Automobiles, Montres et Automobilia d'exception
Jeudi 8 février 2018
Le Grand Palais
Paris, France

LES GRANDES MARQUES DU MONDE
AU
GRAND PALAIS

Bonhams

KO 07400

407
Castrol

LES GRANDES MARQUES DU MONDE
AU
GRAND PALAIS

Automobiles, Automobilia d'exception et Montres

Jeudi 8 février 2018
Le Grand Palais
Paris, France

COMMISSAIRE-PRISEUR

Automobilia, Montres et Automobiles:
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

LE GRAND PALAIS

Avenue Winston Churchill
75008 Paris

VENTE AUX ENCHÈRES

Jeudi 8 février 2018
Montres 11h
Automobilia 12h30
Automobiles 14h00

EXPOSITION PUBLIQUE

Mercredi 7 février de 9h à 17h30

Jeudi 8 février à partir de 9h
Entrée libre jeudi 8 février de 8h à 9h

Exposition des Montres
au bureau de Paris
Lundi 29 janvier
de 12h à 17h
Du 30 janvier au 5 février
de 10h à 17h

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÉNEMENT

Du lundi 5 février au
vendredi 9 février
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

FRAIS D'ADJUDICATION

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

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

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

IMPORTANT

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

CATALOGUE: €50 + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

24882

www.bonhams.com

AUCTIONEER

Automobilia, Watches and Motor Cars
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

LE GRAND PALAIS

Avenue Winston Churchill
75008 Paris

AUCTION DATE AND START TIMES

Thursday 8 February 2018
Watches at 11am
Automobilia at 12.30pm
Motor Cars at 2pm

VIEWING

Wednesday 7 February from 9am to 5.30pm

Thursday 8 February from 9am
Free entrance
Thursday 8 February from 8am to 9am

Additional viewing for Watches in the Bonhams Paris office
Monday 29 January
from 12pm to 5pm
30 January to 5 February
from 10am to 50pm

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

From Monday 5 to Friday 9 February
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

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

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

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

IMPORTANT

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

CATALOGUE: €50 + P&P

SALE NUMBER

24882

www.bonhams.com

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

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

Elles sont de retour dans la Nef et vont faire vrombir le cœur du Grand Palais. Parées de leurs couleurs éclatantes et de leurs lignes tout en élégance, les voitures de collection mises en vente par la Maison Bonhams créent une nouvelle fois l'événement en ce début d'année.

Limousines, cabriolets, voitures de compétition et modèles iconiques s'exposent sous la gigantesque verrière, rappelant l'effervescence du premier salon de l'automobile, présenté au Grand Palais en 1901. La célèbre maison de ventes britannique poursuit aujourd'hui un peu cette tradition et fait revivre, le temps d'un week-end, un siècle d'histoire automobile dans notre monument.

En quelques années, cette manifestation est devenue un rendez-vous incontournable auprès des amateurs et des collectionneurs de voitures anciennes. C'est avec enthousiasme que nous accueillons l'édition 2018 au Grand Palais, dans ce temple ouvert à l'éclectisme culturel et dédié à la célébration de la créativité humaine. L'épopée automobile est sans nul doute le fruit de cette excellence technologique et esthétique, qui ne manquera pas de séduire les nombreux visiteurs attendus.

They are back and they will make their engines roar in the Nave of the Grand Palais. Once again, the auction house Bonhams will organize a sale of collectors' motor cars. With their radiant colours and elegant design, these cars will make it a key event at the beginning of this year.

Limousines, cabriolets, racing cars and iconic models will be displayed under the sublime glass roof and will allow you to imagine the tremendous excitement that must have reigned during the first motor car show that was organised in the Grand Palais in 1901. Today, the renowned British auction house pursues this tradition and relives the history of motor cars of the past century.

Over the last years, the event has become one of the most important motor car events for amateurs and collectors. We look forward to host the 2018 edition in the Grand Palais, a venue that is open minded for cultural eclecticism and dedicated to celebrate human's creativity. The fantastic epopee of vehicle engineering is the outcome of technical and aesthetic excellence that will always appeal numerous visitors.

Sylvie Hubac
Le président de la Réunion des musées nationaux – Grand Palais
Chairman of Réunion des Musées Nationaux – Grand Palais

Bonhams

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

Comme vous avez pu le découvrir, le Grand Palais a accueilli son premier salon de l'Automobile en 1901 et nous sommes ravis – après plus d'un siècle – de présenter à nouveau un évènement de même envergure avec pas moins de 135 automobiles de collection.

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

Je souhaiterais également saisir cette opportunité pour remercier le Grand Palais et surtout sa présidente Sylvie Hubac, de nous accueillir pour cette septième édition et pour leur soutien dans cet évènement. Nous nous réjouissons de ce long et fructueux partenariat à travers les années avec le Grand Palais et de partager l'envie commune de vivre une expérience enrichissante et d'offrir le meilleur des services.

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

As you will have read, the Grand Palais held its first Motor Show in 1901 and we are delighted – over a century later – to present another similar event with no fewer than 135 motor cars. We have sourced an exciting and varied selection of fine watches, automobilia, and motor cars.

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

I would also like to take this opportunity to thank the Grand Palais and in particular its president Sylvie Hubac, for hosting this sale for its seventh edition and for supporting us with this sale. We have enjoyed a long and rewarding partnership with the Grand Palais over the years and share a common goal of providing a rewarding experience with the very best service.

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

Informations Importantes Aux Acheteurs

Conditions de vente

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

Enchères

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

Estimations

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

Exposition publique

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

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

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

Il est rappelé aux acheteurs que pour les lots d'automobilia et les montres une prime d'achat de 25% HT est d'application sur les premiers €150,000 au marteau, 20% HT entre €150,001 et €2,000,000 au marteau et 12.5% HT sur la différence au dessus. La TVA au taux normal est prelevée sur les frais acheteurs par tous les acheteurs.

Certificat d'exportation

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

Lots hors catalogue

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

Mise à prix

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

Ordre d'achat

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

Paiement

Avant d'enchérir, il est important de vous assurer que vous avez des fonds disponibles afin de pouvoir procéder au paiement du lot et de la prime d'achat à la charge de l'acheteur (plus la TVA et autres frais et charges).
L'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables avant 16h30 deux jours ouvrés après la vente afin que les sommes soient encaissées au huitième ouvré après la vente. Le nom du titulaire des moyens de paiement doit correspondre au nom inscrit sur la facture. Tout paiement figurant un nom différent que celui de l'acquéreur ne sera pas accepté. Bonhams se réserve le droit de modifier les conditions de paiement à tout moment.

Nous recommandons le paiement par virement bancaire : vous pouvez procéder à un virement électronique sur notre compte fiduciaire. En ce cas, merci de bien vouloir mentionner votre numéro d'enchérisseur, le numéro de facture ainsi que la référence. Nos coordonnées bancaires sont les suivantes :

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

Le montant reçu par virement bancaire ne doit pas être inférieur à celui mentionné sur la facture, après déduction des charges bancaires.

Le paiement peut également être effectué des manières suivantes :

– En espèces
Un montant maximum de 1000€ par acheteur sera accepté.

– 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.

– Par carte bancaire (Visa/Mastercard seulement)

– Paiement par téléphone
Un montant maximum de 5000€ sera accepté, après des procédures de vérification adéquates. Les nouveaux acheteurs sont exclus de ce mode de paiement. Si la somme due est supérieure au montant maximum indiqué, le solde devra être réglé par un autre mode de paiement.
Par carte bancaire Visa/Mastercard seulement : un montant maximum de 5000€ sera accepté.

Il est conseillé d'informer votre banque de votre achat potentiel afin que vous obteniez l'autorisation de payer.
NB : le paiement peut être effectué par carte bancaire seulement. En cas de questions concernant le paiement par carte bancaire, merci de contacter notre service clientèle.

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.

Toutes les factures seront adressées à l'acheteur par email et fax ou par courrier le lendemain de la vente.

Préemption

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

Prix de réserve

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

TVA

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

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

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

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

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

Important Information For Buyers

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

Conditions of sale

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

Bids

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

Estimates

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

Public viewing

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

Buyer's premium

Buyers are reminded that a 15% Buyers Premium is payable on the final Hammer Price of each Vehicle in the sale.

Buyers are reminded that for Automobilia and Watches a 25% Buyers Premium is payable on the first €150,000 of the hammer price, 20% from €150,001 to €2,000,000 of the hammer price and 12.5% 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

It is of critical importance that you ensure that you have readily available funds to pay the Purchase Price and the Buyer's Premium (plus VAT and any other charges and Expenses to us) in full before making a bid for the Lot. If you are a successful Bidder, payment will be due to us by 4.30 pm on the second working day after the Sale so that all sums are cleared by the eighth working day after the Sale. Payments made by anyone other than the registered Buyer will not be accepted. Bonhams reserves the right to vary the terms of payment at any time.

Bonhams' preferred payment method is by bank transfer.
You may electronically transfer funds to our Trust Account. If you do so, please quote your paddle number and invoice number as the reference. Our Trust Account details are as follows:

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

If paying by bank transfer, the amount received after the deduction of any bank fees and/or conversion of the currency of payment to pounds sterling must not be less than the sterling amount payable, as set out on the invoice.

Payment may also be made by one of the following methods:

In cash in Euros:
The maximum amount of cash accepted from a buyer is €1,000.

By cheque: Bonhams can only accept cheques in euros, drawn on a French bank account. Purchases will only be released when payment is received in our account and the funds have been cleared.

Debit cards cards and debit cards issued by Visa and MasterCard only: There is no limit on payment value if payment is made in person using Chip & Pin verification.

Credit cards cards and credit cards issued by Visa and MasterCard only): There is a €5,000 limit on payment value ifpayment is made in person using Chip & Pin verification.

Payment by telephone: may also be accepted up to €5,000, subject to appropriate verification procedures, although this facility is not available for first time buyers. If the amount payable by you for Lots exceeds that sum, the balance must be paid by other means.
Credit cards cards and credit cards issued by Visa and MasterCard only): There is a €5,000 limit on payment value if payment is made in person using Chip & Pin verification.

It may be advisable to notify your debit or credit card provider of your intended purchase in advance to reduce delays caused by us having to seek authority when you come to pay.
Note: only one debit or credit card may be used for payment of an account balance. If you have any questions with regards to card payments, please contact our Customer Services Department.

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

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds.

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

Pre-emption

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

Reserve price

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

TVA

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

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

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

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

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

Avis
Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Automobilia
Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au vendredi 9 février 12h. Ils seront ensuite transférés dans le département Automobilia de Bonhams au 4 Millmead, Guildford, Surrey, GU2 4BE.

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

Frais de stockage:
£1 + VAT par lot d'automobilia par jour. (◊◊◊ Veuillez noter que pour les voitures à pédales et autres articles de grande taille, des frais d'enlèvement spécifiques seront appliqués d'un montant de £200 + VAT et des frais de stockage d'un montant de £10 + VAT par jour). Le retrait des lots du département Automobilia pourra s'effectuer à partir du lundi 19 février 2018 (aux horaires d'ouverture des bureaux) et sur rendez-vous uniquement.

Montres
Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'à 18h. Ils seront ensuite transférés dans le bureau de Paris au 4, rue de la Paix.

Automobiles
Tous les véhicules devront être retirés au Grand Palais le vendredi 9 février 2018 impérativement avant 15h, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.
Les clients devront informer Maëlle Fontaine le jour même de la vente avant 22h, s'ils viennent retirer leur véhicule dans la soirée du jeudi 8 février, ou le vendredi 9 février avant 15h.

Faute d'avoir été informé jeudi 8 février avant 22h, votre véhicule sera transféré dans un garage le soir même, à vos frais.

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

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

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page. Il est toutefois très important que vous nous contactiez avant 22h jeudi 8 février, si vous souhaitez retirer votre véhicule vendredi 9 février avant 15h.

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

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

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

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

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

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

Frais administratif et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:
€550+ TVA par automobile

Frais de stockage à partir de vendredi 9 février 2018:
€40 + TVA par automobile et par jour

Notice importante:
Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au dimanche 18 février 2018 à 17h.

Tout véhicule non enlevé endéans les 15 jours après la vente, sera transféré et transporté par CARS Europe pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client :
€950+TVA par automobile

Contact:
Hayley Painter - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850760
Fax Bureau: +44 (0) 1284 852507
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Douanes
Pour toutes les questions concernant les douanes tant d'un point de vue administratif que fiscal, veuillez contacter
CARS Europe
Adam Wyland Brooks
Tel: +44 (0) 1284 850 950
Mobile: +44 (0) 7860 371 512
Email: adam@carseurope.net
www.carseurope.net

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

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

Notice
Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Automobilia

All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12 noon Friday 9 February 2018. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Bonhams Automobilia Department, 4 Millmead, Guildford, Surrey, GU2 4BE.

Administration and uplift from Le Grand Palais:

£35.00 + VAT per automobilia lot, capped to £500.00 + VAT per invoice

Storage charges:

£1 + VAT per automobilia lot per day
(◊◊◊ Please note pedal cars or similar large size automobilia lots will be subject to a special uplift fee of £200 + VAT, with storage charges at £10 + VAT per day).
Collections from the Automobilia Department will commence from Monday 19 February 2018 (during normal office hours) and by appointment only.

Watches

All watches can be collected when payment is received after the sale until 6pm Thursday 8 February 2018. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Paris office (4, rue de la Paix).

Motor Cars

All vehicles must be collected from the Grand Palais by 3pm Friday 9 February 2018. Customers must however notify Maelle Fontaine of Bonhams no later than 10pm on the day of the Sale if they will be collecting their vehicle that evening, or by 3pm Friday 9 February.

Unless Bonhams hear from you by 10pm Thursday 8 February your vehicle will be removed to Store that evening at your expense.

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

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

The uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 10pm on Thursday 8 February if you intend to collect your vehicle by 3pm Friday 9 February.

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

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

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

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

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

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

Administration and uplift from Le Grand Palais:

€550 + TVA per motor car

Storage charges from Friday 9 February 2018:

€40 + TVA per motor car per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until 5pm Sunday 18 February 2018.
Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to CARS Europe permanent storage facility in the UK at the customer's expense:
€950 +VAT per motor car

Contact:

Hayley Painter - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850760
Fax Bureau: +44 (0) 1284 852507
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact CARS Europe.
CARS Europe
Adam Wyland Brooks
Tel: +44 (0) 1284 850 950
Mobile: +44 (0) 7860 371 512
Email: adam@carseurope.net
www.carseurope.net

Insurance after sale

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

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

Vos contacts pour la vente
Your contacts for this Sale

Bonhams France SAS
4 Rue de la Paix
Paris 75002
France
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)8 97 5010 08 fax

Commissaire-Priseur:
Catherine Yaiche

Spécialistes Automobiles
Motor Car Specialists

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

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

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

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

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

Spécialistes Automobilia
Automobilia Specialists

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

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

Spécialistes Montres
Watches Specialist

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

Administrateurs de la vente
Sale Administrator

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

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

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

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

Enchères/ Inscriptions à la vente
Bids service/ Sale registrations

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

Comptabilité acheteurs/vendeurs
Buyers/Sellers Accounts

Cheryl Uggles
+44 (0) 20 7468 8292
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Relation Presse
Press Office

Poppy McKenzie Smith
+44 (0) 20 7468 8363
poppy.mcKenziesmith@bonhams.com

Abonnement aux catalogues
Catalogue Subscriptions

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

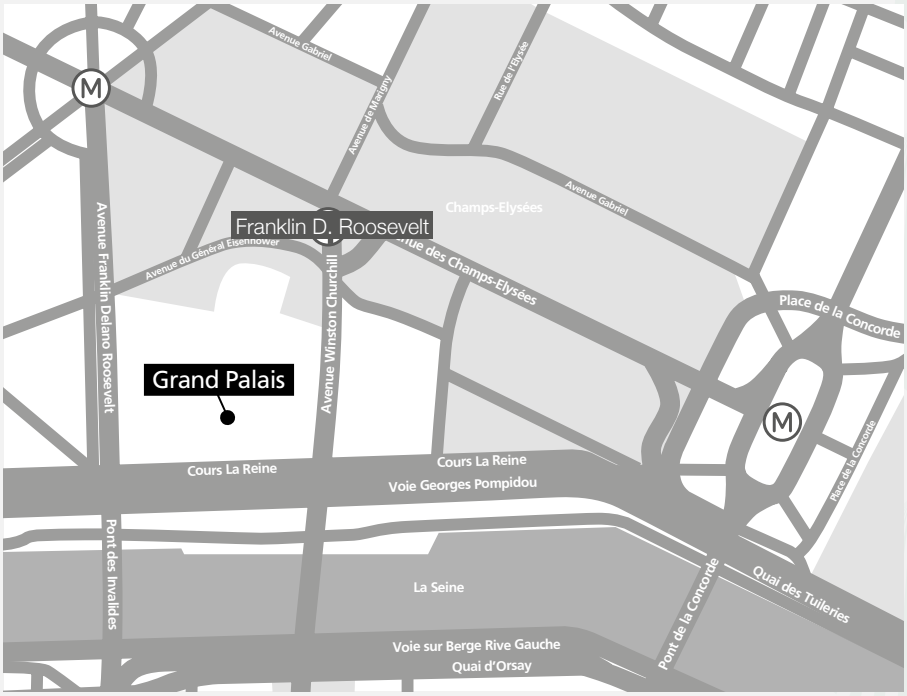
Remerciements
Acknowledgements

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
Juliette Armand
Aston Service Dorset Ltd
Frank Benaim
Patrick Canavese
Ugo Canavese
Classic Restoration Services Holland
Marie Laurence de Rochefort
Eddie Daepp
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Catherine Durand
David Giudici / Ruoteclassiche
Adrian Hamilton
David Hawtin
Marcus Herfort – Schloss Dyck
Jaguar Heritage
Marcel Massini, Massini AG
Olivier Nameche
Nitesh Patel
Vincent Peghaire
José Pessis
Marc Rabineau
Rolls-Royce Enthusiasts Club
Koen Samson
Marc Souverain
Gaëtan Van Calster
Bruno Vendiesse
Ing. Gianluigi Vigniola
Zoute Events
Dr Bob King
Terry McGrath
Pierre Yves Laugier
Erwin Beerens
Marc Rabineau
Gaby Callewaert
Antony Forshaw
Olivier Nameche
Yves Claeys
Bruno Vendiesse
Grégory Noblet
John Fasal
Ronald Kooyman
Christian Huet
Pierre-Yves Laugier
James Wood
Patrick Peter
Lukas Hüni
Stuart Gurr

Accès au Grand Palais
Directions to The Grand Palais



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

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

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

RER: lignes C / Station: Invalides

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

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

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

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

RER: lines C / Station: Invalides

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

PHOTO CREDITS:

BOAfotostudio
Steve Brauer
Simon Clay
Dirk de Jager
Mathieu Damiens
Cathy Dubuisson
Roger Dixon
Michiel Elsevier Stokmans
Foto Archivio Ruoteclassiche / Simone Romeo, Courtesy Editoriale Domus S.p.A.
Neil Fraser
Matt Howell
Erik Lasalle
Todd Quinn
Marius Rittmeyer
François Tomasi
Daniele Turetta
Francis Vermeulen
Tom Wood
Zumbrunn Studio

Worldwide Motoring contacts
Contacts d'automobilistes à travers le monde

Mainland Europe Motor Cars
Automobiles d'Europe Continentale

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

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

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

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

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

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

Administrators
Administrateurs

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

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

UK Motor Cars
Automobiles du Royaume Uni

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

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

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

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

Richard Stafford
+44 (0) 20 7468 5800
richard.stafford@bonhams.com

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

Administrators
Administrateurs

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

Harriet Gillett
+44 (0) 20 7468 5806
Harriet.Gillett@bonhams.com

USA Motor Cars
Automobiles des États-Unis

West Coast
Côte Ouest

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

Malcolm Barber
+1 (323) 850 5405
malcolm.barber@bonhams.com

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

Michael Caimano
+1 929 666 2243
michael.caimano@bonhams.com

East Coast
Côte Est

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

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

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

Administrator
Administrateurs

Gordan Mandich
+1 (323) 436-5412
gordan.mandich@bonhams.com

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

Title/Registration Clerk
Titre / Commis d'enregistrement

Stanley Tam
+1 415 503 3322
stanley.tam@bonhams.com

Additional contacts
Contacts additionnels

Automobilia
Automobile

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

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

Press Office
Bureau Presse

Poppy McKenzie Smith
+44 (0) 20 7468 8363
poppy.mcKenziesmith@bonhams.com

Catalogue subscriptions
Inscriptions au catalogue

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

Buyers/Sellers Accounts UK
Acheteurs/Vendeurs RU

Cheryl Uggles
+44 (0) 20 7468 8292
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Buyers/Sellers Accounts USA
Acheteurs/Vendeurs EU

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

MONTRES

Jeudi 8 Février 2018
Lot 1 - 55 à 11 heures.

Numéro de la vente: 24883
Descriptions de toutes les montres sont disponibles dans
le catalogue séparé ou sur bonhams.com/watches

Thursday 8 February 2018
Lots 1 - 55 at 11am

Sale number: 24883
Descriptions of all watches are available in
the separate catalogue or at bonhams.com/watches

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

Spécialistes Montres
Watches Specialists

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

Penelope Morris
+44 (0) 207 393 3869
penelope.morris@bonhams.com

Antonia Bechmann
+44 (0) 207 447 7413
antonia.bechmann@bonhams.com

Charles Dower
+44 (0) 207 393 3868
charles.dower@bonhams.com

Informations et téléphones pendant l'événement
Du lundi 5 février au
vendredi 9 février
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

Contact details during the sale period
From Monday 5 to Friday 9 February
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

AUTOMOBILIA

Jeudi 8 Février 2018
Lot 101 - 194 à 12.30 heures.

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

Thursday 8 February 2018
Lots 101 - 194 at 12.30pm

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

Not all imperfections are stated.
All lots sold as viewed

7
2

101

102

103

104

101
BAROMÈTRE ANÉROÏDE POUR ANCÊTRE AUTOMOBILE PAR ELLIOTT BROS DE LONDRES,
Boîtier type montre de gousset nickelé avec cadran argenté et lunette biseautée, couronne de réglage extérieure, gradué jusqu'à 2 000 pieds (600 m), contenu dans un support en laiton pour fixation sur la planche de bord, diamètre 77 mm.

A VETERAN MOTOR ANEROID BAROMETER BY ELLIOTT BROS OF LONDON,
nickelled 'pocket watch' type case with silvered dial and bevelled lens, with crown wheel adjusting outer dial, measuring up to 2000 feet, contained within a polished brass outer case for dashboard fitting, 77mm diameter.
€1,000 - 1,500

102
GRANDE TROMPE AUTOMOBILE À HUIT SONS POUR ANCÊTRE, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1910,
en laiton nickelé avec huit trompes de dimensions diverses et trois pistons et sa poire, 110 cm environ de longueur totale.

A LARGE VETERAN EIGHT-TRUMPET BULB HORN, FRENCH, CIRCA 1910,
nickel-plated brass, with eight trumpets of assorted sizes, with three push-valves, fitted with bulb, approximately 110cm long overall.
€1,000 - 1,500

103
PAIRE DE CHRONOGRAPHES DE BORD HEUER « MASTER-TIME » ET « MONTE-CARLO »,
Les deuxpièces à boîtier chromé et cadran noir, chiffres arabes et lunette bombée en verre synthétique, ensemble comprenant une montre de bord 8 jours « Master-Time », boîtier extérieur frappé « 23518 » avec boîtier support Heuer Leonidas et mouvement suisse 15 pierres et chronomètre « Monte-Carlo » à guichet à heure sautante, frappé sur le boîtier « 57290 », avec mouvement suisse 7 pierres, les deux en bon état de fonctionnement apparent à la date du catalogue, montés ensemble sur un support pour planche de bord Heuer Leonidas. On joint l'ouvrage de Bernard Pélissier « Albi et ses Grands Prix 1928-1960 », signé par l'auteur, 270 pages numérotées, in-4°, et une brochure Grand Prix de France d'Albi 1965.

A PAIR OF HEUER 'MASTER-TIME' AND 'MONTE-CARLO' DASHBOARD CLOCKS,
each chromed case with black dial, Arabic numerals and domed plastic lens, comprising 'Master-Time' 8 Days car clock, stamped to outer case '23518' with Heuer Leonidas back-plate and 15-Jewel unadjusted Swiss movement, and 'Monte-Carlo' stopwatch with jump window, stamped to outer case '57290', with 7-Jewel unadjusted Swiss movement, both in apparently working order at time of cataloguing, mounted together on a chromed Heuer Leonidas dashboard plate, together with a Bernard Pelissier: "Albi et ses Grand Prix 1928-1960", signed by the author, 270 numbered pages, 4to and a 1965 Grand Prix de France Albi leaflet.
(3)
€1,000 - 1,500

105

106

107

104
TROUSSE D'OUTILLAGE « CARBURATEUR » POUR FERRARI 308,
Convenant au modèle 308 initial à carburateurs, trousse en vinyle noir contenant huit clés en C Everest, quatre tournevis à manche orange, une paire de pinces Hapewe, une clé à bougie et sa poignée et un rare outil pour carburateur plus une rare manivelle de glace latérale.

A FERRARI 308 'CARBURETTOR' TOOL ROLL,
to suit early 308 'Carburettor' models, black vinyl tool-roll containing eight Everest C-spanners, four orange handled screwdrivers, a pair of Hapewe pliers, a spark plug wrench and handle, and including rare carburettor tool and a scarce side-window crank handle.
€1,000 - 1,500

105
TROUSSE D'OUTILS DE DÉPANNAGE POUR FERRARI DAYTONA,
Convenant au modèle 1973, en vinyle souple brun foncé avec poignées et courroies en cuir, contenant un cric à cliquet avec poignée et rallonge courte peints en jaune, une clé à bougie, un maillet, une petite manivelle, une courroie de ventilateur, une autre courroie et un triangle de présignalisation dans un étui en plastique, large de 50 cm.

A FERRARI DAYTONA EMERGENCY TOOL KIT,
to suit 1973 models, dark brown vinyl soft case with leather handle and straps, containing yellow-painted jack with ratchet handle and short extension, spark-plug wrench, mallet, small crank handle, fan belt, another belt, and a reflective warning triangle in plastic case, the case measuring 50cm wide.
€1,200 - 1,500

106
JEU D'OUTILS « REPRODUCTION » POUR MODÈLES FERRARI 250, CIRCA 2011,
Sacoche en cuir souple avec poignées et courroies en cuir brun, contenant divers outils retenus par des sangles en cuir dont huit clés en C Beta, deux tournevis Usag à manche bois, des pinces, un maillet et un marteau, une clé de démontage de filtre à huile, une clé à bougie, une poignée de cric à crémaillère et une rallonge et d'autres outils plus une pochette latérale contenant un cric peint en jaune, un gros maillet, un triangle de présignalistion homologué dans son étui en plastique et une sangle de remorquage, largeur de la sacoche 49 cm (roulée).

A REPRODUCTION TOOL-ROLL TO SUIT FERRARI 250 SERIES MODELS, CIRCA 2011, black leather soft case with brown leather handle and straps, fitted with various tools behind leather straps, including eight Beta C-spanners, two Usag wooden-handled screwdrivers, pliers, mallet and hammer, oil filter tool, spark plug wrench, jack ratchet handle with extension, and other tools, with side pouch containing yellow-painted jack, large mallet, a Homologado reflective warning triangle in plastic case, and a tow strap, the case measuring 49cm wide (rolled).
€2,000 - 3,000

107
RARE PANNEAU PUBLICITAIRE « PIRELLI » EN TÔLE LITHOGRAPHIÉE, D'ORIGINE ITALIENNE, 1938,
Tôle lithographiée en couleurs avec détails et bordures en relief, dessin d'après Bassi montrant une moto de course en vitesse utilisant des pneus Pirelli Superflex Cord, le bord inférieur portant des indications de détail sur les éditeurs et la date, dimensions 68, 5 x 48, 5 cm.

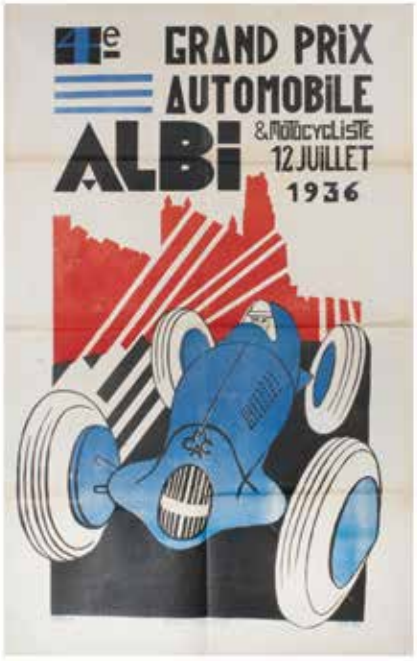
A RARE 'PIRELLI' PRINTED TIN ADVERTISING SIGN, ITALIAN, 1938,
full colour lithographed pressed tin sign with raised details and border, with artwork after Bassi depicting a racing motorcycle at speed using Pirelli Superflex Cord tyres, the lower edge printed with publisher's details and date, 68.5 x 48.5cm.
€3,000 - 4,000

108

108 (part)

109 (part)

109 (part)



109

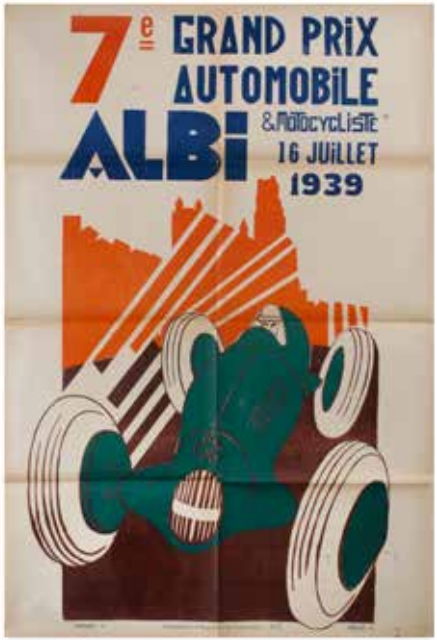
108
DEUX AFFICHES DU GRAND PRIX D'ALBI DE 1933 ET 1934,
L'une du Grand Prix Automobile et Motocycliste de l'Albigeois du 27 août 1933, dessinée par le studio de F. Andrieu, imprimée en rouge, bleu et noir sur papier par Moullot de Marseille, montrant une Bugatti et une Maserati à la lutte, 119 x 79 cm, avec d'anciennes marques de pliage, plis et trous d'épingles aux angles, portant le timbre-taxe d'affichage français, et une petite affiche pour le 2e Grand Prix Automobile et Motocycliste de l'Albigeois du 22 juillet 1934, dessinée par le studio de F. Andrieu, imprimée en rouge, bleu et noir sur papier par Chabrillac de Toulouse montrant une Bugatti et une Maserati à la lutte, 42 x 30 cm, avec une ancienne marque de pliage et portant le timbre-taxe d'affichage français.

TWO ALBI GRAND PRIX POSTERS FOR 1933 AND 1934,
comprising Grand Prix Automobile et Motocycliste de L'Albigeois, 27 August 1933, designed by the studio of F. Andrieu, printed in red, blue and black on paper by Moullot of Marseille, depicting a race between a Bugatti and a Maserati, 119 x 79cm, old fold marks, creases and pin holes to corners, applied with French poster tax stamp; and a small poster for the 2e. Grand Prix Automobile et Motocycliste de L'Albigeois, 22 July 1934, designed by the studio of F. Andrieu, printed in red, blue and black on paper by Chabrillac of Toulouse, depicting a race between a Bugatti and a Maserati, 42 x 30cm, old fold mark, applied with French poster tax stamp.
(2)
€800 - 1,200

109
TROIS AFFICHES DU GRAND PRIX D'ALBI DE 1935, 1936 ET 1937,
comprenant celle du Grand prix Automobile et Motocycliste de l'Albigeois du 14 juillet 1935, dessinée par le studio de H. Ramond, imprimée en linogravure en orange, bleu et noir sur papier par F. Andrieu d'Albi, 70 x 91 cm, anciennes marques de pliage et plis, celle du Grand Prix Automobile et Motocycliste du 12 juillet 1936, dessinée par Maille, imprimée en rouge, bleu et noir par Andrieu d'Albi, 104 x 64 cm, anciennes marques de pliage et plis et une petite affiche du GP Automobile d'Albi du 11 juillet 1937, artiste inconnu, imprimée en rouge et bleu sur papier par H. François d'Albi, 42 x 30 cm, avec ancienne marque de pliage, portant le timbre-taxe d'affichage français.

THREE ALBI GRAND PRIX POSTERS FOR 1935, 1936 AND 1937,
comprising 3rd Grand Prix Automobile et Motocycliste de L'Albigeois, 14 July 1935, designed by the studio of H Ramond, 'Linoleum' printed in orange, blue and black on paper by F. Andrieu of Albi, 70 x 91cm, old fold marks and creases; 4th Grand Prix Automobile et Motocycliste, 12 July 1936, designed by Maille, printed in red, blue and black on paper by Andrieu of Albi, 104 x 64cm, old fold marks and creases; and a small poster for the ALBI Grand Prix Automobile, 11 July 1937, artist unknown, printed in red and blue on paper by H Francois of Albi, 42 x 30cm, old fold mark, applied with French poster tax stamp.
(3)
€900 - 1,200

110



110 (part)

110 (part)

110
TROIS AFFICHES DES GRANDS PRIX D'ALBI DE 1939, 1946 ET 1948,
Comprenant celle du 7e Grand Prix Automobile et Motocycliste du 16 juillet 1939, dessinée par Maille, imprimée en jaune, rouge, vert et noir sur papier par Andrieu d'Albi, 104 x 64 cm, anciennes marques de pliage et plis, quelques déchirures aux plis ; celle du 8e Grand Prix Automobile et Motocycliste du 14 juillet 1946, dessinée par Maille, imprimée en orange, vert, brun et bleu sur papier par Andrieu d'Albi, 104 x 64 cm, anciennes marques de pliage et plis, petites déchirures aux plis avec timbres-taxe d'affichage français ; et celle du Grand Prix Automobile et Motocycliste International du 29 août 1948 dessinée par Edouard Julien, imprimée en orange, rouge, bleu et noir sur papier par B. Sirven de Toulouse et Paris, 119 x 79 cm, anciennes marques de pliage, plis et petites déchirures, portant le timbre-taxe d'affichage français.

THREE POSTERS FOR ALBI GRAND PRIX RACES IN 1939, 1946 AND 1948, comprising 7th Grand Prix Automobile et Motocycliste, 16 July 1939, designed by Maille, printed in orange, green, brown and blue on paper by Andrieu of Albi, 104 x 64cm, old fold marks and creases, small tears to creases: 8th Grand Prix Automobile et Motocycliste, 14 July 1946, designed by Maille, printed in yellow, red, green and black on paper by Andrieu of Albi, 104 x 64cm, old fold marks and creases, small tears to creases, with French poster tax stamps: and Grand Prix Automobile et Motocycliste International, 29 August 1948, designed by Edouard Julien, printed in orange, red, blue and black on paper by B. Sirven of Toulouse and Paris, 119 x 79cm, old fold marks, creases and small tears, applied with French poster tax stamp.
(3)
€900 - 1,200

111 (part)

111

112

113

111
DEUX AFFICHES DE COURSES À ALBI ET PERPIGNAN DE 1947,
Comprenant celle du Grand Prix Automobile et Motocycliste International du 13 juillet 1947, dessinée par Edouard Julien, imprimée en orange, rouge, bleu et noir sur papier par B. Sirven de Toulouse et Paris, 119 x 79 cm , anciennes marques de pliage et plis, quelques déchirures aux plis ; et celle du 2e Grand Prix Automobile et Motocycliste du Roussillon du 27 avril 1947, dessinée par Delami, imprimée en cinq couleurs sur papier, 79 x 60 cm, anciennes marques de pliage, plis et petite déchirure et quelques manques à la marge dans l'angle supérieur gauche.

TWO RACING POSTERS FOR EVENTS AT ALBI AND PERPIGNAN IN 1947,
comprising Grand Prix Automobile et Motocycliste International, 13 July 1947, designed by Edouard Julien, printed in orange, red, blue and black on paper by B. Sirven of Toulouse and Paris, 119 x 79cm, old fold marks, creases and small tears; and 2nd Prix Automobile et Motocycliste du Roussillon, 27 April 1947, designed by Delami, printed in five colours on paper, 79 x 60cm, old fold marks, creases and small tear with some loss to margin in top left corner.
(2)
€800 - 1,200

112
AFFICHE DES « CYCLES GRIFFON » FRANÇAISE, DÉBUT DU 20ÈME SIÈCLE,
Lithographiée en couleurs, imprimée par Elleaume de Paris d'après un dessin de Thor, scène de rue montrant la ligne d'arrivée d'une course cycliste avec un cycle Griffon en tête, 101 x 75 cm, encadrée sous verre.

A 'GRIFFON CYCLES' POSTER, FRENCH, EARLY 20TH CENTURY,
colour lithographic poster, printed by Elleaume of Paris, with artwork after Thor, street scene depicting the finishing line of a cycling race with a Griffon cycle leading the field, 101 x 75cm, framed and glazed.
€800 - 1,000

113
AFFICHE DES « CYCLES, MOTOS ET TRICARS GRIFFON », FRANÇAISE, DÉBUT DU 20ÈME SIÈCLE,
Lithographiée en couleurs, imprimée pat G. Elleaume de Paris d'après un dessin de Thor, scène de rue montrant un des premiers tricars Griffon occupé par des passagers amoureux et élégamment vêtus, 76 x 117 cm, encadré sous verre.

A 'GRIFFON CYCLES MOTOS TRICARS' POSTER, FRENCH, EARLY 20TH CENTURY,
colour lithographic poster printed by G.Elleaume of Paris, with artwork after Thor, a French street scene depicting an early Griffon tricar with amorous well-dressed passengers, 76 x 117cm, framed and glazed.
€1,000 - 1,500

114
ESTAMPE « FERRARI 250 GTO » PAR PAUL BOUVOT,
Lithographie montrant la voiture vue de l'avant, 61 x 42 cm, montée, encadrée et sous verre, offerte avec une carte professionnelle représentant l'estampe en provenance du fils de l'artiste.

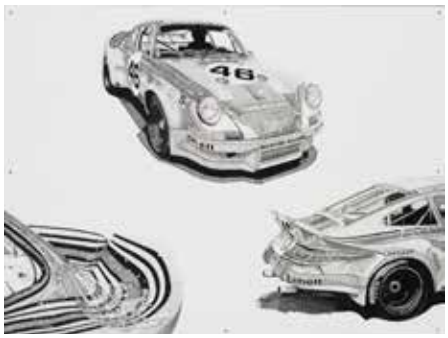
'FERRARI 250 GTO', A PRINT AFTER PAUL BOUVOT,
lithographed print depicting a front view of the car, 61 x 42, mounted, framed and glazed, offered with a business card depicting the print, from the son of the artist.
(2)
€800 - 1,200

115
EMMANUEL VIARD « BUGATTI TYPE 35 1931 »,
Aux initiales « EV » et daté de 2017, plume et encre sur papier à dessin, montée sur carton, donnant une vue d'ensemble et de détail de la voiture de Grand Prix immatriculée « 3775 ZA1 », 46 x 61 cm, sous plaque de Perspex.

EMMANUEL VIARD, '1931 BUGATTI TYPE 35', initialled 'EV' and dated 2017, pen and ink on artist's paper mounted on board, a view and details of the Grand Prix car, registration number '3775-ZA1', 46 x 61cm, with Perspex glazed cover.
€1,000 - 1,500

114

115



117

116

116
EMMANUEL VIARD « FERRARI 250 GTO 1962 »,
Aux initiales « EV » et daté de 2017, plume et encre sur papier à dessin, montée sur carton, donnant une vue d'ensemble et de la voiture, 46 x 61 cm, montée avec deux vues de détail aux deux angles, chacun sous plaque de Perspex, 57 x 85 cm hors tout.

EMMANUEL VIARD, '1962 FERRARI 250 GTO', initialled 'EV' and dated 2017, pen and ink on artist's paper mounted on board, a view of the car, 46 x 61cm, mounted with two detail images to two corners, each with Perspex glazed cover, 57 x 85cm overall.
€1,000 - 1,500

117
EMMANUEL VIARD « PORSCHE RSR PROTOTYPE 1973 »,
Aux initiales « EV » et daté de 2017, plume et encre sur papier à dessin, montée sur carton, trois vues de la voiture, 46 x 61 cm sous plaque de Perspex.

EMMANUEL VIARD, '1973 PORSCHE RSR PROTOTYPE',
initialled 'EV' and dated 2017, pen and ink on artist's paper mounted on board, three views of the car, 46 x 61cm, with Perspex glazed cover.
€1,000 - 1,500

118
EMMANUEL VIARD « LAMBORGHINI 400 MIURA 1968 »,
Aux initiales « EV » et daté de 2017, plume et encre sur papier à dessin, monté sur carton, une vue de la voiture, 46 x 61 cm, montée avec trois vues de détails aux trois angles, chacun sous plaque de Perspex, 59 x 73 hors tout.

EMMANUEL VIARD, '1968 LAMBORGHINI 400 MIURA',
initialled 'EV' and dated 2017, pen and ink on artist's paper mounted on board, a view of the car, 46 x 61cm, mounted with three detail images to three corners, each with Perspex glazed cover, 59 x 73cm overall.
€1,000 - 1,500

119
LAURENT FIGONI « CADILAC »,
Aquarelle sur papier signée montrant une Sedan de Ville immatriculée à Cuba, 54 x 54 cm, montée, encadrée et sous verre.

LAURENT FIGONI, 'CADILLAC',
signed, watercolour on paper depicting a Cuban registered 1956 Sedan de Ville, 54 x 54cm, mounted, framed and glazed.
€800 - 1,200

118

119

120

120
« CHARLES STEWART ROLLS », SCULPTURE EN BRONZE PAR LORENZINI, CIRCA 1907,
Signée « C. Lorenzini » dans l'angle inférieur gauche, bronze à cire perdue représentant Rolls au volant, montée sur un socle en marbre gris, hauteur totale 16, 5 cm.

'CHARLES STEWART ROLLS', A BRONZE SCULPTURE BY LORENZINI, CIRCA 1907, signed 'C.Lorenzini' to lower left side, hollow-cast bronze bust depicting Rolls at the wheel, mounted on a grey marble base, 16.5cm high overall.
€1,500 - 2,000

Cette sculpture est réputée représenter the Hon. C. S. Rolls en route vers la victoire sur sa Rolls-Royce Light Twenty au Rallye de l'Île de Man de 1906.

This sculpture is reputed to depict the Hon. C. S. Rolls on his way to victory in his Rolls-Royce 'Light Twenty' at the Isle of Man TT Rally of 1906.

121◊◊◊
PARTIE AVANT DE FERRARI 250 GTO, SCULPTURE FILAIRE PAR ALLEGRETTI DE MODÈNE,
« manichino » de la célèbre Ferrari GTO fabriqué entièrement en tube d'acier, peint en rouge avec écusson émaillé Allegretti et plaque du fabricant, édition limitée n° 1/5. Superbe objet destiné au collectionneur passionné de Ferrari, longueur environ 169 cm, largeur 120 cm et hauteur 70 cm.

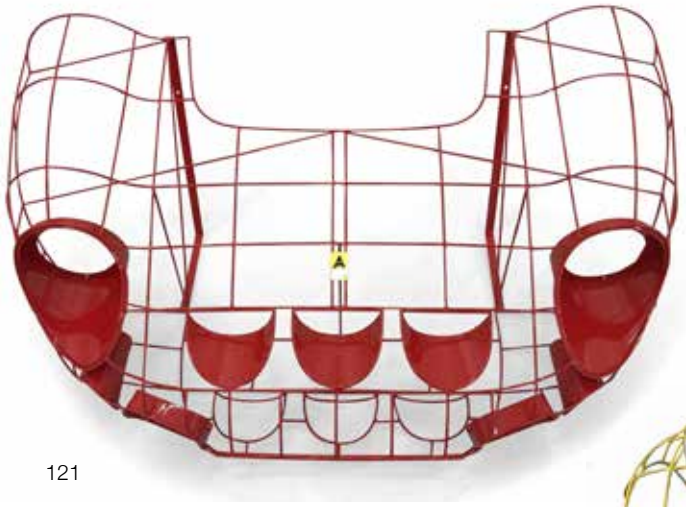
FERRARI 250 GTO FRONT END WIRE-FRAME SCULPTURE BY ALLEGRETTI OF MODENA, a "manichino" of the famous Ferrari 250 GTO, built entirely with iron tubes, painted red with Allegretti enamel badge and maker's plaque, limited edition number 1/5. A beautiful object for the serious Ferrari collector, measuring approximately 169cm in length, 120cm in width and 70cm in height.
€4,500 - 5,500

Né à Modène en 1931, Mario Allegretti a commencé sa carrière professionnelle au service compétition de Maserati aux côtés de Medardo Fantuzzi en travaillant sur des machines aussi légendaires que la Maserati 250 F et la Maserati Birdcage. Dans les années 1960, il fonda avec Piero Drogo, Otello Bendetti et Lino Marchesini la Carrozzeria Sport Car à Modène qui construisit des prototypes et des modèles uniques ainsi que la carrosserie de la légendaire Ferrari 330 P4. Dans les années 1980, il ouvrit en partenariat avec son fils Stefano son propre atelier situé Via dell'Artigianato à Modène où ils se spécialisèrent dans la restauration des Ferrari classiques comme dans la création des répliques et des sculptures filaires Allegretti.

Mario Allegretti was born in 1931 in Modena and started working in Maserati's racing department under Medardo Fantuzzi, working on such legendary machines such as the Maserati 250F and the Maserati Birdcage. In the 1960s he founded together with Piero Drogo, Otello Benedetti and Lino Marchesini the Carrozzeria Sport Car in Modena, building prototypes and unique cars as well as the body of the legendary Ferrari 330 P4. In the 1980s, he opened his own workshop, in partnership with his son Stefano, based in Via dell'Artigianato in Modena where they specialise in the restoration of classic Ferraris, as well as the creation of Allegretti replicas and wireframe sculptures.

122 ◊◊◊
PARTIE AVANT DE FERRARI 330 P4, SCULPTURE FILAIRE PAR ALLEGRETTI DE MODÈNE,
« manichino » de la Ferrari 330 P4 fabriqué entièrement en tube d'acier, peint en jaune avec écusson émaillé Allegretti sur rond numéroté et plaque du fabricant, édition limitée n° 1/5. Superbe objet à l'échelle 1/1destiné au collectionneur passionné de Ferrari.

FERRARI 330 P4 FRONT END WIRE-FRAME SCULPTURE BY ALLEGRETTI OF MODENA, a "manichino" of the Ferrari 330 P4, built entirely with iron tubes, painted yellow with Allegretti enamel badge on numbered roundel and maker's plaque, limited edition number 1/5. A beautiful object for the serious Ferrari collector, measuring 1:1 scale.
€5,500 - 6,500



121

122

123

GREGORY PERCIVAL, BRITANNIQUE (NÉ EN 1964) « ENDURANCE » SCULPTURE EN BRONZE PATINÉ DE LA PORSCHE 917 K « STEVE MCQUEEN » 1970-71,

Produite en 2017 en hommage à la voiture deux fois victorieuse aux 24 Heures du Mans telle qu'elle apparaît dans le film « Le Mans » avec McQueen, construite par assemblage de sept parties en bronze patinées à la main rendant le dynamisme de la voiture lancée à pleine vitesse avec un « sillage » stylisé en résine transparente polie à la main, longueur 37 cm, discrètement marquée « Percival P005/010 2017 » à l'intérieur de la partie avant, longueur hors tout 76 cm sillage compris et montée sur une base en ardoise.

Cette édition limitée de 10 sculptures en bronze patiné est traitée de façon à montrer la Porsche après 24 heures de course avec ses courbes et ses formes recouvertes de poussière et de débris récoltés sur la piste.

GREGORY PERCIVAL, BRITISH, (1964-), 'ENDURANCE', A PATINATED BRONZE SCULPTURE OF THE 'STEVE MCQUEEN' 1970/71 LE MANS PORSCHE 917K,

produced in 2017 in tribute to the twice Le Mans winning 24-Hours car as featured in the 1971 film Le Mans starring McQueen, constructed from seven hand patinated cast bronze sections giving a dynamic depiction of the car at speed with trailing stylised 'wake' in hand-polished clear glass resin, 37cm long, lightly inscribed 'Percival P005/010 2017' to inside of front section, measuring 76cm long overall including 'wake' and mounted on a slate display base.

€2,000 - 3,000

This limited edition of 10 patinated bronze sculptures is designed to show the Porsche after 24 hours of racing where the curves and forms of the 917 are now clothed in the muck and grime of the race track.

124

125

124
GREGORY PERCIVAL, BRITANNIQUE (NÉ EN 1964) « TALLY-HO » SCULPTURE EN BRONZE EN HOMMAGE AUX PILOTES DE LA BATAILLE D'ANGLETERRE,
Produite en 2017, cette sculpture en édition limitée qui porte le numéro 12 sur 25 exemplaires qui commémore les pilotes de Spitfire Douglas Bader, Alan Smith, Johnnie Johnson et Hugh 'Cocky' Dundas comprend quatre sculptures en bronze coulés à la cire perdue représentant les chasseurs Supermarine Spitfire MkIIa de la RAF d'une envergure de 18 cm décollant en formation de Westhampnett sur l'aérodrome de Goodwood en juillet 1941 menés par le Spitfire 'Dogsbody » du Wing Leader Bader, la base réalisée en résine transparente moulée et polie représentant les sillages des avions ; dimensions approximatives 72 x 46 x 35 cm, offerte avec certificat d'origine établi par l'artiste.

GREGORY PERCIVAL (BRITISH 1964-), 'TALLY-HO!', A BRONZE SCULPTURE IN TRIBUTE TO BATTLE OF BRITAIN PILOTS,
produced 2017, a limited edition sculpture signed and numbered 012 of 25 examples, commemorating The Battle of Britain's Spitfire pilots Douglas Bader, Alan Smith, Johnnie Johnson and Hugh 'Cocky' Dundas, incorporating four 'lost wax' polished cast bronze sculptures of the RAF Supermarine Spitfire MkIIa fighters, 18cm wingspan, taking to the air peeling off in formation from RAF Westhampnett at the Goodwood airfield in July 1941 with Wing Leader Bader's 'Dogsbody' Spitfire leading the way, the base formed from moulded polished glass clear resin representing the flowing flight trails, measuring approximately 72 x 46 x 35cm overall, offered with Certificate of Issue from the artist.
(2)
€2,000 - 3,000

125
GREGORY PERCIVAL, BRITANNIQUE (NÉ EN 1964) « AYRTON SENNA DA SILVA » SCULPTURE EN BRONZE ÉPREUVE D'ARTISTE DE LA RENAULT WILLIAMS FW16 1994 D'AYRTON SENNA,
Seconde des deux premières épreuves d'artiste, produite en septembre 2017, numérotée « AP002/002 » précédant une série limitée à 10 exemplaires à venir, en hommage à la carrière de Senna, une représentation stylisée de la monoplace de Formule 1 à partir de la sculpture « Senna » existante du même studio, parties de carrosserie coulées à la cire perdue en bronze patiné avec sections boulonnées coulées séparément et « sillage » en résine transparente donnant une impression de vitesse, l'ensemble monté sur une base en ardoise, chaque partie étant signée et numérotée individuellement, longueur 105 cm, largeur 24 cm hors tout. Offerte avec certificat d'origine établi par l'artiste.

GREGORY PERCIVAL (BRITISH, 1964-), 'AYRTON SENNA DA SILVA', AN ARTIST'S PROOF BRONZE SCULPTURE OF THE AYRTON SENNA 1994 RENAULT WILLIAMS FW16,
the second of two early artist's proofs, produced September 2017, numbered 'AP002/002', preceding a final limited run of ten editions to be produced, in tribute of Senna's racing career, a stylised depiction of the Formula 1 single-seater based on the existing 'Senna' sculpture from the same studio, hollow cast main body in patinated bronze with separately cast bolted sections, and with extended clear glass resin 'wake' giving a dynamic impression of speed, the whole mounted on a slate display base, each part individually signed and numbered, measuring 105cm long and 24cm wide overall, offered together with a Certificate of Issue from the artist.
(2)
€1,800 - 2,800

126
« MR BIBENDUM » FIGURE PUBLICITAIRE D'ACCUEIL PEINTE À LA MAIN,
Fabrication moderne en fibre de verre avec bandeau « Michelin » peint, portant un fanion tricolore « Ouvert/Fermé » debout sur une base « Le Pneu Michelin », hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'MR BIBENDUM' STANDING FORECOURT FIGURE,
modern, fibreglass construction, with painted 'Michelin' sash and holding an 'Ouvert/Fermé' tricolor flag, standing on a 'Le Pneu Michelin' base, 120cm high.
€800 - 1,000

127
« MR DRIP » ESSO FIGURE PUBLICITAIRE D'ACCUEIL PEINTE À LA MAIN
Fabrication moderne en fibre de verre représentant le personnage publicitaire des Huiles Esso, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED ESSO 'MR DRIP' STANDING FORECOURT FIGURE,
modern, fibreglass construction, depicting the Esso Oil advertising character, 120cm high.
€800 - 1,000

128
« MME DRIP » ESSO FIGURE PUBLICITAIRE D'ACCUEIL PEINTE À LA MAIN,
Fabrication moderne en fibre de verre représentant le personnage publicitaire des Huiles Esso, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED ESSO 'MISS DRIP' STANDING FORECOURT FIGURE,
modern, fibreglass construction, depicting the Esso Oil advertising character, 120cm high.
€800 - 1,000

129

129 (part)

130

130 (part)

129
PAIRE DE PLAQUES OVALES COMMÉMORATIVES « ASTON MARTIN DBR1 LE MANS 1959 » PEINTES À LA MAIN,
Fabrication moderne pour exposition dans un garage, les deux entourées d'une couronne de lauriers en fibre de verre, la première célébrant la 1ere place de Roy Salvadori et Carroll Shelby, la seconde pour la 2e place de Maurice Trintignant et Paul Frère, toutes deux de 120 cm de largeur.

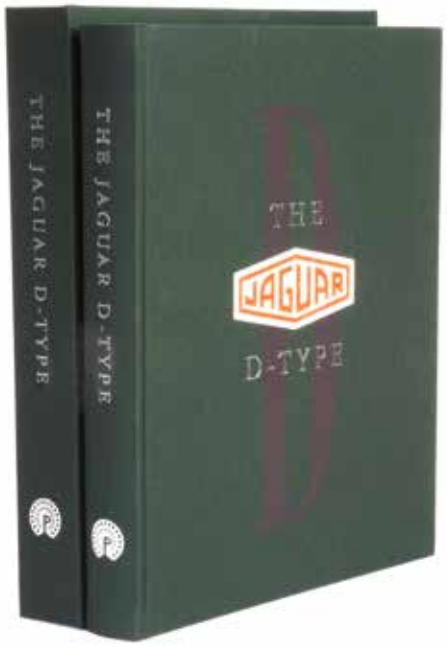
A PAIR OF HAND-PAINTED 'ASTON MARTIN DBR1 LE MANS 1959' CELEBRATORY OVAL PLAQUES,
modern, for garage display, each with fibreglass raised laurel wreath surround, the first celebrating 1st place for Roy Salvadori & Carroll Shelby, the second for 2nd place for Maurice Trintignant & Paul Frere, each measuring 120cm wide.
(2)
€800 - 1,000

130
PAIRE DE PLAQUES COMMÉMORATIVES RONDES « GULF PORSCHE 917 LE MANS » PEINTES À LA MAIN,
Fabrication moderne pour exposition dans un garage, les deux entourées d'une couronne de lauriers en fibre de verre aux couleurs de Gulf, la 1ere commémorant la Porsche 917 (châssis 024) de Steve McQueen du film « Le Mans », la seconde célébrant la 2e place d'Attwood et Muller aux 24 Heures du Mans 1971, toutes deux de 120 cm de diamètre.

A PAIR OF HAND-PAINTED 'GULF PORSCHE 917 LE MANS' CELEBRATORY ROUNDELS,
modern, for garage display, each with fibreglass raised laurel wreath surround and decorated in Gulf livery colours, the first commemorating Steve McQueen's Porsche 917 (chassis 024) from the 1971 film 'Le Mans, the second celebrating 2nd place for Attwood and Muller in the 1971 Le Mans 24-Hour event, each 105cm diameter.
(2)
€800 - 1,000

131
ANTHONY PRITCHARD: THE JAGUAR D-TYPE; ÉDITION LIMITÉE PUBLIÉE PAR PALAWAN PRESS,
Ouvrage publié en 2015, couverture toile vert foncé, édition limitée numérotée 216/250, 420 pages numérotées, texte en anglais, belles illustrations, en bon état de propreté, complet avec boîtage et emballage carton d'origine.

ANTHONY PRITCHARD: THE JAGUAR D-TYPE; A LIMITED EDITION TITLE PUBLISHED BY PALAWAN PRESS,
published 2015, dark green cloth-bound hard covers, limited edition numbered 216/250, 420 numbered pages, English text, well illustrated, in good clean condition, complete with slipcase and in original carton packaging.
€1,000 - 1,500



131

132

133

134

132
MANUEL D'INSTRUCTION ITALIEN POUR QUATRE MODÈLES FERRARI, 1952,
Pour les modèles 212 Inter, 250 Mille Miglia, 340 Mexico et 342 America, couverture carton vert pâle portant l'emblème du cavallino et une annotation et une date « 1952 » à l'encre marron sur la couverture, imprimé à Modène en 1952 et contenant des détails techniques et d'entretien, texte en italien dont plusieurs plans dépliants, quelques légères rousseurs sur les couvertures, in-4°.

AN INSTRUCTION MANUAL FOR FOUR FERRARI MODELS, ITALIAN, 1952,
for 212 Inter, 250 Mille Miglia, 340 Mexico and 342 America models, pale green card covers bearing Cavallino emblem and hand-written annotation and date '1952' in brown ink to front cover, printed Modena 1952, containing technical and maintenance details in Italian text including various fold-out diagrammatical illustrations, some light foxing to covers, 4to.
€1,000 - 1,500

133
ECUSSON ÉMAILLÉ DE « AUTOMOBILE CLUB DU NORD DE LA FRANCE »,
Par Hector Planchot de Lille, marqué « Favoris-Sport » au revers, émaillé en cinq couleurs et portant l'emblème du coq gaulois, avec goujon de fixation, hauteur totale 14 cm, offert avec un autre écusson de volant émaillé (quelques manques à l'émail), deux autres écussons de l'ACNF et six autres écussons et plaques français, certains émaillés.

AN 'AUTOMOBILE CLUB DU NORD DE LA FRANCE' ENAMEL CAR BADGE,
by Hector Planchot of Lille and marked 'Favoris-Sport' to reverse, enamelled in five colours and featuring the Gallic Rooster national emblem, with mounting stud, 14cm high overall, offered together with another ACNF enamelled steering wheel badge, some loss to enamel in places, two other ACNF badges, and six other mainly French badges and plaques, some enamelled.
(10)
€1,000 - 1,500

134
ECUSSON ÉMAILLÉ DE « AUTOMOBILE CLUB DU NORD DE LA FRANCE »,
Par Hector Planchot de Lille, marqué « Favoris-Sport » au revers, émaillé en cinq couleurs et portant l'emblème du coq gaulois, avec goujon de fixation, hauteur totale 14 cm, offert avec neuf autres écussons et plaques français comprenant des écussons émaillés de l'Alsace, des Vosges, de la Franche-Comté, de la Bretagne, de la Champagne-Reims et de la Lorraine, deux autres écussons émaillés ACNF et une version en plastique.

AN 'AUTOMOBILE CLUB DU NORD DE LA FRANCE' ENAMEL CAR BADGE,
by Hector Planchot of Lille and marked 'Favoris-Sport' to reverse, enamelled in five colours and featuring the Gallic Rooster national emblem, with mounting stud, 14cm high overall, offered together with nine other French badges and plaques comprising enamelled regional badges for Alsace, Vosges, Franche-Comte, Bretagne, Champagne-Reims, Lorraine, two other enamelled ACNF badge and a plastic version.
(10)
€1,000 - 1,500

135

136

137

135
MASCOTTE « SPIRIT OF ECSTASY » POUR ROLLS-ROYCE PHANTOM I,
Signée « Charles Sykes », avec marquages de dates ilisibles sur la base, bronze nickelé, hauteur 13 cm, montée sur un bouchon de radiateur fixé sur un socle en bois tourné.

A ROLLS-ROYCE PHANTOM I 'SPIRIT OF ECSTASY' MASCOT,
signed 'Charles Sykes' and with indistinct date markings to base, nickel-plated bronze, 13cm high, mounted on a radiator cap above a turned wooden display base.
€1,000 - 1,500

136
PETITE MASCOTTE « ICARE » POUR FARMAN PAR COLIN GEORGE POUR FINNIGANS OF LONDON, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,
Signée au revers de la draperie, marquée « Finnigans London » et « Made in France » autour de l'embase, refrappée Fonderie Contenot-Lelièvre et numérotée « (23)2775 10 » à l'arrière de la base, hauteur 98 mm, envergure 125 mm, montée sur un socle en marbre noir.

A SMALL FARMAN 'ICARUS' MASCOT BY COLIN GEORGE FOR FINNIGANS OF LONDON, FRENCH, CIRCA 1920,
signed to rear of drapery, marked 'Finnigans London' and 'Made in France' around the base, further stamped with Contenot-Lelievre foundry marks and numbered '(23)2775 10' to rear of base, 98mm high, 125mm wingspan, mounted on a black marble base.
€1,000 - 1,500

137
MASCOTTE « JOUEUR DE POLO » PAR ELKINGTON & CO, BRITANNIQUE, CIRCA 1910,
Signée sur la base, en bronze argenté, représentant un joueur de polo à cheval et armé de son maillet , hauteur 14 cm, monté sur un socle en bois tourné.

A 'POLO PLAYER' MASCOT BY ELKINGTON & CO, BRITISH, CIRCA 1910,
signed to base, silver-plated bronze, depicting a polo player complete with mallet on horseback, 14cm high, mounted on a turned wooden display base.
€1,000 - 1,500

138

139

140

141

138
MASCOTTE « CHAT BOTTÉ » PAR A. E. LEJEUNE, ANNÉES 1920,
Frappée « A.E.L. » sur l'arrière de la base, bronze nickelé, représentant un chat botté avec une canne, hauteur 10 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque en bakélite et métal nickelé.

A 'CHAT BOTTÉ' MASCOT BY A E LEJEUNE, 1920S,
stamped 'A.E.L' to rear of base, nickel-plated bronze mascot depicting a cat in boots holding a cane, 10cm high, mounted on a period Bakelite and nickel radiator cap.
€1,000 - 1,500

139
MASCOTTE HYDRAVION DE LA COUPE SCHNEIDER PAR A. E. LEJEUNE, FABRICATION BRITANNIQUE, ANNÉES 1930
Frappée « A.E.L. » sur l'arrière de la base, bronze chromé représentant le Supermarine S6b, envergure 15 cm, avec hélice mobile, montée sur une embase en métal tourné sur un socle en bois.

A SCHNEIDER TROPHY SEAPLANE MASCOT BY A E LEJEUNE, BRITISH, 1930S,
stamped 'AEL' to rear of base, chrome plated bronze, of the Supermarine S6b, with 15cm wingspan and with spinning propellor, mounted on turned metal stand above wooden block base.
€1,000 - 1,500

140
MASCOTTE « LION » POUR PEUGEOT PAR M. MARX, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
Signée sur la droite de la base, en bronze, version de taille moyenne de cette mascotte, hauteur 11, 5 cm, montée sur un socle en marbre.

A PEUGEOT 'LION' MASCOT BY M MARX, FRENCH, 1920S,
signed to right side of base, bronze, medium sized version of the mascot, 11.5cm high, mounted on a marble base.
€1,000 - 1,500

141
MASCOTTE « FEMME AU SERPENT » PAR ANDRÉ CARON, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1910,
Signée sur l'arière de la base, bronze nickelé, représentant une femme nue, un serpent enroulé autour de ses bras, hauteur 19 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque fixé sur un socle en bois.

A 'SNAKE GIRL' MASCOT BY ANDRE CARON, FRENCH, CIRCA 1910,
signed to rear of base, nickel-plated bronze, depicting a female nude with a snake entwined around her arms, 19cm high, mounted on a period radiator cap above a wooden base.
€1,400 - 1,800

142

143

142
MASCOTTE « DÉESSE » PAR MAPPIN & WEBB LTD, FABRICATION BRITANNIQUE, CIRCA 1929,
Frappée sur l'arrière de la base de la marque du fabricant et « Registered Design Number 89595 » avec le logo MO à la roue ailée (du magazine Motor Owner) sur le devant de la base, mascotte en bronze nickelé représentant une femme nue drapée, cheveux et voiles flottant au vent, hauteur 19 cm, montée sur une base en bois peinte en noir.

A 'GODDESS' MASCOT BY MAPPIN & WEBB LTD, BRITISH, CIRCA 1929,
stamped to rear of base with maker's mark and Registered Design number '689595', with 'MO' (Motor Owner magazine) winged wheel logo to front of base, nickel-plated bronze mascot in the form of a draped nude female with her hair and dress flowing in the wind, 19cm high, mounted on a black painted wooden display base.
€2,000 - 2,500

143
MASCOTTE AUTOMOBILE « FEMME DÉNUDÉE » PAR GARDIENNE, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
Signée et marquée Paris à l'arrière de la base, en bronze nickelé, représentant une gracieuse figure de femme dénudée les bras levés, hauteur 22 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque.

A 'FEMALE NUDE' MASCOT BY GARDIENNE, FRENCH, 1920S,
signed and marked Paris to rear of base, nickel-plated bronze, depicting a graceful female nude with her arms aloft, 22cm high, mounted on a period radiator cap.
€2,000 - 2,500

144
MASCOTTE « DANSEUSE AUX LANCES » PAR FERNAND OUILLON CARRÈRE, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1919,
Signée sur la base et datée de 1919, en bronze nickelé, représentant une femme nue dansant entre trois fers de lance, hauteur 19 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque fixé sur un socle en bois tourné.

A 'SPEAR DANCER' MASCOT BY FERNAND OUILLON CARRERE, FRENCH, CIRCA 1919,
signed to base and dated 1919, nickelled bronze figure of a female nude dancing between three spear heads, 19cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.
€2,000 - 2,500

144

145

146

145
MASCOTTE « FEMME DANS LA LUNE » PAR SYLVAIN KINSBURGER, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,
Signée sur l'arrière de la base, en bronze nickelé, représentant un buste de femme drapée, les cheveux flottants, dans un croissant de lune au-dessus d'une formation nuageuse, hauteur 11, 5 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque fixé sur un socle en bois tourné.

A 'GIRL IN THE MOON' MASCOT BY SYLVAIN KINSBURGER, FRENCH, CIRCA 1920,
signed to rear of base, nickel-plated bronze mascot depicting bust of a draped female with flowing hair within a crescent moon above a stylised cloud formation, 11.5cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.
€2,500 - 3,000

146
RARE MASCOTTE « PETIT CHAGRIN » PAR DEMETRE H. CHIPARUS, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
Signée « D.H. Chiparus » et « Etling Paris », fondeur, sur le côté de la base, en bronze nickelé, représentant une femme drapée, réputée être la seule mascotte produite par le célèbre sculpteur roumain, hauteur 14, 5 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque fixé sur un socle en bois tourné.

A SCARCE 'PETIT CHAGRIN' MASCOT BY DEMETRE H CHIPARUS, FRENCH, 1920S,
signed 'D.H.Chiparus' and with 'Etling Paris' foundry marking to side of base, nickel-plated bronze mascot in the form of a draped female, believed to be the only mascot produced by the renowned Romanian sculptor, 14.5cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.
€3,000 - 4,000

147

147
RARE MASCOTTE ART DÉCO « LÉVRIER » POUR LES AUTOMOBILES LORRAINE-DIETRICH PAR CASIMIR BRAU, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
Signée « C Brau » et mention « Deposé » frappée sur la base, en bronze nickelé, version la plus grande de cette mascotte, longueur 23 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A RARE ART DECO 'GREYHOUND' MASCOT FOR AUTOMOBILES LORRAINE DIETRICH BY CASIMIR BRAU, FRENCH, 1920S,
signed 'C Brau' and with stamped 'Depose' mark to base, nickel-plated bronze, larger version of the mascot, 23cm long, mounted on a turned wooden display base.
€3,000 - 4,000

148
RARE MASCOTTE « SINGE CHAUFFEUR » PAR MAX VALENTIN, CIRCA 1910,
Signée sur la base,fonte à cire perdue en bronze patiné en forme de singe assis portant une casquette et des lunettes de chauffeur et actionnant une trompe, hauteur 12 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A RARE 'MONKEY CHAUFFEUR' MASCOT BY MAX VALENTIN, CIRCA 1910,
signed to base, hollow-cast 'cire perdue' patinated bronze mascot in the form of a seated monkey wearing chauffeur's cap and goggles and blowing a horn, 12cm high, mounted on a turned wooden display base.
€3,000 - 4,000

148

149

149
RARE MASCOTTE « CHOUETTE SAVANTE » PAR G. GROHE, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1910,
Signée sur l'arrière de la base, fonte creuse en métal composé à patine cuivre foncé, représentant une chouette savante perchée sur un livre avec une plume d'oie, un rouleau, une longue-vue et un rapporteur, hauteur 12 cm, montée sur un bouchon de radiateur en laiton fixé sur un socle en bois tourné.

A RARE 'WISE OWL' MASCOT BY G GROHE, FRENCH, CIRCA 1910,
signed to rear of base, hollow-cast spelter with dark patinated copper-plated finish, depicting a learned owl perched on a book with a quill pen, scroll, telescope and protractor, 12cm high, mounted on a brass radiator cap above a turned wooden display base.
€3,000 - 4,000

150

150
RARE MASCOTTE « GORGONE MÉDUSE » PAR G. POITVIN POUR HERMÈS, 1920,
En bronze nickelé et chromé par la suite, portant tous les numéros de référence, la mention « Syndicat des Fabricants de Bronzes », France et la signature du sculpteur G. Poitvin sur la base, très jolie mascotte représentant une femme nue drapée, agenouillée sur un affleurement rocheux, vendue à l'origine exclusivement par Hermès dans son magasin parisien, hauteur 11 cm, montée sur un socle noir.

A RARE 'GORGON - MEDUSA' MASCOT BY G POITVIN FOR HERMES, 1920,
nickel-plated bronze with later chrome plating, with all registration numbers, the Syndicate des Fabricators de Bronzes, France and G.Poitvin sculptor's signature on the base, a very fine mascot depicting a draped nude kneeling on a rocky outcrop, originally offered exclusively by Hermes from their Paris showroom, 11cm high, mounted on a black display base.
€3,000 - 4,000

151
BELLE MASCOTTE ART DÉCO « LION » PAR G. POITVIN, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,
Signée « G. Poitvin » et frappée « CL 2826 » sur l'arrière de la base, en bronze nickelé, hauteur 13 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque fixé sur un socle en bois tourné.

A FINE ART DECO 'LION' MASCOT BY G.POITVIN, FRENCH, CIRCA 1920,
signed 'G.Poitvin' and stamped 'CL 2826' to rear of base, nickel-plated bronze, 13cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.
€4,000 - 5,000

151

152
BELLE MASCOTTE « SPIRIT OF ECSTASY » POUR ROLLS-ROYCE COMMÉMORATIVE DU JUBILÉ D'ARGENT DE LA REINE, EN ARGENT MASSIF PAR RICHARD LAWTON LTD DE LONDRES, 1977,
Mascotte en argent massif pour les dernières Rolls-Royce Ghost (1918-1925) marquée « C Sykes. RR Ltd » avec marquage de date et poinçon London 1977 autour de la base et poinçon du « Queen Elizabeth II Silver Jubilee » sur l'arrière de la base et marquages « 'REG.U.S. PAT. OFF » et « TRADE MARK REG » sous les ailes, hauteur totale 15, 5 cm et poids approximatif de 630 gr, montée sur un socle oblique original en bois.

A FINE ROLLS-ROYCE 'SPIRIT OF ECSTASY' QUEEN'S SILVER JUBILEE COMMEMORATIVE MASCOT IN STERLING SILVER BY RICHARD LAWTON LTD OF LONDON, 1977,
solid silver mascot for Late Ghost Type Rolls-Royce cars 1918-1925, marked 'C.Sykes. R.R.Ltd' with date marks around the base and hallmarked London 1977 with Queen Elizabeth II Silver Jubilee hallmark to rear of base, with 'REG.U.S. PAT. OFF' and 'TRADE MARK REG' markings under the wings, standing 15.5cm high and weighing approximately 630gms, mounted on original sloped wooden display base.
€4,000 - 5,000

152

153

BELLE MASCOTTE « ST GEORGE ET LE DRAGON » PAR CARL KAUBA, FABRICATION AUTRICHIENNE, VERS 1920,

Signée du pseudonyme « C. Thenn » et marquage de fonderie « Thenn Copyright Vienna » sur la base, en bronze nickelé, mascotte extraordinairement détaillée représentant le Saint Patron de l'Angleterre, St George, en armure et à cheval victorieux du dragon tordu de douleur, hauteur 19, 5 cm, monté sur un bouchon de radiateur nickelé d'époque sur un socle en bois tourné.

A FINE 'ST GEORGE AND THE DRAGON' MASCOT BY CARL KAUBA, AUSTRIAN, CIRCA 1920,

signed under pseudonym 'C.Thenn' and with 'Thenn Copyright Vienna' foundry stamp to base, nickelled bronze, large mascot with exceptionally fine detailing depicting the Patron Saint of England, St George, in full armour on horseback, victorious over the writhing dragon, measuring 19.5cm high, fitted to a period nickelled radiator cap above a turned wooden display base.

€6,000 - 8,000

154

BELLE MASCOTTE AUTOMOBILE « ROUE AILÉE » CRÉÉE SUR COMMANDE SPÉCIALE, EN ARGENT MASSIF, PAR GARRARD & CO. DE LONDRES, 1919,

Pièce supposée unique en argent massif , fonte creuse sous la forme d'une simple roue dotée d'ailes finement ciselées attachées au moyeu, sur une base portant le poinçon de Londres, hauteur 9 cm, envergure 19 cm, avec un long goujon de fixation et montée sur un socle en bois tourné.

D'après les informations fournies par le vendeur, « Garrard & Co. Crown Jewellers » furent chargés par Geoffrey Hope Hope-Morley (1885-1977), 2e baron de Hollenden et High Sheriff du Comté de Londres en 1917 de réaliser cette mascotte qui passa aux mains de son neveu, Geoffrey Hope Hope-Morley (1914-1999), 3e baron de Hollenden, puis à son épouse Lady Hollenden (née Sonja Sundt de Bergen, Norvège, fille de Thorolf Sundt).

Après le décès de Geoffrey en 1977, Lord et Lady Hollenden s'installèrent à Hall Place à Leigh, Tonbridge, dans le Kent, et une grande partie des biens de la famille fut dévolue à The Historical Society, mais cette mascotte conservée par Lady Hollenden jusqu'à sa mort en 2014 bénéficie d'une provenance indiscutable.

A FINE AND SPECIALLY COMMISSIONED 'WINGED WHEEL' CAR MASCOT IN STERLING SILVER BY GARRARD & CO. OF LONDON, 1919,

believed unique mascot in sterling silver, hollow-cast in the form of a simple wheel with finely detailed wings emanating from the central hub, above a base hallmarked London, 9cm high, 19cm wingspan, with long mounting stud and mounted on a turned wooden display base.

€10,000 - 15,000

According to information supplied by the vendor, the Crown Jewellers Garrards & Co, were commissioned to produce this mascot by Geoffrey Hope Hope-Morley (1885-1977), the 2nd Baron of Hollenden and High Sheriff of the County of London 1917, which then passed by descent to his nephew, Gordon Hope Hope-Morley (1914-1999), 3rd baron of Hollenden, eventually passing to his wife Lady Hollenden (formerly Sonja Sundt of Bergen, Norway, daughter of Thorolf Sundt).

After the death of Geoffrey in 1977, Lord and Lady Hollenden had moved to Hall Place in Leigh, Tonbridge, Kent, with much of the family material being donated to The Historical Society, but this mascot was retained by Lady Hollenden until her death in 2014, enjoying an unbroken provenance of over 90 years.

155

155
DEUX MASCOTTES AUTOMOBILES EN VERRE OPALESCENT PAR SABINO DE PARIS, ANNÉES 1930,
Comprenant une « Vénus » nue signée « Sabino Paris » sous la base et moulée sur l'arrière de la jambe, hauteur 18 cm, et une « Gazelle bondissante » signée « Sabino Paris » sous la base et moulée sur le support sous le corps, longueur 15 cm.

TWO OPALESCENT GLASS CAR MASCOTS BY SABINO OF PARIS, 1930S,
comprising a 'Venus' nude, signed 'Sabino Paris' under base, and moulded to rear of leg, 18cm high, and a 'Leaping Gazelle', signed 'Sabino Paris' under base, and moulded to support under the body, 15cm long.
(2)
€800 - 1,000

156
MASCOTTE « TÊTE D'AIGLE » EN VERRE PAR LALIQUE, APRÈS 1945,
Mention « Lalique ® France » gravée sous la base, en verre transparent finition satinée, petit éclat à une plume au-dessus de l'œil gauche, hauteur totale 11,4 cm.

A 'TETE D'AIGLE' GLASS MASCOT BY LALIQUE, POST-1945,
engraved under base 'Lalique ® France', in clear glass with satin finish, small chip to feather above left eye, 11.4cm high overall.
€800 - 1,000

156

157
MASCOTTE « SANGLIER » EN VERRE FUMÉ PAR RENÉ LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 3 OCTOBRE 1929
Mentions « R Lalique » moulée entre les pattes et « R Lalique France » gravée à l'acide sous la base, représentant un sanglier, longueur 9 cm, petit éclat au groin et au-dessus de la crinière et petites bulles dans le front et petites ébréchures par endroits.

A 'SANGLIER' MASCOT IN FUMEE GLASS BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 3RD OCTOBER 1929,
faintly moulded 'R Lalique' between legs and stencil acid-etched 'R.Lalique France' under base, depicting a wild boar, 9cm long, small chip to snout and to top of mane and small internal bubble to forehead and some minor chips elsewhere.
€1,500 - 2,000

157

158
MASCOTTE « CHRYSIS » EN VERRE PAR RENÉ LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 21 MARS 1931
Mention « R Lalique » gravée à l'acide sous la base, en verre satiné, représentant une figure féminine penchée en arrière, longueur environ 16 cm.

A 'CHRYSIS' GLASS MASCOT BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 21ST MARCH, 1931,
stencil acid-etched 'R.Lalique' mark under base, in clear glass with satin finish, in the form of a backwards leaning female nude, approximately 16cm long.
€3,000 - 4,000

158

159

160

159
BELLE MASCOTTE « VICTOIRE » TEINTÉE AMÉTHYSTE PAR RENÉ LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 18 AVRIL 1928,
Mention « R Lalique » moulée avec la lettre « Q » à double queue et « France » sur le côté de la base, en verre transparent légèrement teinté améthyste, longueur environ 26 cm, offerte sur un support argenté pour radiateur avec anneau brisé, utilisable comme garniture de bureau.

A FINE 'VICTOIRE' GLASS MASCOT WITH AMETHYST TINT, BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 18TH APRIL 1928, moulded 'R Lalique' with double-tailed 'Q' and 'France' to side of base, in clear glass with pale amethyst tint, 26cm long, offered together with a period silver plated radiator mount with split ring, suitable for desk display.
€25,000 - 30,000

160
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR MERCEDES-BENZ DANS SON COFFRET PAR RUDDSPEED, FABRICATION BRITANNIQUE,
chromée en forme de radiateur de Mercedes 540 K avec « grille » imprimée, écusson émaillé et complétée de sa mascotte, hauteur totale 22 cm, en coffret de présentation marron.

A BOXED MERCEDES-BENZ RADIATOR DECANTER BY RUDDSPEED, BRITISH, chromed, in the form of a Mercedes-Benz 540K radiator, with printed 'grille', enamel badge and complete with mascot, 22cm high overall, in maroon fitted presentation box.
€1,000 - 1,500

161

162

163

161
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR MERCEDES-BENZ DANS SON COFFRET PAR CLASSIC STABLE LTD,
Entourage chromé avec grillage en métal, écusson de radiateur et complétée de sa mascotte, hauteur 23, 5 cm, contenue dans un coffret de présentation habillé de velours bourgogne.

A BOXED MERCEDES-BENZ RADIATOR DECANTER BY CLASSIC STABLE LTD,
chromed surround with wire mesh grille, radiator badge and complete with mascot, 23.5cm high, contained within fitted burgundy velvet presentation box.
€1,000 - 1,500

162
ENSEMBLE D'« ECUSSONS DES GRANDES VOITURES DU MONDE » EN COFFRET DE PRÉSENTATION PAR DANBURY MINT,
Composé de 25 emblèmes automobiles pour le National Motor Museum de Beaulieu (GB), finement détaillés en émaux cloisonnés pour les marques Ferrari, Bugatti, Rolls-Royce, Maserati, Alfa Romeo, Aston Martin Lagonda, et autres, rassemblés dans un coffret en bois sous un couvercle de protection en Perspex portant l'intitulé de la collection, le coffret mesurant 30 x 39 cm.

A CASED DISPLAY SET OF 'BADGES OF THE WORLD'S GREAT MOTOR CARS' BY DANBURY MINT,
comprising twenty-five motor car emblems for the National Motor Museum at Beaulieu, finely detailed cloisonne enamel badges for Ferrari, Bugatti, Rolls-Royce, Maserati, Alfa Romeo, Aston Martin Lagonda, and other marques, common mounted in wooden display case, fitted with protective Perspex 'title' panel, the case 30 x 39cm.
€1,000 - 1,200

163
COFFRET DE 36 PLAQUETTES EMBLÈMATIQUES D'AUTOMOBILES « VINTAGE » EN ARGENT MASSIF PAR JOHN PINCHES, ANNÉES 1970,
Produit pour commémorer la Beaulieu National Motor Museum Collection, le coffret ouvrant sur un intérieur habillé de feutre bleu contenant 36 lingots frappés chacun d'une image en bas relief d'une automobile classique, vintage ou ancêtre dont Alfa Romeo, Auto Union, Bentley, Bugatti, Hispano-Suiza, Maserati, Mercedes-Benz, Rolls-Royce et autres, chaque lingot portant le poinçon de Londres d'une largeur de 52 mm et pesant environ 70 gr, le coffret de 41 cm de largeur fermant à clé.

A CASED SET OF 36 VINTAGE MOTORCAR STERLING SILVER INGOTS, BY JOHN PINCHES, 1970S,
produced to commemorate the Beaulieu National Motor Museum Collection, the wooden case with lid opening to blue felt-lined interior, fitted with 36 ingots struck with image in bas relief of a pre-War, vintage or veteran motorcar including Alfa Romeo, Auto Union, Bentley, Bugatti, Hispano-Suiza, Maserati, Mercedes-Benz, Rolls-Royce, and others, each ingot hallmarked London, 52mm wide and weighing approximately 70gms, the case measuring 41cm wide, together with key.
(2)
€2,000 - 2,500

164

165

166

164
COFFRET DE PRÉSENTATION EN BOIS D'UN ENSEMBLE DE LINGOTS EN ARGENT, INTITULÉ « CENT ANS D'HISTOIRE AUTOMOBILE » PAR FRANKLIN MINT,
Produit au milieu des années 1970 pour le marché français, comprenant 100 lingots d'argent au titre de 925/1000e, chacun mesurant 36 x 52 mm et pesant environ 66 gr, frappé d'une image en relief d'une automobile importante de 1875 à 1975 et portant au revers une description pour les marques Benz, Renault, De Dion Bouton, Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Lancia, Bentley, Alfa Romeo, Bugatti, Lagonda, Jaguar, Ferrari, Aston Martin, Porsche et autres, tous rangés dans quatre plateaux de chêne contenus dans un coffret de chêne style « malle au trésor » avec courroies de cuir et plaque en laiton gravée de la mention « Cent Ans d'Histoire de l'Automobile », le coffret d'une largeur de 46 cm, offert avec un livret en vinyle contenant les détails des modèles, texte en français.

A PRESENTATION WOODEN-CASED SET OF '100 YEARS OF THE HISTORY OF THE AUTOMOBILE' SILVER MOTORING INGOTS BY FRANKLIN MINT,
produced in the mid-1970s for the French market, comprising 100 French .925 silver ingots, each measuring 36 x 52mm and weighing approximately 66gms, each struck with image in relief of a motorcar of significance from 1875-1975 and with descriptive text in French to the reverse, including Benz, Renault, De Dion Bouton, Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Lancia, Bentley, Alfa Romeo, Bugatti, Lagonda, Jaguar, Ferrari, Aston Martin, Porsche, and other models, all fitted within four oak trays and contained within a presentation 'treasure-chest' style oak case with leather bands and brass plaque to lid engraved 'Cent Ans d'Histoire de l'Automobile', the case measuring 46cm wide, offered together with vinyl booklet containing details of the models in French text.
(2)
€5,000 - 6,000

165
PAIRE DE PORTE-HABITS EN CUIR ALFA ROMEO 8C, 2009,
Cuir marron avec emblème Alfa Romeo gaufré, en bon état avec faibles traces d'usage, chacune avec sa housse de protection noire à cordon de fermeture.

A PAIR OF 2009 ALFA ROMEO 8C LEATHER SUIT CARRIERS,
maroon leather with embroidered Alfa Romeo emblem, in good order showing little sign of use, each with black protective drawstring bag.
(4)
€800 - 1,000

166
DEUX VALISES EN CUIR SUR MESURES POUR BENTLEY CONTINENTAL GT,
par Trunks de Haslemere, en cuir bleu foncé avec fermetures et serrures chromées, de style malle de voyage à côtés rigides, avec emblème au « B ailé » de la marque sur le devant des couvercles, doublures bleu foncé, l'une mesurant 71 x 28 x 31 cm, l'autre 63 x 30 x 29 cm avec clés et housses de protection à cordon de fermeture.

TWO BESPOKE LEATHER CASES FOR BENTLEY CONTINENTAL GT,
by Trunks of Haslemere, in dark blue leather with chromed locks and catches, trunk-style hard-sided cases with Bentley Winged 'B' emblems to front of lids, dark blue linings, the larger measuring 71 x 28 x 31cm, the other 63 x 30 x 29cm, with keys, each with beige cloth draw-string protective bag.
(4)
€1,000 - 1,500

167

168

167

DEUX BAGAGES EN CUIR SUR MESURES POUR FERRARI ENZO,
Chacun d'eux en cuir deux tons noir et rouge avec garnitures en fibre de carbone, emblème du « cavallino » et fac-similé de la signature d'Enzo Ferrari gaufrée, doublure noire, comprenant une petite valise à fermeture à glissière, largeur 49 cm, et une valise porte-habits fermée à l'arrière par une fermeture à glissière, largeur 59 cm, les deux avec housses en toile rouge et cordon de serrage.

TWO PIECES OF BESPOKE LEATHER LUGGAGE FOR FERRARI ENZO, each in two-tone black and red leather with carbon-fibre effect panels, Cavallino emblem and embossed 'Enzo Ferrari' facsimile signature, with black lining, comprising a small case with zip-fastening, 49cm wide, and a suit-carrier with suede zip-fastened rear, 59cm wide, each with red cloth draw-string protective bag.
(4)
€1,000 - 1,500

168

JEU DE TROIS BAGAGES EN CUIR POUR FERRARI F40 PAR SCHEDONI, FABRICATION ITALIENNE,
Chacun des trois en cuir brun clair avec doublure beige, fermeture à glissière et emblèmes du « cavallino » et « F40 » gaufrés, comprenant un grande valise ronde avec poche frontale, largeur 64 cm., une valise porte-habits large de 60 cm et un porte-documents large de 44 cm avec cadenas et clés, tous pourvus de leur housse de protection en toile brun clair à cordon de serrage.

A FERRARI F40 THREE-PIECE LEATHER LUGGAGE SET BY SCHEDONI, ITALIAN,
each in light brown leather with beige lining, with zip fastenings and each with embossed Cavallino emblem and 'F40' logo, comprising large circular case with front pouch, 64cm wide, a suit-carrier, 60cm wide, and a documents case 44cm wide, with padlocks and keys, each with tan cloth draw-string protective outer bags.
(6)
€1,000 - 1,500

169

169

JEU DE FLACONS POUR BOISSONS, À COUVERCLES EN ARGENT MASSIF EN ÉTUI DE CUIR PAR WILLIAM AMAZIAH ELLWICK DE LONDRES, 1909,
Étui cylindrique en cuir miel avec courroie et boucle en cuir contenant quatre flasques en verre avec bouchons en verre et couvercles en argent au poinçon de Londres 1909, quelques petits enfoncements aux couvercles par endroits, hauteur de l'étui 16 cm.

A LEATHER-CASED SET OF DRINKS BOTTLES WITH STERLING SILVER CAPS BY WILLIAM AMAZIAH ELLWICK OF LONDON, 1909, honey leather cylindrical case with leather strap and buckle, fitted with four glass flasks with glass stoppers and sterling silver caps hallmarked London 1909, some dents to caps in places, the case 16cm high overall.
€1,000 - 1,500

170

171

170
JEU DE TROIS BAGAGES EN CUIR POUR FERRARI 360 PAR SCHEDONI, FABRICATION ITALIENNE,
En cuir brun clair, portant chacun l'emblème du « cavallino », comprenant deux valises rigides avec poignées rétractables à ressort et serrures à combinaison, à doublure beige, les deux larges de 65 cm, et une valise large de 63 cm, toutes pourvues de leur housse de protection en toile jaune à cordon de serrage.

A FERRARI 360 THREE-PIECE LEATHER LUGGAGE SET BY SCHEDONI, ITALIAN,
in light brown leather, each bearing the Cavallino emblem, comprising two hard-sided suitcases with sprung retractable handles and combination locks, with beige lining, both 65cm wide, and a suit-carrier, 63cm wide, each with yellow cloth draw-string protective bag.
(6)
€1,500 - 2,000

171
JEU DE TROIS VALISES EN CUIR POUR ASTON MARTIN DB7,
Par Trunks de Haslemere, toutes de type rigide en cuir vert fougère et portant l'emblème ailé Aston Martin sur le devant du couvercle, fermetures et serrures chromées, avec doublure vert foncé, de trois tailles différentes mesurant respectivement 61 x 50 x 19 cm, 46 x 47 x 13 cm, and 46 x 42 x 17 cm, avec leurs clés et leur housse de protection en toile beige à cordon de serrage.

A THREE-PIECE LEATHER LUGGAGE SET FOR ASTON MARTIN DB7,
by Trunks of Haslemere, each hard-sided suitcase in Fern Green leather and bearing Aston Martin winged emblem to front of lid, chromed locks and catches, with dark green lining, three sizes, measuring 61 x 50 x 19cm, 46 x 47 x 13cm, and 46 x 42 x 17cm respectively, with keys, each with beige cloth draw-string protective bag.
(6)
€1,500 - 2,000

172
JEU DE QUATRE VALISES EN CUIR POUR FERRARI 456 GT PAR SCHEDONI, DE FABRICATION ITALIENNE,
Toutes en cuir brun avec doublure beige et fermeture à glissière, les boucles portant la mention « 456 GT », comprenant deux grades valises, l'une avec poche frontale, large de 77cm, une autre large de 61 cm et une plus petite sacoche large de 32 cm, toutes avec leurs clés et leur housse en toile verte à cordon de serrage.

A FERRARI 456GT FOUR-PIECE LEATHER LUGGAGE SET BY SCHEDONI, ITALIAN,
each in brown leather with beige lining, zip-fastening, the clasps bearing '456GT' lettering, comprising two large suitcases, one with front pouch, each 77cm wide, another suitcase, 61cm wide, and a smaller box-case, 32cm wide, each with keys, and each with green cloth draw-string protective bag.
(8)
€1,800 - 2,400

173
NÉCESSAIRE À COCKTAILS DE VOYAGE EN ÉTUI DE CUIR POUR SIX PERSONNES PAR JAMES DIXON & SONS, CIRCA 1909,
Étui cylindrique en peau de porc ouvrant sur un intérieur contenant au centre un shaker plaqué et six gobelets empilés et un flacon de bitter, entourés de trois flasques de poche incurvées marquées « Gin », « French » et « Italian », toutes frappées de la marque du fabricant sur le dessous, l'étui haut de 19 cm.

A LEATHER-CASED TRAVELLER'S COCKTAIL SET FOR SIX PERSONS BY JAMES DIXON & SONS, CIRCA 1909,
black pigskin cylindrical case, opening to interior fitted with central electro-plated cocktail shaker containing a set of six stacked tumblers and a bitters bottle, surrounded by three curved hip-flasks marked 'Gin', 'French' and 'Italian', all with maker's stamps to underside, the case 19cm high overall.
€2,000 - 2,500

174
NÉCESSAIRE À COCKTAILS DE VOYAGE EN ÉTUI DE CUIR POUR SIX PERSONNES PAR FORTNUM & MASON DE PICCADILLY, CIRCA 1909,
Étui cylindrique en peau de porc de teinte brune contenant au centre un shaker plaqué avec marque du fabricant sur le dessous et six gobelets empilés signés James Dixon & Sons, entourés de trois flasques de poche incurvées marquées « Gin », « French » et « Italian », toutes frappées de la marque du fabricant sur le dessous, l'étui haut de 19 cm frappé des initiales « H.S.M.B. » sur le couvercle.

A LEATHER-CASED TRAVELLER'S COCKTAIL SET FOR SIX PERSONS BY FORTNUM & MASON OF PICCADILLY, CIRCA 1909,
brown pigskin cylindrical case, fitted with plated metal central cocktail shaker with maker's marks to underside and containing a set of six stacking tumblers by James Dixon & Sons, surrounded by three curved hip-flasks marked 'Gin', 'French' and 'Italian', each with maker's marks to underside, the case 19cm high overall, with branded initials 'H.S.M.B.' to lid.
€2,000 - 3,000

172

173

174

175

175
SERVICE À THÉ EN PANIER D'OSIER POUR QUATRE PERSONNES PAR ASPREY, CIRCA 1909,
Le panier avec poignée etfermeture et serrure nickelées, le couvercle et l'abattant frontal ouvrant sur un intérieur contenant une bouilloire à poignée d'osier avec réchaud, une bouteille en verre pour le lait, une grande et une petite boîtes à mets en fer-blanc, un flacon à alcool et un ensemble de quatre tasses à thé en céramique avec soucoupes, petites cuillers et boîte pour allumettes, l'ensemble retenu par des sangles en cuir dans le couvercle, largeur du panier 37 cm.

A WICKER-CASED TEA-SET FOR FOUR PERSONS BY ASPREY, CIRCA 1909,
the wicker case with handle and nickelled lock and catch, the lid and fall-front opening to interior fitted with wicker-handled kettle with burner, glass milk bottle, one large and one smaller food tin, spirit flask, and a set of four ceramic tea-cups with saucers, with tea-spoons and Vesta case housed behind leather straps in the lid, the case measuring 37cm wide.
€2,000 - 3,000

176

176
SERVICE À THÉ EN PANIER D'OSIER POUR DEUX PERSONNES PAR BARRETT & SONS DE PICCADILLY, CIRCA 1905,
Le panier à poignée et sangle de transport en cuir, le couvercle ouvrant sur un intérieur en osier contenant une flasque isotherme, une bouteille en verre pour le lait, deux tasses à thé en porcelaine Barrett & Sons et une boîte à mets en fer-blanc, deux petits gobelets et une boîte à condiments en métal avec des assiettes et des cuillers retenues par des courroies en cuir dans le couvercle, le panier mesurant 35 cm en largeur avec une petite plaque en laiton poli sur le couvercle.

A WICKER-CASED TEA-SET FOR TWO PERSONS BY BARRETT & SONS OF PICCADILLY, CIRCA 1905,
the wicker case with leather handle and carrying strap, the lid opening to wicker interior fitted with vacuum flask, glass milk bottle, two Barrett & Sons bone china tea-cups and a food tin, two small metal drinking tots and condiments jar, with Barrett & Sons saucers/serving plates and tea-spoons housed behind leather straps in the lid, the case measuring 35cm wide and with small polished brass plaque to lid.
€2,000 - 3,000

177
MALLETTE DE PIQUE-NIQUE POUR QUATRE PERSONNES PAR ASPREY, ANNÉES 1920,
Mallette en simili-cuir à dessin géométrique, poignées, fermetures et serrures nickelées avec couvercle bombé ouvrant sur un intérieur à compartiments en osier contenant deux bouteilles isotherme Autotherm, un flacon en verre pour boisson gainé d'osier, deux boîtes à mets à fond céramique, un jeu de quatre tasses à thé en porcelaine Minton à bords dorés, quatre gobelets en verre empilés dans deux compartiments en osier, un bocal à conserves en céramique et deux bocaux pour condiments, un jeu de quatre assiettes rectangulaires émaillées, des petites assiettes Minton assorties et des couverts retenus par des courroies de cuir dans le couvercle, largeur de la mallette 54 cm, offerte avec deux clés.

A CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY ASPREY, 1920S,
black leather-cloth case with geometric design, nickelled handles, locks and catches, with domed lid opening to interior with wicker framework, fitted with two Autotherm vacuum flasks, a wicker-covered glass drinks bottle, two ceramic-based food containers, a set of four Minton bone china tea-cups with decorative gilt-edged rims, four glass tumblers stacked in two wicker cases, a ceramic preserves jar and two condiments jars, with a set of four rectangular enamel plates, matching Minton saucers and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 54cm wide, offered with two keys.
(3)
€3,000 - 4,000

177

178
NÉCESSAIRE À THÉ EN MALLETTE DE CUIR POUR QUATRE PERSONNES PAR DREW & SONS, CIRCA 1900,
Mallette en cuir avec sangle de transport, fermeture et serrure nickelées, le couvercle et l'abattant avant ouvrant sur un intérieur doublé de simili cuir vert foncé contenant une bouilloire à poignée en osier avec réchaud, bouteille en verre pour le lait, flacon d'alcool, deux boîtes à mets et un jeu de quatre tasses à thé en porcelaine Aynsley à anses dorées, empilées dans un étui en métal, avec des assiettes Drew & Sons et des petites cuillers retenues par des courroies en cuir dans le couvercle, avec plaque du fabricant en Ivorine fixée à l'intérieur du couvercle à l'arrière, la mallette d'une largeur de 34 cm.

A LEATHER-CASED TEA-SET FOR FOUR PERSONS BY DREW & SONS, CIRCA 1900,
honey leather case with carrying strap, with nickelled lock and catch, the lid and fall front opening to dark green leather-cloth lined interior fitted with wicker-handled kettle with burner, glass milk bottle, spirit flask, two food tins, and set of four Aynsley bone china tea-cups with gilt handles stacked within metal frame, with Drew & Sons saucers and tea-spoons housed behind leather straps in the lid, with Ivorine maker's plaque pinned to inside rear of case, the case measuring 34cm wide.
€4,000 - 5,000

178

179

179

JEU DE CINQ BAGAGES EN CUIR POUR FERRARI TESTAAROSSA PAR SCHEDONI (ITALIE),

En cuir fauve frappé du Cavallino Testarossa » et du nom du fabricant, apparemment jamais utilisés et dans leurs sacs de rangement, jeu comprenant une valise, un porte-habits, un fourre-tout avec poche extérieure et deux mallettes plus petites.

A SET OF FIVE PIECES OF FERRARI TESTAROSSA LEATHER LUGGAGE BY SCHEDONI OF ITALY,
tan leather embossed with Cavallino "Testarossa" and maker's name, apparently unused with storage bags, comprising suitcase, suit carrier, holdall with outer pouch and two smaller box cases.
(Qty)

€5,000 - 6,000

180

180

BEAU NÉCESSAIRE À COCKTAILS DE VOYAGE EN MALLETTE DE CUIR POUR HUIT PERSONNES PAR P. H. VOGEL & CO. DE FABRICATION BRITANNIQUE,

Daté de l'immédiat après-guerre, étui en peau de porc de teinte brune avec sangle de transport en cuir et fermetures et serrures nickelées, le couvercle intégrant deux plaques en Formica et s'abaissant pour former un petit bar, ouvrant sur un intérieur contenant au centre un shaker EPNS et un jeu de six gobelets EPNS à bordure dorée empilés et un flacon de bitter et quatre flasques EPNS pour boisson à couvercle articulé avec verre mesureur et entonnoir retenus par des attaches dans le couvercle, chaque pièce portant la marque du fabricant, la mallette d'une largeur de 32 cm portant les initiales « P.V. » frappées sur le couvercle.

A FINE LEATHER-CASED TRAVELLER'S COCKTAIL BAR SET FOR EIGHT PERSONS BY P.H.VOGEL & CO., BRITISH,
believed immediate post-War, brown pigskin case with leather carrying strap and nickelled locks and catches, the lid incorporating two Formica panels and folding down to form a small drinks bar, and revealing interior fitted with central EPNS cocktail shaker containing a set of six stacked gilt-lined EPNS drinking tumblers and bitters bottle, and four EPNS drinks flasks with hinged caps, with measuring cup and funnel held in clips in the lid, each piece stamped with maker's marks, the case measuring 32cm wide with impressed initials 'PV' to the lid.

€5,000 - 6,000

180 (open)

181
NÉCESSAIRE DE PIQUE-NIQUE « CORACLE » POUR SIX PERSONNES PAR G.W. SCOTT & SONS, CIRCA 1925,
Mallette gainée de similicuir avec poignées, serrures et fermetures nickelées, couvercle et abattant frontal ouvrant sur un intérieur compartimenté en osier contenant une bouilloire à poignée en osier avec son réchaud, deux bouteilles Thermos, deux grandes bouteilles en verre habillées d'osier, six assiettes rondes à bordure dorée, un beurrier et des bocaux à conserves en céramique et six gobelets en métal empilés dans deux étuis en osier avec des couverts retenus par des courroies en cuir dans le couvercle, la mallette d'une largeur de 68 cm.

A CASED "CORACLE" PICNIC SET FOR SIX PERSONS, BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1925,
black leather-cloth case, with nickelled handles, locks and catches, the lid and fall-front opening to interior with wicker framework fitted with wicker-handled kettle with burner, two Thermos vacuum flasks, two large wicker-covered glass bottles, two enamel-based food containers, a smaller food tin, six ceramic tea-cups with saucers, six gilt-edged circular enamel plates, ceramic butter and preserves jars, and six metal tumblers stacked in two wicker cases, with cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 68cm wide.
€5,000 - 6,000

181

182
SUPERBE ET IMPRESSIONNANT NÉCESSAIRE DE PIQUE-NIQUE EN MALLETTE POUR SIX PERSONNES PAR G. W. SCOTT & SONS, CIRCA 1909,
Grande mallette recouverte de simili cuir avec poignées, fermetures et serrures nickelées, couvercle et avant à abattant ouvrant sur un intérieur compartimenté en osier contenant au centre une bouilloire en cuivre à poignée en osier tressé avec support décoré et réchaud, deux flasques Thermos, deux bouteilles pour boissons gainées d'osier, deux boîtes à mets Coracle à base en céramique, une autre boîte en fer-blanc, un jeu de six tasses en porcelaine à bords dorés Bisto avec soucoupes, un beurrier et des bocaux à conserves en céramique Coracle, six gobelets en verre empilés dans des protections en osier, des bocaux pour condiments et six assiettes rectangulaires émaillées, couverts retenus par des courroies de cuir dans le couvercle, complète avec ses clés, la mallette mesurant 76 x 27 x 33 cm.

A FINE AND IMPRESSIVE CASED PICNIC SET FOR SIX PERSONS BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,
large black leather-cloth case with nickelled handles, lock and catches, with lid and fall-front opening to interior with wicker framework, fitted with central copper kettle with woven wicker handle, with ornate stand and burner, two Thermos flasks, two wicker-covered drinks bottles, two Coracle ceramic based food containers, another food tin, a set of six Bisto gilt-edged china cups and accompanying saucers, Coracle ceramic butter and preserves jars, six stacking glass tumblers in wicker frames, condiments jars, and six enamel rectangular plates, with cutlery housed behind leather straps in the lid, complete with key, the case measuring 76 x 27 x 33cm.
€25,000 - 30,000

182

182 (open)

183

183 (closed)

183

GRANDE ET IMPRESSIONNANTE MALLETTE DE PIQUE-NIQUE EN OSIER AVEC TABLE COMBINÉE PAR G. W. SCOTT & SONS DE CHARING CROSS, CIRCA 1900,

La mallette à poignées en laiton, le couvercle retenu par deux baguettes d'osier s'enlevant pour dévoiler un intérieur contenant une mince tablette en chêne dotée de deux abattants à charnières laiton, soutenue par deux paires de pieds en chêne, un pied portant la plaque en Ivorine du fabricant marquée Patent n° 14907 et d'une hauteur totale de 74 cm, plus un ensemble complet d'accessoires de pique-nique logés dans des compartiments en osier au-dessous et comprenant une bouilloire avec son réchaud, deux grandes bouteilles en verre gainées d'osier, un petite bouteille en verre, deux boîtes à mets à fond émaillé, une grande et une petite, une boîte en fer-blanc, un ensemble de six tasses à thé en céramique avec soucoupes, six assiettes émaillées rectangulaires à bord doré, six gobelets en verre empilés dans des étuis en osier, trois boîtes à condiments recouvertes d'osier, des bocaux à beurre et à conserves, les couverts retenus sur le côté par des courroies en cuir, la mallette fermée mesurant 79 x 49 x 31 cm, avec deux cadenas en laiton et clés, offerte avec une édition de l'ouvrage « An Edwardian Summer – Sydney and beyond through the lens of Arthur Wigram Allen » par Judith Ainge, Alan Davies et Howard Tanner publié en 2010 et orné d'une image d'époque montrant un nécessaire identique utilisé par Allen et un ami (voir page 20).

A LARGE AND IMPRESSIVE SIX-PERSON WICKER-CASED PICNIC SET AND TABLE COMBINATION BY G W SCOTT & SONS OF CHARING CROSS, CIRCA 1900,

the wicker case with brass handles, with lid secured by two wicker locking bars, removing to reveal interior incorporating a light oak table top with brass-hinged fold-out leaves raising on two pairs of hinged light oak legs, one leg inset with Ivorine maker's plaque bearing Patent No.14907, and standing 74cm high overall, further revealing full complement of picnic accessories fitted in wicker compartments underneath and comprising kettle with burner, two large wicker-covered glass bottles, a smaller glass bottle, two large and one smaller enamel based food containers, a food tin, set of six ceramic tea-cups with saucers, six rectangular gilt-edged enamel plates, six glass tumblers stacked in wicker cases, three wicker-covered condiments jars, and ceramic butter and preserves jars, with cutlery contained in leather straps in the side, the case measuring 79 x 49 x 31cm in closed position , together with two brass padlocks with keys and offered together with an edition of the book "An Edwardian Summer - Sydney & beyond through the lens of Arthur Wigram Allen" by Judith Ainge, Alan Davies and Howard Tanner, published 2010, featuring a period image of an identical set in use by Allen and an acquaintance (see page 20).

(6)

€25,000 - 30,000

183 (open)

184

184
RARE ET IMPRESSIONNANT NÉCESSAIRE DE PIQUE-NIQUE EN MALLETTE POUR DIX PERSONNES PAR G. W. SCOTT & SONS, FABRICATION BRITANNIQUE, CIRCA 1909,
Fabriqué pour le marché américain et distribué par les grands magasins I. Magnin & Co. Inc., mallette en simili cuir noir avec poignées, serrures et fermetures nickelées, le couvercle ouvrant sur un intérieur élégamment compartimenté en osier contenant une bouilloire à poignées en osier et une théière, toutes deux logées dans deux casseroles à poignées pliantes en osier, un double réchaud à motif décoratif en fer à cheval, deux boîtes à mets « Coracle »sur base en céramique, un jeu de dix tasses à thé Paragon en porcelaine avec huit soucoupes, dix gobelets en verre empilés dans des supports en osier, un beurrier et des bocaux en céramique, cinq bocaux à condiments et une petite boîte en fer-blanc avec un service d'assiettes rondes à bord doré, deux petites assiettes, les couverts étant retenus par des sangles en cuir dans le couvercle portant la petite marque en cuir du revendeur, la mallette mesurant 78 x 38 x 20,5 cm hors tout, complétée de ses clés.

A RARE AND IMPRESSIVE CASED PICNIC SET FOR TEN PERSONS BY G W SCOTT & SONS, BRITISH, CIRCA 1909,
produced for the American market for retail by the I.Magnin & Co Inc. department store, the black leather-cloth case, with nickelled handles, locks and catches, the lid opening to reveal interior with fine woven wicker framework fitted with wicker-handled twin kettle and teapot, both fitted within two wicker-handled saucepans with folding wicker handles, a double burner with pierced decorative horseshoe design, two "Coracle" brand ceramic-based food containers, a set of ten Paragon bone china tea-cups with eight saucers, ten glass tumblers stacked in wicker frames, ceramic butter and preserves jars, five condiments jars and a small food tin, with set of circular gilt-edged enamel plates, final two saucers, and cutlery housed behind leather straps in the lid, bearing retailer's small leather patch, the case measuring 78 x 38 x 205.cm overall, complete with key.
(2)
€25,000 - 30,000

185 (open)

185 (closed)

185 (table open)

185

SUPERBE ET IMPRESSIONNANT NÉCESSAIRE DE PIQUE-NIQUE EN COFFRET BOIS POUR QUATRE PERSONNES AVEC TABLE À JOUER COMBINÉE PAR DREW & SONS DE PICCADILLY, CIRCA 1909,

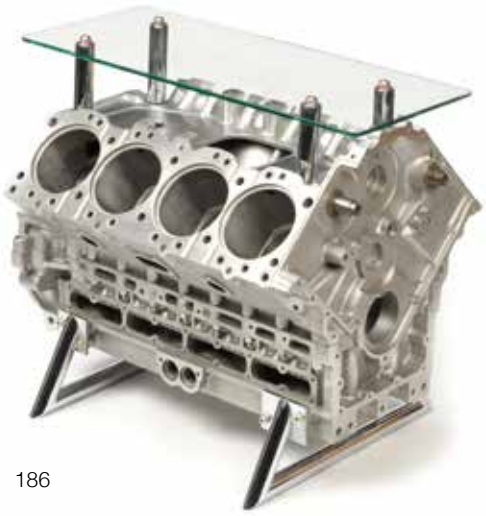
Le coffret en bois sombre à poignée, renforts d'angle, serrure, fermeture et charnières en laiton poli, le couvercle ouvrant sur un intérieur compartimenté doublé de tissu rouge contenant un ensemble complet d'accessoires de pique-nique comprenant une bouilloire à poignée garnie d'osier logée dans une casserole à poignée pliante et un réchaud à perforations décoratives, grande flasque isotherme par Isola, une autre flasque Autotherm plus petite et une bouteille en verre garnie d'osier, toutes deux contenues dans une pochette en cuir rouge, trois bouteilles plus petites en verre, deux bocaux à condiments, un ensemble de quatre tasses à thé en porcelaine à anse dorée protégées par un cadre en métal, une boîte à mets à base émaillée, une petite boîte en fer-blanc, un ensemble de quatre gobelets emboîtés à décor doré, un bocal à condiments garni d'osier et deux petites boîtes à condiments en fer-blanc, avec deux abattants latéraux relevables à charnières, l'un équipé de quatre assiettes rectangulaires émaillées et de petites cuillers, l'autre de deux jeux de cartes à jouer Duplex Pashas dans des étuis en cuir rouge, un carnet de notes et un crayon, le tout retenu par des courroies de cuir, avec un ensemble de quatre soucoupes en porcelaine et des couverts logés dans le couvercle portant une petite plaque en Ivorine du fabricant, dimensions du coffret 70 x 34 x 23 cm, le couvercle portant deux abattants relevables à charnières formant table à jouer à dessus de feutrine verte, le dessous du coffret comprenant deux paires de pieds repliables, hauteur totale 78 cm, offert avec deux clés.

A FINE AND IMPRESSIVE WOODEN CASED FOUR-PERSON PICNIC SET AND GAMES TABLE COMBINATION BY DREW & SONS OF PICCADILLY, CIRCA 1909,

the dark wooden case with polished brass handles, edging, lock, catch and hinges, the lid opening to reveal compartmentalised interior with red leather lining, fitted with full complement of picnic accessories comprising wicker-handled kettle rested in saucepan with folding handles, and burner with pierced decorative design, large vacuum flask by Jsola, a smaller Autotherm flask and wicker-covered glass bottle both contained in red leather pouch, three smaller glass bottles, two condiments jars, a set of four gilt-handled bone china tea-cups stacked in metal frame, an enamel-based food container, a smaller food tin, a set of four nested gilt-lined tumblers, a wicker-covered condiments jar, and two small condiments tins, with two hinged fold-out side-leaves, one fitted with set of four rectangular enamel plates and tea-spoons, the other with two sets of Duplex Pashas playing cards in red leather cases, a notebook and pencil, all housed behind tan leather straps, and with set of four bone china saucers and cutlery housed in the lid bearing small Ivorine maker's plaque, the case measuring 70 x 34 x 23cm, the lid with two hinged fold-out leaves opening out to form a card table with green baize playing surface and the underside of the case incorporating two sets of fold-down trestle legs forming the games table, and standing 78cm high overall, offered together with two keys.

(3)

€40,000 - 45,000



186

186

BLOC DE MOTEUR FORD DFV 919 PRÉPARÉ PAR NICHOLSON MCLAREN ENGINES AVEC SON HISTORIQUE EN COMPÉTITION,

Monté en table basse à dessus en verre et porte-bouteilles sur un pied chromé, dimensions 48 x 55 x 39 cm. Le centre du bloc porte une plaque gravée « Ford DFV 919. Préparé par Nicholson McLaren Engines. Utilisé par Mike Hailwood au GP de Belgique 1974 à Nivelles au volant d'une McLaren M23 septième à l'arrivée, et par Emerson Fittipaldi vainqueur du GP du Canada 1974 à Mosport Park pilotant une McLaren M23 en devenant Champion du Monde. Cassé par la suite lors d'une session d'essais de l'équipe McLaren. »

A FORD DFV 919 ENGINE BLOCK PREPARED BY NICHOLSON MCLAREN ENGINES WITH RACE HISTORY,

mounted as a glass topped coffee table and wine bottle rack, on chromed stand, 48 x 55 x 39cm. The centre of the block applied with engraved plaque "Ford DFV 919 Prepared by Nicholson McLaren Engines. Used by Mike Hailwood in the 1974 Belgian Grand Prix at Nivelles driving a McLaren M23 where he finished 7th and Emerson Fittipaldi to win the 1974 Canadian Grand Prix at Mosport Park driving a McLaren M23 when he became World Champion. Subsequently blown during a McLaren Racing Team session."

€1,500 - 2,000

187

188

189

190

187
MAQUETTE AU 1/18E D'UN TRANSPORTEUR FIAT 642 RN PAR CMC,
Avec quatre modèles Ferrari à l'échelle représentant les voitures du Tour de France 1964 : carrosserie de la GTO n° 170 pilotée par Annie Soisbault, Berlinetta 250 GT n° 167 (Lusso bleu foncé) de Charly Müller (Suisse), GTO grise n° 172 de Lucien Bianchi et G. Berger, (vainqueurs en 1964) et GTO rouge n° 165 de Behra (vainqueurs en 1963).

A 1:18 SCALE MODEL OF A BARTOLETTI RACE FIAT 642 RN TRANSPORTER BY CMC, with four matching scale model Ferraris, depicting cars from the 1964 Tour de France, no 170 GTO bodywork 1964 driven by Annie SOISBAULT, no 167 Berlinetta 250 GT (Dark Blue Lusso) Charly Müller (Switzerland), no 172 grey GTO L.Bianchi and G.Berger - winner in 1964 and no 165 GTO Red - Behra - winner in 1963.
(Qty)
€800 - 1,200

188
BELLE MAQUETTE AU 1/6E D'UNE JEEP WILLYS AMÉRICAINE 4 X 4 ¼ TON,
Par Dragon Models, améliorée et détaillée par le spécialiste belge des dioramas Roger Devis de Bruxelles, magnifiquement peinte avec de nombreux détails dont la mitrailleuse de 0.50, complétée de trois personnages de la « bataille des Ardennes », des parachutistes américains en uniforme et une infirmière, sur une base recouverte d'une vitrine.

A GOOD 1:6 SCALE MODEL OF A US ¼ TON 4 X 4 WILLYS JEEP,
by Dragon Models, customised and finished by Belgian Diorama Specialist Roger Devis of Brussels, finely painted, with good details including .50 caliber machine gun, complete with 3 figures of 'Battle of the Bulge' uniformed US Airborne troops and a nurse, on display base under glazed cover.
€800 - 1,200

191

192

189
MODÈLE AU 1/8E D'UNE PORSCHE 911 CARRERA RSR TURBO DE 1974,
Construit sur la base d'un kit Otaki amélioré, révisé et peint par Michel Stassart, présenté sous vitrine.

A 1:8 SCALE MODEL OF A 1974 PORSCHE 911 CARRERA RSR TURBO,
constructed OTAKI kit, customised with editing and painting by Michel Stassart, under display showcase.
€1,500 - 2,000

190
MODÈLE AU 1/10E DE LA MERCEDES W196 PROFILÉE VICTORIEUSE À REIMS EN 1954 PAR PATRICE DE CONTO ET BERTRAND BIGAUDET,
Modèle sans moteur, assemblé et peint par le maquettiste belge Michel Stassart, présenté sous vitrine. (Le vendeur fait savoir que certains décalques neufs seront apposés sur ce modèle avant la vente en remplacement d'anciens décalques endommagés.)

A 1:10 SCALE MODEL OF THE 1954 GRAND PRIX DE REIMS WINNING MERCEDES W196 "STREAMLINER" BY PATRICE DE CONTO AND BERTRAND BIGAUDET,
kerbside model without engine, mounted and painted by the Belgian model maker Michel Stassart, under display showcase. (The vendor informs us that new some decals will be applied to this model before the auction as some of the old decals are cracked).
€2,000 - 3,000

191
MODÈLE AU 1/8E D'UNE FORD GT40 « CLIENT » ROUTIÈRE PAR JAVAN SMITH,
Édition limitée à 2 exemplaires, modèle présenté sur un socle en Perspex et protégé par une vitrine, complet avec certificat d'authenticité signé et certificat d'édition limité portant le numéro 4/25.
Dimensions : 600 mm x 270 mm x 200 mm (hauteur)

Pour l'homologation, des versions routières raffinées de la GT40 ont été construites et vendues à des acheteurs privés par Ford Advanced Vehicles à Slough en Angleterre. « Raffinées » signifie simplement qu'elles ont été équipées de garnitures de porte, d'un chauffage, d'une radio, d'un pare-brise en verre et de roues fils. 31 exemplaires seulement en ont été construits.

A 1:8 SCALE MODEL OF A FORD GT40 'CUSTOMER' ROAD CAR BY JAVAN SMITH,
limited edition of only 25 models built, scratch built 'kerbside' model presented on a Perspex plinth and enclosed within a display case, complete with signed authenticity certificate and Limited Edition Certificate showing number 4/25,
Dimensions: 600mm x 270mm x 200mm high.

For homologation purposes, refined road versions of the GT40 were built and sold to private clients by Ford Advanced Vehicles at Slough, England. 'Refined', merely meant the addition of interior door cards, heater, radio, glass windscreen and wire wheels. Just 31 examples were built.
€2,200 - 3,000

192
BELLE MAQUETTE AU 1/8E D'UN COUPÉ BUGATTI 57 SC ATLANTIC 1938 PAR AMALGAM,
Représentant le châssis n° 57-591 et n° 12 d'une édition limitée à 99 modèles commandés par Ralph Lauren, finement détaillée, peinte en noir et présentée sur une base et sous vitrine.

A FINE 1:8 SCALE MODEL OF A 1938 BUGATTI TYPE 57SC ATLANTIC COUPE BY AMALGAM,
depicting chassis number 57-591, number 12 from a limited edition of 99 models commissioned by Ralph Lauren, finely detailed, finished in black, on a display base with showcase cover.
€7,000 - 9,000

193
MODÈLE AU 1/8E D'UNE FERRARI 335 S 1957 PAR PATRICE DE CONTO,
Représentant la voiture à moteur 4, 2 litres pilotée par Don Alfonso de Portago à la Mille Miglia 1957, châssis 0646, modèle sans moteur comprenant 1 500 pièces dont 600 uniquement pour les roues à rayons fils, présenté sous vitrine.

A 1:8 SCALE MODEL OF THE 1957 FERRARI 335S BUILT BY PATRICE DE CONTO,
depicting the 4.2 litre car driven by Don Alfonso of Portago in the 1957 Mille Miglia, chassis (0646),
kerbside model without engine, constructed from 1,500 parts including 600 just for the spoked wheels, with display showcase.
€9,000 - 11,000

193

194
EXCEPTIONNELLE COLLECTION D'ANNUELS FERRARI OFFICIELS ORIGINAUX DES ANNEES 1930-1933 ET 1949-2013
Deux Annuels d'avant guerre et une série ultérieure d'Annuels de 1949 à 2013 comprenant:

1930-31-32 –« Scuderia Ferrari Il 3 Anni di Corse », édition couvrant trois années, couvertures papier fort et reliure à vis avec dos en carton jaune, imprimées à Modène en novembre 1932, 86 pages, avec pages de publicité en couleurs dont Ferodo, texte en italien, in-8°.

1930-31-32-33 – « Scuderia Ferrari Il Quarto Anni di Corse », éditions couvrant quatre années sous couvertures papier fort, imprimées à Modène en décembre 1933 avec pages de publicité en couleurs et cartes de l'Europe/Afrique et de l'Italie, texte en italien, in4°. (Ancienne Collection Jean Sage)

1949 – couvertures en papier fort crème, un des 6 000 ex. imprimés avec une carte dépliante des courses en Europe et une vue en coupe d'une Tipo 125 sur le 2e plat, texte italien, in-4°

1950 – couvertures en papier agrafées, 6 pages, un des 6 100 exemplaires survivants sur 7 500 imprimés à l'origine avec la carte personnelle d'Enzo Ferrari agrafée sur la 1e de couverture avec une annotation manuscrite à l'encre violette par Enzo « ...molti auguri per il 1951 (tous mes vœux pour 1951), texte en italien, in-4° (Ancienne Collection Jean Sage)

1951 – couvertures en papier fort crème, un des 2 000 ex. imprimés avec couvertures intérieures semi-transparentes, 38 pages, avec une vue en coupe dépliante de la Tipo 500 F2, texte italien, in-4°

1952 - couvertures en papier fort crème, un des 2 000 ex. imprimés, 40 pages avec dépliant sur l'activité compétition dont une carte en couleurs, texte en italien, in-4°

1953 – couvertures en papier fort plastifié, un des 1 500 ex. imprimés, 33 pages avec page dépliante montrant les 500 Mondial, 375 Mille Miglia et 375 America et la carte personnelle d'Enzo Ferrari agrafée sur la page 7, texte en italien, in-4°

1954 – deux éditions, l'une sous couvertures papier fort, un des 1 100 ex. imprimés avec la carte personnelle d'Enzo Ferrari portant un envoi agrafée sur la page 3, l'autre avec couvertures en papier fort plastifié, un des 1 400 ex. imprimées, les deux avec texte en italien, in-4°

1955 – couvertures papier fort, 43 pages, texte en italien, in-4°

1956– couvertures papier fort, 44 pages, un des 1 000 ex. imprimés, texte en italien, in-4°

1957 – édition 10e Anniversaire, couvertures papier fort, un des 950 ex. imprimés, 69 pages, texte en italien, in-8°

1958 – couvertures papier fort, un des 800 imprimés, 65 pages avec la carte personnelle d'Enzo Ferrari attachée à la page de titre portant un envoi manuscrit à l'encre violette « una bacchi cari saluti et auguri dicembre 1958 » (baisers, salutations et meilleurs vœux décembre 1958), texte en italien, in-4°

1959- couvertures en papier fort plastifié avec dos toilé, un des 7 000 ex ; imprimés, 71 pages, avec une carte personnelle d'Enzo Ferrari portant un envoi imprimé, texte en italien, in-4°

1960 - couvertures en papier fort plastifié, un des 600 ex. imprimés, 66 pages, avec une carte personnelle « Dott. Ing. Enzo Ferrari » portant un envoi imprimé agrafée sur la page de titre, texte en italien, in-4°

1961 - couvertures en papier fort plastifié, un des 600 ex. imprimés, 66 pages, avec une carte personnelle d'Enzo Ferrari agrafée sur la page de titre, texte en italien, in-4°

1962 – couvertures papier fort, un des 700ex. imprimés, texte en italien, in-4°

1963 - couvertures en papier fort, un des 450ex. imprimés, 54 pages avec dernière page en papier fort bleu portant l'emblème du « cavallino »,texte en italien, in-4°

1964 - couvertures en papier fort, un des 400 ex. imprimés, 64 pages avec intercalaire en papier fort brun et la carte personnelle d'Enzo Ferrari avec envoi imprimé, texte en italien, in-4°

1965 - couvertures en papier fort, un des 400 ex. imprimés, 72 pages avec la carte personnelle d'Enzo Ferrari avec envoi imprimé agrafée sur la page de titre, texte en italien, in-4°

1966 – édition spéciale avec couvertures en carton, un de 500 ex. imprimés, signé Enzo Ferrari à l'encre violette sur la page de titre, texte en italien, in-4°

1967 – édition 20e Anniversaire, couvertures papier fort, un des 350 ex. imprimés, 63 pages avec couverture intérieure demi-page, texte en italien, in-4°

1968-69-70 – édition couvrant trois années, couvertures papier fort plastifié, un des 400 ex. imprimés, 108 pages, texte en italien, in-4°

Au cours des années 1970, les publications annuelles officielles de Ferrari ne couvrirent que quelques années sélectionnées , les années 1971, 1973 et 1976 n'ayant aucune édition officielle, mais des éditions non officielles furent publiées par d'autres éditeurs pendant cette période pour certaines années seulement.

1972- rare brochure officielle de deux pages sur papier fort sous couverture jaune, un des 1 000 ex. imprimés, texte en italien, grand in-4°

1974 – édition officielle, couverture carton fort rouge, un des 750 ex. imprimés avec signature imprimée d'Enzo Ferrari sur la page de titre, texte en italien, in-4°

1975 – deux éditions – la première, édition officielle sous couvertures toilées jaune, un des 200 ex. imprimés avec dépliant intérieur, la seconde non officielle publiée par Fratelli Fabbri, couverture papier fort, un des 30 ex. imprimés, toutes deux avec texte en italien, in-4°

1976 –édition non officielle publiée par Arexons, couvertures papier fort,la première représentant James Hunt dans la McLaren et supplément dépliant tout en couleurs montrant Hunt et Niki Lauda dans la Ferrari 312 T2, texte en italien, in-4°

1977 – publiée par Arexons en collaboration avec Ferrari, couverture papier fort, un des 150 ex. imprimés, texte en italien, in-4°

1978 - publiée par Arexons, couverture papier fort, un des 150 ex. imprimés, texte en italien, in-4°

1979 - publiée par Arexons, couverture papier fort, un des 150 ex. imprimés, texte en italien, in-4°

Aucun Annuel officiel n'a été publié de 1980 à 1988, mais une édition a couvert la saison 1984-1985 et sans être officielle, elle est considérée comme telle par les collectionneurs.

1984-1985 – publiée par EPA Paris, couvertures cartonnée bleu avec jaquette, textes italien, anglais et français, in-4°

1989 – couvertures papier fort, un des 200 ex. imprimés, texte en italien, in-4°

1990 – deux éditions, couvertures papier fort, chacune publiée à 200 ex., une en italien et une en anglais, in-4°

1991 – couvertures papier fort, un des 150 ex. imprimés, texte anglais, in-4°

1992 – couvertures papier fort, un des 150 ex. imprimés, texte anglais, in-4°

1993 - deux éditions, couvertures papier fort, chacune publiée à 150 ex., une en italien et une en anglais, in-4°

1994 - deux éditions, couvertures papier fort, une en italien publiée à 150 ex., une en anglais à 250 ex., in-4°

1995 – deux éditions, couvertures papier fort, une en anglais publiée à 120 ex. et signée avec dédicace à Eddie Irvine sur la page de titre, l'autre en italien publiée à 90 ex., in-4°.

1996 – deux éditions, couvertures papier fort, les deux publiées à 80 ex., une en italien et une en anglais, in-4°

1997 – deux éditions, couvertures papier fort, une en italien publiée à 150 ex., et une en anglais à 180 ex., in-4°

1998 – deux éditions, couvertures papier fort, les deux publiées à 80 ex., une en italien et une en anglais, in-4°

1999 – couvertures papier fort, un des 95 ex. imprimés, textes en italien et en anglais, in-4°

2000 - couvertures papier fort, un des 120 ex. imprimés, textes en italien et en anglais, in-4°

2001 - couvertures papier fort, un des 90 ex. imprimés, textes en italien et en anglais, in-4°

2002 - couvertures papier fort, un des 120 ex. imprimés, textes en italien et en anglais, in-4°

2003 - couvertures papier fort, un des 80 ex. imprimés, textes en italien et en anglais, in-4°

2004 - couvertures papier fort, un des 80 ex. imprimés, textes en italien et en anglais, in-4°

2005 – couvertures papier fort, textes en italien et en anglais, in-4°

2006 – couvertures papier fort, textes en italien et en anglais, in-4°

2007 - couvertures papier fort, textes en italien et en anglais, in-4°

2008 - couvertures papier fort, texte en anglais, in-4°.

2009 - couvertures papier fort, texte en anglais, in-4°..

2010 - couvertures papier fort, texte en anglais, in-4°.

2011 - couvertures papier fort, texte en anglais, in-4°.

2012 - couvertures papier fort, texte en anglais, in-4°.

2013 - couvertures papier fort, texte en anglais, in-4°.

A SUPERB COLLECTION OF ORIGINAL OFFICIAL FERRARI YEARBOOKS FOR 1930-1933 AND 1949-2013,
two pre-War Yearbooks and a consecutive run of post-War Yearbooks for 1949 to 2013
€28,000 - 33,000

For the full description in English please see the Bonhams website http://www.bonhams.com/auctions/24882/lot/194

AUTOMOBILES D' EXCEPTION

Jeudi 8 Février 2018 - Lot 301 - 338 à 14.00 heures.

Images disponibles sur bonhams.com/24882
Tous les défauts ne sont pas précisés. Tous les lots sont vendus en l'état.

COLLECTORS' MOTOR CARS

Thursday 8 February 2018 - Lots 301 - 338 at 2pm

Images of each lot are available at bonhams.com/24882
Not all imperfections are stated. All lots sold as viewed

Every Friday
4D.
Largest
Circulation
1895
Electricity
CONWAY
SQUARE
5
5

301

BENTLEY 4½-LITRE VOITURE D'ENFANT

- *Hand-built by a German enthusiast in 2017*
- *9bhp petrol engine*
- *Semi-automatic 3-speed gearbox + reverse*
- *3 metres long*
- *Unique artefact*

La voiture proposée ici est une réplique à l'échelle de l'une des plus grandes sportives de l'ère Vintage, la Bentley 4½-Litre. Au milieu des années 1920, la compétitivité de la 3-Litre de Bentley était sur le déclin, amenant l'introduction de la 4½. Bentley Motors ne perdit pas de temps à éprouver sa nouvelle voiture au Mans, la première 4½-Litre de série étant engagée dans le Grand Prix d'Endurance sur le circuit de la Sarthe en 1927. L'année suivante, la voiture pilotée par Barnato/Rubin finit victorieuse et assura une place de choix dans l'histoire du Mans à la 4½-Litre.

Son histoire en compétition et le magnifique dessin de la 4½-Litre ont inspiré un enthousiaste allemand – passionné de voitures des années 1920 et 1930 – qui a construit un modèle à l'échelle de cette superbe automobile. Construite à la main en 2017, le résultat est une somptueuse réplique de cette fameuse voiture de course en aluminium patiné de 3 mètres de long, animée par un moteur à essence de 9 ch (refroidissement par air et huile), une boite trois vitesses semi-automatique et la marche arrière. Les autres caractéristiques remarquables en sont le pédalier réglable, le volant à jante en bois, la direction à crémaillère, les freins à disque, les phares fonctionnels, la transmission finale par chaîne, un compteur kilométrique, un allumage électrique, deux batteries et un dossier amovible. Le siège et l'intérieur sont habillés en cuir. La petite 4½-Litre peut atteindre une vitesse de 55km/h, avec de franches accélérations et un freinage efficace. Cette voiture miniature unique qui peut être conduite par des adultes comme par des enfants, a un véritable pouvoir de séduction et mérite de figurer dans n'importe quelle garage de collectionneur, dans son salon, son showroom ou dans son bureau.

€5,000 - 7,000
Sans Réserve

The car offered here is a scaled-down replica of one of the greatest of Vintage-era sports cars: the Bentley 4½-Litre. By the mid-1920s, the 3-Litre Bentley's competitiveness was on the wane, leading to the introduction of the '4½'. Bentley Motors lost no time in race-proving its new car at Le Mans, the first 4½-Litre production chassis being entered in the 1927 Grand Prix d'Endurance at the Sarthe circuit. The original 4½-Litre car, nicknamed by the team 'Old Mother Gun' and driven by Clement/Callingham, promptly set the fastest race lap of 73.41mph before being eliminated in the infamous 'White House Crash'. The following year, the car driven by Barnato/Rubin emerged victorious to secure the 4½-Litre's place in Le Mans history.

Its racing history and the 4½-Litre's wonderful design inspired a German enthusiast – passionate about cars from the 1920s and '30s - to build a scale-model of this magnificent automobile. Hand-built in 2017, the result is a wonderful replica of this most famous racing car. 3 metres long with aluminium patinated coachwork, it is powered by a 9 horsepower petrol engine (air- and oil cooled) with semi-automatic 3-speed gearbox and reverse gear, while other noteworthy features include adjustable pedals, wood-rim steering wheel, rack-and-pinion steering, disc brakes, working front lights, chain final drive, a working speedometer, electric starter, 2 batteries and a removable back. The seat and interior are upholstered in leather. The baby 4½-Litre can reach speeds of up to 55km/h, with brisk acceleration and decent braking. Capable of being driven by adults as well as children, this unique miniature motor car has the potential to be an attention-getting artefact worthy of display any collector's garage, living room, showroom, or company offices.

302

BENJAMIN 5 HP TYPE B CYCLECAR DE COURSE 1922

Châssis n° 4-S 48

- *Rare French cyclecar*
- *One of the most advanced designs of its day*
- *Restored in Italy in the late 2000s*
- *New aluminium body on the original timber frame*
- *Highly original*

Archivio Ruoteclassiche / Simone Romeo, Courtesy Editoriale Domus S.p.A

Ce rare cyclecar français a été découvert en 2006 par son précédent propriétaire (italien) alors qu'il était en vacances en Camargue. Tout ce qui restait de sa carrosserie au moment de sa découverte était la structure en bois qui était en bon état et a été correctement conservée. Le reste de la voiture était étonnamment complet jusqu'à l'écusson Benjamin sur le radiateur.

La restauration a commencé en Italie. La carrosserie qui était à l'origine en acier avec un capot moteur en aluminium a été entièrement reconstruite en aluminium en utilisant la structure en bois d'origine comme patron. Le moteur a été révisé et un nouveau faisceau électrique fabriqué, tandis que les roues en tôle d'origine ont été remplacées par des roues fil, les pneus 700x80 d'origine n'étant plus disponibles. De plus, les phares et l'entourage du radiateur en laiton ont été nickelés, un nouveau pare-brise installé, le volant et les instruments restaurés, la banquette regarnie, et la carrosserie repeinte en bleu de France en laissant le capot moteur en aluminium poli.

En 2013, la Benjamin a été vendue au propriétaire actuel qui a participé à de nombreuses manifestations avec la voiture. Elle a fait l'objet d'un article de six pages dans le numéro de mai 2013 de Ruote Classiche qui a très courtoisement fourni les photos pour ce catalogue.

Ce charmant cyclecar français est proposé avec diverses factures de restauration, la carte grise française de 1922 d'origine, son certificat italien ASI et une copie de l'article de Ruote Classiche mentionné plus haut.
€20,000 - 25,000
Sans Réserve

This rare French cyclecar was discovered in 2006 by the previous (Italian) owner while on holiday in the Camargue. When found, all that was left of the body was the wooden frame, which was in good condition and has been properly conserved. The rest of the car was astonishingly complete: even the Benjamin emblem was still on the radiator.

Restoration commenced in Italy; the body, which was originally steel with an aluminium engine cover, was reconstructed entirely in aluminium using the original wooden frame as a pattern. The engine was overhauled, and a completely new wiring loom fabricated, while the original disc wheels were replaced by wire wheels as the original 700x80 tyres were no longer available. In addition, the brass headlamps and radiator surround were nickel-plated; a new windscreen fitted; the original steering wheel and instruments restored; the bench seat re-upholstered; and the body painted in French Blue, leaving the engine cover in polished aluminium.

In 2013, the Benjamin was sold to the current owner, who has participated in numerous events with the car. Importantly, this car featured in a six-page article in the May 2013 edition of Ruote Classiche, who very kindly supplied the pictures from this article for our catalogue.

This charming French cyclecar is offered with sundry restoration invoices, the original 1922 French Carte Grise, Italian ASI certificate, and a copy of the aforementioned Ruote Classiche article.

303

TURCAT-MÉRY 15/25 HP MODÈLE SG BERLINE 1924

Châssis n° 6316

- *Historic French make*
- *Previously registered in France (706PM89)*
- *Offered from long-term museum display*
- *Registered in the Republic of Ireland*

Après avoir expérimenté des Peugeot et des Panhard, les beaux-frères Léon Turcat et Simon Méry construisirent leur premier prototype automobile en 1896, proposant leur première voiture à la vente en 1899. À la déclaration de la première guerre, Turcat-Méry s'étaient déjà assuré une place dans l'histoire du sport automobile, un de leur modèle, piloté par Henri Rougier gagnant le premier rallye de Monte-Carlo en janvier 1911, même si les critères pour désigner le vainqueur – parmi lesquels l'élégance et l'état – peuvent paraître étranges aujourd'hui.

La marque connut sa première faillite en 1921, mais reprit la production avec le modèle SG 15/25 HP équipé d'un quatre cylindres à longue course, à culasse fixe et soupapes latérales de 3 litres, un embrayage à cloche, un frein à pied sur la transmission et une puissance mesurée par le RAC de 15, 9 ch. Des moteurs plus modernes à soupapes en tête furent présentés au début des années 1920, avant que la marque ne passe à des voitures de moindre cylindrée dans un souci d'élargir sa clientèle. Malheureusement, cette politique arrivait trop tard pour Turcat-Méry qui cessa toute production automobile en 1928.

Ce modèle SG a été acheté par le vendeur en France en 1987 et il a depuis été exposé dans un musée en République d'Irlande, bien qu'il n'ait pas été immatriculé dans ce pays avant 2008. Décrite comme étant en bon/très bon état général avec un excellent intérieur, la voiture aura été remise en route pour la vente, mais demandera peut-être une attention plus approfondie et sera donc vendue strictement en l'état comme exposée. La documentation fournie comprend une correspondance ancienne, des papiers d'immatriculation Irlandais et un formulaire des douanes Irlandaises (1987).
€20,000 - 25,000

After experimenting with Peugeots and Panhards, brothers-in-law Léon Turcat and Simon Méry produced their first prototype automobile in 1896, offering their first car for sale in 1899. By the outbreak of WWI, Turcat-Méry had secured its place in the history of motor sport, an example driven by Henri Rougier having won the inaugural Monte Carlo Rally in January 1911, although the criteria used to establish the winner – elegance and condition among them – seem bizarre today.

The firm suffered its first financial collapse in 1921, resuming production with the 15/25hp Model SG featuring a long-stroke 3.0-litre four-cylinder sidevalve engine with fixed 'head, cone clutch, foot-operated transmission brake, and an RAC rating of 15.9hp. Advanced, overhead-camshaft engines were introduced in the early/mid-1920s before the firm switched to smaller-capacity proprietary power units in an attempt to widen its appeal. Sadly, the move came too late to save Turcat-Méry, which ceased car production in 1928.

This Model SG was purchased by the current vendor in France in 1987 and since then has been on museum display in the Republic of Ireland, though it was not registered in that country until 2008. Described as in generally good/very good condition, with excellent interior, the car will have been got running for the sale but may well require further re-commissioning and thus is sold strictly as viewed. Accompanying documentation consists of dating correspondence, an Irish registration document, and an Irish customs form (1987).

304

CADILLAC M LIGHT TOURING CAR 'OCEOLA' 1906

Châssis n° 9386

- *Imported into Belgium from the USA in 1980*
- *Extensively restored in the 1980s*
- *Wonderful recreation of a very significant car: the Cadillac 'Osceola' coupé*
- *Presented in proper functioning order*

'9386' prior to restoration

Henry Martin Leland with the original Cadillac 'Osceola', 1930

Fondée par Henry Leland et Robert Faulconer, la Cadillac Automobile Company construisit sa première automobile en octobre 1902. L'exemplaire offert ici est une recréation très fidèle, basée sur l'Osceola, le prototype que construisit Leland pour tester la faisabilité d'une conduite intérieure, qui fut également construite en version coupé presque identique, vue pour la première fois sur le Modèle H quatre cylindres en 1906 puis proposée sur le Modèle M monocylindre en 1907. L'Osceola originale de Leland lui servit de transport quotidien pendant les années qui suivirent et serait également la dernière voiture qu'il conduisit. La voiture tenait son nom d'un fameux chef indien Séminole qu'admirait Leland. L'Osceola originale fut exposée au salon de Chicago en 1933 et 1934 et au musée de Science et d'industrie de Chicago pendant pas moins de 20 années. Elle survit aujourd'hui dans la collection historique de Cadillac à Warren, dans le Michigan, où elle est présentée comme le premier « concept car » de Cadillac.

L'historique des premières années de ce Modèle M n'est pas connu. La voiture est arrivée en Belgique en 1980 et se trouve depuis dans la même collection privée. À l'origine carrossée en tourer quatre places, elle a été entièrement restaurée dans les années 1980. Admirateur des premières automobiles et de leurs créateurs, le propriétaire décida de recréer dans les moindres détails l'Osceola coupé de Cadillac en hommage à Henry Leland et à la marque Cadillac. La carrosserie, qui se présente toujours sous son meilleur jour malgré son âge, a été construite par un ébéniste local. Cette restauration complète a pris plus d'un an et un reportage photographique figure au dossier. Le mécanicien de la collection, qui a aidé à la restauration de la voiture, nous signale qu'elle marchait sans problème dans les années 1980. Elle n'a pas beaucoup roulé depuis, mais a été entièrement contrôlée et révisée et remise en parfait état de marche avant la vente. On trouvera au dossier une photographie d'Henry Leland debout à côté de son Osceola, prise en 1930. La documentation comprend un registre des véhicules à moteur du Massachusetts et la vignette 705 belge. Cinq enjoliveurs de moyeux siglés Cadillac Motor Co font partie du lot.

€18,000 - 25,000

Founded by Henry Leland and Robert Faulconer, the Cadillac Automobile Company of Detroit, Michigan completed its first car in October 1902. The example offered here is a very accurate recreation based on the 'Osceola', Leland's prototype built to test the feasibility of a closed model, which would result in the virtually identical coupé coachwork first seen on the four-cylinder Model H in 1906 and available on the single-cylinder Model M from 1907. Leland's original 'Osceola' served as his favorite transportation for years to follow and is supposedly also the last car he ever drove. The car was named after a famous Seminole-Indian chief of whom Leland was an admirer. The original 'Osceola' was exhibited at the 1933 & 1934 Chicago World Fair and was put on display in Chicago's Museum of Science and Industry for no less than 20 years. It now survives in the Cadillac Historical Collection in Warren, Michigan and counts as Cadillac's first ever 'concept car'.

The early history of this Model M is unknown. The car came to Belgium in 1980 and has been in the same private collection ever since. Originally a four-seat open tourer, it was completely restored in the 1980s. Being an admirer of the pioneering automobiles and its creators, the owner decided to meticulously recreate Cadillac's 'Osceola' coupé as a tribute to Henry Leland and the Cadillac brand. The coachwork, still presenting marvelously despite its age, was built by a local cabinetmaker. This extensive restoration took over a year to complete and there is a photographic record of the work on file. The collection's mechanic, who helped with the car's restoration, advises us that it ran without problems in the 1980s. It hasn't run much since but is extensively inspected and reconditioned in proper functioning order prior to sale. There is a photograph on file, taken in 1930, of Henry Leland standing next to his 'Osceola'. Additional documentation consists of a Massachusetts Registry of Motor Vehicles document and current Belgian 'Vignet 705'. Five small hubcaps marked 'Cadillac Motor Co' are included in the sale.

305 *

LINCOLN-ZEPHYR CONTINENTAL CABRIOLET 1940

Châssis n° H 96690

- *Iconic design*
- *One only 350 1940-model cabriolets*
- *Formerly part of the Jerry Capizzi Collection*
- *An older restoration*
- *CCCA 'Full Classic'*

La Continental était une idée d'Edsel Ford. « Longue, basse et élancée », elle avait été dessinée par le maestro du style Eugene « Bob » Gregorie sur la base de la Lincoln-Zephyr. La Lincoln-Zephyr, version économique de Lincoln, la marque de prestige de Ford, avait fait ses débuts en novembre 1935, sous forme d'une gamme à trois versions animées par un V12 de 4, 8 litres. En tant que telle, elle était unique dans sa catégorie, toutes ses concurrentes étant motorisées par des moteurs à huit cylindres. Avec Mercury, créée en 1939, Lincoln-Zephyr comblait le trou entre les abordables Ford V8 et les très coûteuses Lincoln K Series. Conçue par Edsel Ford et supervisée par Gregorie, la Lincoln-Zephyr méritait bien son titre de « révolutionnaire ». Sa structure monocoque moderne, - conçue par Tom Tjaarda et construite par Briggs Manufacturing – était la première du type pour la Ford Motor Company.

Le dessin caractérisé par son inventivité de Gregorie pour la Continental faisait appel à une ligne de capot basse prolongée par les ailes, des roues carénées à l'arrière, une capote avec des custode aveugles de style victorien et la roue de secours montée à l'arrière qui allait devenir la signature « Continental ». Le prototype avait été terminé en six mois, juste à temps pour les vacances d'hiver d'Edsel Ford en Floride où l'élégante décapotable fit sensation.

La Continental entra en production comme modèle 1940 et devint, avec une marge considérable, le modèle les plus cher de la gamme Lincoln-Zephyr. Seulement 404 exemplaires de ces voitures pour l'essentiel assemblées à la main furent construits au cours de la première année de production, 350 cabriolets et 54 coupés, comparés au 1 250 de 1941.

The Continental was Edsel Ford's idea: 'long, low, and rakish', it was designed by styling maestro Eugene 'Bob' Gregorie and based on the Lincoln-Zephyr. The lower-price companion to Ford's flagship Lincoln marque, Lincoln-Zephyr had made its debut in November 1935 as a three-model range powered by a new 4.8-litre V12 engine. As such, it was unique in its class, all the opposition having eight-cylinder engines. Together with Mercury, introduced in 1939, Lincoln-Zephyr bridged the gap between the affordable Ford V8 and the expensive Lincoln K Series. Conceived by Edsel Ford and overseen by Gregorie, the Lincoln-Zephyr well deserved the description 'revolutionary'; its advanced unitary body/chassis - designed by Tom Tjaarda and built by Briggs Manufacturing - being a first for the Ford Motor Company.

A typically imaginative design, Gregorie's Continental featured a lowered bonnet line with extended front wings, full spats at the rear, folding convertible top featuring formal Victoria-style blind quarters, and the signature 'Continental' spare tyre kit at the tail. Within six months the prototype had been completed, just in time for Edsel Ford's winter vacation in Florida where the rakish soft-top caused a sensation.

The Continental entered production as a 1940 model and was by some considerable margin the most expensive model in the Lincoln-Zephyr range. Only 404 examples of these mostly hand-assembled cars were completed in the first year of production: 350 cabriolets and 54 coupés, compared with 1,250 in 1941.

Aujourd'hui, la Lincoln-Zephyr Continental est considérée comme une « Full Classic » par le Classic Car Club of America, et a été l'une des premières automobiles reconnue comme autre chose qu'un simple moyen de transport par le Museum of Modern Art (MoMA) de New York.

Autrefois incluse dans la collection du célèbre Jerry Capizzi, la Lincoln-Zephyr Continental cabriolet proposée ici a été acquise par le propriétaire immédiatement précédent - un collectionneur de Ford et Lincoln - en 2006. Le vendeur a acheté la Continental à une vente aux enchères à Hershey, en Pennsylvanie en octobre 2010, date depuis laquelle elle a été conservée dans la collection d'un musée en Turquie. Au moment de l'achat, la voiture était décrite comme ayant « subi une restauration complète quelques temps auparavant, suivie d'un rafraîchissement plus récent ». Les traits les plus notables sont la capote Haartz, le phare de recherche côté conducteur, la radio d'origine et la montre de tableau de bord. La documentation fournie comprend une copie d'un ancien titre de l'état de Louisiane et un contrôle technique valide.

Réservée exclusivement à l'élite de la société quand elle était neuve, cette magnifique Lincoln-Zephyr Continental reste l'une des classiques américaines les plus recherchée aujourd'hui.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale.
€40,000 - 60,000

Today the Lincoln-Zephyr Continental is recognised as a 'Full Classic' by the Classic Car Club of America, and is one of the first automobiles acknowledged as more than a merely utilitarian machine by the New York Museum of Modern Art.

Previously forming part of the famed Jerry Capizzi collection, the Lincoln-Zephyr Continental Cabriolet offered here was acquired by the immediately preceding owner - a Ford and Lincoln collector - in 2006. The current vendor purchased the Continental at an auction in Hershey, Pennsylvania in October 2010, since when it has been kept as part of a museum collection in Turkey. At time of purchase the car was described as having 'received a full restoration some time ago with a more recent freshening'. Noteworthy features include a Haartz convertible hood, driver's side spotlight, original radio, and a clock. Accompanying documentation consists of a copy of an old State of Louisiana Certificate of Title and a valid technical inspection document.

The exclusive preserve of society's elite when new, the magnificent Lincoln-Zephyr Continental remains one of the most sought-after of American classics today.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains in the EU.

305A

CITROËN 11 BL « TRACTION » RÉPLIQUE DE CABRIOLET 1938

Châssis n° 411751

- *Delivered new as a four-door saloon*
- *Converted by a Citroën dealer in France in the 1960s*
- *Circa 5,660 kilometres since restoration in 2004*
- *Registered in the UK*

Cette voiture a été livrée neuve en 1938 sous forme d'une berline quatre porte 11 BL de série. Elle a été transformée en « réplique » de cabriolet dans les années 1960 par un concessionnaire Citroën du centre de la France. Entièrement restauré à un excellent niveau en 2004, elle a parcouru depuis environ 5 660 kilomètres. On pense que sa couleur – bleu foncé – est unique pour une Traction, et son intérieur avec une sellerie en cuir beige clair est de la meilleure qualité, se mariant parfaitement avec la carrosserie et les moquettes. Le moteur (numéro 10077) date d'après la seconde guerre mondiale et est probablement un « échange standard » effectué à l'usine dans les années 1960, lorsque la voiture fut transformée.

Le vendeur a acheté la Traction à Paris en février 2008, époque à laquelle elle était immatriculée en France sous le numéro 11 EEQ 95. Le kilométrage était à ce moment-là de 5 500 kilomètres, depuis la voiture a parcouru approximativement 160 kilomètres supplémentaires. Un exemplaire de la carte grise française au nom du précédent propriétaire, Jean-François Martin, est fourni avec le certificat de changement de propriétaire et un contrôle technique français daté de mars 2006. La voiture a été officiellement exportée au Royaume-Uni en 2008 et immatriculée avec un numéro spécifique « évoquant son âge ». Elle est remisée depuis 2011 et enregistrée sous le statut de SORN (non circulante). Une rare opportunité d'acquérir un magnifique cabriolet Traction pour une fraction de son coût habituel.

€45,000 - 65,000
Sans Réserve

This car was delivered new in 1938 as a standard four-door 11 BL saloon. It was converted into a 'replica' of an 11 BL cabriolet in the 1960s by a Citroën dealer located in Central France. Fully restored to an excellent standard in 2004, it has since covered around 5,660 kilometres. The colour - dark blue – is believed unique for a Traction, while the interior's light beige leather upholstery is of the finest quality, beautifully complementing the coachwork and carpeting. The engine (number '10077') dates from after WW2 and is most probably a factory exchange unit installed in the 1960s when the car was converted.

The current vendor purchased the Traction in Paris in February 2008, at which time it was registered in France as '11 EEQ 95'. The mileage at that time was 5,500 kilometres (3,400 miles), since when the car has been driven approximately 160 additional kilometres. A copy of the French Carte Grise in the name of the previous owner, Jean Francois Martin, is provided together with a change of ownership certificate and a copy of a French Contrôle Technique dated March 2006. The car was officially imported into the UK in 2008 and registered with an 'age-related' registration number; it has been in storage since 2011 and is currently SORN'd (documents on file). A rare opportunity to acquire a beautiful Traction cabriolet at a fraction of the cost of original.

306

RENAULT TYPE A/B 42.9HP 1910

Carrosserie Moore and Munger Co

Châssis n° 24057

- *Formerly part of The Henry Ford Museum and T C Wohlbruck collection*
- *One of only a handful of this model surviving*
- *Delivered new to the USA*
- *Registered in the Republic of Ireland*

Présentée en 1906, la quatre cylindres Type AI de 7, 4 litres était la plus grosse voiture de série de Renault à l'époque. Ce haut de gamme de 35 CV Type AI faisait appel aux amortisseurs hydraulique récemment brevetés par Louis Renault, lui conférant un bien meilleur confort de roulement que la plupart de ses contemporaines, tandis qu'elle conservait le traditionnel capot « alligator » avec le radiateur monté à l'arrière.

Renault exporta de nombreux châssis de luxe aux Etats-Unis dans les premières années du 20e siècle, ouvrant même un showroom sur la 5e avenue à New York en 1909. L'agence américaine de la marque décrit fièrement la Renault dans ses publicités comme « la voiture faite pour durer toujours ». Cette Type AIB a été livrée neuve à New York où l'élégante carrosserie limousine découvrable de style européen a été posée par Moore and Munger Co, basé à Manhattan. La plaque de ce dernier est toujours fixée à la carrosserie et la voiture porte également une plaque indiquant qu'elle a été immatriculée comme véhicule à moteur sous le numéro 69875 dans l'état de Californie.

De 1936 à 1975, cette Renault a été exposée au Henry Ford Museum de Dearborn. Après quoi la voiture fut importée au Royaume-Uni par le collectionneur/vendeur bien connu, Peter Harper, qui la vendit à M. C. P. Radcliffe. Une lettre au dossier de Randy Mason du Ford Museum à M. Radcliffe, datée de 1983, indique que la voiture a été achetée par Henry Ford en 1936 à la collection T. C. Wohlbruck de San Jose, en Californie.

Introduced for 1906, the four-cylinder 7.4-litre Type AI was the largest Renault production car to date. The range-topping 35CV Type AI featured Louis Renault's recently patented hydraulic dampers, endowing it with a much smoother ride than many of its contemporaries, while retaining the firm's traditional 'coal-scuttle' bonnet and rear-mounted radiator.

Renault exported many luxury chassis to the USA in the 20th Century's early years, opening a showroom on New York's Fifth Avenue in 1909. The company's American agency proudly described the Renault in its advertisements as 'the car that will last forever'. This particular Type AIB was supplied new to New York where the elegant, European-style, open-drive limousine coachwork was fitted by the Manhattan-based Moore and Munger Co. The latter's plate is still fixed to the body, and the car also carries a plate indicating that it was Registered Motor Vehicle number '69875' in the State of California.

From 1936 to 1975, this Renault was exhibited at The Henry Ford Museum in Dearborn. Subsequently, the car was brought to the UK by well-known collector/dealer, Peter Harper, who sold it to a Mr C P Radcliffe. A letter on file dated 1983 from Randy Mason of the Ford Museum to Mr Radcliffe states that the car was bought by Henry Ford in 1936 from the T C Wohlbruck collection in San Jose, California.

La Renault avait été exposée dans le musée et lorsqu'elle fut achetée on pensait qu'il s'agissait d'une « excellente voiture à faible kilométrage non restaurée » et le Henry Ford Museum la conserva comme telle. Le grand livre du Ford Museum enregistre cette Renault comme le véhicule numéro 44. Elle est décrite comme « Renault 50 Limousine. Comme neuve, 1910. Importée par Mme Lathrop, sœur de Leland Stanford. Je lui ai achetée directement. C'est un modèle rare et une attraction en soi ».

La Renault fut achetée pour la collection du vendeur en 1992 à une vente aux enchères au Royaume-Uni (facture au dossier). Elle est généreusement équipée, dotée de phares à acétylène Ducellier, de feux de position Blériot, d'une trompe en forme de « boa constrictor » et de lanternes de custode Ducellier. Les éléments remarquables du superbe intérieur comprennent des strapontins, un soliflore, une montre 8 jours, un plafonnier, un filet à journaux et des stores à lamelles à chaque fenêtre. On pense que la sellerie est d'origine, bien conservée elle ferait honneur au plus raffiné des boudoirs Edouardien.

Restée en exposition dans un musée en République d'Irlande ces 25 dernières années, la voiture aura été remise en route pour la vente, mais demandera peut-être une attention plus approfondie et sera donc vendue strictement en l'état comme exposée.
€70,000 - 90,000

The Renault had been on museum display and when bought was believed to be a 'fine, low mileage, un-restored car', and The Henry Ford Museum preserved it as such. The Ford Museum's ledger records this Renault as vehicle number '44'. It is described as: 'Renault "50" Limousine. Like new, 1910. Brought over by Mrs Lathrop, Leland Stanford's sister-in-law. I bought this direct. This is a rare item and a whole show in itself.'

The Renault was purchased for the current vendor's collection in 1992 at a UK auction (invoice on file). It is generously equipped, boasting Ducellier acetylene headlights, Bleriot sidelights, a 'boa constrictor' horn, and Ducellier opera lamps. Noteworthy features of the superb interior include occasional seats, flower vase, 8-tage clock, lights, newspaper nets, and striped blinds to all windows. Believed to be original, the upholstery is well preserved and would grace the finest Edwardian boudoir.

Kept on museum display in the Republic of Ireland for the last 25-or-so years, the car will have been got running for the sale but may well require further re-commissioning and thus is sold strictly as viewed.

307

DELAGE D8 C CABRIOLET MILORD 1931

Carrosserie Figoni (voir texte)

Châssis n° 34786

- *One of the finest French cars of its day*
- *Registered in the Republic of Ireland (previously registered in the UK)*
- *Offered from long-term museum display*

De son temps, la Delage D8 était la seule voiture française qui pouvait rivaliser avec une Hispano-Suiza 32 CV en termes d'élégance et de raffinement technique, l'usine Delage de Courbevoie étant la plus moderne de l'industrie française, équipée des meilleures machines-outils que l'on pouvait se procurer à l'époque.

Fondée en 1905 par Louis Delage, la société avait commencé par produire des runabouts à moteur monocylindre De Dion et, après quelques années, proposait des modèles multicylindres. Sa renommée en compétition fut d'emblée reconnue, une Delage monocylindre remportant la Coupe des Voiturettes dès 1908 et Paul Bablot s'adjugeant la Coupe de l'Auto en 1911 sur une quatre cylindres 3 litres. Des victoires au Grand Prix du Mans et aux 500 Miles d'Indianapolis était remportées avant la Première Guerre Mondiale, la marque s'apprêtant à devenir l'un des concurrents les plus redoutables en Grand Prix dans les années 1920 et établissant un nouveau record de vitesse sur terre en 1924 avec un V12 de 10, 7 litres.

Les modèles DI à quatre cylindres et DM à six cylindres étaient les piliers de la production tourisme dans les années 1920 et au Salon de Paris de 1929 Delage lançait la D8, conçue par Maurice Gaultier. La D8, une superbe 4 litres à huit cylindres en ligne à soupapes en tête reposant sur un châssis à croisillons à freins servo-assistés, n'allait pas manquer d'attirer l'attention des plus éminents carrossiers européens, tandis que la toute aussi impressionnante liste des clients de la D8 incluait le roi Gustave V de Suède, le roi Alexandre de Yougoslavie, l'empereur Hailé Sélassié d'Éthiopie, tout autant que des hommes d'affaire de première importance, des politiciens, et des vedettes de cinéma de l'époque.

In its day, the Delage D8 was the only French car which could be mentioned in the same breath as the 32CV Hispano-Suiza in terms of elegance and engineering excellence, while the Delage factory at Courbevoie was the most modern in the French industry, equipped with the finest tools that money could buy.

Founded in 1905 by Louis Delage, the company had commenced production with a single-cylinder De Dion-engined runabout and within a few years was offering multi-cylinder designs. The publicity value of racing was recognised right from the start, a single-cylinder Delage winning the Coupe Des Voiturettes as early as 1908 and Paul Bablot taking the 1911 Coupe de l'Auto in a 3.0-litre four-cylinder. Victories at the Grand Prix du Mans and the Indianapolis 500-Mile Race were achieved prior to WWI, the company going on to become a major force in Grand Prix racing in the 1920s and setting a new World Land Speed Record mark in 1924 with a 10.7-litre V12.

Four-cylinder DI and six-cylinder DM models formed the mainstay of touring car production in the 1920s, and then at the 1929 Paris Salon Delage launched the Maurice Gaultier-designed D8. A magnificent 4.0-litre overhead-valve straight eight featuring an X-braced chassis and servo-assisted braking, the D8 was destined to attract the creative attentions of Europe's finest coachbuilders, while the equally impressive list of D8 owners included King Gustav V of Sweden, King Alexander of Yugoslavia, and Emperor Haile Selassie of Ethiopia as well as leading businessmen, politicians, and film stars of the day.

Cette magnifique Delage D8C, l'un des 458 modèles à châssis court produits entre 1929 et 1933, est équipée d'une carrosserie cabriolet Milord trois positions due au très renommé carrossier français Figoni. Bien que la carrosserie ne porte pas de plaque Figoni, le numéro de châssis 34786 figure bien dans les registres de production de Figoni et le dessin est conforme à ceux qui étaient construits dans les ateliers de Figoni à Boulogne-Billancourt.

Au cours des années 1950 et 1960 la voiture appartint à Maurice Craig, un historien de l'architecture, puis resta aux mains de son propriétaire suivant de 1972 à 1996, lorsqu'elle fut achetée dans une vente aux enchères par le vendeur. Sa précédente immatriculation au Royaume-Uni était GP 7338. La Delage est décrite comme étant en bon/très bon état général et est d'origine, à l'exception de ses clignotants. Il est à noter que le moteur a été changé à un moment donné.

Préservé dans la collection d'un musée de la république d'Irlande pendant les 20 dernières années, la voiture sera remise en route avant la vente, mais devra peut-être recevoir plus d'attention et sera donc vendue en l'état. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation irlandaise, différents documents sur Delage et sera vendue avec ses manuels d'instruction en français et en anglais.
€120,000 - 150,000

One of 458 short-chassis models produced between 1929 and 1933, this magnificent Delage D8C carries a three-position drophead coupé body by the celebrated French coachbuilder Figoni. Although the body carries no Figoni plaque, the chassis number 34786 is in the Figoni production record and the design conforms, as such it would have been built in the Figoni works in Boulogne Billancourt.

During the 1950s and '60s the car was owned by the architectural historian Maurice Craig, remaining in a subsequent owner's hands from 1972 until 1996 when it was purchased at auction by the current vendor. Its former UK registration was 'GP 7338'. The Delage is described as in generally good/very good condition, and is standard apart from the provision of flashing indicators. It should be noted that the engine has been changed at some time.

Kept on museum display in the Republic of Ireland for the last 20-or-so years, the car will have been got running for the sale but may well require further re-commissioning and thus is sold strictly as viewed. Accompanying documentation consists of Irish registration documents, various Delage related literature and the car also comes with English and French instruction manuals.

308

ALTA 2-LITRE SPORTS 1936

Châssis n° 64S

- *Ultra-rare British competition car*
- *Matching chassis and engine*
- *Regularly campaigned in historic races*
- *Registered in the UK*
- *FIA/MSA papers (issued 2000)*
- *'On the button' and ready for historic motorsport*

« Le nom d'Alta n'a pas l'aura d'ERA, Maserati, Bugatti ou Alfa Romeo, mais néanmoins, il occupe une place à part dans l'histoire de la compétition automobile britannique et résultait des effort d'un seul homme » - Denis Jenkinson, Motor Sport.

Feu Geoffrey Taylor était un petit constructeur spécialisé hors normes. Alors que ses semblables fabriquaient des hybrides à partir de pièces éclectiques, non seulement il concevait, mais il fabriquait chaque pièce de ses Alta Sports et de ses modèles de compétition, jusqu'au compresseur. Il avait manifestement construit la petite usine Alta (démolie seulement au début des années 1960), près de la rocade de Kingston, de ses propres mains.

Achevée en 1929, la première Alta de Taylor était une sportive de 1100 cm3. Le moteur Alta faisait appel à des chemises humides, un double arbre à cames en tête avec un arbre vertical entrainant une cascade de pignons, des chambres de combustion hémisphériques et un vilebrequin en acier nitruré qui en faisaient l'un des plus en pointe de son époque. Les moteurs étaient proposés en version à compresseur ou atmosphérique développant respectivement 76 ou 49 ch. La légèreté et la hauteur limitée étaient deux des objectifs de Taylor, aussi le châssis était-il surbaissé et même la petite 1100 était dotée de freins à tambour de 13 pouces. On estime qu'il fut construit 13 voitures dont on pense que cinq ont survécu.

'The name of Alta may not have the aura of ERA, Maserati, Bugatti or Alfa Romeo, but nonetheless it holds an important niche in the history of British motor racing and was the result of the endeavours of one man.' - Denis Jenkinson, Motor Sport.

The late Geoffrey Taylor was a small specialist manufacturer with a difference. Where others concocted hybrids from proprietary bits and pieces, he not only designed but also made every part of the Alta sports and competition models, even down to superchargers. The little Alta factory near the Kingston by-pass (only demolished in the early 1960s) was largely put up with his own hands.

Completed in 1929, Taylor's first Alta was an 1100cc sports car. The Alta engine featured cast-iron wet liners, twin overhead camshafts with vertical shaft/skew gear drive, hemispherical combustion chambers, and Nitralloy steel crankshafts, making it one of the more advanced designs of the day. Engines were available in supercharged and un-blown form, producing 76 or 49bhp respectively. Lightness and low build were two of Taylor's objectives, so the frame was under-slung, and even the little 1100s wore 13" brake drums. It is estimated that 13 cars were made, of which five are believed to survive.

En 1934, Taylor construisit la première Alta conçue spécialement pour la compétition, une voiturette au poste de pilotage décalé qui allait recevoir une suspension indépendante à l'avant en 1937. Le pilote privé George Abecassis connut de jolis succès avec cette machine, remportant un certain nombre de victoires avant d'être interrompu par la deuxième guerre. Bien que des 1100, 1500 et 2 litres aient figuré au catalogue jusqu'à la deuxième guerre, il en fut très peu construit. Les estimations les plus justes font état de quatre monoplaces de course, six monoplace à conduite décalée, et 19 modèles Sports.

Malgré sa petite taille et ses moyens limités, Alta fut le premier constructeur britannique à produire une nouvelle voiture de Grand Prix après la deuxième guerre, qu'il dévoila en 1948. C'était une évolution du concept d'avant-guerre, animée par un moteur 1 ½ litre à compresseur développant environ 230 ch. Abecassis en fut le premier client et il continua à utiliser des moteurs Alta dans ses HWM de Grand Prix au début des années 1950. La production des modèles de tourisme Alta reprit, mais ils manquaient de mise au point et leur popularité déclina rapidement. Le moteur de Grand Prix était également fourni à Connaught, dont la type B menée à la victoire par Tony Brooks au Grand Prix de Syracuse 1955 était équipée d'un moteur Alta.

In 1934, Taylor produced the first Alta to be designed solely for competition: an offset single-seat voiturette, which would be upgraded with independent front suspension in 1937. Privateer George Abecassis enjoyed considerable success with this design, winning a string of events before WW2 interrupted. Though blown and un-blown 1100s, 1500s and 2-Litres were catalogued up to the outbreak of WW2, only very few cars were made: a fair estimate is four single-seater racers, six offset single-seater racers, and 19 sports types.

Despite its small size and limited resources, Alta was the first British constructor to produce a new Grand Prix car after WW2, unveiling its new contender in 1948. It was a development of the pre-war design and was powered by a supercharged 1½-litre engine developing approximately 230bhp. Abecassis was the first customer, and he would go on to use Alta engines in his HWM GP cars in the early 1950s. Production of Alta's road-going sports cars was restarted, although lacking further development they rapidly declined in popularity. The GP engine was also supplied to Connaught, whose B-Type famously driven to victory by Tony Brooks in the 1955 Syracuse Grand Prix was Alta-powered.

The ALTA at Silverstone

Bien connue dans le milieu des courses historiques, cette très rare Alta Sports a quitté l'usine le 10 octobre 1937 et a été immatriculée IA-1891 à Berlin, en Allemagne, par son premier propriétaire, Franz Kitzerau. 64S est la quatrième de cinq voitures identiques et le seul exemplaire à conduite à gauche avec un moteur 2 litres à compresseur. (L'une a été détruite, aussi n'en reste-t-il que quatre).

En 1966, l'Alta a été achetée par M. W. Wood d'Alburtis, en Pennsylvanie, à Ed Jurist du Vintage Car Store de New York, aux Etats-Unis. Dans le dossier, on trouvera des lettres à Ed Jurist concernant la voiture, de deux autorités en la matière, Karl Ludvigsen (datée d'août 1965) et de Stanley Novak (datée de septembre 1966), cette dernière confirmant qu'il connait bien la voiture. Figure également une correspondance de Duncan Rabagliatti à Wood disant qu'il a acheté la voiture à Ed Jurist, et une lettre de Denis Jenkinson à Wood (datée de novembre 1983) disant qu'il connaît la voiture et a travaillé chez Alta. Egalement au dossier, deux lettres à Wood écrites par d'éventuels acheteurs : une de David Baldock d'Alta Car and Engineering Co (datée de 1990) et une autre de D. G. Kaas de Pennsylvania (datée de 1994). 64S est vendue avec ses papiers FIA/MSA (du 15 juin 2000) faisant la liste de ses propriétaires comme Frank Kitzerau (1936), Scott Wood (1970), et John Ruston (2000), ce dernier ayant acheté l'Alta à la famille Wood.

Well known in historic racing circles, this ultra-rare Alta sports-racer left the factory on 10th October 1937 and was registered as 'IA-1891' in Berlin, Germany to its first owner, Franz Kitzerau. '64S' is the fourth of five such cars produced and the only left-hand drive example with the 2.0-litre litre supercharged engine. (One has been destroyed so there are only four remaining).

In 1966, the Alta was purchased by M W Wood of Alburtis, Pennsylvania from Ed Jurist of The Vintage Car Store, New York, USA. On file are letters to Ed Jurist concerning the car from noted authorities Karl Ludvigsen (dated August 1965) and from Stanley Novak (dated September 1966), the latter confirming that he knows the car well. There is also Duncan Rabagliatti correspondence to Wood about him purchasing the car from Ed Jurist, and a letter from Denis Jenkinson to Wood (dated November 1983) about him knowing the car and having worked at Alta. Also on file are two letters to Wood written by prospective purchasers: one from David Baldock of the Alta Car and Engineering Co (dated 1990) and another from D G Kaas of Pennsylvania (dated 1994). '64S' also comes with FIA/MSA papers (issued 15th June 2000) listing its owners as Frank Kitzerau (1936), Scott Wood (1970), and John Ruston (2000), the latter having purchased the Alta from the Wood family.

Restaurée en 1974, la voiture est équipée du moteur Alta 1 960 cm3 double arbre, alimenté par un compresseur Alta de type Roots. Le moteur délivre 160 ch à 6 000 tr/min et la voiture complète pèse 800 kg (soit 5 kg/ch). Les autres caractéristiques notables sont la lubrification à carter humide, l'allumage par magnéto, la pompe à essence électrique et une boîte pré-sélective Wilson à quatre rapports.

Avant que le vendeur achète '64S' à John Ruston en 2002, le moteur fut totalement révisé par les spécialistes i.S. Polson et gagna ensuite la course des avant-guerres lors du Oldtimer Grand Prix au Nurburgring au début des années 2000 et l'a conservée au Royaume-Uni où elle a été immatriculée et engagée en compétition par ses amis de temps à autre, en générale dans la plupart des courses réservées aux avant-guerre entre 2008 et 2017. L'Alta a également couru dans le « Fox and Nicholl Trophy » à Silverstone (avec Sam Stretton) et à Spa-Francorchamps. La documentation fournie comprend le certificat d'immatriculation UK V5C en cours, le document VSCC, les papiers FIA/MSA mentionnés plus haut et diverses factures depuis que l'Alta appartient au vendeur.

Cette rare et importante voiture, magnifique jalon de l'histoire de la compétition automobile britannique, est éligible pour la plupart des événements historiques les plus prestigieux, y compris Goodwood MM et Revival, (en fonction des classes d'avant-guerre), et pour le Grand Prix historique de Monaco (en fonction des années et des classes si les ailes motos sont démontées – à voir avec l'ACM).
€250,000 - 300,000

Restored in 1974, the car features Alta's 1,960cc twin-cam engine, which is fed by an Alta Roots-type supercharger. The engine produces 160bhp at 6,000rpm and the complete car weighs 800kg (so 5kg/bhp). Other noteworthy features include wet sump lubrication, magneto ignition, an electric fuel pump, and a four-speed Wilson pre-selector gearbox.

Before the current vendor purchased '64S' from John Ruston in 2002, the car had been rebuilt mechanically by I.S. Polson and subsequently won the pre-War race at the Oldtimer Grand Prix at the Nurbürgring in the early 2000s. The current owner subsequently decided on keeping it in the UK where it was registered and raced by his friends from time to time, competing in most 'pre-War' races between 2008 and 2017. The Alta has also competed in the 'Fox and Nicholl Trophy' at Silverstone (raced by Sam Stretton) and at Spa Francorchamps. Accompanying documentation consists of a current UK V5C Registration Certificate, VSCC document, the aforementioned FIA/MSA papers, and various invoices issued since the Alta's purchase by the vendor.

A very rare and important car, this wonderful piece of British motor racing history is potentially eligible for the most prestigious historic events including the Goodwood MM and Revival, (depending on pre-war classes), and the Monaco Historic GP (depending on years and class if cycle wings are removed – TBC by the ACM).

309 *

Ex-voiture de Earl Howe et Pierre Levegh au RAC Tourist Trophy 1935

BUGATTI TYPE 57 3,3 LITRES TORPÉDO TOURIST TROPHY 1935

N° de châssis 57264 (initialement 57222, modifié par l'usine)

- *Current ownership since 1958*
- *3rd place finisher in the 1935 RAC Tourist Trophy*
- *The only surviving 1935 Works built sports racing Bugatti*
- *Potentially eligible for Le Mans Classic and many other motoring events*

Earl Howe leading the 1935 Tourist Trophy on the legendary Ards circuit, Northern Ireland
© Spitzley Zagari Archive

La Type 57 avec son huit-cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 3,3 litres est peut-être la plus illustre de toutes les Bugatti de course. Nous sommes fiers de proposer une voiture qui est avant tout un exemplaire d'une authenticité inhabituelle d'une Type 57 de course, ayant survécu à une longue et pas toujours agréable vie sur les routes et les pistes d'Australie et ayant conservé d'origine sa structure de châssis, quasi-intacte, son bloc cylindres, sa boîte de vitesses et ses essieux avant et arrière, ainsi que d'innombrables autres composants de moindre importance. En résumé, la Torpédo TT 1935 ex-Earl Howe proposée est considérée comme la plus célèbre Bugatti ayant jamais séjourné dans l'hémisphère Sud, où elle a en fait passé pas moins de 79 ans de sa longue et active existence.

Amongst all the sports-racing Bugattis, the Type 57 series with its straight-8-cylinder, twin-overhead-camshaft 3.3-litre engine is perhaps the most illustrious. Here we are proud to offer what at heart is an unusually original example of a competition Type 57, one which has survived a long and not always sympathetic life within the Australian road racing scene with its original chassis structure largely intact, housing its original engine crankcase, its original gear-box and original axles - front and rear - amongst myriad other less critical components. In short, the ex-Earl Howe 1935 TT Torpedo offered here has been described as the most famous Bugatti ever to have resided in the Southern Hemisphere, having in fact spent no fewer than 79 years of its long and active life there...

Earl Howe leading the Works Lagonda M45 of Hindmarsh, RAC TT, 1935 © LAT

Des recherches détaillées effectuées par Pierre Yves Laugier, le principal expert français ès-Bugatti, ont confirmé l'historique de cet exemplaire, qu'il a décrit dans son livre de 2004, Bugatti, Les 57 Sport. "On trouve la première mention de cette voiture dans la liste des carrosseries d'août 1935 de l'usine Bugatti, qui fait état de "2 Voitures Course 24 Heures, moteurs 223 et 224". Bien qu'aucun numéro de châssis ne soit enregistré pour ces deux voitures, le 29 août de la même année, la Torpédo Tourist Trophy à moteur 224 et châssis 57222 apparaît dans la liste des ventes de l'usine. Et lors de la course du TT de l'Ulster qui se déroula le 7 septembre 1935 sur le circuit d'Ards, en Ulster, Earl Howe termina troisième au volant de la Bugatti Type 57 TT à moteur n° 224."

Dans son compte-rendu de la course, le magazine britannique Motor Sport écrit: "Les Bugatti conduites par Lord Howe et l'Honorable Brian Lewis sont des modèles allégés à soubassement en duralumin, qui ne pèsent que 1 320 kg avec le conducteur, le carburant et l'eau. Elles sont équipées d'amortisseurs de Rham et leur moteur est donné pour 160 chevaux à 5 500 tr/min, ce qui paraît fantastique. En tout cas, leur taux de compression dépasse largement 8, grâce à la forme efficace de leur double (sic) chambre de combustion. La voiture de Lord Howe approche les 180 km/h, mais celle de Lewis est un peu plus lente...".

Detailed research by the foremost French Bugatti authority Pierre Yves Laugier has confirmed this individual machine's subsequent history as he related in his 2004 book *Bugatti, Les 57 Sport*. He described how "The first mention of the car is in the August 1935 list of bodywork at the Bugatti factory which contains the entry '2 Voitures Course 24 Heures, moteurs 223 et 224'. While no chassis serial numbers were recorded for these two cars, on August 29 that year – in the factory's list of cars sold – the chassis serial number '57222' Torpedo Tourist Trophy with motor number '224' is mentioned. Francis, Earl Howe, drove Bugatti Type 57 TT, engine 224, to finish third in the Ulster TT race, run on the Ards road circuit in Ulster on September 7, 1935.

In its report upon that race the British magazine *Motor Sport* reported: "The Bugattis driven by Lord Howe and the Hon. Brian Lewis were models of light construction with their duralumin shell bodies, and weighed only 26 cwt, with driver, fuel and water. De Rham shock absorbers were used and the engines were said to develop over 160hp at 5,500rpm, which sounds rather fantastic. At any rate the compression ratio was well over 8 to 1 thanks to the efficient shape of the twin (sic) combustion chambers. Lord Howe's car did close on 120mph while Lewis's car was somewhat slower....".

Earl Howe stands proudly beside '57264' following his fine drive into third place, RAC TT, 1935 © LAT

Lors de la première journée d'entraînement, Earl Howe avait effectué son meilleur tour en 10 minutes et 16 secondes, soit six secondes de moins que son handicap attribué par le RAC. Pendant la course, Brian Lewis, plus jeune et plus rapide que Howe, prit la tête, avant que sa Bugatti ne voie son embrayage patiner par suite d'une fuite d'huile de boîte. Cela permit à Howe de reprendre l'avantage, juste avant qu'il s'arrête pour ravitailler. Il se battit ensuite pour retrouver sa place de premier, ce qui fit écrire à Motor Sport : "Howe a fait une merveilleuse course sur sa Bugatti ; il avait rattrapé au 33e tour les deux Aston Martin et avait ainsi assuré sa troisième place..." derrière la Riley de série du vainqueur, Freddie Dixon, et la Bentley 3,6 litres très spéciale d'Eddie Hall.

En janvier 1936, la voiture fut mise en vente à Paris par le concessionnaire Dominique Lamberjack, au prix de 60 000 francs. Elle était désignée comme "Torpédo TT châssis 57264 / moteur 224", puisque l'usine avait réalloué le n° 57222 à un nouveau torpédo de course "avec châssis type 57S en forme de gondole".

Il se peut que la 57264 ait été engagée aux 24 Heures du Mans 1936, mais la course fut annulée à cause des évènements qui avaient alors lieu en France. Le 11 juin 1936, cette voiture participa aux 24 Heures de Belgique à Spa-Francorchamps, conduite par Yves Giraud-Cabantous et Roger Labric, un responsable commercial de chez Bugatti.

During the first practice day Francis, Earl Howe, had in fact made fastest lap time in 10 minutes 16 seconds which was some six seconds faster than his RAC handicap time. During the race Brian Lewis – the younger man and a faster driver than Howe – led the race, before his Bugatti developed clutch slip due to an oil leak from the gearbox. This left Howe leading, only to make an immediate refueling stop. He subsequently fought his way back onto the leader board, *Motor Sport* commenting "Howe had been making splendid progress on the Bugatti, and on the 33rd lap caught the two Aston Martins to secure third place..." – behind winner Freddie Dixon's fleet Riley and Eddie Hall's very special 3.6-litre Bentley.

By January, 1936, the car was listed for sale with dealer Dominique Lamberjack back in Paris, the asking price being 60,0000 Francs. The car was also referred to in period as chassis serial '57264/.moteur '224' Torpedo TT since the factory had re-allocated serial '57222' to a new Competition Torpedo "with its gondola shaped Type 57S chassis".

There is a possibility that 57264 car was entered for the Le Mans 24-Hour race of 1936, but the event was cancelled due to political unrest in France at that time. On June 11, 1936, this car was co-driven by Yves Giraud-Cabantous and Bugatti company salesman Roger Labric in the Belgian 24-Hour race at Spa-Francorchamps.

'57264' ready for the start, Spa 24-hour race, 1936 © Pierre Yves Laugier Archive

Labric était un ami de Bugatti qui dirigeait le magasin d'exposition de la marque à Paris, avenue Montaigne. Malheureusement, pendant la course, il rata l'épingle de Stavelot et endommagea son radiateur. La voiture fut réparée puis revint à Paris, où elle fut rapidement mise en vente dans le magasin de l'avenue Montaigne.

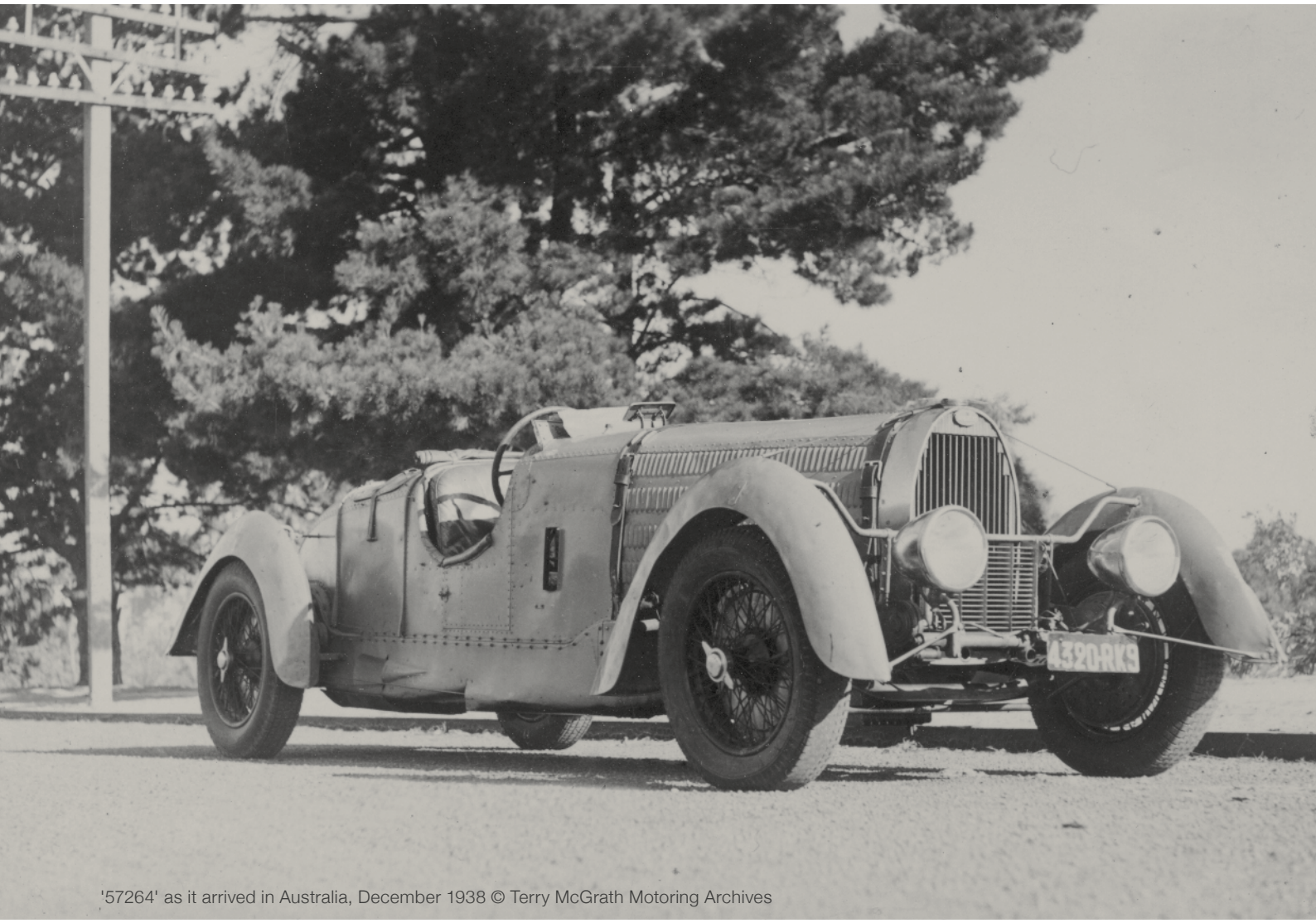
Elle trouva client le 8 avril 1937 en la personne de Pierre Bouillin, un gentleman driver français, enthousiaste et très doué. Né à Paris le 22 décembre 1905, fils d'un antiquaire, il dirigeait une usine de brosses à Trie Château, dans l'Oise. Cette Bugatti Type 57 fut sa première voiture de sport.

Bouillin vénérait son oncle, Alfred Velghe, qui avait été l'un des premiers pilotes de course avant la première guerre mondiale. Il fit l'anagramme du nom de ce dernier pour le transformer en Levegh, qui devint son pseudonyme pour ses exploits en course. Il finit par être obsédé par l'idée de gagner au Mans, ce qui se serait produit en 1952 s'il n'y avait eu l'explosion du moteur de sa Talbot-Lago sur un surrégime, après 23 heures de conduite en solo, alors qu'il était en tête et probablement impossible à rattraper. Cet incident permit aux deux coupés Mercedes 300SL "aile de mouette" de l'usine de remporter la première et la deuxième place.

Labric was a friend of Bugatti's who managed the marque's showroom at the Avenue Montaigne in Paris. Unfortunately, during the 24-Hour race he overshot the circuit's Stavelot Hairpin, and burst its radiator. The damaged car was repaired and then returned to Paris, where it was promptly offered for sale at the Avenue Montaigne showroom.

It found a buyer on April 8, 1937; the enthusiastic and talented French gentleman owner/driver Pierre Bouillin. He had been born in Paris on December 22, 1905, the son of an antiques dealer, and had become the director of a brush factory in the town of Trie Château in France's Oise region. This Bugatti Type 57 was his first sports car.

Bouillin idolized an uncle - Alfred Velghe - who had been one of the pioneer racing drivers before World War 1. Bouillin shuffled the letters of that surname to adopt the nom de guerre 'Levegh' for his own racing exploits. He would become obsessed with the ambition of winning at Le Mans, and in 1952 would come very close – over-revving his Talbot-Lago and blowing the engine apart after 23 hours of a solo drive... while well-established in a probably uncatchable lead. His misfortune gifted the race to the two works Mercedes-Benz 300SL 'Gullwing' Coupé works cars which finished first and second.



'57264' as it arrived in Australia, December 1938 © Terry McGrath Motoring Archives

Lorsque Mercedes revint au Mans en 1955 avec toute une série de 300SLR d'usine, Levegh, alors âgé de 49 ans, fut invité à en piloter une. C'était un geste bien intentionné, même s'il se peut que la direction de Mercedes ne se soit pas attendue à ce que le vieux Français accepte. Il accepta, et ce fut au volant d'une SLR d'usine qu'il fut impliqué dans l'affreuse collision qui coûta la vie à plus de 80 spectateurs, ainsi qu'à l'infortuné Bouillin en personne.

En tout cas, à une époque plus heureuse – en 1937 – Pierre Bouillin, ou Levegh, déboursa 32 500 francs en plusieurs versements pour acquérir la 57264 de ses débuts en course. Le 15 mai 1937, il courut avec elle le Grand Prix des Frontières, une course sur route qui avait lieu en Belgique, à Chimay, et se classa troisième au général. Sa Bugatti, immatriculée 4320RK9, courait sous le numéro 16, sans garde-boues. Et le 6 juin, il participa avec elle aux 3 Heures de Marseille, où il se classa huitième au total des points.

Le 19 septembre 1937, pour la deuxième journée de la coupe de l'AGACI à Montlhéry, en région parisienne, Pierre Bouillin avait engagé sa Bugatti dans la Coupe d'automne des voitures de sport ; la voiture, alors équipée de grands garde-boues de style Delahaye, ne termina pas la course.

Bouillin mit sa voiture en vente par une annonce dans l'édition du 15 mars 1938 du quotidien L'Auto, la décrivant ainsi : "Type 57 exceptionnelle, atteignant les 190 km/h. Ecrire au propriétaire au 54 Avenue de Choisy."

When Mercedes-Benz returned to Le Mans with a full works team of 300SLR sports-racing cars in 1955 they invited 'Levegh' – by that time 49-years old – to drive for them. It was a well-meant gesture – but one the Mercedes-Benz management possibly never expected the veteran French driver to accept. However, he did, and it was in the works SLR that he became involved in the terrible collision which would claim the lives of over 80 spectators, in addition to the luckless Bouillin himself.

However, in happier times during 1937, Pierre Bouillin - or 'Levegh' -paid 32,500 Francs in instalments to purchase '57264' for his motor racing debut. On May 15, 1937, Bouillin drove the car in the Grand Prix des Frontieres road race at Chimay in Belgium and finished third overall. The Bugatti ran as No 16, with licence plate '4320RK9' but without mudguards. On June 6 he reappeared with the car in the Marseille 3-Hours race, finishing eighth on aggregate.

On September 19, 1937, on the second day of the AGACI event at Montlhery Autodrome, Paris, Pierre Bouillin entered the Bugatti in the 'Autumn Cup' sports car race, the car equipped with larger Delahaye-style mudguards but not featuring amongst the finishers.

Bouillin advertised the car for sale in the daily newspaper *L'Auto* issue of March 15, 1938, describing it as: "Type 57, unique car, capable of 190 km/h. write to owner at 54 Avenue de Choisy".

01
Duncan Ord behind the wheel of '57264', Albany Grand Prix, 1939
© Dr Bob King Collection

02
Ord enjoying himself in a typical pre-War Australian road race
© Pierre Yves Laugier Archive

03
Durrie Turner setting fastest lap, Airforce 50 Caversham, 1948, '57264' with radiator moved forward
© Dr Bob King Collection

C'est à cette époque que la voiture fit une première apparition à Brooklands, où elle fut chronométrée à 192 km/h, ce qui corrobore l'affirmation de Bouillin. Elle avait déjà été modifiée par l'ajout derrière le siège conducteur d'un réservoir de 182 litres en aluminium riveté, par de nouvelles portes, par l'apport d'un radiateur d'huile devant le radiateur d'eau et par des évolutions supplémentaires apportées aux ailes. Elle était aussi équipée d'amortisseurs Repesseau réglables par câbles.

Les données de l'époque ne sont pas claires ; il se peut que Boullin ait vendu sa voiture à Jean-Pierre Wimille, qui l'aurait utilisée pour ses déplacements avant de la revendre à un acheteur non identifié qui l'expédia en Angleterre, à Brooklands, mais qui, malheureusement pour lui, mourut avant d'avoir pu y courir. Elle se retrouva ensuite chez J.H. Bartlett, le spécialiste des voitures de sport installé à Londres, qui fit paraître dans le numéro de mai 1938 de Speed l'annonce suivante : "Bugatti spéciale compétition 2 places, 3,3 litres, 180 km/h, équipée du dernier moteur des 57S, carrosserie spéciale en électron, ailes spéciales profilées, réservoir additionnel, etc. 450 £."

C'est alors qu'elle fut achetée par Duncan Ord, un enthousiaste Australien de passage, qui fit avec elle ses débuts en course en Australie à Pingelly, le 29 janvier 1939. Il dut à des ennuis d'embrayage d'être relégué à la cinquième place. Il monta par la suite des freins hydrauliques et déplaça le radiateur vers l'avant pour abaisser le capot et peut-être aussi améliorer le refroidissement. Plus tard, Ord connut des succès avec cette voiture pendant la deuxième guerre mondiale, à Pingelly et à Albany, et il courut encore en 1946 sur l'aérodrome de Caversham.

The car was seen at Brooklands for the first time during that period and was clocked at a speed of 192 km/h , which confirms Bouillin's note. It had already been modified with the addition a 40-gallon rivetted aluminium fuel tank behind the driver's seat, different doors, an additional oil cooler ahead of the radiator and further modified mudguards. It also featured cable-adjustable Repesseau shock absorbers.

Contemporary references are confusing but it is possible that Boullin sold the car to Jean-Pierre Wimille who used it as road transport before passing it on to an unknown purchaser who shipped it to Brooklands in England but sadly died before he could compete there. It then passed to London based sports car specialist J.H. Bartlett who advertised it in the May 1938 issue of *Speed*, as: "Bugatti special 3.3 litre 120 m.p.h. competition 2 seater, fitted late series 57S engine, special electron body, special streamlined wings, spare tanks, etc..£450."

It was then acquired by visiting Australian enthusiast Duncan Ord who made his Australian racing debut with the car at Pingelly on January 29, 1939. Clutch trouble relegated him to a fifth-place finish. Whilst in his ownership Ord fitted hydraulic brakes and moved the radiator forward to lower the bodywork while also perhaps improving cooling. Ord subsequently excelled in the car at Pingelly and Albany into the World War 2 years, and in 1946 reappeared in it racing at Caversham aerodrome.

En mars 1948, Durrant 'Durrie' Turner, un Australien du Sud, versa un acompte pour l'acquérir, mais Ord l'endommagea légèrement en l'essayant pour Turner, aors qu'il venait de battre avec elle le record du tour à Caversham. Il semble que Turner n'ait pas donné suite à son intention d'achat...

La voiture fut vendue à Jeff Phillips et, en 1952, à Phil Hind. Celui-ci, pour la maintenir compétitive, la modifia profondément : son châssis fut raccourci de 76 cm entre la zone de déformation arrière et l'habitacle, sa carrosserie d'origine fut démontée et remplacée par une autre d'aspect course, élancée et aussi plus moderne, des ressorts hélicoïdaux vinrent remplacer les ressorts à lames d'origine, et la voiture poursuivit sa vie trépidante. En 1954, la voiture fut acquise par David Van Dal, qui l'engagea dans les Grand Prix d'Australie 1957 ; c'est ainsi que la 57264 devint la dernière Bugatti à courir dans cette importante épreuve internationale australienne. En 1958, Van Dal la vendit à son propriétaire actuel, alors jeune ingénieur automobile à Perth, en Australie occidentale ; c'est entre ses mains qu'elle survit depuis 51 ans.

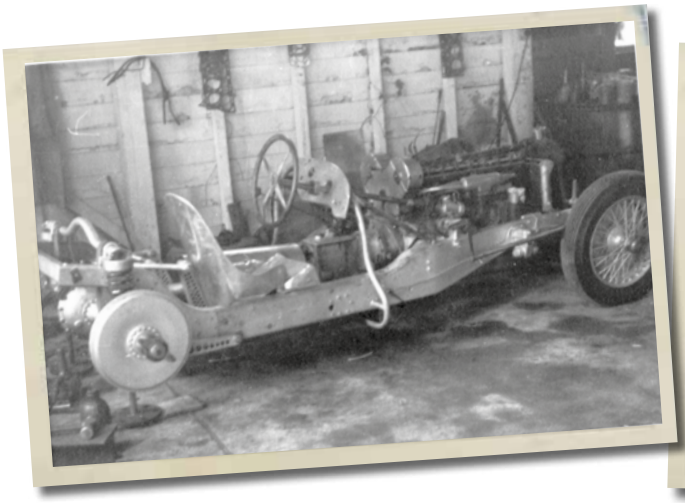
Le nouveau propriétaire de la 57264 avait vu une annonce à son sujet dans le magazine Australian Motor Sport, pour 600 £. Il en offrit 400 à Van Dal, payables en plusieurs fois. Van Dal avait déjà reçu une offre à 400 £ de la part de Peter Menere, un possesseur de Bugatti Type 51 résidant à Melbourne, mais avait préféré accepter l'offre de notre vendeur actuel, son voisin, pour s'épargner le coût du transport.

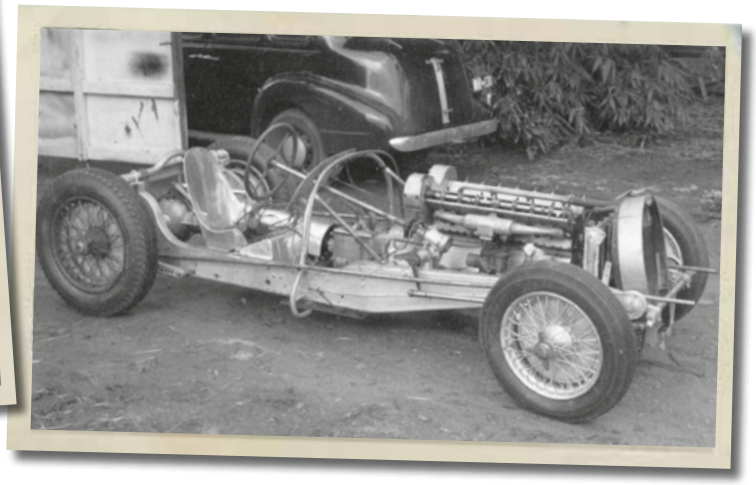
In March 1948 South Australian Durrant 'Durrie' Turner paid a deposit on the car, but Ord damaged it slightly when trying the car for Turner after having broken the lap record in it at Caversham. It seems that Turner did not proceed with the purchase...

The car passed to Jeff Phillips and in 1952 to Phil Hind. During Hind's ownership in an effort to keep the car competitive it was modified with the chassis being shortened by 2 feet 6 inches between the rear *kick-up* and the cockpit, the original body was discarded and replaced by a contemporary styled slender racing version, coil-springs were fitted at the rear in place of the original cart-springs and the cars hectic racing life continued. In 1954 the car was acquired by David Van Dal who ran it in the 1957 Australian Grand Prix - '57264' thus becoming the last Bugatti to compete in the nation's major international road race. In 1958 Van Dal then sold it to the current owner then a junior motor engineer in Perth, Western Australia, in whose care it has survived the 51 years since.

The new owner had seen '57264' advertised for £600 in *Australian Motor Sport* magazine, and offered Van Dal £400 payable in instalments. Van Dal had already been offered £400 by Melbourne-based Bugatti Type 51 owner Peter Menere, but since this would cost him a good deal more in transport he accepted our current vendor's local offer.

'57264' in the course of being modified by Phil Hind in 1952, still clearly fundamentally correct © Terry McGrath Motoring Archives





A long way from Ards, '57264' late in its competitive life by now competing against contemporary Grand Prix cars, Caversham, 1957

Il courut quelques épreuves sur la Bugatti, puis décida de la refaire dans le style de la Maserati 300S, mais il se passa du temps et, lors de son mariage en 1962, la Bugatti 57264 fut remisée dans l'état où elle avait été achetée.

C'est en 1973 que commença la restauration qui devait ramener la voiture à son état de 1935 ; les travaux se poursuivirent jusqu'en 2010, le vendeur en effectuant lui-même la quasi-totalité. Il rallongea le châssis d'après les plans d'usine de la Type 57 et mena minutieusement la réfection de la carrosserie et des équipements de route sur la base de photos d'archives. Il réinstalla une commande de freins mécanique, racheta à Van Dal le radiateur d'origine et à Ord le démarreur, la dynamo et les volets de radiateur d'origine. La calandre fut fournie par Wolf Zeuner, en provenance d'Australie ; on pense que c'est celle d'origine. Les véritables ressorts arrière de Type 57 arrivèrent de chez Barry Swann, en Malaisie, pays qui fournit aussi les nouveaux bloc cylindres et vilebrequin (ceux d'origine font partie du lot), les supports de ressorts vinrent de chez Zeuner et la barre de réaction arrière d'un ancien stock de pièces de Molsheim. Les patins de pédales d'origine furent trouvés chez Henry Posner ; et lorsque Gavin Sandford-Morgan recarrossa la voiture sœur, la 57627, il céda à notre vendeur de nombreuses pièces d'origine dont le réservoir, les supports de tableau de bord en aluminium coulé et les attaches de capot. Les amortisseurs à friction réglables Repesseau actuellement montés à l'arrière étaient à l'avant lorsque la voiture est arrivée en Australie, en 1938, mais le vendeur les avait entre-temps remplacés par des de Rham d'origine, identiques à ceux de la TT 1935.

He ran the Bugatti in a couple of sprints before deciding to rebuild it in Maserati 300S style, but time passed and upon marriage in 1962 Bugatti '57264' was mothballed as bought.

Restoration work to original 1935 form finally commenced in 1973 and the work continued until 2010 - the vendor completing almost all the work himself. This included re-lengthening the chassis using works drawings of the Type 57 and painstakingly re-making the body and road equipment from many archive photos. The brakes were re-converted to mechanical operation, the original radiator was acquired from Van Dal while the car's original starter motor, dynamo and radiator shutters were reacquired from Ord. The radiator shell came via Wolf Zeuner and had come from Australia, it is in fact believed to be the original from the car. Original Type 57 rear springs came from Barry Swann in Malaysia, replacement original cylinder block and crankshaft were also sourced from Malaysia (the cars originals included with the lot), the spring hangers came from Zeuner, while the rear torque arm is old stock Molsheim spares. Original pedal pads were obtained from Henry Posner – and when Gavin Sandford-Morgan re-bodied the sister '57627' he sold numerous original parts to this car's present vendor including the fuel tank, cast aluminium dashboard brackets and bonnet catches. The Repesseau adjustable friction shock absorbers now fitted at the rear were the fronts when the car arrived in Australia in 1938, the vendor having fitted original de Rham dampers on the front as fitted for the 1935 TT.

Les seules pièces mécaniques refabriquées pour la rénovation de la 57264 sont les plateaux de freins arrière, les barres transversales de commande de freins et les instruments du tableau de bord. Les pièces d'origine faisant partie du lot, mais non utilisées pour la rénovation, sont des composants de la boîte de vitesses, le vilebrequin, le bloc cylindres, le volant, la barre de connexion, la pompe à huile, le carburateur Stromberg (deux SU sont actuellement montés sur le collecteur d'admission d'origine) ; il y a en plus un radiateur de rechange en provenance de Sandford-Morgan.

Pierre Yves Laugier, l'expert Bugatti, a lui-même examiné la voiture, en liaison avec nos spécialistes et a publié un rapport détaillé, dont nous conseillons fortement la lecture. Il nous permet de confirmer, d'après les numéros gravés sur le bloc cylindres, la boîte, le châssis et les essieux avant et arrière, que ces pièces sont bien celles d'origine de la voiture. L'historique d'Earl Howe, la parfaite connaissance de la succession des propriétaires depuis au moins 1937 et la concordance des numéros : qu'est-ce qu'un amateur de Bugatti peut demander de plus ? Nous recommandons cette Bugatti de course à la remarquable histoire comme étant digne de la plus attentive des considérations et bien sûr potentiellement éligible aux manifestations automobiles mondiales de premier plan.

Si cette voiture devait rester dans l'UE, des taxes d'importation de 5% du prix d'adjudication seraient appliquées.
€780,000 - 1,300,000

The only replica mechanical parts used in '57264''s rebuild are- the rear-brake back plates, the brake cross shafts and the dashboard instruments while original parts offered with this Lot but not used in the rebuild include gearbox internals, crankshaft, cylinder block, steering wheel, steering drag link, oil pump, Stromberg carburettor - two SUs are mounted presently on the original manifold – while in addition there is a spare radiator ex-Sandford-Morgan.

Bugatti authority Pierre Yves Laugier has personally inspected the car with our personnel and produced a detailed report on the car, perusal of which we strongly advise. From this we can confirm correct number stampings identify the engine crankcase, gearbox, chassis, front and back axles as being original to this car. The Earl Howe history, the known perfect provenance and ownership-succession from at least 1937 – and now the matching numbers – what more could any Bugatti connoisseur require? We recommend this fine-history sports-racing Bugatti as being worthy of the closest consideration and of course potentially eligible for the world's finest motoring events.

Should the vehicle remain in the EU, local import taxes of 5% will be applied to the hammer price.

310

DELAHAYE 148 CABRIOLET 1948

Carrosserie Pennock

Châssis n° 800206

- *Rare French Grande Routière*
- *Right-hand drive*
- *Present ownership since 2003*
- *Registered in the Republic of Ireland*

Les premières productions de Delahaye avaient tendance à être un peu fade, puis en 1935 arriva le premier modèle d'une nouvelle génération qui allait complètement changer l'image de la marque, la T135 Coupe des Alpes. Sportive raffinée, la T135 était propulsée par un moteur six cylindres à soupapes en tête de 3, 2 litres, développant 110 ch, grâce à trois carburateurs Solex, tandis que son châssis faisait appel à une suspension indépendante à l'avant par ressort à lames transversal, à une boîte synchronisée à quatre rapports ou une boîte Cotal, des roues fil à serrage central et des freins Bendix.

Delahaye améliora la formule l'année suivante avec la T135 MS de 3, 5 litres et 120/130 ch dont la version sport se faisait rapidement un nom en compétition, remportant d'emblée les 24 Heures du Mans en 1937 et 1938. La 135 transforma incontestablement l'image de Delahaye d'une terne stabilité à celle de haute performance stylé, bannissant le slogan « solide comme un Delahaye », bien que les produits de la firme ait été aussi bons techniquement que par le passé. Le modèle refit surface après la guerre avec le moteur 3, 5 litres de la 135 M et resta en production jusqu'en 1951 quand il fut remplacé par la 235. Le magnifique six cylindres Delahaye était également utilisé sur deux versions à empattement allongé les types 148 and 148 L (pour légère).

Delahaye's early products tended to be rather lacklustre, but then in 1935 came the first of a new generation that would change the marque's image: the T135 Coupe Des Alpes. A fine sporting car, the T135 was powered by a 3.2-litre, six-cylinder, overhead-valve engine producing 110bhp on triple Solex carburettors, while the chassis featured transverse-leaf independent front suspension, four-speed synchromesh or Cotal gearboxes, centre-lock wire wheels, and Bendix brakes.

Delahaye improved on the formula the following year with the 3½-litre, 120/130bhp T135MS, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, winning the Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938. Without doubt, the 135 transformed Delahaye's image from that of staid dependability to stylish high performance, banishing the saying 'solide comme un Delahaye', although the firm's products remained as well engineered as ever. The model reappeared post-WW2 with the 3½-litre engine as the 135M and lasted in production until 1951 when it was superseded by the upgraded 235. Delahaye's magnificent six-cylinder power unit was also used for the longer-wheelbase Type 148 and 148L (Légère = Light).

Delahaye ne disposait pas d'une carrosserie intégrée aussi tous ses châssis étaient-ils carrossés par des artisans indépendants, faisant de chaque voiture un modèle unique. Les 135 et 235 en particulier attirèrent l'attention des meilleurs carrossiers européens et beaucoup de leurs créations sur ces châssis figurent parmi les exemplaires les plus saisissant de l'art automobile de l'époque. Ce furent des partenariats éphémères donnant naissance à de véritables sculptures automobiles émanant des Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock ou Figoni et Falaschi.

Après la seconde guerre, la firme Pennock, habituée des concours, installée à La Haye, en Hollande, acheta plusieurs châssis Delahaye, donnant naissance au remarquable cabriolet proposé ici qui fait un parfait usage du châssis surbaissé Delahaye. À conduite à droite, comme la plupart des voitures de luxe française de l'époque, cette Delahaye 148 a été achetée pour la collection privée du vendeur à Dragone Classic Motorcars aux Etats-Unis en octobre 2003 (facture de vente au dossier). Dragone avait acheté la voiture à Tony Paalman (alors à l'Automuseum Deventer) qui l'avait lui-même acquise auprès d'un collectionneur hollandais, G. J. Moed vers 2002. Exposée au musée en République d'Irlande, la voiture aura été remise en route pour la vente, mais demandera peut-être une attention plus approfondie et sera donc vendue strictement en l'état comme exposée.

Elégante et stylé, tout en offrant simultanément de bonnes performances, cette Delahaye 148 représente une magnifique opportunité pour le connaisseur de profiter du meilleur de la carrosserie européenne exécutée sur l'un des châssis les plus raffinés de son époque.
€90,000 - 120,000

Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents, making every car unique. The 135 and 235 in particular attracted the attention of Europe's finest coachbuilders, and many of their works on these chassis are among the most striking examples of automotive art of the period. It was a most fortuitous partnership, resulting in memorable automotive sculpture from the likes of Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock, and Figoni et Falaschi.

Following WW2, the concours-winning firm of Pennock, located in The Hague, Holland, acquired several chassis from Delahaye, creating the outstanding drophead coupé offered here, which makes effective use of the low-slung Delahaye chassis. Right-hand drive, like many high quality French cars of the period, this Delahaye 148 was purchased for the vendor's private collection from Dragone Classic Motorcars in the USA in October 2003 (bill of sale on file). Dragone had purchased the car from Tony Paalman (then of Automuseum Deventer), who had bought it from Dutch collector G J Moed circa 2002. Kept on museum display in the Republic of Ireland, the car will have been got running for the sale but may well require further re-commissioning and thus is sold strictly as viewed.

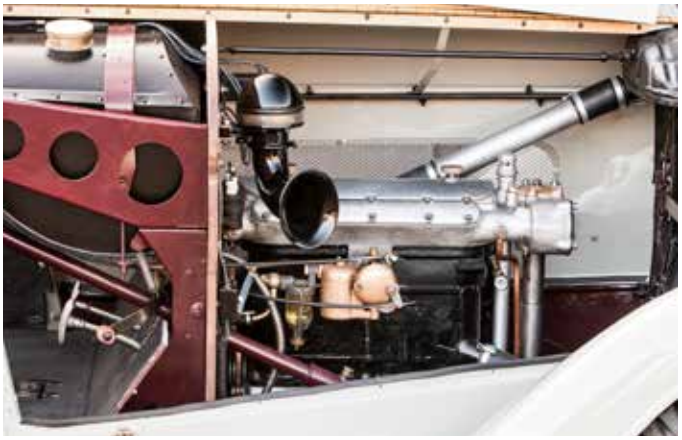
Elegant and stylish, while at the same time offering good performance, this Delahaye 148 represents a wonderful opportunity for the connoisseur to enjoy the very best of European coachbuilding expressed on one of the finest chassis of its day.

311

SALMSON GS8 ROADSTER 1928

Châssis n° 21004

- *The quintessential French sporting voiturette*
- *Delivered new to Germany*
- *Long-term ownership in the USA*
- *Fully restored in 2017*
- *Mille Miglia eligible*



En 1926, Salmson lança sa Grand Sport (GS) dotée du célèbre 1 100 cm3 double arbre à cames en tête délivrant 40 chevaux. Quand la marque mit fin à son activité sportive en 1929, elle avait à son actif plus de 500 victoires en course et 10 records du monde.

La Salmson Grand Sport proposée est la quatrième des 128 construites en châssis Grand Prix et moteur double arbre atmosphérique, et le seul châssis à avoir été livré par la filiale allemande de Kehl am Rhein. Son premier et unique propriétaire allemand était Walther Rein, de Munich, qui fit carrosser le châssis en un élégant roadster, probablement par les soins de Weinberger à Munich. Elle était immatriculée IIA 19123 et possède encore ses plaques d'origine, ce qui est très rare. Elle est accompagnée de ses documents américains et de ceux de l'UE pour l'importation.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la Salmson fut racheté par un GI américain, Ernest Tuff, qui lui fit traverser le pays depuis la Bavière jusqu'à Bremerhaven où il l'embarqua pour la ramener chez lui, dans le Minnesota. En 1954, il démonta le moteur car il l'avait entendu produire un bizarre bruit de cognement, mais il ne le remonta jamais et la voiture resta longtemps dans cet état. Désormais âgé de 86 ans, Ernest Tuff a vendu l'année dernière sa "Sammy double arbre" au vendeur actuel, qui l'a fait restaurer de fond en comble pour lui redonner sa splendeur passée.
€125,000 - 150,000

In 1926, Salmson introduced the Grand Sport (GS) model powered by its famous double-overhead-camshaft 1100cc engine producing 40 horsepower. When Salmson closed its racing department in 1929 they could look back on more the 500 race victories and 10 world records.

Offered here is the fourth of only 128 Salmson Grand Sport cars build with the Grand Prix chassis and the normally aspirated twin-cam engine, and the only chassis delivered through their German branch in Kehl am Rhein. The first and only German owner was Walther Rein of Munich, who had the chassis bodied with this handsome roadster coachwork, probably Locally in Munich by Weinberger. The car was registered 'IIA 19123' and, most unusually, the original licence plate is still with the car, which also comes with a US Title and EU import paperwork.

After WW2 the Salmson was bought by an American GI, Ernest Tuff, who drove the car cross-country from Bavaria to Bremerhaven and shipped it to his home in Minnesota, USA. In 1954, Tuff dismantled the engine after he heard a strange knocking noise coming from it, but he never rebuilt the engine and the car sat in the same spot for many years. Now 86 years old, Ernest Tuff sold his 'twin cam Sammy' last year to the current vendor, who has just completed a 'last nut and bolt' restoration to return the car to its former glory.

312

HISPANO SUIZA H6B 32CV COUPÉ DE VILLE 1925

Carrosserie Kellner, Paris

Châssis n° 11038

- *Premier marque*
- *Delivered new to Paris, France*
- *First owned by Mr Pierre Lorillard Ronalds*
- *Formerly owned by Mr Alain Balleret, founder of the Hispano-Suiza Club of France*
- *Restored while in Mr Balleret's ownership (late 1960s/early 1970s)*

Le châssis 11038 fut expédié par l'usine le 27 novembre 1924. Son premier propriétaire, M. Pierre Lorillard Ronalds avait demandé une élégante carrosserie, style razor-edge coupé de ville par la carrosserie Kellner, l'un des très chics carrossiers parisiens. M. Ronalds était issu de l'une des plus anciennes familles américaine dont l'immense fortune venait des tabacs Lorillard de New York. Son domicile au 11, rue de la Baume, est toujours l'un des plus beaux immeubles de Paris. 11038 était sa quatrième Hispano-Suiza et il la conserva jusqu'à sa mort en février 1928 quand elle passa à une autre cliente Hispano-Suiza, Mme Carmen de Romero de Paris.

On passe directement à l'été 1967 quand le photographe Ludo Pivron était en train de faire le plein de sa Delahaye 135MS à une station service dans la campagne française. Par habitude, il demande au garagiste s'il connaît des « vieilles voitures » dans le coin. On lui indique alors un ferrailleur des environs dans les hangars duquel il a la surprise de trouver cette Hispano. Dans une lettre figurant au dossier, M. Pivron se souvient que le hangar était bien ventilé et que l'Hispano avait été bien préservée, survivant complète dans un remarquable état d'origine et étant apparemment arrivée là par ses propres moyens.

Chassis '11038' was despatched from the factory on 27th November 1924. First owner Mr Pierre Lorillard Ronalds had specified rakish, razor-edged Brougham de Ville coachwork by Carrosserie Kellner, one of a small select group of Parisian coachbuilders. Mr Ronalds came from the fabulously rich American Lorillard tobacco family of New York, one of the oldest in the USA. His home at 11, Rue de la Baume, remains one of the finest private houses in Paris. '11038' was his fourth Hispano-Suiza and he kept the car until his death in February 1928 when it passed to another Hispano-Suiza client, Madame Carmen de Romero of Paris.

We fast-forward to the summer of 1967 when photographer Ludo Pivron was filling his Delahaye 135MS at a petrol station in the French countryside. By habit he asked the attendant if he knew of any 'old cars' locally, and was referred to a local scrap dealer, in one of whose warehouses he was astonished to discover this Hispano. In a letter on file, Mr Pivron recalls that the warehouse was well ventilated and that the Hispano had been well preserved, surviving in remarkably original and complete condition, apparently having been driven in under its own power.

Le prix de 3 000 Francs dépassait ce que pouvait se permettre M. Pivron et quelques semaines plus tard il apprit que l'Hispano-Suiza se trouvait désormais à Paris où elle était affichée à la vente pour 9 000 Francs ! C'est là que la voiture fut achetée par un ami de M. Pivron, un industriel qui après des années d'une restauration minutieuse rendit cette somptueuse H6B à sa gloire d'antan.

L'industriel mentionné plus haut était Alain Balleret qui, au cours des années 1930, était à la tête du département expérimental d'Hispano-Suiza. Dans les années 1970, Alain Balleret fonda le club Hispano-Suiza de France et, jusqu'à sa mort le 1er janvier 1988, organisa de nombreuses manifestations Hispano-Suiza dont beaucoup en collaboration avec l'American club (voir lettre de la fille de M. Balleret au dossier).

La H6B a été restaurée par un maître-carrossier près de Saint-Etienne, M. Saillant (aujourd'hui décédé) et fut utilisée pour le mariage de la fille de M. Balleret en juin 1971. Depuis lors, elle a pris part à de nombreux rallyes dont le Monte-Carlo en 1973. En possession de M. Balleret, 11038 faisait garage commun avec la fabuleuse et unique Hispano-Suiza Xenia, aujourd'hui dans une collection américaine.

The asking price of 3,000 French Francs was more than Mr Pivron could afford, and a few weeks later he learned that the Hispano-Suiza had found its way to Paris where it was now for sale for 9,000 Francs! At this point the car was purchased by a friend of Mr Pivron, an industrialist, who after years of expert restoration returned this sumptuous H6B to its former glory.

The aforementioned industrialist was Alain Balleret, who during the 1930s was head of Hispano-Suiza's experimental department. In the 1970s, Alain Balleret founded the Hispano-Suiza Club of France, and until his death on 1st January 1988 organised numerous Hispano¬-Suiza tours including many in conjunction with the American club (see letter on file from Mr Balleret's daughter).

The H6B was restored by a master coachbuilder near St Etienne, Mr Saillant (now deceased), and was first used for Mr Balleret's daughter's wedding in June 1971. Since then it has taken part in many rallies including the Monte Carlo event in 1973. During Mr Balleret's ownership, '11038' shared a motor house with the fabulous one-off Hispano¬-Suiza 'Xenia', today in a US collection.

Suite au décès de M. Balleret, l'Hispano-Suiza à carrosserie Kellner resta choyée dans une remise du château familial. Emergeant en 2007, après avoir été utilisée pour la dernière fois au Rallye Barcelone-Paris de 2003, elle fut envoyée en Suisse chez un restaurateur professionnel. Le carburateur a été refait par un spécialiste français, Umpaler, et les trains roulants ont été soigneusement vérifiés, nettoyés et essayés. L'Hispano fut alors proposée à la vente Bonhams de l'Olympia en décembre 2008 (Lot 682) où elle a été achetée par le vendeur.

Selon le catalogue de 2008 : « Un récent essai routier a vu la voiture marché parfaitement à vive allure. La pression d'huile était bonne, la direction et les freins précis et tous les systèmes mécaniques et électriques marchaient correctement. Et à la surprise de tous, en ligne droite, cette vieille dame de 84 ans tenait parfaitement sa place dans la circulation moderne. Le bloc moteur a été soigneusement vérifié pour la corrosion... et a reçu un certificat de bonne santé ».

Ce typique coupé de ville français, repeint dans son noir cellulosique d'époque, est somptueusement équipé avec ses phares Blériot basculant d'origine, une formidable trompe électrique Cicca Tenor et des lanternes latérales montées sur le pare-brise. La sellerie du compartiment avant est en cuir noir et en drap beige à l'arrière avec des panneaux en acajou de Cuba et d'originales poignées de portes en os. Les autres éléments de luxe comprennent l'éclairage intérieur électrique, la séparation chauffeur descendante, de précieux rangements pour les passagers arrière et un parlophone pour le chauffeur.

Following Mr Balleret's death, the Kellner-bodied Hispano-Suiza remained cosseted in the motor house at the family's chateau. Emerging in 2007, having last been used on the 2003 Barcelona-Paris Rally, it was delivered to Switzerland for professional re-commissioning. The carburettor was rebuilt by French specialist, Umpaler, and all the running gear was carefully checked, cleaned, and tested. The Hispano was then offered for sale at Bonhams' Olympia auction in December 2008 (Lot 682) where it was purchased by the current vendor.

According to the 2008 catalogue: 'A recent road trial saw the car performing strongly and briskly: oil pressure was good, steering and brakes precise and all mechanical and electrical systems worked correctly. Most surprising of all, on the straights this 84-year-old kept pace with modern traffic. The engine block has been carefully checked for corrosion... and given a clean bill of health.'

This quintessentially French Brougham de Ville, re-cellulosed in its period black livery, is magnificently equipped with original Bleriot dipping headlamps, a formidable Cicca brass-trumpeted Tenor electric horn, and windscreen-mounted opera side lamps. It is upholstered to the front compartment in black leather and to the rear in beige cloth, with rare Cuban mahogany cappings and original bone handles. Other luxury fittings include interior electric light, separate wind-down divisions to the front compartment, rear passenger vanity set, and a speaking tube.

On notera aussi la roue de secours latérale, le pare-brise ouvrant en deux partie, un coffre à outils amovible, un tableau de bord en aluminium poli avec une instrumentation Hispano-Suiza, des amortisseurs avant télescopiques De Ram en option et un coffre à bagages arrière amovible rempli de valises sur mesure (avec leurs clés d'origine) pour les longs voyages.

Depuis son acquisition par le vendeur, 11038 a été régulièrement entretenue et peu utilisée. Vendu avec la voiture, on trouvera un fascinant dossier historique contenant l'ancienne carte grise française, des papiers d'immatriculation UK V5, des fiches d'entretien, diverses factures, des photographies et la correspondance mentionnée plus haut.

Proposant le meilleur du plaisir automobile, adapté à tous les climats décapoté ou fermé, offrant une habitabilité exceptionnelle dans son fastueux compartiment arrière pour les invités ou pour occuper les passagers les plus jeunes, cette élégante Hispano-Suiza est la voiture parfaite pour le plaisir des longs rallyes d'exception réservés à l'élite ou pour les très chics concours d'élégance.
€350,000 - 450,000

Other noteworthy features include a side-mounted spare wheel, two-piece opening windscreen, removable tool chest, polished aluminium dash panel with complete Hispano-Suiza instrumentation, optional De Ram telescopic front dampers, and detachable luggage carrier and trunk with fitted suitcases (with original keys) for the Grand Tour.

Since its acquisition by the current vendor, '11038' has been regularly maintained but little used. Accompanying the car is a fascinating history file containing its old French Carte Grise, a UK V5 registration document, maintenance sheets, sundry invoices, various photographs, and the aforementioned correspondence.

Offering the very best of open and closed motoring, suitable for all climates and with ample room in the lavish rear compartment for guests or keeping younger passengers busy, this handsome Hispano-Suiza is the perfect motor car for entertaining, whether on the elite motor tour or premier Concours d'Élégance.

313
NO LOT

LOTS 314 - 333 EN PROVENANCE DE LA COLLECTION DE FEU
JACQUES VANDER STAPPEN

Jacques Vander Stappen ; Une passion pour les voitures anciennes ; du rêve à la réalité.

En Juillet 1955, Monsieur Vander Stappen est en vacances à la côte Belge. Sans l'autorisation de son père, il décide de sortir une magnifique GRAHAM PAIGE du garage. Il s'était offert un bijou grâce à ses économies ! Belle et rutilante jusqu'à l'élégant bouchon du radiateur ! Sa fierté était immense ; et dire que c'était sa toute première voiture !

Et c'est celle-ci qui est à l'origine d'une magnifique passion ; d'un amour invétéré, contre vents et marrées, pour l'automobile et sa précieuse mécanique.

En 1957, le Royal Vétéran Car Club de Belgique (RVCCB) est crée et c'est tout naturellement que Jacques s'y fait membre. Il participe dès lors à de nombreuses manifestations dans le domaine et, notamment, à celle de 1958 lors de l'Exposition Universelle de Bruxelles.

Sa passion se focalise à l'époque vers l'automobile Belge, plus spécialement. Il entre alors en contact avec des passionnés du monde entier ; d'Australie aux États-Unis ; d'Afrique aux Inde, il manifeste sa passion vers tous les continents.

Son exploit a été de faire revenir en Belgique de nombreuses voitures. Citons parmi elles : MINERVA, FN, METALURGIQUE, PIPE, VIVINUS, NAGANT et GERMAIN.

Il devient rapidement Directeur de la commission technique du RVCCB. Aidé par les amis fidèles autant que compétents et doté d'une intéressante bibliothèque, il crée très vite au sein du club une commission active afin de remettre les certificats et les homologations à des centaines de voitures.

Toujours à l'affût du bel objet, il découvre un jour « LA » Minerva 40 CV à Gand, en Belgique. Elle gisait, là, dans un horrible garage désaffecté, enfouille, sous des palettes, vieux pneus et autres malheureux débris ! Mais s'il remarque qu'elle a été carrossée par D'leteren, en Belgique. L'émotion est grande, pour le passionné qu'il est. Tant il la désire. Quelques années plus tard son rêve se réalisera.

S'en suit alors, un appel du Palais Royal de Bruxelles le priant de venir la présenter au Roi des Belges également animé par la passion des voitures anciennes. A une certaine époque, le Palais Royal en posséda une. C'est ainsi que Mr Vander Stappen échangea en toute simplicité sur les rapports techniques relative à l'automobile, et que le Roi put revivre toute l'admiration qu'il avait ressentie auparavant pour ce modèle.

La passion continue et, quelques années plus tard, la deuxième Minerva 40 CV prolonge le rêve de Jacques ; grâce à ses bons contacts et à sa volonté, il traverse alors l'océan et la fait revenir dans son pays natal ; la Belgique.

Jamais deux sans trois !

Jacques acquière aussi une troisième Minerva K 40 CV. Probablement la plus ancienne et la plus unique. Elle date de 1907. Avec sa superbe carrosserie convertible été / hiver elle était placée au Musée de Sury le Comtal ; mais elle deviendra propriété de Monsieur le Franc. Jacques l'obtient et la fait revenir en Belgique.

En juin 2017, Jacques a l'immense bonheur de faire la connaissance de la petite fille du 1er propriétaire de cette dernière auto. La rencontre est merveilleuse, pleine d'échanges instructifs. Il reçoit aussi la farde retraçant toute la vie de la voiture née en 1907.

Hélas, trois mois plus tard, Jacques Vander Stappen nous quitte brutalement et sa passion, au service de tout un chacun qui s'y reconnaît, s'arrête là, tel un frein à main à jamais levé.

Jacques Vander Stappen and his passion for veteran motor cars: a dream becomes reality.

In July 1955, Mr Vander Stappen was on holiday on the Belgian coast. He decided to buy a magnificent Graham Paige, from a garage there without having asked permission from his father. With his savings he treated himself to a true jewel! Beautiful and sophisticated, even the radiator cap was elegant! He was extremely proud; and this became the first car he owned.

This car was the beginning of a true passion; a strong love for motor cars and their precious mechanical engineering.

In 1957, the Royal Vétéran Car Club de Belgique (RVCCB) was created and naturally Jacques became a member of it. From then onwards he participated at numerous events, including the Exposition Universelle de Bruxelles in 1958.

At that time, above all he was most fascinated by Belgian motor cars. So he made a point to get in contact with enthusiasts from around the world and demonstrate his passion on all continents, from Australia to the United States of America, from Africa to India.

This led to him acquiring and bringing numerous motor cars back to Belgium: Minerva, FN, Metallurgique, Pipe, Vivinus, Nagant and Germain… to just mention a few of them.

He was soon appointed the director of the technical commission at RVCCB. With the help of good and competent friends and a well furnished library, he establishes a panel of experts to issue certificates of date and certifies hundreds of cars.

Constantly seeking the beautiful, one day in Gent, he discovered his first Minerva 40hp. The car had been left in an abandoned and horrid garage, hidden under pallets, old tyres and more debris! However he noticed that the bodywork was built by D'leteren in Belgium. Being truly passionate, his emotions run high, he yearns for it and a few years later, his wish will come true.

Later, the Royal Palace in Brussels would call him to request that he show the car to no less than the King of Belgium who also shared a passion for these cars. At one time, the Royal Palace had even owned one. Between them they would discuss with ease the technical specificities of the car and the King was able to relive the admiration that he had once felt for this model.

The passion continues and a few years later, a second Minerva 40 HP even extends Jacques' dreams.

All good things come in threes!

Finally, Jacques purchases a third Minerva K 40hp, the oldest and probably the most special one. It dates from 1907 and has superb convertible summer/winter bodywork and for many years had belonged to the Musée de Sury le Comtal with a Monsieur Le Franc. When Jacques purchases it, he also has is brought back to Belgium.

In June 2017, he was honoured to meet the first owner's granddaughter of his last purchase. The meeting is wonderful and enlightening. He receives a file containing all the history of the 1907 car.

Sadly, Jacques Vander Stappen passes three months later and all of a sudden, his passion, that served all other enthusiasts, stops.

314

NAGANT TYPE 8000 10/12 HP TOURER 1914

Châssis n° 8185
Moteur n° 8185

- *Rare survivor of the marque*
- *History file including details of original delivery*
- *Recent restoration with new paint and interior*

Aucune collection consacrée aux marques belges importantes ne serait complète sans un exemplaire de la société Nagant Frères, basée à Liège. Nagant débuta dans la construction automobile en 1900, Quai de Coronmeuse et comme pour beaucoup de ses contemporaines, F.N. en Belgique, Hotchkiss en France et BSA en Angleterre, les voitures étaient un complément logique à leur fabrication d'armements. La mécanique de précision requise dans cette dernière activité était mise à contribution dans la construction automobile. Leurs premiers modèles étaient complexes, des moteurs à pistons opposés construits sous licence de la marque française Gobron-Brillié, mais aux environs de 1905 ils construisaient des voitures à moteur conventionnel de leur propre conception.

Témoin de leur succès, il ne fallut pas longtemps pour qu'ils soient à leur tour licenciés - en Grande-Bretagne, H.M. Hobson Ltd sur Vauxhall Bridge Road à Londres, les commercialisait sous le nom de Nagant-Hobsons et mettait en avant leur fiabilité et leur sportivité à Brooklands et aux 2000 Mile Scottish Trials en 1908. Ici en France, le célèbre aviateur Jules Busson était connu pour avoir engagé son énorme 35 HP entrainée par chaîne dans les courses Spa-Ostende et Reims-Spa.

No collection majoring on Belgian marques would be complete without an example of the Liège based Nagant Frères company. Nagant began motor car production in 1900, at the Quai de Coronmeuse and like many of their contemporaries, F.N. in Belgium, Hotchkiss in France and BSA in England, motorcar production was a logical offshoot from their existing armaments manufacture. The precision engineering required in the latter business was carried into their motor car manufacturing. Their early products were complex, opposed piston affairs, built under licence from Gobron-Brillié in France, but by 1905 or so they were building conventional engined cars to their own design.

As a mark of their success, it wasn't long before they too were being licenced - in Great Britain, H.M. Hobson Ltd of London's Vauxhall Bridge Road marketed them as Nagant-Hobsons, and could trumpet reliability and sporting acclaim at both Brooklands and in the 2000 Mile Scottish Trials in 1908. Here in France, the celebrated aviator Jules Busson was known for campaigning his large 35hp chain drive Nagant in the Spa-Ostend and Reims-Spa events.

NAGANT FRÈRES

RMES & AUTOMOBILES
ATELIER DE MÉCANIQUE
DE PRÉCISION

LIÉGE, le

Nous soussignés, Nagant Frères, Constructeurs d'automobiles,
certifions que le châssis type 8/12 à 4 cylindres n°8.185 - moteur 8.185
70mm d'alésage - 110mm de course, est sorti de nos usines en date du 14
Mars 1914.

Fait à Liège le 28 avril 1927

Sportives et bien conçues, les Nagant étaient des concurrentes avec lesquelles il fallait compter, même si leur nomenclature échappait aux conventions, comme cet exemplaire de 10/12 HP commercialisée sous le nom de modèle 8000.

Selon la correspondance au dossier, en avril 1927, la société Nagant Frères encore en existence, écrivait à M. Arnold Dochain au domaine de Pech-Isser à Cenevières, dans le Lot, pour lui confirmer qu'ils avaient bien livré la voiture N° 8185 avec le moteur 8185 le 14 mars 1914, apparemment pour attester de ce détail de son origine à son propriétaire d'alors. La Nagant refit surface plus récemment sous forme d'un châssis à restaurer. Le travail a été effectué à un bon niveau de qualité avec une nouvelle carrosserie recréée selon un dessin de voiture de tourisme à flancs hauts de l'époque, avec capote et intérieur. La carrosserie a été peinte en vert olive avec les ailes et l'intérieur noirs. À en juger par son état actuel, il n'est pas certain que la voiture fut remise en circulation et il se pourrait qu'elle ait besoin d'un rodage et nous recommandons de le vérifier avant toute utilisation.
€15,000 - 18,000

Sporting and well-engineered, Nagants were a force to be reckoned with, although their nomenclature appears to have eschewed convention, this being an example of their 10/12hp car marketed as a Model 8000.

According to copies of correspondence on file, in April 1927, the surviving Nagant Frères company wrote to M. Arnold Dochain of Domaine de Pech-Isser à Cenevières-Lot in France to provide him with a statement that they had supplied car 8185 with engine number 8185 on 14th March 1914, seemingly confirming its original detail to a then owner. The Nagant surfaced again in the more recent times as a chassis in need of restoration. This work has been carried out to a good standard with new bodywork recreated in a period high sided touring car design, complete with top and interior. The coachwork has been finished in an olive green paintwork scheme offset by black wings and a black interior. Judging from the present condition it is not certain that the car was actually returned to the road and it may well still be at a running in/debugging stage, so we would recommend it be checked over prior to use.

315

FN MODÈLE 1600 DEUX PLACES 1912

Châssis n° 1313
Moteur n° 1053

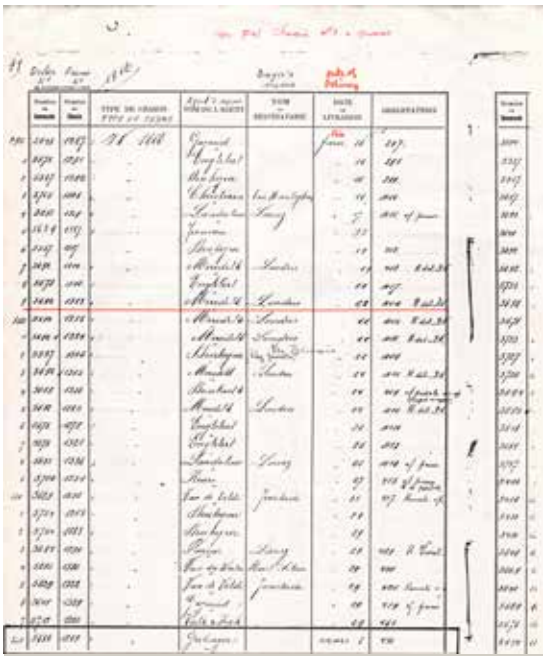
- *Usable example of this renowned marque*
- *Originally delivered to Australia*
- *Older restoration*
- *Known history from new*

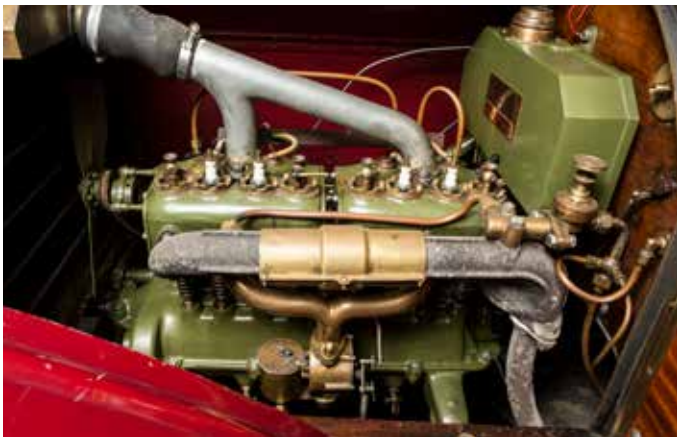
Cette FN modèle 1600 a un historique qui remonte à ses premiers jours, un exemplaire du carnet original de livraison de l'usine basée à Herstal se trouvant au dossier. Selon cette source, elle a quitté l'usine le 22 février 1912 et a été livrée à leur agent Meredith à Londres. De Londres elle a traversé le globe, expédiée à Binalong dans les nouvelles Galles du sud, en Australie, où elle est arrivée chez son premier propriétaire Edwin S. Davidson. Là-bas, elle a été immatriculée avec le numéro de Nouvelles Galles du sud 8079, selon le registre. Eloigné de quelques 350 km du port de Sydney et situé près d'une ligne de chemin de fer, il est probable que la voiture a voyagé par train jusqu'à son nouveau propriétaire.

Comme l'ont montré les recherches du précédent propriétaire, Barry Roberts de Canberra, Davidson était comptable sur une exploitation qu'il devait plus tard appeler Cunningham Plains et c'est là que la FN allait résider pour les trois décennies à venir, avant d'être remplacée par une Buick en 1940. Il est intéressant de noter qu'à un moment, la famille Davidson posséda une autre FN, un modèle 2400.

This FN 1600 Model has a history that can be charted from its earliest days as on file is a copy of the original delivery book records for the Herstal based factory. According to that information it left the works on 22nd February 1912 and was supplied to their agent Meredith in London. From London it traversed the globe being shipped to Binalong in New South Wales, Australia, where it would arrive with its first owner Edwin S. Davidson. There it was registered for the road with the NSW number 8079 according to their records. Some 350km from the port of Sydney and close to the railway, it is likely that the car would have travelled first by rail to its new owner.

As researched by former owner Barry Roberts of Canberra, Davidson was a bookkeeper on a farm, which he would later name Cunningham Plains, and it was there that the FN would reside for the next 3 decades, before being replaced by a Buick in 1940. Interestingly the Davidson family also owned another 2400 Model FN at one point also.





Vers 1969, la FN se retrouva à Canberra en possession d'Alan Higgisson, un membre du Veteran Car Club of Australia. À cette époque, la voiture nécessitait une restauration qu'il effectua avec une exigence élevée et ce faisant aurait apparemment refait la partie arrière de la carrosserie qui paraît plus neuve que la partie de l'auvent. Après la rénovation, M. Higgisson conserva la voiture jusqu'en 1980 lorsqu'elle passa aux mains de M. Roberts mentionné plus haut. En 2003 elle changea à nouveau de mains arrivant plus tard dans la collection de M. Vander Stappen.

Eléments cohérents dans ce groupe de voitures belges, les FN sont très convoitées en raison de leur facilité d'utilisation en tourisme, l'historien réputé feu Malcolm Jeal faisant partie de leurs éminents partisans et utilisant régulièrement son modèle 1250 « Fenella » pendant des années. Compte tenu de son usage limité au cours de ces dernières années, nous recommandons vivement une remise en route, avant une nouvelle utilisation, mais une fois achevée, équipée comme elle l'est, avec tous ses éclairages, son pare-brise, sa capote et son spider/coffre à bagages, elle trouvera naturellement sa place dans les manifestations.
€20,000 - 30,000

In around 1969, the FN was brought to Canberra, and came into the ownership of Alan Higgisson, a Veteran Car Club of Australia member. By this time the car required a restoration, which he carried out to an exacting degree, and in doing so seemingly replicated the rear section of the bodywork which appears newer that the scuttle area. Post rebuild, Mr. Higgisson kept the car through to 1980 when it passed to the aforementioned Mr. Roberts. In 2003 it changed hands again, later arriving in Mr. VandeAr Stappen's collection.

A natural fit within this group of Belgian cars, FN's are much coveted for their usability as touring cars, noted historian the late Malcolm Jeal being among prominent exponents of them and using his own model 1250 'Fenella' for many years. In view of its limited use in recent years we would advise that it be recommissioned prior to extended road use, however when completed, appointed as it is with full set of lamps, windscreen, top and dickey/boot storage area it would certainly lend itself well to events.

316

MINERVA TYPE AD « FEVAL » BERLINE À CARROSSERIE TOILÉE 1925

Coachwork by D'Ieteren to Weymann Patents

Coque n° 3258
Châssis n° 42501
Moteur n° 42500

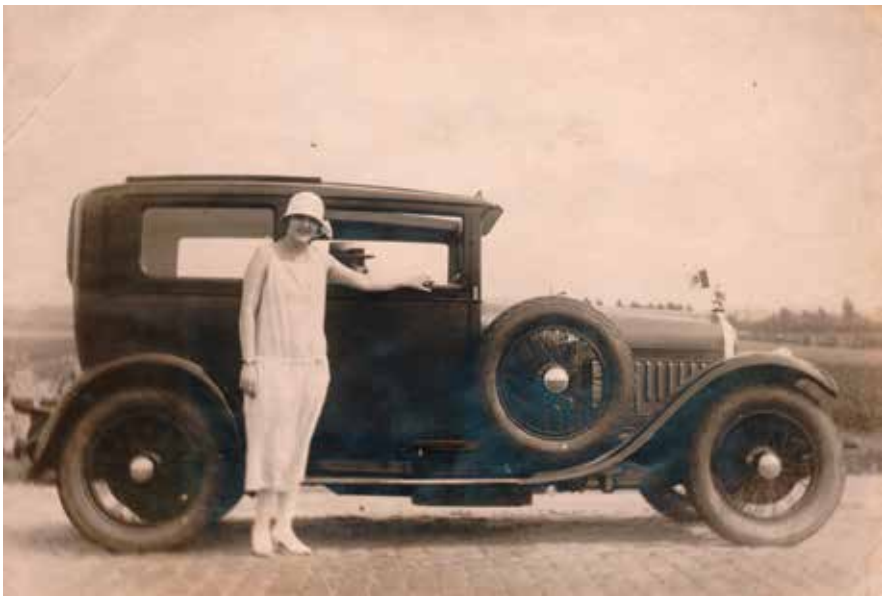
- *Two owners from new*
- *Time-warp car*
- *Rare survivor of original Weymann Fabric design*
- *Charming Twenties automobile*

Plus jeune de deux décennies, mais tout aussi importante sinon d'une plus grande originalité que le modèle K de la même collection, voilà un petit bijou vintage. La voiture arbore une carrosserie construite par D'Ieteren sous une signature de licence séparée qu'ils utilisaient pour certaines de leurs carrosseries quand elles étaient construites selon les principes de Weymann. Weymann étaient bien sûr une des sociétés les plus connues pour expérimenter les carrosseries allégées en utilisant une structure en bois fexible recouverte de toile. Ils allaient être dépassés et remplacés dans cette voie par le brevet Superleggera de Touring pour les carrosseries en métal allégées.

Connue sous le nom de « Marguerite », d'après le prénom de l'épouse du premier propriétaire, cette Minerva est une survivante d'un grand raffinement, offrant le charme authentique que seul peut apporter un entretien soigné. Son historique est simple et bien étayé par la documentation du dossier. Dedans, on trouve la facture d'achat originale de l'agent Minerva René Kuhling et Cie de Bruxelles au nom de M. Frederic Theis de cette même ville, avec le carnet de bord, le catalogue de pièces détachées et un mode d'emploi pour la magnéto. Plus intéressant, on trouve une photo de la voiture dans les années 1920 avec la dite Marguerite debout à côté, bien en chair avec son costume d'époque et son chapeau cloche !

Two decades newer but of equal if not greater originality than the Model K in this collection is this vintage gem. The car features coachwork built by D'Ieteren under a separate patent name of that they used for some of their coachwork when built on Weymann principles. Weymann were of course one of the best-known companies to experiment with lightening coachwork with the use of a flexible wooden structure and fabric skin. They would be succeeded in concept by Touring's Superleggera for lightweight metal bodies.

Known as 'Marguerite', after the wife of its first owner, this Minerva is a truly exquisite survivor of its kind, carrying the genuine charm that only careful aging can create. Its history is a simple one, and is well-supported by its documentation file. In there is the original invoice for its purchase from Minerva Agents Rene Kuhling et Cie of Brussels by M. Frederic Theis of that city, together with its handbook, spare parts catalogue and magneto operation guides. More interestingly is a period photo of the car in the 1920s with said Marguerite standing beside it, replete with contemporary clothing including cloche hat!



AUTOMOBILES
RENE KUHLING & Cie
MINERVA

M. Theis conserva la voiture pendant presque 40 ans, l'entretenant bien et prenant grand soin de la toile qui offre aujourd'hui une gracieuse patine et une usure très peu marquée. En mai 1962, il la vendit à Jacques Vander Stappen dans lequel il trouva le plus approprié des seconds propriétaire qui la conserva pendant 55 années supplémentaires.

C'est une voitures des années 1920 fascinante et riche de détails, avec de nombreux accessoire et caractéristiques d'époques. Une inspection attentive est toujours inévitablement récompensée par la découverte de nouveaux aspects à chaque fois que l'on s'y plie, de même lorsque l'on s'extasie sur son état général. Comme elle n'a pas été utilisée au cours des dernières années, il est plus que probable qu'elle aura besoin d'une remise en route avant d'être utilisée. Une fois remise en service, malgré ses petites dimensions, on voit bien comment elle pourrait convaincre les jurés et s'avérer une « tueuse de géantes » dans n'importe quelle classe de concours d'élégance.
€35,000 - 45,000

M. Theis would retain the car for nearly 40 years, clearly maintaining it well and caring for the fabric which to this day has a graceful patina but only modest attrition. In May 1962 he sold it to Jacques Vander Stappen in whom he found a most appropriate second owner, who kept it a further 55 years.

This is a fascinating Twenties motorcar replete with numerous period accessories and features, close inspection is inevitably rewarded with the discovery of new aspects each time it is viewed, as it is to marvel at its condition generally. Although not used in recent years it is more than likely that it would need some recommissioning, prior to use. When back on the road, despite its modest proportions, it is easy to see how this might win over judges and the car could almost certainly be a 'giant killer' in any preservation class at concours level.

317

MINERVA TYPE K 40 HP LIMOUSINE/TORPÉDO TRANSFORMABLE 1907

Carrosserie Belvallette et Cie, n° 5530

Châssis n° 2072
Moteur n° 2075

- *Magnificent example coachwork and model*
- *Incredible preserved condition*
- *Large horsepower six-cylinder convertible touring car*
- *One of the most luxurious cars of its day*
- *Known history from new*

Les premiers jours de l'histoire de Minerva sont racontés dans le préambule à cette collection. Comme le dit l'histoire, à l'époque où la marque construisait la voiture proposée ici, elles avaient une longue liste de clients passionnés au Royaume-Uni et ailleurs. Elles étaient réputées pour leur fiabilité et affichaient des velléités en compétition, Charles Rolls ayant notamment engagé deux modèles quatre cylindres 20 HP au Tourist Trophy en 1905. Plus tard en 1906, alors que la production de Minerva atteignait 600 voitures et 3 000 motocyclettes et moteurs et qu'un immeuble de quatre étage avait été ajouté à l'usine d'Anvers, les Minerva de série, entre autres succès, terminèrent secondes par équipe à la Coupe de Liedekerke et remportèrent leur classe sur le circuit de tourisme à la Semaine d'Ostende.

C'est à cette époque que les six cylindres devinrent plus populaires, quand les marques se disputaient le marché haut de gamme où la clientèle préférait des voitures silencieuses et souples, ce que favorisait la multiplication des cylindres. Lorsqu'on observe le marché de l'époque, quand un grand nombre de marques proposaient des modèles six cylindres à leur catalogue, la plupart du temps elles ne montraient pas de modèle fini et il semblerait qu'elles ne les construisaient bien souvent qu'à la demande. Minerva étant déjà bien implanté sur ce secteur du marché, il était donc logique qu'ils offrent une telle voiture. La leur faisait appel à leurs quatre cylindres à culasse en T avec une paire de cylindres supplémentaire sur un vilebrequin commun.

Cette majestueuse automobile est l'une des vedettes de la collection de M. Vander Stappen, un formidable monstre de la première décennie du 20e siècle. C'est l'un des deux exemplaires de Minerva de grande puissance des débuts connus à avoir survécu jusqu'à aujourd'hui et qui représente le point de bascule de la marque avant qu'elle ne se consacre exclusivement à la production de modèles sans soupapes à partir de l'année suivante.

The early days of the Minerva story are recounted in the preçis for this collection, as the tale tells by the time the company built the car on offer here they had a strong following of clientele in the UK and further afield. They were renowned for their reliability and were developing competition aspirations having seen Charles Rolls field a pair of 20hp four cylinder cars at the 1905 Tourist Trophy. Following that in 1906, when Minerva production reached 600 cars and 3,000 motorcycles and engines and a four-story building was added to the Antwerp factory, standard production Minervas took second place in the team prize in the Coupe de Liedekerke and won their class in the Circuit Touriste de la Semaine d'Ostende among other successes.

It was in this era that six cylinderism became more common as companies vied for the upper echelons of the market where clientele were said to prefer quiet smoothly operating cars, which balancing capacity over more cylinders achieved. Scrunity of contemporary marketing for a number of brands shows that while they would list a six cylinder model, they would less frequently illustrate a built car and it seems likely that they were often an on request model. Minerva was already firmly set on that sector of the market and so it was logical that they should offer such a car, theirs followed form of their T-head fours with an extra cast pair on a common crankcase.

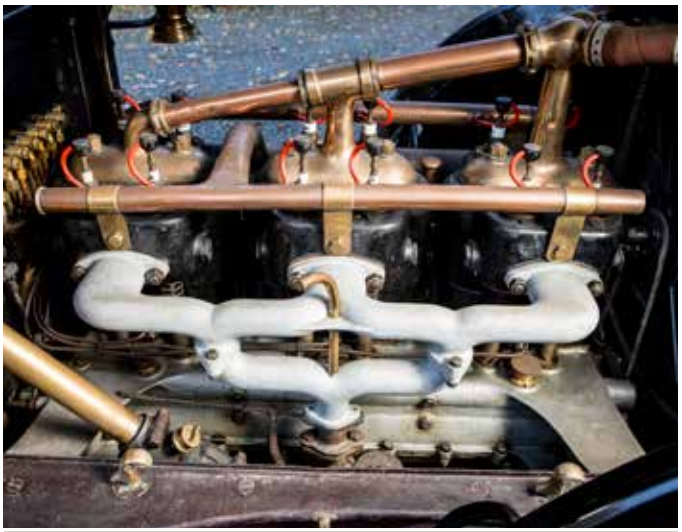
This majestic automobile is one of the highlights of Mr. Vander Stappen's collection, a remarkable behemoth from the first decade of the 20th Century. It is the one of only two examples of the early large horsepower Minerva that is known to have perpetuated to this day, and represents the watershed point for the company before they moved to sleeve valve production the following year.

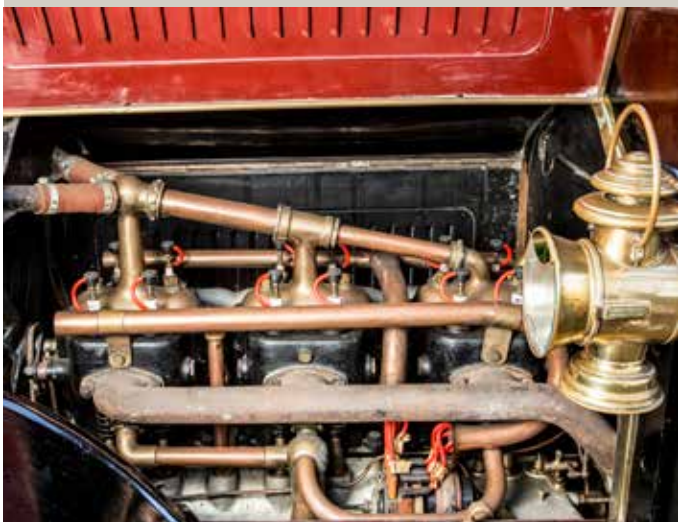
Comme noté au dossier, selon la précédente propriétaire et petite-fille du premier propriétaire, on sait qu'elle fut exposée pour être vendue ici au Grand Palais à l'occasion du Salon de l'automobile à la fin de 1907. Son grand-père, Joseph Fulchiron, un industriel fortuné de 29 ans qui avait perdu son père dans son plus jeune âge et avait pris en main l'affaire familiale avec succès, assista au Salon cette année-là avec son chauffeur et un ami de Saint-Etienne dans l'intention d'acheter une Rolls-Royce. C'était les débuts de leur politique de modèle unique et apparemment les commandes de la nouvelle six cylindres 40/50 HP (plus tard surnommée Silver Ghost) furent si nombreuses que la liste d'attente était de plus d'un an ! À cette nouvelle, M. Fulchiron, déçu aurait alors tourné les talons pour se retrouver devant la Minerva proposée ici. Par son allure et ses caractéristiques, elle était assez semblable à la Rolls-Royce et il rentra donc sur le stand Minerva. Dans un moment de rêve pour tout vendeur, la perte de l'agent Rolls-Royce tourna à avantage de Minerva et un marché fut conclu immédiatement pour cette voiture. Le prix d'achat n'est pas connu, mais on peut être certain que c'était une somme considérable, car non seulement il s'agissait de l'un des châssis les plus luxueux proposés à l'époque, mais il était habillé de l'un des types de carrosseries les plus sophistiquées et les plus chères.

Ce concept de carrosserie pratique en toutes saisons est tout à fait dans l'esprit des carrosseries de l'époque, particulièrement sur les modèles de luxe. La réponse et les solutions proposées par un certain nombre de carrossiers consistaient à doter la voiture d'une partie supérieure démontable. Même si cela peut paraître incroyablement compliqué aujourd'hui, à une époque où tous propriétaires de ces moyens de transport disposaient de chauffeurs et de personnel, ainsi que de « Motor Houses » qui pour la plupart étaient dotés de treuils auxquels on attachait la partie supérieure qui était hissée et pouvait rester suspendue pendant toute la belle saison.

As noted on file, according to its former owner and also the granddaughter of the original purchaser, it is understood that the car was originally exhibited for sale here at the Grand Palais at the Salon de L'Automobile in late 1907. Her grandfather Joseph Fulchiron, a 29 year old wealthy industrialist, who had lost his father at a very early age and gone on to develop the family business into a highly successful venture attended that year's show with his driver and a friend from St. Etienne with the intent of buying a Rolls-Royce. This would have been early days for their single model policy and apparently orders for a new six cylinder 40/50hp (later dubbed the Silver Ghost model) were so numerous that the wait list was for more than a year! A frustrated Mr. Fulchiron is said to have spun on his heels at this news, only to be confronted with the Minerva here. In looks and specification it was very similar and so he stepped onto the Minerva stand. In a moment that would have been a salesman's dream, the Rolls-Royce agent's loss was turned to their gain and a deal was immediately struck on this car. The price of his purchase is not recorded, however it can be assumed that it would have been a considerable sum of money, as not only was this one of the most luxurious chassis offerings of its day, but it was also bodied with one of the most complicated and expensive styles of coachwork.

Quite fashionable in this era of coachwork particularly on luxury automobiles was the concept of a body that would be equally practical in all seasons and scenarios, and the solution provided by a number of carrossiers was for the top half of the coachwork to be fully detachable. While this might seem incredibly complicated today, in an age when owners of these conveyances had 'Motor Houses' and chauffeurs as well as staff, many were set up with winches so that the top of the body could be hooked and raised from the car where it might rest through the summer months.





Aujourd'hui, il reste si peu de voitures avec ce type de carrosserie que le concept en a été oublié, mais on peut en voir un héritier dans le hardtop. C'est pour cette raison que la carrosserie était entièrement habillée de cuir, le compartiment arrière ne disposant pas de la même protection que sur une limousine normale.

Mme Fulchiron raconte que dans l'année qui suivit son acquisition, M. Fulchiron, son grand-père, se maria et il est donc tout à fait possible que la Minerva ait participé à la cérémonie, malheureusement il n'y en a pas d'image. Le chauffeur pourrait nous dire comment elle était utilisée pour des voyages à Vichy pour prendre les eaux ou pour des vacances à Biarritz. Mais l'arrivée de la guerre en 1914 mit fin à son usage et elle fut soigneusement remisée dans le garage dans leur propriété de la rue des 3 Meules, à Saint-Etienne. Le magique de l'acquisition continuait clairement a faire partie de la légende autour de cette auto pour sa génération et longtemps après qu'on ait cessé de l'utiliser, la Minerva était si appréciée qu'on la conserva. En fait ce fut un long sommeil, puisqu'elle reposa là pendant plus de 50 ans, jusqu'à ce 21 mai 1966. Ce fut le jour où Jacques Lefranc, collectionneur et propriétaire du musée automobile du Forez à Sury-le- Comtal négocia son achat.

Ces 59 années de possession laissèrent la place à un nouvel et long épisode de gardiennage, M. Lefranc conservant la voiture jusqu'à la fermeture de son musée en 1981, lorsqu'elle fut achetée par Maurice Marques de Saint-Zacharie qui la garda jusqu'en 1995. C'est là que, par l'intermédiaire des marchands François « Frankie » du Montant et Bruno Vendiesse, la Minerva fut vendue directement à son troisième propriétaire, Jacques Vander Stappen.

Today, there are so few cars with this type of body that the concept has been forgotten, but of course its successor was the 'hard top'. For this reason, the coachwork was upholstered entirely in leather as the rear compartment would not have the seclusion of a normal limousine.

Mrs. Fulchiron recounts that within the year Mr. Fulchiron was married, so it is quite possible that the Minerva would have been part of the ceremony, but sadly there are no images or records of this. The driver would parlay how it was used for tasks ranging from picking water up from Vichy and on holidays to Biarritz. But with the outbreak of war in 1914 its use ceased, and it was carefully laid up in a garage on their property at Rue des 3 Meules, St. Etienne. The magical moment of acquisition clearly remained legend within their generations and long after its practical use had passed the Minerva was so cherished that it was kept. In fact it would be a lengthy slumber, resting there more than 50 years until 21st May 1966. That was the day that Jacques Lefranc, collector and owner of the Musée D'Automobiles du Forez at Sury Le Comtal negotiated its purchase.

59 years of ownership gave way to another lengthy custody, Mr. Lefranc in turn retaining the car until his museum closed in 1981, when it was purchased by Maurice Marques of Saint Zacherie, who would keep it until 1995. At this point, through dealers Francois "Frankie" du Montant and Bruno Vendiesse the Minerva was negotiated straight to its third owner, Jacques Vander Stappen.

Si l'on remonte le cours de son histoire aujourd'hui, il semblerait que le stand sur lequel M. Fulchiron se rendit au Grand Palais était celui des agents Minerva Outhenin et Chalandre, la voiture portant des essuie-pieds gravés confirmant qu'ils étaient les fournisseurs de la voiture. Un des détails particulièrement attendrissant de la voiture et témoignant de sa complète originalité est le fait que ses feux de position sont également gravés au nom de cette même agence et ont probablement été montés lorsqu'elle était neuve. C'est une voiture qui a une incroyable présence, son état et sa conception sont si fascinants que chaque détail est un régal pour les yeux. Plus que son simple état d'origine, c'est aussi le fait qu'il s'agisse de l'une des très rares voitures qui ont survécu parmi ces « découvrables » qui en fait la valeur.

En 2017, juste avant le décès de Jacques Vander Stappen, à l'initiative de Bruno Vendiesse, on a gentiment invité Odile Fulchiron, la petite fille du premier propriétaire à revoir la voiture une dernière fois. Ce fut une rencontre émouvante au cours de laquelle elle se souvint qu'elle avait été autorisée à jouer dans le compartiment arrière de la voiture pendant quelques instants lorsqu'elle était enfant.

Cette magnifique automobile est tout à la fois l'expression d'une époque et de sa préservation. Après le décès de M. Vander Stappen, elle est proposée à la vente publique pour la première fois depuis 111 ans. Elle pourrait bien, comme lorsqu'elle était neuve, être utilisée pour faire du tourisme en été comme à la mauvaise saison avec sa carrosserie transformable ou encore, compte tenu de son état, elle pourrait participer à un concours d'élégance international dans une classe réservée aux voitures en état d'origine.
€350,000 - 450,000

If one traces its history backwards today, it would appear that the stand that M. Fulchiron approached at the Grand Palais was for Minerva agents Outhenin et Chalandre, for the car wears boldly engraved kicker plates confirming that they were the suppliers of the car. A particularly appealing detail of the car, and testament to its overall originality is the fact that its side lamps are also branded by this same agency and so must have been with it from new. It is a car with incredible presence and its condition and design are so fascinating that each time it is viewed new details rewards the eye. More than just its condition is the fact that it is one of very few cars that

In 2017, just prior to Jacques Vander Stappen' passing, and organized by Bruno Vendiesse, he kindly invited Odile Fulchiron, granddaughter of the car's original owner to visit the car once more. It was a touching reunion, in which she recalled being allowed to play in the rear compartment of the car for brief periods as a child. Mme. Fulchiron naturally was able to confirm that it remains today in the same remarkably unmolested order that it has always.

This magnificent automobile is both a statement of its period and its preservation. With Mr. Vander Stappen's passing it comes to the market publicly for the first time in its 111 year life span. Its application could well be as it was when new for touring in summer or winter climates with its full convertible coachwork or indeed owing to its condition it would make a strong exhibit for any preservation class at Concours level around the world.

318

FN MODÈLE 2000 TOURER CINQ PLACES 1912

Carrosserie Montpellier Automobile

Châssis n° 14

- *Handsome example of a leading Belgian marque*
- *Renowned manufacturer*
- *Potentially good tour car for events*

L'origine de FN – « Fabrique Nationale d'Armes de Guerre » – l'une des plus grandes marques belge, remonte à la fusion de plusieurs fabricants d'armes de Liège en 1886, afin de produire des armes militaires et de chasse et des munitions. En 1896, une majorité des actions de la société étaient achetées par le groupe allemand Löwe, propriétaire de l'usine d'armes Mauser, qui contrôlait l'accès de FN aux marchés étrangers. En conséquence, FN se diversifia dans la construction de cycles en 1896 et construisit sa première automobile, une voiturette conçue par l'ingénieur italien J. de Cosmo, au début de 1899.

En 1901, FN fabriqua une énorme 100 HP « pétrole-électrique » pour le comte Pierre de Caters, tandis que l'année suivante ils devenaient concessionnaires De Dion-Bouton pour la Belgique. Cet arrangement ne dura pas et en décembre 1902, un prototype d'automobile FN à quatre cylindres « silencieuse et souple » fut présenté. Alors que FN construisait 40 motos par jour en 1904, la production automobile ne débuta véritablement qu'en 1906, lorsque FN commença à produire des Rochet-Schneider sous licence, et qu'à partir de 1907 quatre voitures par jour quittaient l'usine FN d'Herstal-lez-Liège.

One of Belgium's leading marques, FN – the "Fabrique Nationale d'Armes de Guerre" – had its origin in the fusion in 1886 of a number of arms manufacturers in Liège to produce military and hunting weapons and munitions. In 1896 a majority share in the company was acquired by the German Löwe group, owners of the Mauser gun factory, which strictly controlled FN's access to foreign markets. Consequently, FN diversified into bicycle manufacture in 1896, building its first motor car, a voiturette designed by the Italian engineer J. de Cosmo early in 1899.

In 1901 FN built a huge 100-hp petrol-electric for Count Pierre de Caters, while the following year they became Belgian concessionaires for De Dion-Bouton. That arrangement proved short-lived, and in December 1902 a prototype four-cylinder "silent and supple" FN car was exhibited. While FN was building 40 motorbikes a day by 1904, car production didn't get properly under way until 1906, when FN began making Rochet-Schneider cars under licence, and by 1907 four cars a day were leaving the FN factory at Herstal-lez-Liège.

La construction de petites voiture démarra en 1908 avec une quatre cylindres 8/10 HP et un certain nombre de voitures légères furent dévoilées au cours des années suivantes jusqu'à la fin de 1913, lorsque FN lança la populaire 1250 au Salon de Paris. C'était un modèle qui allait rester en production – en dehors des années de guerre durant lesquelles l'usine FN fut réquisitionnée par l'occupant allemand – jusqu'au début des années 1920.

Cette élégante FN de tourisme date de 1912 et fait partie des fameux modèles 2000. Sa carrosserie sport tout en rondeurs de style Roi-des-Belges, attribuée par sa plaque à la carrosserie peu connue Montpellier Automobile. Lorsque nous avons rédigé ce catalogue, nous disposions de peu d'informations sur l'historique de la voiture, mais en se basant sur sa qualité de fabrication et son bel aspect il n'y a rien de surprenant à la retrouver dans la collection de M. Vander Stappen où elle se trouve aux côtés d'autres modèles de sa marque et de son pays de construction. Comme nous ignorons quand la voiture a tourné pour la dernière fois, nous recommandons vivement une remise en route avant tout usage.
€25,000 - 35,000

Manufacture of small cars began in 1908 with an 8/10-hp four-cylinder and a number of light cars was introduced during the following years until in late 1913 FN launched the popular "1250" at the Paris Salon. It was a model that would remain in production – apart from the war years, when the FN factory was requisitioned by the occupying Germans – until the early 1920s.

This handsome touring FN dates from 1912, and is one of their renowned 2000 models. It sports curvaceous bodywork of a Roi-des-Belges style, which by its kicker plate is attributed to the little known entity Carrosserie Montpellier Automobile. At the time of cataloguing there was very little on file to determine its history, but based on its manufacture and good looks it is not at all surprising that it would have found itself into Mr. Vander Stappen's collection to rub shoulders with others of its manufacture and country of build. Since we are not sure when the car would have last been run, we would advise for recommissioning prior to its use.

319

Ex-George Wingard

CADILLAC MODEL 30 TOURER CINQ PLACES 1910

Moteur n° 43143 (See text)

- *Rare example of Touring coachwork model*
- *Long time Oregon, USA car*
- *Model prized for touring capabilities*
- *Present collection ownership for three decades*

Le Model 30 n'était pas la première quatre cylindres de Cadillac, mais c'était incontestablement la Cadillac quatre cylindres perfectionnée qui établit les standards de qualité, de luxe, de performances et de prix qui allaient positionner la marque en leader pour tout le siècle.

Comme tout observateur s'en apercevra rapidement, le renouvellement de Cadillac initié par le Model 30 ne sera pas la dernière métamorphose que connaitra Cadillac. En 1909, Cadillac n'avait que six années d'existence. Elle était encore sous la houlette de son créateur, Henry Martyn Leland et de son fils Wilfred, et n'avait plus que cinq années avant de fusionner avec Leland & Faulconer. C'était seulement sa deuxième année au sein de la General Motors de William Crapo Durant.

Cadillac présenta le Model D, sa première automobile à quatre cylindres, en 1905. Sa construction à quatre cylindres séparés avec des chemises à eau en cuivre et un inhabituel système d'accélérateur à levée de soupapes variable reprenait, dans sa conception et sa construction, les caractéristiques des monocylindres Cadillac très réussis. Sa configuration fut affinée dans les années qui suivirent jusqu'en 1909 quand Cadillac réalisa que les monocylindres qui l'avaient aidée à démarrer était désormais loin des exigences du marché qui avait évolué rapidement et attendait désormais un plus grand raffinement, une taille supérieure, ainsi que de la fiabilité et de la puissance.

The Model 30 was not the first four-cylinder Cadillac, but it was arguably the perfected four-cylinder Cadillac, setting a standard for quality, luxury, performance and price which positioned Cadillac for the century of leadership that followed.

As any contemporary observer will quickly recognize, the re-invention of Cadillac which the Model 30 represented was not the last time Cadillac would endure that wrenching metamorphosis. In 1909, Cadillac was only in its sixth year. It was still under the guidance of its founder, Henry Martyn Leland, and his son Wilfred, and had only five years before merged with Leland & Faulconer. It was in only its second year as part of William Crapo Durant's General Motors.

Cadillac introduced its first four-cylinder automobile in 1905, the Model D. Its arrangement of four individual cylinders with copper water jackets and unusual variable valve lift throttle system mimicked aspects of the successful Cadillac singles' design and construction. Its configuration was refined over subsequent years until 1909 when Cadillac realized the singles which had gotten it started were now a distraction from the rapidly evolving market which had come to expect greater refinement, size, reliability and power.

In 1908, there had been five different models in Cadillac's catalog. Three of them were single-cylinder powered cars, while two of them were four-cylinder powered. A year later, there was only one, the four-cylinder powered Thirty. Rationalizing the catalog and streamlining production allowed Cadillac to improve quality and at the same time lower prices by a whopping 30%!

Que la Thirty ait correspondu aux attentes du marché est une évidence, comme en atteste sa longévité. Elle resta le seul modèle du catalogue de Cadillac pendant les six années qui suivirent, bien que la désignation du modèle ait changé en 1913, un accroissement substantiel de la course de 30 mm ayant augmenté la cylindrée et la puissance au frein, bien que la puissance calculée soit restée la même. La production annuelle passa de 5 903 en 1909 à 15 018 en 1913 et 14 003 en 1914.

Selon les informations du dossier fournies par un précédent propriétaire, cette voiture, 42164, a été livrée dans les premiers mois de 1910, et bien que le premier propriétaire ne soit pas connu, au bout d'un an ou deux elle fut achetée par un certain M. Sefflin d'Oakland, dans l'Oregon. M. Sefflin garda la voiture pendant environ 15 années, lorsqu'elle passa aux mains de M. Keato de Wolf Creek dans le même état. Son propriétaire suivant était Glenn Fogelstrom qui l'utilisa jusqu'à ce qu'elle soit complètement usée. À ce stade, on sait que le fameux collectionneur d'automobile de l'Oregon George Wingard récupéra et restaura la Cadillac, aux environs de 1961. Dix ans plus tard, M. Wingard vendit la voiture à Gordon Powelson également dans l'Oregon, qui continua de s'en occuper et d'améliorer son état. Elle fut mise en vente par M. Powelson en 1974 et passa alors aux mains du collectionneur local Donald Pollock. Les notes du dossier montrent qu'à un moment donné, son moteur a été remplacé par un bloc contemporain portant le numéro 43143.

Il y a 30 ans, après avoir passé toute sa vie dans le « Beaver State », elle fut achetée par M. Vander Stappen pour sa collection. Lorsqu'il l'acheta, la voiture était bleue, mais après quelques années, la décision fut prise de refaire la peinture dans le joli rouge qu'elle arbore aujourd'hui.

€40,000 - 50,000

That the Thirty met the expectations of the market is clear in its longevity. It remained the sole model in Cadillac's catalog for the next six years although the model designation changed and in 1913 an increase in stroke of 1 1/4" substantially increased displacement and brake horsepower even though the calculated rating stayed the same. Annual production went from 5,903 in 1909 to 15,018 in 1913 and 14,003 in 1914.

According to information on file as listed by a former owner, this car, 42164 was delivered in the first few months of 1910, and although the original owner was not listed, within a year or two it had been acquired by a Mr. Sefflin of Oakland, Oregon. Mr. Sefflin kept the car for roughly 15 years, at which point it passed to a Mr. Keato of Wolf Creek in the same state. Its next keeper was a Glenn Fogelstrom who would use it until it was thoroughly worn out. At this point, it is understood that famed Oregonian Car Collector George Wingard rescued it and restored the Cadillac, the date being roughly 1961. Ten years later Mr. Wingard sold the car on to Gordon Powelson also of Oregon, who would continue to look after and generally improve its condition. It was offered for sale by Mr. Powelson in 1974 and at that time passed to local collector Donald Pollock. Notes on file state that at some point, its engine was replaced with the contemporary unit 43143.

30 years ago, having spent its whole life in The Beaver State it was purchased by Mr. Vander Stappen for his growing collection. When purchased the car was blue, but after a few years a decision was made to refurbish the paintwork to the current rich red livery it is today.

320

Autrefois propriété du collectionneur bien connu Eugène Segers

DE DION-BOUTON TYPE AX 15 HP DOUBLE BERLINE 1908

Coachwork by Roussille & Fils, Bergerac

Châssis n° 379

- *Majestic survivor of formal coachwork design*
- *Simple ownership history*
- *Sympathetic older restoration retaining original interior*
- *History of long distance tours*

Bien que ce soit Karl Benz qui ait rendu l'automobile viable avec son primitif moteur à régime lent et ses différents modèles, ils furent aussitôt abandonnés lorsque Panhard dévoila son Système Panhard, un concept qui allait façonné l'industrie automobile au cours du siècle suivant, et quand De Dion-Bouton présenta ses premiers moteurs à haut régime, dans la dernière décennie du XIXe siècle. Les première De Dion-Bouton à moteur arrière cédèrent la place à une nouvelle génération de voitures à moteur avant pour le millésime 1902, des modèles monocylindres utilisant toujours des soupapes d'admission atmosphériques et des soupapes d'échappement mécaniques. La boîte de vitesses De Dion, destinée aux premiers conducteurs, était conçue pour les débutants, le moteur à haut régime était très fiable et le réseau et le service après-vente De Dion étaient de premier ordre.

Mais comme avec toute technologie moderne, les choses évoluaient rapidement et la marque devait suivre le mouvement. Au tournant de 1904/1905 un quatre cylindres en ligne était proposé, tout simplement constitué de quatre blocs-cylindres greffés sur le même vilebrequin. Puis le radiateur fut placé au-dessus du châssis, selon la mode initiée par Mercedes, entrainant la disparition du capot dit « alligator » ou « seau à charbon ». La boîte de vitesses suivait également la mode et faisait appel à un mécanisme de contrôle latéral au moment où De Dion engagea son équipe dana le Pékin-Paris en 1907.

Although it was Karl Benz who first made the motor car a viable proposition with his primitive slow-revving engines and designs, those were left on the starting blocks when Panhard brought in the Système Panhard, a design that was to mould the future of the motor car for the next century, and when De Dion Bouton introduced their fast-revving engines in the last decade of the 19th Century. Early rear-engined De Dion Boutons, gave way to a new generation of front-engined cars for the 1902 season, again single-cylinder models with atmospheric inlet valve and mechanical exhaust valve. De Dion's gearbox was virtually foolproof for the first-time car driver, the fast-revving engines were supremely reliable, and De Dion back-up and service was second-to-none.

But as with modern technology things moved quickly and the company had to move with the times, by the turn of 1904/5 an inline four cylinder was offered, being simply four individual pots on a common crankcase. Next the radiator was moved above the chassis in the style made fashionable by Mercedes and with it the 'alligator' or 'coal scuttle' bonnet was retired. The gearbox too would follow fashion and move to a side control mechanism, by the time De Dion fielded their Peking-Paris team in 1907.

Le modèle AX, comme celui proposé ici, représente la première évolution de la quatre cylindre originale dévoilée sur un châssis légèrement plus long et plus robuste avec un allumage par magnéto. En châssis nu, elle coûtait 11 500 Francs, plus du double de la monocylindre qui était toujours au catalogue, auxquels il fallait raisonnablement ajouter 40 à 50% de plus pour une carrosserie classique.

Comme on peut en juger par l'éclectisme de sa collection, Jacques Vander Stappen montrait un grand intérêt dans le dessin des carrosseries, particulièrement celles des débuts, lorsqu'elles passèrent de l'hippomobile et du wagon de chemin de fer à l'automobile. La De Dion-Bouton présentée ici est l'une des rares survivantes, toutes marques confondues, faisant appel à une carrosserie « double berline » qui doit plus aux chemins de fer qu'à l'automobile et devait littéralement son nom au fait qu'elle était composée de deux carrosseries en tandem perchées sur le châssis. Les deux habitacles étaient indépendants, séparés par une cloison fixe. La plus connue des survivantes a arborer ce style est probablement la fameuse Rolls-Royce « Corgi », vendue un prix record par Bonhams en 2012, mais qui différait par ses compartiments intérieures non séparés. Une autre a survécu sur une Silver Ghost construite par Fuller de Bath, il y en a une autre au musée Mercedes-Benz sur une 60 HP et, bien sûr, Bugatti a copié ce style en version découverte sur l'une de ses Royale, mais il en existe certainement bien peu d'autres.

The model AX as offered here represented the evolution of the first four that was introduced, on a slightly longer more substantial frame and with magneto ignition. As a bare chassis it cost 11,500 French Francs more than twice the price of their single cylinder car which was still offered, and with formal coachwork, 40-50% could reasonably be expected to be added.

As can be seen from the variety in the collection, Jacques Vander Stappen took great interest in coachwork and its design, particularly in its earliest days as it transitioned from coaches and railway carriages to cars. The De Dion Bouton presented here is one of very few surviving cars of any marque that retain Double Berline coachwork, a design which owes much to railway carriages more than cars, and literally took its name from having two coaches perched together in tandem. Those carriages being separate entities with a fixed division. Perhaps the most famous survivor of this external style is the famed 'Corgi' Rolls-Royce, sold world record price car of the marque sold by Bonhams in 2012, but that differs in that the interior compartments are not separated. Another survives on a Silver Ghost built by Fuller of Bath, there is one in the Mercedes-Benz Museum in Stuttgart on a 60hp, and of course Bugatti would copy this style in convertible form on one of his Royales, but they are certainly few and far between.

La royale De Dion Bouton proposée ici est un exemplaire moins connu qui a résidé en Europe continentale toute sa vie. On sait peu de choses de son carrossier, Roussille & Fils de Bergerac, ni pour qui il a construit cette pièce majestueuse, mais il s'agit en tout état de cause d'une magnifique automobile qui devait déjà être un monument à son époque. Compte tenu de l'état de son intérieur, il est clair qu'elle fut peu utilisée et on sait, grâce à la documentation au dossier, que quelle qu'ait été la date de sa commande, elle fut posée relativement tôt, intacte jusqu'à ce qu'elle soit découverte au début des années 1960 par le collectionneur bien connu Eugène Segers. Des photos montrent la voiture reposant dans une grange en France, puis sa méticuleuse rénovation. En dehors de ses caractéristiques techniques qui indiquent sa date de construction comme étant 1907, au cours de la soigneuse restauration qu'elle a subie une carte de visite, trouvée sous la sellerie du compartiment arrière, atteste que la carrosserie fut achevée en mars 1908.

Au cours de sa restauration, les phares ont été remplacés de gros BRC, mais il semble bien que le reste de la voiture soit resté dans l'état où elle a été trouvée et dans lequel elle était neuve. La sellerie a été nettoyée à cette époque mais pas remplacée. C'est à ce moment-là que les gros phares BRC qu'elle arbore aujourd'hui ont été installés.

The regal De Dion Bouton here is a lesser known example which has resided in Continental Europe all of its life. Very little is recorded about its coachbuilders, Roussille Fils of Bergerac, nor for whom they built this majestic piece, however it is unquestionably a wonderful automobile that would have made quite a statement in its day. From the condition of its interior it is clear that its use was relatively modest and from the documentation on file we know that however brief its original commission was, it was clearly laid up relatively early on, until it was discovered by noted collector Eugene Segers in the early 1960s. Photos of the car show its slumber incarcerated in a French barn, then its subsequent careful refurbishment. Aside from its technical specification which pinpoints its year of construction to 1907, during the sympathetic restoration that it received, a business card was beneath the upholstery in the rear compartment stating that the bodywork was supplied in March 1908.

During its restoration, its headlamps were replaced with large BRC, but it would seem that otherwise the car remained as it had been found and was new. The upholstery appears to have been cleaned at this point rather than replaced. At this point, the bold BRC headlamps it now wears were fitted.

Une fois achevée, la De Dion a été remise sur la route et conduite à travers toute l'Europe, y compris des voyages comme un Bruxelles-Paris, un Bruxelles-Madrid et le « Polar Tour » de 1961, confirmés par les plaques dans la cabine avant.

Segers appréciait apparemment beaucoup cette voiture et ce n'est qu'après son décès qu'elle fut vendue par son fils Philippe, en 2001, lorsque M. Vander Stappen put l'acquérir pour sa collection. Au cours des dernières années, son utilisation a été bien plus modeste qu'au cours des années 1960 et dans l'état actuel, la pompe à eau a été démontée, suggérant qu'elle nécessite un peu d'attention et une rénovation générale.

Cette voiture est une remarquable pièce d'époque. Elle illustre, par ses caractéristiques techniques, la période de transition des modèles De Dion Bouton à cylindres séparés, lorsqu'ils passèrent des omniprésents et très réussis modèles monocylindres à la production d'automobiles multicylindres. Sa carrosserie, elle, montre la façon dont certains choisissaient d'être transportés dans les premières années de l'automobile, tandis que son état de conservation la place dans une catégorie encore plus rare.
€90,000 - 110,000

Once finished the De Dion was then put on the road and campaigned in and around Europe, including journeys such as the 1961 run from Brussels to Paris and Madrid and The Polar Tour, as attested by plaques in the front cabin.

Segers must have prized the car and it was not until his passing that the car was sold by his son Philippe, in 2001, when Mr. Vander Stappen was able to secure it for his collection. Over the course of the last few years its use has been far more modest than its busy 1960s life and at present the water pump has been removed, suggesting that this needs attention, as well as general recommissioning.

The car is a quite remarkable period piece, in its technical aspect it shows the transitional De Dion Bouton model with separate cylinders as they moved from their ubiquitous hugely successful single cylinder automobiles to multi-cylinder production, while the coachwork is a snapshot of how some chose to be conveyed in the early days of the motorcar and its state of preservation places it in an even rarer category.

321

MINERVA MODÈLE Z 38 HP LIMOUSINE OUVERTE 1911

Châssis n° 10699
Moteur n° 10700

- *Rare Spanish delivery Minerva*
- *Fascinating history file*
- *Original interior in preserved order*
- *In the present ownership for more than 30 years*

Le plus puissant modèle de Minerva en 1911 était leur modèle Z. Avec un alésage x course de 124 x 130 mm, le moteur affichait environ 6, 3 litres et, par le biais d'une boîte à quatre rapports, le murmure de son silencieux moteur Knight passait une excellente puissance tout en souplesse à la route dans un large éventail de vitesses et offrait aux carrossiers un châssis raffiné sur lequel bâtir des carrosseries à la requête de leur estimable clientèle.

À cette époque, la marque se faisait une bonne réputation internationale, notamment grâce à son excellente fiabilité et à ses agences ouvertes pour alimenter les marchés étrangers. En 1913, des publicités dans la presse contemporaine montrent une Automoviles Minerva en Espagne commercialisant tous les modèles, montrant clairement que ces voitures plaisaient dans ce pays. Il semblerait bien que ce soit là le tout premier modèle construit, les historiens notant que la série débute autour du numéro 10699, et qu'il pourrait bien être antérieur à l'émergence de la société espagnole, sa plaque de châssis affichant un libellé en français. En tout cas, dans tous ses autres aspects la voiture affiche des éléments de marques espagnoles, de son radiateur Corominas (de Barcelone et Madrid) à ses feux et phares Tarrida (de Barcelone). Il n'y a pas de plaque de carrossier, mais elle arbore des lignes courbes très caractéristiques avec un compartiment avant capoté qui pourraient bien être de facture espagnole.

Minerva's largest horsepower offering for 1911 was their Model Z. With a 124 x 130mm bore and stroke engine rating at approximately 6.3 Litres and transmitting to the road through a four speed gearbox, its whisper quiet Knight engine would have provided excellent power and smoothness at a range of speeds as well as allowing coachbuilders a refined chassis on which to exact bodywork at the request of their esteemed clientele.

By this time the marque was gaining a good reputation around the world, particularly for their reliability, and agencies opened to supply national markets. In 1913, adverts in contemporary press show an Automoviles Minerva in Spain marketing all models, clearly showing that the appeal was strong enough in that country. This appears to be the earliest of the Model to have been built as historians record the series to have started at around number 10699, and may well predate the emerge of the Spanish entity, as its chassis plate has a home market script in French. However, in all other respects the car is branded with Spanish details from its Corominas (of Barcelona and Madrid) radiator to its Tarrida (of Barcelona) lighting set. There is no coachbuilder accreditation in terms of plaques, but it has a very distinct, curved design with cowled or hooded front compartment which may well also be of Spanish build.

De façon typique pour le collectionneur attentionné qu'était Jacques Vander Stappen, il a choisi un nouvel exemplaire parfaitement documenté de cette marque qui contrastait agréablement avec les autres pièces de sa collection en terme de style et d'origine. On trouvera au dossier une correspondance remontant aux années 1920 et la vignette originale de 1928 encore en place qui atteste que ses plaques d'époque étaient M-1211, suggérant qu'elle fut immatriculée très tôt à Madrid. Plus tard, on trouve des contrats de vente, la voiture changeant rarement de mains apparemment seulement en 1940, puis en 1975, avant d'arriver dans cette collection.

Bien qu'elle n'ait pas été utilisée ces dernières années et qu'elle nécessite à juste titre une remise en route, la voiture est complète et dans un état d'origine remarquable. Les cuirs des compartiments avant et arrière semblent conserver leur matériau d'origine et montrent peu de traces d'usure pour leur plus de 100 ans d'existence, seulement des traces de coups de soleil sur la porte de la cabine arrière et quelques traces sur les sièges. À un moment, la peinture semble avoir été refaite en partie, passant d'un vert pomme que l'on trouve encore sur les essieux et dans les passages de roue, à la livrée rouge et noir d'aujourd'hui qui met mieux en valeur les lignes de la carrosserie, qui pourra facilement être changée pour une autre harmonie.

Ces immenses Minerva sont réputées pour être de bonnes voitures de tourisme. Celle-ci avec le supplément de distinction que lui confère sa provenance espagnole, est à la fois exceptionnellement rare et une pièce fascinante de l'histoire de la marque belge.
€45,000 - 55,000

Quite typically for the careful collector that Jacques Vander Stappen was, he chose another well documented example of the breed which contrasted nicely with others in his stable in terms of its style and origins. On file here is correspondence going back to the 1920s and original 1928 road tax discs still present, which denote its contemporary plate to have been 'M-1211', suggesting early ownership in Madrid. Later there are contracts of sale as the car passed infrequently through custodians, seemingly in 1940, then 1975, before arriving in this collection.

Although unused in recent years and likely to require recommissioning, the car is in remarkably complete and original order. Both the leather to the front and rear compartments would seem to retain the original fabrics and show relatively modest wear for their more than 100 year existence, including sunburst patterns to the rear cabin doors, and occasional seating. At some point some of the paintwork appears to have been changed from an apple green colour which remains on the axles and in the wheel arches, to the present red and black scheme which accents the form of the body better, an aspect which could relatively easily be tidied to a more consistent livery.

These larger capacity Minervas are known to have been good touring cars, this with its added distinction of Spanish provenance is both exceptionally rare and a fascinating part of the Belgian marque's tale.

322

MINERVA TYPE AL 40 CV IMPERIAL CABRIOLET 1934

Carrosserie D'leteren Frères

Coque n° 4498
Châssis n° 80163
Moteur n° 80150

- *Example of Minerva's masterpiece model*
- *Exquisitely detailed car*
- *Period image of car as new*
- *Featured in the Boval and Valcke reference book 'Minerva Vandaag'*

Fondé à Bruxelles, avant même que l'état de Belgique existe, en 1805, l'atelier de Jean-Joseph D'leteren était à l'origine spécialisé dans la production de roues de chariot, mais passa rapidement à l'assemblage de chariots complets. La société resta aux mains de la famille pendant plusieurs générations, chacune faisant progresser la firme. Après la mort de Joseph en 1831, ses deux fils reprirent l'activité, Alexandre, le plus jeune, montrant les qualités nécessaires pour le dessin et la modification des boiseries des voitures hippomobiles à Paris. Ses fils, Alfred et Emile, prirent alors les rênes de l'affaire familiale et devinrent les fournisseurs officiels de la cour royal de Belgique.

En 1897, la première carrosserie automobile était construite par la société et les fils d'Alfred, Lucien et Albert, se consacrèrent dès lors exclusivement à la carrosserie Automobile. À cette époque, D'leteren était déjà une affaire de taille importante avec des ateliers tout neufs à Ixelles. Plus de 100 marques d'Imperia à Mercedes utilisait l'excellent savoir-faire du carrossier et au cours de leur activité dans ce domaine environ 6 000 voitures passèrent les portes de l'atelier.

Founded within Brussels before the state of Belgium even existed in 1805, Jean Joseph D'leteren's workshop originally specialized in the production of chariot wheels, but would quickly take on the assembly of complete chariots. The company would remain in family hands over the course of many generations with each progressing the firm to greater heights. After Joseph's death in 1831, his two sons had taken over the operation, with the youngest, Alexandre, developing the skills necessary for drawing and reworking carriage woodwork in Paris. His sons, Alfred and Emile, then took the reins of the family business, and became the official suppliers to the Belgian Royal Court.

By 1897, the first motorcar body was constructed by the company, and Alfred's sons, Lucien and Albert, would then focus exclusively on Automotive Coachwork. By this point, D'leteren was a sizable business with brand new workshops in Elsene. Over 100 brands from Imperia to Mercedes utilized the excellent craftsmanship of this carrossier, and over the course of their time in this field roughly 6000 cars passed through the shop doors.

Après la première guerre, les frères changèrent de spécialité et se tournèrent vers l'importation et l'assemblage de véhicules, l'activité de carrosserie s'arrêtant à la fin de la deuxième guerre. Une relation étroite avec Volkswagen se noua après la guerre et la société est encore aujourd'hui importatrice des nombreuses productions du groupe.

Cette exceptionnelle AL représente un véritable tour de force de la firme belge, mariant la plus haute qualité que pouvait offrir le pays en termes d'excellence technique et de design de carrosserie. La plaque D'Ieteren décrit fièrement leur artisanat « Carrosserie de Grand Luxe » et quant au dessin de cette voiture il est sans fausse modestie intitulé Imperial Cabriolet dans leur registre. Sous tous ses aspects, la voiture affiche la grandeur que chacun est en droit d'attendre d'un tel titre.

Le premier propriétaire de cette voiture est enregistré sous le nom de M. Baelde et une photographie d'époque au dossier montre ce qui semble être sa famille rassemblée autour de la voiture à ses premiers jours, lorsqu'elle était encore neuve, clairement appréciée par tous. À l'époque, on voit la voiture porter une livrée deux tons claire soulignée par une teinte plus foncée sur les moulures latérales assortie aux enjoliveurs de roues bicolores.

After the First World War, the brothers shifted focus, and the company moved into the business of importing and assembling vehicles, and by the end of World War 2 coachwork production was finalized. A close relationship with Volkswagen grew over the post war years and the company remains an importer of the groups many products today.

This exceptional AL represents a 'Tour de Force' of Belgian manufacturing marrying the highest quality that the country offered in terms of engineering excellence and coachbuilding design. D'Ieteren's body plaque proudly describes their craft as 'Carrosserie de Grand Luxe' and for this car's design in their records in its unashamed titled as an Imperial Cabriolet. In every respect it displays the grandeur that one might expect from such a title.

The original owner of the car is noted to be M. Baelde and on file is a period image of what must be his family assembled in it in its early days, perhaps when new, it is clearly proudly appreciated by all. At that point the car can be seen to be in a two tone guise of light coloured body accented by a darker hue for the mouldings on its sides and matched with dual hued wheel discs.

D'autres images au dossier, datant probablement des années 1960, montrent la voiture restaurée dans une livrée plus sombre comme elle est encore aujourd'hui avec une capote en toile claire. Selon un article d'Automobile Quarterly sur ce modèle, elle partageait le garage de Jan Verswijver avec l'exemplaire de Jacques Dens figurant également dans cette collection. Dans les années 1980, on sait que la Minerva appartenait au collectionneur belge, Erwin de Pelsenière, dont le nom figure sur l'ancien carnet de bord. M. Vander Stappen ajouta cette AL D'Ieteren à sa collection peu de temps après. La voiture a toujours été bien connue et lorsque Phillippe Boval et Albert Valcke publièrent leur ouvrage de référence « Minerva Vandaag » (Minerva aujourd'hui) elle figurait dans cette publication.

Alors qu'elle était encore aux mains du dernier propriétaire, on sait que la Minerva a reçu une nouvelle peinture monochrome bourgogne, contrastant avec les ailes noires, comme on peut encore la voir aujourd'hui. La longue capote « tout temps » a également été refaite et, vu son aspect, il semblerait bien que l'intérieur des compartiments avant et arrière ait aussi été refait en même temps dans un cuir crème. Depuis peu confiée à ses soins, bien qu'elle ait été montré de temps à autres, cette voiture, comme les autres de la collection, ne fut pas utilisée et nous ne saurions trop recommander une remise en route avant toute utilisation.

Later images on file, most probably from the 1960s show the car having been restored in darker colours as it is today and with a light fabric top. According to a feature article by Automobile Quarterly on the model, at one point it would share the stable of Jan Verswijver alongside the Jacques Dens example also today in this collection. By the 1980s the Minerva is known to have been the property of a Belgian collector, Erwin de Pelsenière, as listed on an old log book. Mr. Vander Stappen would add the D'Ieteren AL to his collection some time after this. The car has always been well known and was accordingly when Phillippe Boval and Albert Valcke put their 'Minerva Vandaag' (Minerva Today) reference book together it was included in this publication.

In the present ownership we understand that the Minerva received a fresh repaint in a monotone burgundy scheme for the body, contrasted with black wings as we see it today. The full-length top for all weathers was also renewed and from its lack of age it would seem that the interior was also refurbished at this time in light cream leather to the front and rear compartments. Although shown by him on occasions, latterly in his care this, like others in the collection, was not able to be enjoyed by him and we would advise that it undergo recommissioning prior to use.

La sellerie est enrichie par d'innombrables pièces de marqueterie autour des panneaux de portes arrière et de la séparation, ainsi que par la présence de strapontins au cas où des passagers supplémentaires viendraient à monter à bord. Il devait être agréable pour les passagers voyageant à l'arrière de voir les poignées de portes décorées d'un exquis motif en forme de couronnes. L'extérieur, quant à lui, est équipé de nombreux éléments typiques des origines de la voiture, comme les énormes phares Willocq Bottin, surmontés d'appliques à l'effigie de la déesse Minerve, ainsi que par un coffre à bagages réalisé par la société bruxelloise Paul E. Cousin. Le hiératique radiateur chromé est décoré d'une grande mascotte de la déesse Minerve à son sommet.

Sous tous ses aspects, voilà une automobile qui respire la qualité, le style et le raffinement, et, comme toutes ses semblables, ce sont ces caractéristiques qui font de ces majestueuses Minerva des candidates naturelles aux concours d'élégance autour du monde. Rarement montrée ces dernières années, avec sa carrosserie finement détaillée par l'une des maisons les plus réputées jouissant toujours d'une réputation internationale, elle possède un véritable potentiel.
€300,000 - 400,000

The interior upholstery is offset by a plethora of marquetry extending around the rear door panels and to the division, as well as the addition of 'jump' seats in case more passengers were to be chauffeured. For the guests that rode in the rear it would have no doubt been reassuring that the door openers are topped with exquisite crown shaped controls. While, the exterior is appointed with its own reminders of the origin of the car's creation, with large Willocq Bottin headlamps, each with Minerva Goddess appliques and a commodious trunk by Brussels based company Paul E. Cousin. At its helm, the brazen chrome radiator is adorned with a large stylised Minerva Goddess mascot.

In every respect this is an automobile that oozes quality, design and refinement, and like others of its brethren it is those characteristics that make these majestic Minervas logical candidates for presentation at Concours d'Elegance events around the world. Rarely seen in recent years, with its finely detailed coachwork by one of the most respected houses that is still known Internationally, its surely has much potential.

323

MINERVA MODÈLE CC 38 HP TOURER 1912

Châssis n° 16023
Moteur n° 16033

- *Originally registered in Scotland*
- *Large horsepower variant of marque*
- *Long time Veteran Car Club event participant*
- *Sympathetic older restoration*

À partir de 1910 jusqu'à la fin de la première guerre, la gamme Minerva était constituée de trois modèles principaux, le plus grand étant la 38 HP. En 1912, cette 38 HP fut désignée sous le nom de modèle CC et un moteur de plus forte cylindrée de presque 9000 cm3, supérieur aux 7, 2 litres de sa devancière fut installé. Avec une transmission à quatre vitesses elle offrait une bonne vitesse de pointe et la possibilité d'utiliser la souplesse légendaire de son silencieux moteur Knight en jouant des rapports.

Cette puissante Minerva sportive de tourisme est l'une des voitures vendues sur le marché britannique où la marque fut très appréciée dès ses débuts, Charles Rolls en personne en étant importateur. Le dossier historique ne comporte aucun détail sur son premier propriétaire, mais le préfixe HS de son ancienne immatriculation britannique indique une livraison dans le Renfrewshire en 1912. Son histoire n'est pas documentée de ce moment de sa vie jusqu'aux années 1960, lorsque elle est retrouvée dans les dépendances d'une propriété écossaise, probablement pas très loin de son premier propriétaire. Des photos la montrant émergeant de sa cache complète, mais fatiguée, se trouvent au dossier. Elle était alors, comme aujourd'hui, dans une livrée bleu roi foncée. On sait qu'une restauration soignée fut ensuite effectuée pour la remettre sur la route dans les années 1960 ou 1970.

From 1910 until the First World War, Minerva's line consisted of three primary models, the largest of which was the 38hp. For 1912, that 38hp was designated as a Model CC, and had an increased engine capacity of nearly 900cc more than the predecessor at 7.2 litres. With 4 speed transmission, this providing it with a good turn of speed and the ability to use the renowned smoothness of its silent Knight powerplant through the gears.

This large horsepower, sporting Minerva Touring Car is understood to be one of the car supplied to the British market where the brand was well appreciated from its outset, Charles Rolls no less being an importer of the marque. The history file does not record details of its original ownership, but the 'HS' prefix of its former British registration number tags it as having been an early Renfrewshire delivery in 1912. From this point its life is uncharted until the 1960s, when it appears to have been retrieved from the outbuildings of a Scottish Estate, presumably not far from its original ownership, photos of it emerging in complete though tired order being on file. Then as now it was finished in a Royal Dark Blue scheme. It is assumed that a sympathetic restoration was subsequently undertaken returning the car to the road in the 1960s or 70s.

On sait également que par la suite, elle fut datée et participa dès lors à de nombreuses manifestation du Veteran Car Club de Grande-Bretagne, notamment à un rallye sur l'île de Bute, époque où elle appartenait à l'ancien président du VCC Nigel Bradshaw, amateur bien connu de voiture d'avant-guerre. Examinée pour la dernière fois par les experts de Bonhams Malcolm Barber et Stewart Skilbeck, au cours de leur précédent emploi dans les années 1980, et selon la correspondance au dossier, la voiture changea ensuite de mains pour arriver chez Jacques Vander Stappen il y a 15 ou 20 ans.

Quand la voit aujourd'hui, cette élégante automobile affiche toutes les caractéristiques des voitures britanniques contemporaines et a probablement été carrossée là-bas avant sa livraison. Cette carrosserie comporte de nombreux éléments probants, comme ses optiques CAV, son levier de vitesses émergeant d'un tableau de bord encombré, un pare-brise Auster et un jeu de roues fil Warland plutôt rares. Dotée de sièges d'appoint luxueux à l'arrière, elle peut accueillir en tout sept personnes. Sa peinture sombre est soulignée par des filets bleu ciel et contraste agréablement avec ses partie métalliques nickelées.

Bonhams n'est pas en mesure de confirmer quand la voiture a tourné pour la dernière fois et recommande donc vivement de prendre la précaution d'une remise en route, avant de la faire rouler. Une fois prête, il ne fait aucun doute qu'elle sera à nouveau bien accueillie sur les manifestations où elle a brillé par le passé.
€45,000 - 55,000

After this it is known to have been dated and then become a regular sight on Veteran Car Club of Great Britain events in this period including a rally on the Isle of Bute, by which time it had become the property of well-known prewar car exponent and former VCC President Nigel Bradshaw. Last appraised by Bonhams experts Malcolm Barber and Stewart Skilbeck in their former employ in the 1980s according to correspondence on file, the car subsequently changed hands privately to arrive with Jacques Vander Stappen in the last 15-20 years.

Viewed today this handsome automobile has all the hallmarks of contemporary British cars and must have received its coachwork there prior to its delivery. That bodywork has numerous appointments including a CAV lighting set and switchgear set in a busy dashboard, an Auster Screen and rare set of Warland wire wheels. With luxurious occasional seats in the rear, in total it provides accommodations for up to seven people. The dark paintwork finish is accented with coachlines in sky blue and contrasted beautifully with the warm nickel finish of its brightwork.

Bonhams is not able to confirm when the car was last operational and so would recommend the sensible precaution of recommissioning prior to road use. When completed, it would not doubt be welcomed again on the kind of tours for which it was well known in earlier days.

324

MINERVA TYPE AF COUPÉ DE VILLE 1926

Carrosserie sur mesure dessinée par Paul Ostruk Inc.

Châssis n° 56544
Moteur n° 56544 AI

- *Rare American delivery Minerva*
- *Believed to have covered only 20,000 miles from new*
- *Carefully maintained older restoration*
- *Long term ownership*

Se remettant doucement de l'occupation allemande, Minerva recommença à construire de grandes et luxueuses automobiles dans les années 1920 et connut un succès considérable aux Etats-Unis où elle trouva la faveur des vedettes de cinéma, des politiciens et des industriels. Une des clés de ce succès était Paul Ostruk de New York qui tenait une grande agence de la marque, au sein de sa société The Consolidated Foreign Motor Car Co. à la fin des années 1920.

Emigré tchèque arrivé en Amérique en 1908, il avait rapidement appris l'art de la carrosserie et les goûts et les caprices d'une riche clientèle. Alors qu'il travaillait chez le carrossier A.T. Demarest, il rencontra et fit plus tard équipe avec Emerson Brooks. Brooks était un styliste respecté qui travaillait chez un autre éminent carrossier, J. M. Quinby & Co, et était également le trésorier de l'Automobile Club of America, l'institution New Yorkaise qui avait été créée au début des voiture hippomobiles et comptait les plus grands et les meilleurs parmi ses membres. Brooks avait un excellent carnet d'adresse et le partenariat était solide car il avait accès à l'élite pour les ventes tandis que Paul Ostruk s'occupait de la manufacture de leurs automobiles.

Swiftly back on its feet following the German occupation, Minerva returned to making large, luxurious motor cars and in the 1920s enjoyed considerable success in the United States where it found favour with film stars, politicians and industrialists alike. One key component of that success was Paul Ostruk of New York who maintained a strong agency for the marque as part of his 'The Consolidated Foreign Motor Car Co.' in the mid to late 1920s.

A Czech émigré who had arrived in America in 1908 he quickly learned both the craft of coachbuilding and the tastes and whims of the wealthy. While working at the coachbuilder A.T. Demarest he met with and subsequently teamed up with Emerson Brooks. Brooks, was a respected designer for another prominent coachbuilder, J. M. Quinby & Co, he was also the treasurer for the Automobile Club of America, the New York institution which had begun its days in the infancy of the horseless carriage and could count the great and the good among its membership. Brooks was extremely well-connected and the partnership was well founded for he could tap the elite for sales while Paul Ostruk would organise hand tailored coachwork for their cars.

Les premières activités du tandem Brooks-Ostruk consistaient essentiellement à prendre des châssis Pierce-Arrow ou Packard et à fabriquer des carrosseries d'allure plus européenne, habillant même souvent les radiateurs de motif de leur cru. La recette était plutôt populaire dans un milieu de surenchère individuelle et quand leurs voitures dotées de carrosseries sur mesure firent leur début au Salon de New York elles se vendaient des sommes considérables.

Suite à cette expérience, Ostruk se rendit compte qu'il pouvait acheter des châssis Minerva pour un prix plus raisonnable, comparé aux prix de certaines marques américaines concurrentes, et lorsqu'elles étaient habillées des carrosseries qu'il créait, elles s'avéraient très populaires auprès de sa clientèle. L'allure sans complexe des Minerva, avec leur phares et leur déesse Art Déco sur le radiateur ont du faire de l'effet dans la haute société de la côte est ! Cela donna naissance à une agence Minerva, jusqu'à ce que la dépression arrive et mette fin aux deux sociétés. En 1923 la coexistence avec Brooks avait pris fin et Ostruk fonda Paul Ostruk & Co, New York.

Préfigurant les fameuses huit cylindres AL, la majorité des Minerva Ostruk étaient construites sur les plus puissantes six cylindres, comme l'AF présentée ici avec son moteur de 5 343 cm3.

Early activities by the Brooks-Ostruk company commonly consisted of taking Pierce-Arrow or Packard frames and building bodies of a more European flavor for them, even disguising the radiator with their own design. It was a recipe which was rather popular in the inevitable culture of one-upmanship, and when their custom bodied cars debuted the New York Auto Salons they sold for considerable premiums.

With a background of these concepts, Ostruk also found that he could acquire Minerva chassis for relatively favourable terms compared with some of their American contemporaries, and when clothed with the coachwork he organised they too proved rather popular with his clientele. The unashamedly bold stance of the Minerva, with its Art Deco beacon of a Goddess on its radiator must have cut quite a dash in East Coast high society! Ultimately this would lead to an agency for Minerva, until the depression set in and challenged both companies. By 1923 the coexistence with Brooks had run its course, and Ostruk would form Paul Ostruk & Co, New York.

Predating the famed eight cylinder AL, the majority of Ostruk Minervas were built on the largest horsepower six cylinder cars, such as the AF presented here, with its 5,343cc power plant.

Sa plaque de carrosserie affiche fièrement « Custom Coach Work Especially Designed for Paul Ostruk Co Inc., New York, USA », mais ce que cache ce libellé c'est qu'à l'époque, la plupart de ses carrosseries étaient fabriquées chez quelques-uns des meilleurs carrossiers de la région de New York. Firstly Locke & Co. puis plus tard Raymond Dietrich et l'usine LeBaron de Tom Hibbard. Sans surprise, elles intégraient le dernier cri en termes de styles et étaient de la plus haute qualité.

Jacques Vander Stappen a acheté cette AF à Seymour Rappaport de Teaneck, dans le New Jersey il y a environ 30 ans en mai 1988, comme il est précisé dans le très complet dossier de correspondance fourni avec la voiture. Lors de la vente, M. Rappaport écrivit à l'acheteur « la voiture affiche 17 000 miles d'origine, a été conduite seulement par un chauffer (sic) la première année et ensuite seulement par moi ». Il ne précise pas de qui le chauffeur était l'employé, mais il devait ressemblee en tout point à l'un des clients typiques d'Ostruk qui l'avait probablement délaissée après un modeste kilométrage pour passer à une autre marque automobile de prestige.

M. Rappaport semble avoir été propriétaire de la voiture dans les années 1970, un ancien titre le cite déjà comme propriétaire en 1973 et une photo le montre la sortant d'un garage où elle avait apparemment sommeillé pendant plus de 40 ans. Une note au dossier détaille un dommage sans importance sur le panneau de custode, dû à une fuite d'eau dans le toit du garage, comme étant la plus grosse réparation lors de la restauration de la voiture.

Its coachbuilding plate proudly proclaims 'Custom Coach Work Especially Designed for Paul Ostruk Co Inc., New York, USA', but what this disguises is the fact that by this time most of his coachwork was being handcrafted at some of the finest coachbuilders in the New York area. Firstly Locke & Co. and later with Raymond Dietrich and Tom Hibbard's LeBaron plant. Not surprisingly they incorporated the latest in design styles and were of very high quality.

Jacques Vander Stappen purchased the AF from Seymour Rappaport of Teaneck, New Jersey roughly 30 years ago in May 1988, as detailed in the extensive file of correspondence with the car. On its sale Mr. Rappaport wrote to its buyer stating "The car has 17,000 original miles, was driven only by a chauffer (sic) for the first year and thereafter only by me". He did not record whom the chauffeur's master was, but it was likely one of Ostruk's typical high-brow clients, who perhaps laid it up after that modest mileage and moved on to another upper crust automobile.

Mr. Rappaport's tenure would seem to have begun in the 1970s, as an old title document lists him as its keeper already by 1973 and photos depict him retrieving it from a garage where it may well have slumbered for more than 40 years. Notes on file detail minor water damage from the leaking garage roof to one rear quarter panel as the only more major aspect that required his attention when he restored it.

Au cours de cette restauration, la livrée deux tons de la voiture dans laquelle elle avait été trouvée fut reprise, la rendant à sa gloire passée des années 1920. Après la restauration et en possession de ces deux derniers propriétaires, le kilométrage était passé à 20 000 miles, toujours bien modestes, selon ce qui était affiché au compteur.

Aux mains de M. Vander Stappen, la voiture a continué d'être choyée et montrée dans son musée privé bien qu'au cours des dernières années elle n'ait pas été régulièrement utilisée et devra être remise en route soigneusement avant tout usage routier.

Clairement inspiré de la carrosserie européenne de l'époque, avec des similitudes évidentes avec les AL de D'Ieteren de la même collection, l'interprétation américaine par Paul Ostruk de ce style en fait un régal automobile pour les yeux. Les détails particulièrement attrayants de la voiture sont le tableau de bord en aluminium poli, les poignées de portes martelées et les accessoires soignés. Son compartiment arrière dispose de strapontins dissimulés derrière des panneaux de marqueterie et une pléthore de boiseries et de garnitures entouré de la plus élégante des selleries de tissu gris.

Aux mains de son nouveau propriétaire, elle sera certainement bien accueillie dans tous les concours d'élégance d'Europe ou d'Amérique.
€250,000 - 280,000

In the rebuild the car's two tone grey livery that the car had been found in was replicated returning it to its former glory of the Roaring Twenties. Post restoration and through these two last owners that mileage has risen to a still modest 20,000 according to its speedometer reading.

In Mr. Vander Stappen's ownership the car has continued to be cherished and displayed in his private museum, albeit in recent times it was not regularly used and should be properly recommissioned before road use.

Clearly owing much to European coachwork of its day, and with marked similarities to the D'Ieteren AL in this same collection, Paul Ostruk's tailored American rendition of this style is an undeniably regal motorcar. Particularly appealing details of the car are its polished aluminium dashboard, and hammered door handles and trim pieces. Its rear compartment features occasional seating stowed behind marquetry panels, as well as a plethora of wooden cappings and trim all surrounded with tasteful mottled grey fabric upholstery.

In new ownership it would surely be welcomed to Concours lawns in Europe or America.

325

MINERVA MODÈLE S 26 HP LANDAULETTE DÉCOUVERTE 1910

Châssis n° 9195
Moteur n° 9192

- *High quality mid-range formal Minerva*
- *Older restoration*
- *Good history file*
- *In collection ownership since 1999*

Une fois que la production de voitures à moteur sans soupapes fut la principale activité de Minerva, à partir de 1910, ils se concentrèrent sur une gamme de trois modèles quatre cylindres de 16, 26 et 38 ch, changeant en général la désignation des modèles chaque année et modifiant légèrement à l'occasion la cylindrée. La S était le milieu de gamme, avec un moteur en deux blocs de 102 x 125 mm donnant 4,084 cm3. L'esthétique du grand radiateur à épaules et le motif de la déesse restant présents tout au long de la production.

La Minerva Model S de Jacques Vander Stappen incarne les qualités qu'il apprécie le plus sur ses voitures, l'état d'origine et la provenance. La documentation du dossier remonte à la livraison en France lorsqu'elle était neuve, comme en atteste le permis de conduire fourni avec la voiture. Selon celui-ci, il semble bien que son premier propriétaire était un certain Monsieur Georges Latour, au nom duquel elle a été immatriculée depuis le moins janvier 1911 jusqu'à mai 1917, à Nice, à la préfecture de Marseille/ Alpes Maritimes, sous le numéro 996-M5. Son propriétaire suivant était un certain André Wilmart, également de Marseille. Après cela, la voiture retourna dans son pays de naissance la Belgique en octobre 1918 selon les papiers d'immatriculation belge suivants. Elle ne changea pas souvent de propriétaire, seulement en mars 1958, puis en 1963 chez Fernand Tiquet, puis elle arriva dans cette collection en septembre 1999. À en juger par son état, elle a été rénovée à un moment donné, ni sa peinture ni son intérieur n'ayant l'apparence d'avoir 100 ans, mais chacun a été restauré à un bon niveau et ont désormais acquis une patine en restant toujours en bon état. En ce qui concerne la mécanique, nous ne savons pas quand elle a tourné pour la dernière fois, aussi recommandons-nous une remise en route.

Once production of sleeve valve cars became the mainstay of Minerva production, from 1910 they would focus on a tri-model range of four cylinder 16, 26 and 38 horsepower cars, generally changing Model designations on an annual basis, and occasionally modifying capacity slightly. The 'S' was the middle of the range, with a 102x125mm twin-bloc engine of 4,084cc. The aesthetic of the large shouldered radiator and Goddess motif remained consistent throughout of course.

Jacques Vander Stappen's Model S Minerva typifies the qualities that he prized most in his cars of originality and provenance. On file is documentation that stretches back to delivery in France as new, as recorded on the original driving permit accompanying the car. From this it would seem that its original owner was a Monsieur Georges Latour, with whom it is registered from at least January 1911 until May 1917, in Nice, then under the Marseille/Alpes Maritimes registration authority under the license number '996-M5'. Its next owner was an Andre Wilmart also of Marseille. After this the car returned to its homeland and into Belgian ownership in October 1918 according to subsequent Belgian registration papers. Its custody would change infrequently, in March 1958, and in 1963 to Fernand Tiquet, it arrived in this collection in September 1999. To judge from its condition it will have received refurbishment at some point as neither the paint nor interior appear to be 100 years old, but each were renewed to a good standard and have now mellowed consistently in condition. As to its mechanical condition, we are unaware of how recently it was exercised and so recommissioning would probably best be advised.

Le Préfet du département des Alpes Maritimes

Vu le décret du 10 mars 1899,

Certifie avoir reçu une déclaration en date du 26 Janvier 1911

par laquelle M Letour Georges

domicilié à Senlis (Oise)

déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit :

Nom du constructeur : Minerva Motors à Anvers (Belgique) Société Anonyme.

Indication du type : type S

moteur sans soupapes, 4 cyl.

Numéro d'ordre dans la série du type : 1185

Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n° 4325.

Nice, le

Le Préfet,

Décret du 10 septembre

Arr minéralogique d Marseille

N° d'immatriculation : 996-M5

Aujourd'hui, en inspectant le modèle S, sa carrosserie apparait très bien construite mais ne porte aucune plaque de carrossier et pourrait donc être une carrosserie d'usine que la marque avait l'habitude de proposer, dès ses débuts. Que ce soit par Minerva ou par un autre carrossier, elle est bien proportionnée et magnifiquement exécutée, avec un pare-brise incliné, un petit dais pour la protection du compartiment chauffeur exposé aux éléments et au compartiment arrière joliment aménagé. Ce dernier est tendu de tissu et comporte des strapontins de chaque côté. Comme beaucoup de ces automobiles formelles, le transport des passagers est son premier rôle et, malgré sa taille, la capacité de chargement est réservé à une galerie sur le toit, où se trouve actuellement une grande valise circulaire.

Derrière son séduisant radiateur en laiton, orné de la mention « Sans Soupapes », les accessoires comprennent des phares à acétylène Rubis, une corne de signalisation en spirale et des feux de position montés de chaque côté du compartiment principal. Des écussons émaillés du Royal Automobile Club du Verviétois et de l'Automobile Club de Belgique sont fixé sur le devant de l'auvent et un curieux cylindre en laiton avec un sommet bombé estampillé « Hell Blower » semble être une sorte d'extincteur de l'époque !

Cet exemplaire, l'un des plus séduisants de cette collection, avec sa carrosserie polyvalente, fera une magnifique voiture de voyage et sera sûrement appréciée dans les manifestations réservées aux Vétéran et aux Clubs d'ancêtres.

€90,000 - 120,000

Today, reviewing the Model S, its coachwork is very well crafted but does not carry any coachbuilder plates and so is possibly an example of factory bodywork which the company was known to make available even this early. Whether Minerva or another, it is well proportioned and exquisitely made, with angled windscreen, small canopy of protection for the exposed driving compartment and nicely appointed rear compartment. The latter is trimmed in cloth and carries swing mounting occasional seats to each side. As with many cars of this formal style, passenger carrying is its primary purpose and so despite its size the capacity for storage is reserved to a rack on its roof, where presently a large round suitcase rests.

Beyond its attractive brass radiator with additional 'Sans Soupapes' script, brass accessories include period Rubis self-generating headlamps, a coiled bulb horn and klaxon and sidelights mounted to the main cabin. Enamel Royal Automobile Club of Vervietois and Automobile Club de Belgique badges are affixed to the front of its scuttle as well as a curious brass cylinder with domed top badged as a 'Hell Blower' which it would appear was a period fire extinguisher of some sort!

One of the most attractive examples in this collection, its versatile coachwork should make it a good tour car and it would surely be appreciated on events run by the Veteran Car or Teuf-Teuf Clubs.

326

ZEDEL TYPE CA 10 HP DOUBLE PHAËTON 1909

Carrosserie Henri Gauthier, Lyon

Châssis n° 515
Moteur n° CA 19343

- *Charming example of quality France-Swiss marque*
- *Exceptional documentation including original bill of sale*
- *Original interior*
- *Fine touring car for Veteran Car Club or Teuf Teuf events*

Zedel a clairement été baptisée d'après la prononciation phonétique des initiales de ses deux fondateurs, Ernest Zürcher et Henri Lüthi, deux gentilhommes Suisses qui unirent leurs forces pendant une courte période en 1901-1902. À l'origine baptisée Zürcher, Lüthi et Cie, après le départ de Lüthi la société fut renommée Fabrique de Moteurs et de Machines ZL. Zürcher avait fourni des moteurs de motos à partir 1897. Une fois seul, en plus d'une affaire en Suisse, à Saint-Aubin-Sauges, il mit judicieusement sur pied une affaire au-delà de la frontière française à Pontarlier, évitant à ses clients français de payer de lourdes taxes d'importation sur ses voitures, tout en profitant de la considérable ressource de talents en ingénierie du pays. À la fin de la première décennie du 20e siècle, Zedel construisait une série d'automobiles de grande qualité en petites quantités.

La Zedel est l'un des autres fabuleux joyaux de la collection de Jacques Vander Stappen, une petite automobile magnifiquement proportionnée typique de son époque et du pays dont elle est originaire. C'est une voiture pleine de charme par sa conception, les détails de ses caractéristiques et il n'est pas étonnant qu'elle ait été choyée pendant toute sa vie pour arriver, presque 110 ans après sa livraison, dans un état aussi complet et séduisant.

Comme de nombreuses voitures de cette collection, elle est accompagnée d'un incroyable dossier historique, qui pour la Zedel commence au premier jour avec le contrat original entre M. Fabre-Sapin du Central Garage de Limoges et un certain Monsieur Paul Colas de Saint-Léonard, le 14 mai 1909.

Zedel was cleverly named after the phonetic pronouncing of the two founders, Ernest Zürcher and Henri Lüthi, two Swiss gentlemen who joined forces for a brief period in 1901-1902. Originally named Zürcher et Lüthi et Cie, when Lüthi chose to part company, they renamed the business Fabrique de Moteurs et de Machines ZL. Zürcher having been supplying engines for motorcycles from 1897. Once on his own in addition to a Swiss business at Saint-Aubin-Sauges, he wisely also set up an operation across the border in France at Pontarlier, obviating the need for French buyers to pay high import taxes on his cars, as well as being able to tap into the considerable resources of engineering talent in this country. By the end of the first decade of the 20th Century, Zedel were producing a series of high quality automobiles at in modest production numbers.

The Zedel is another fabulous jewel of Jacques Vander Stappen's collection, a diminutive yet beautifully proportioned automobile symbolic of the era and country in which it was made. It is a car that has considerable charm to it from its design to its detail features and it is not surprising that it has been cherished through its life to arrive nearly 110 years after its delivery in such complete and appealing condition.

In keeping with many of the cars in this collection it is supported by an amazing file of documentation, which for the Zedel begins at day one, with the original contract made between M. Fabre-Sapin/Central Garage of Limoges and a Monsieur Paul Colas of St. Léonard on 14th May 1909.

Sur celui-ci la voiture est décrite avec précision, du pare-brise à l'arrière détachable, en passant par sa sellerie de cuir noir et sa « capote américaine ». Son prix, quelque 7 902 francs ! M. Colas, ou peut-être Zedel eux-mêmes, choisirent comme artisan la carrosserie voisine Henri Gauthier de Lyon, une société qui produisait de nombreuses carrosseries pour la Peugeot Bébé. Suit une facture concernant les arrhes et l'achat, mais, de façon plus inhabituelle, sont également conservées avec la voiture les factures d'entretien de M. Colas, montrant des travaux effectués par Fabre-Sapin en 1913 et 1919. Il semblerait que M. Colas conserva la Zedel au moins au-delà de la fin de la première guerre mondiale, sans que l'on sache précisément combien de temps après.

Au début des années 1980, la Zedel était avec certitude en Belgique et fut vendue par DLM Caravanes – Léon Delvaux à un certain Guy Boucharessas de Bruxelles, le 3 septembre 1984. On sait que M. Vander Stappen a acheté la voiture à M. Boucharessas. Aujourd'hui, après une inspection minutieuse, la Zedel arbore en large partie les caractéristiques de sa commande d'origine et, bien qu'elle ait reçu une restauration soignée à un moment donné, ses garnitures en cuir semblent complètes et dans un état d'origine remarquablement bon. La voiture n'ayant pas été utilisée au cours des dernières années, nous recommandons une révision, avant de reprendre la route, mais une fois prête, elle fera une excellente concurrente pour des manifestations réservées aux vétérans et aux pionnières.
€30,000 - 40,000

On this the car is very precisely described, from its windscreen to its detachable rear, black leather upholstery and canvas 'Capote Americaine' top. Its price some 7,902 Francs! M. Colas, or perhaps Zedel themselves elected for coachwork by nearby coachbuilder Henri Gauthier of Lyon, a company which produced many of the bodies for the Peugeot Bébé. This is followed by a deposit and purchase invoice, but more unusually, beyond these is the fact that M. Colas's service invoices remain with the car also, charting work carried out on it by Fabre-Sapin in 1913 and 1919. M. Colas would appear to have retained the Zedel until at least after the First World War, but beyond that it is not known for how long.

By the early 1980s, the Zedel was certainly in Belgium and sold by DLM Caravanes – Leon Delvaux to a Guy Boucharessas of Brussels on 3rd September 1984. It is understood that Mr. Vander Stappen purchased the car from Boucharessas. Today, on close inspection the Zedel appears much to its original order specifications and while it does appear to have received a sympathetic restoration at some point, its leather trim would appear to be original and is in remarkably good and complete order. Not used in recent years, we do advise recommissioning prior to road use, when ready it would make an excellent entry to Teuf-Teuf or Veteran Car Club events.

327

Autrefois propriété de W.K. Haines

PIPE M 22 CABRIOLET TOUT TEMPS ENVIRON 1913

Carrosserie Salmons & Sons

Châssis n° 12126

- *Original UK delivery example*
- *Early example of Salmons convertible bodywork*
- *Rare survivor of the marque*
- *Preserved interior*

La firme belge Pipe a été fondée par Alfred et Victor Goldschmidt en 1898, débutant par la production d'automobiles de type Panhard à partir de 1900. Au bout de deux ans, les frères orientèrent leur affaire vers le marché de la voiture sportive et commencèrent à présenter toute une série d'automobiles techniquement très novatrices. Ce fut d'abord la présentation du système d'embrayage électrique Jenatzy, puis le moteur hémisphérique à soupapes en tête dessiné par l'ancien concepteur Mercedes Otto Pfänder, qui se classa deuxième au Kaiserpreis de 1907. Au cours de la première décennie du 20e siècle, l'affaire progressait bien, mais ils ne se remirent pas de la perte de Pfänder en 1907 et de la destruction de leur usine au cours de la première guerre.

Autre machine à remonter le temps, cette voiture a vraisemblablement été livrée neuve au Royaume-Uni où elle a été habillée par le très apprécié carrossier Salmons qui allait plus tard être lié à Aston Martin dans les années 1950. Salmons était aussi connu pour ses carrosseries entièrement découvrables, désignées déjà à l'époque en français par le terme cabriolet et à la fin des années 1920, ils mirent au point un mécanisme de toit ouvrant actionné par une manivelle latérale. Datant à peu près de 1913, il s'agit de l'un des deux exemplaires survivant du modèle répertorié par le registre du Veteran Car Club et le précurseur naturel de toutes les carrosseries Salmons à venir. Sa carrosserie formelle à six glaces peut se transformer en une voiture entièrement découverte. Elle porte toujours sa plaque d'immatriculation britannique LH 6635, un préfixe qui accrédite sa présentation en février 1913 au London County Council et s'avère donc être son immatriculation d'origine.

The Belgian Pipe company was founded by Alfred and Victor Goldschmidt in 1898, with production of Panhard type automobiles appearing from 1900. Within a couple of years, the brothers were aimed their business at the sporting car market and began to announce a series of technically innovative cars. First came the introduction of the Jenatzy electric clutch system, then a hemispherical overhead valve engine penned by ex-Mercedes designer Otto Pfänder, leading to a second place in the 1907 Kaiserpreis. As they progressed through the first decade of the 20th Century the business grew well, but they were unable to recover from the loss of Pfänder in 1907, and destruction of their factory during World War One.

Another remarkable time-warp car, this is most likely to have been supplied new to the UK where it received coachwork by esteemed coachbuilders Salmons, who would later become synonymous with Aston Martin in the 1950s. Salmons was also known for building fully convertible coachwork, best described in the period vernacular as a 'cabriolet', and by the late 1920s they pioneered mechanisms that would literally remove the roof by a hand crank to the side of the bodywork. Dating from approximately 1913, this is one of only two surviving examples of the model listed in the Veteran Car Club handbook, and is a natural precursor to the later Salmons bodies. Its formal, six light coachwork being able to be fully converted to an open touring car. Still wearing its British road registration plate 'LH 6635', that prefix tallies to an introduction of February 1913 with London County Council and can safely be assumed to be its original.

Les détails sur son premier propriétaire ont été perdus au cours des années et les propriétaires suivants ne sont connus que par leurs noms, un certain J. H. Gest (grâce au VCC), puis T.J. Luik, tous deux après la guerre. À un moment donné de sa carrière, la voiture partit en Amérique, où elle passa aux mains de l'un des collectionneurs les plus connus dans l'Ohio, W. K. Haines. M. Haines possédait une énorme collection de voitures de grande qualité et fait partie des rares personnes à avoir obtenu un « Best in Show » au concours d'élégance de Pebble Beach qu'il reçut en 1995 avec une Isotta Fraschini Tipo 8B Viggo Jensen cabriolet d'Orsay de 1931.

Pièce qui trouve naturellement sa place dans la collection de M. Vander Stappen, qui apprécie tout à la fois les voitures dans leur état d'origine et originaire de son pays, la Pipe fut acquise au début des années 2000 qui la ramenèrent en Europe. Grâce à la présence de son toit l'intérieur a passé plus de 100 ans dans un remarquable état de préservation avec sa sellerie de cuir noir boutonné aux reflets vert bouteille presque entièrement intacte. Une inspection détaillée de la voiture révèle une carrosserie fascinante et bien construite, compacte et pratique. Pour obtenir une structure rigide, il n'y a qu'une porte par côté, ce qui oblige d'accéder à la place du conducteur par un siège passager pivotant. L'extérieur de la voiture est tout aussi préservé avec seulement quelques traces de corrosion à la base des côtés du capot qui pourront facilement être effacées. Côté mécanique on sait quand la voiture a roulé pour la dernière fois et une remise en route est recommandée.

Un exemplaire intéressant et exceptionnellement rare de cette marque.
€30,000 - 40,000

The car's original owner details have been lost over time, and subsequent owners are only known to have been a J H Gest (per VCC), then one T.J. Luik, both in post war times. At some point in its career the car migrated to America, where it would come into the ownership of one of Ohio's most noted collectors, W.K. Haines. Mr. Haines had an extensive and high quality collection of cars, and is one of the few people who can count an outright 'Best in Show' at the Pebble Beach Concours d'Elegance which he achieved in 1995 with a 1931 Isotta Fraschini Tipo 8B Viggo Jensen Cabriolet d'Orsay.

A natural fit for Mr. Vander Stappen's stable, which prized both originality and home market automobiles, the Pipe was acquired by him in the early 2000s, seeing it return to Europe. The presence of its roof has ensured that the interior has passed more than 100 years in remarkably well-preserved order, with its button back leather upholstery in lustrous bottle green being intact for the most part. Close inspection of the car reveals a fascinating and well-constructed body which is compact and practical. To retain its structure there is just one door to each side, requiring the driver's seat to be accessed by a swing up passenger seat. The exterior of the car shows a little more age, with some corrosion to the bases of the bonnet sides, but this could be tidied relatively easily. On the mechanical side, it is not known when this car was run last and recommissioning is recommended.

An interesting and exceptionally rare example of the marque.

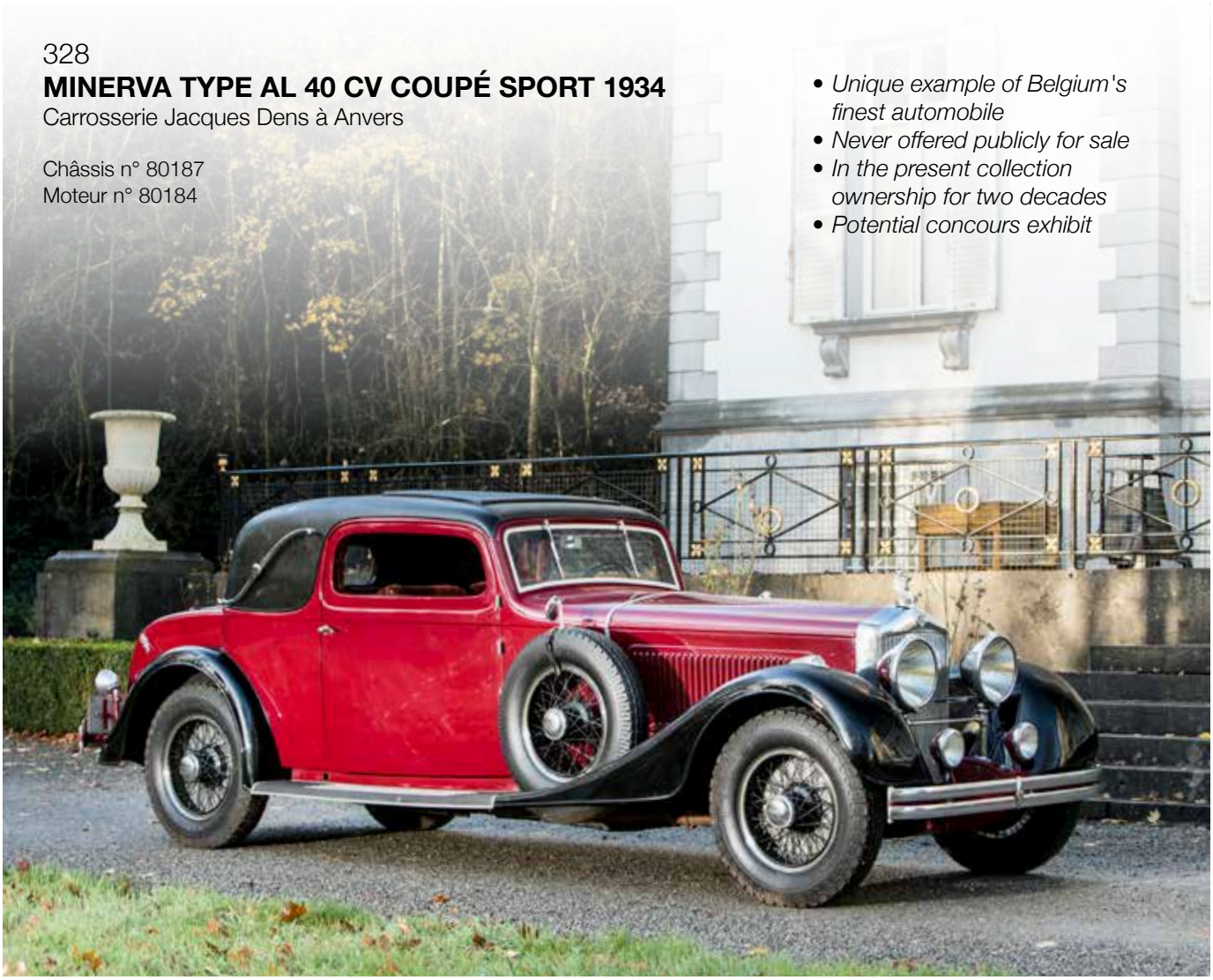
328

MINERVA TYPE AL 40 CV COUPÉ SPORT 1934

Carrosserie Jacques Dens à Anvers

Châssis n° 80187
Moteur n° 80184

- *Unique example of Belgium's finest automobile*
- *Never offered publicly for sale*
- *In the present collection ownership for two decades*
- *Potential concours exhibit*



Saluée comme « l'une des plus prestigieuses automobiles jamais produite », le modèle AL de Minerva allait être la plus remarquable des productions de la marque à ce jour. Elle faisait appel au premier 8 cylindres en ligne de la marque, symbole incontournable de la voiture de luxe à l'époque et reprenait la technique sans soupapes des précédents modèles de Minerva. Avec ses 6, 6 litres, ses 120 ch, son double allumage et son vilebrequin à neuf paliers, c'était la plus sophistiquée et la plus formidable des plates-formes techniques pour une voiture de cette catégorie. Pour accompagner cette impressionnante technique, la tenue de route était impeccable, soutenue par un stabilisateur Adex, un des premiers systèmes antiroulis. Son empattement de 3, 86 m était l'un des plus longs du marché autorisant les carrosseries les plus luxueuses.

Proposant une élégance et un raffinement similaires à ceux des Rolls-Royce contemporaines légèrement plus chères, les Minerva se retrouvaient fréquemment aux mains de l'élite. Particulièrement en Amérique du nord, le modèle AL acquit une grande popularité auprès des vedettes de cinéma et des politiciens et même auprès du fournisseur d'automobiles populaires, Henry Ford. Malheureusement, la voiture fut dévoilée en même temps que le krach boursier qui précéda la Grande Dépression qui allait mener à une réduction drastique de la demande pour ce type de véhicules de luxe extravagant.

Acclaimed as 'one of the most prestigious vehicles ever produced', Minerva's AL model would be the grandest production of the marque to date. It featured the companies first straight 8 cylinder engine, a ubiquitous standard for luxury cars of the day, and retained the sleeve valve system of Minerva's prior motors. With 6.6 liters, 120 hp, dual ignition, and a crankshaft carried in nine main bearings, this would be a most advanced and formidable powertrain for a vehicle of this status. Backing up the impressive grunt, road-holding was impeccable, aided by an Adex Stabilisator, one of the earliest anti-roll devices. Its 152-inch wheelbase was one of the longest on the market, enabling the fitting of supremely elegant coachwork.

Offering similar elegance and refinement to the mildly more expensive Rolls-Royces of the era, Minerva's found themselves frequently under the ownership of the elite. Particularly in North America, the AL gained popularity among films stars and politicians alike, and even the archetypal provider of motors for the masses, Henry Ford. Unfortunately, the vehicle was introduced just in time for the Stock Market Crash and subsequent Great Depression that would drastically reduce demand for these types of extravagant luxury motors.

Seulement 50 de ces AL quittèrent les ateliers de Minerva et on pense que seulement 8 ont survécu jusqu'à nos jours. Suivie par la seule M4 2 litres de 1934, l'AL reste comme le dernier et le plus impressionnant effort de la marque pour produire un grand modèle de luxe.

Datant de la fin de production de ces automobiles particulièrement impressionnantes, 80187 est habillée de ce que l'on croit être l'unique carrosserie de l'un des plus obscurs artisans du pays, Jacques Dens d'Anvers. Sur cet exemplaire, le bien peu connu atelier Dens a néanmoins réalisé une carrosserie relativement compacte sur ce gargantuesque châssis AL. La partie supérieure traité en faux cabriolet est assez massive mais allégé par des compas de capote et pour le bien-être du conducteur et de ses passagers on trouve un toit ouvrant coulissant.

Les premiers jours de la Minerva ne sont pas documentés mais on peut affirmer sans grande chance de se tromper qu'elle est probablement restée dans son pays d'origine, comme en atteste un ancien carnet de bord, où elle était la propriété de Jan Verswijver vers 1962. En sa possession, elle partageait le garage avec la voiture carrossée par D'Ieteren de la collection de M. Vander Stappen si l'on en croit un article d'Automobile Quarterly paru à l'époque, signé par le propriétaire de la Rollston cabriolet, le Dr Gerald Rolph.

Just 50 of these ALs left Minerva's production line and today only 8 are believed to be surviving today. With only the 2 Liter M4 following in 1934, the AL stands as the marque's final and most impressive effort at producing a large luxury vehicle.

Dating from towards the end of the run of these incredibly impressive automobiles, car 80187 is clothed with what is believed to be unique coachwork by one of its country's more obscure coachbuilders, Jacques Dens of Antwerp. In its execution, the lesser known Dens concern were cleverly able to scale a relatively compact style of body on the gargantuan AL frame. Its faux convertible top is replete with pram irons to break the side of the car, and for the relief of the driver and passengers there is a sliding sunroof.

The Minerva's earlier days are not charted, but it may probably safely be assumed that the car resided in its home country, where as attested by an old log book it was the property of Jan Verswijver by 1962. In his ownership, it would have also shared stable with the D'Ieteren car in Mr. Vander Stappen's collection according to an article in this period in Automobile Quarterly, by the owner of the Rollston Sweptback Convertible, Dr. Gerald Rolph.

Au milieu des années 1980, le coupé sport Dens était aux mains du collectionneur bien connu Philip Devos de Gand où elle fut repérée par le vendeur Bruno Vendiesse qui négocia son achat pour un autre passionné belge, Willy Hopchet, d'Anvers, aux mains duquel elle est restée jusqu'à l'époque de la publication de « Minerva Vandaag » par Phillippe Boval et Albert Valcke.

En possession de Hopchet on sait que la voiture a subi la restauration qui lui vaut son aspect d'aujourd'hui, la voiture recevant alors sa livrée rouge royal, soulignée par des ailes noires et une capote de faux cabriolet en cuir noir. À l'époque, il est également avéré que l'intérieur a été retendu du moelleux tissu qu'elle arbore encore aujourd'hui, dans un joli style Art Déco. Cette restauration affiche seulement une discrète usure, notamment dans l'habitacle, suggérant un usage modéré dans les deux ou trois dernières décennies.

By the mid-1980s, the Dens Sports Coupe was owned by noted collector Philip Devos in Gent, where it was located by dealer Bruno Vendiesse who negotiated its sale to another Belgian enthusiast, Willy Hopchet, from Antwerp, in who's custody the car remained at the time of the publication of Phillippe Boval and Albert Valcke's 'Minerva Vandaag'.

In Hopchet's ownership, the car is understood to have received the restoration that it retains to this day, the car being repainted in a regal red hue, offset with black wings and a black leather faux convertible roof. At that same time it is assumed that the interior was also retrimmed in the plush patterned soft fabric that it still wears, arguably in an Art Deco style. That restoration shows only limited age, particularly in the cabin of the car, suggesting only modest use in the last two or three decades.

M. Vander Stappen a pu l'acheter à W. Hopchet il y a une vingtaine d'années en octobre 1998, lorsqu'elle rejoignit sa collection grandissante de voitures de luxe belges. En sa possession elle fut conduite et exposée occasionnellement, mais resta remisée dans la collection au cours de dernières années.

Aujourd'hui les habiles proportions résistent bien à l'épreuve du temps et sont à la hauteur du travail des carrossiers les plus réputés. Sa carrosserie de qualité est soulignée par un accastillage chromé raffiné comprenant des phares Willocq-Bottin avec des appliques siglées de la déesse Minerve à leur sommet dont l'une conserve encore ses lentilles brevetées Supralux. Naturellement, son incontestable qualité est soulignée sans discussion par la présence de la mascotte représentant la déesse stylisée au sommet de son radiateur chromé.

Par son style unique et son élégante allure sportive, associés au luxueux train roulant conçu par Minerva, ce modèle AL de Jacques Dens représente un formidable potentiel pour les concours de niveau international.
€350,000 - 450,000

Mr. Vander Stappen was able to prize it from W. Hopchet some 20 years ago in October 1998, where it would join his growing stable of luxury Belgian Automobiles. In his custody it was occasionally shown and used, but in latter years remained safely secluded in this collection.

Today the car's clever proportions stand the test of time well, and are akin to any of the styling by better known carrossiers. Its quality bodywork is appointed with fine chromework including Willocq-Bottin headlamps with Minerva Goddess appliques to their tops one of which still retains its patented Supralux lens. Naturally, the mark of quality is rubber stamped by the stylised Goddess mascot atop its shapely chrome radiator.

With its unique design and handsome sporting looks, coupled to the much-coveted luxury underpinnings by Minerva, the Jacques Dens AL must have considerable potential at International Concours level.

329
MINERVA TYPE F/M8 LIMOUSINE 1938

Châssis n° 87192
Moteur n° 87203

- *Last of the line for the marque*
- *British delivery and long-term UK owned*
- *Stately Thirties Limousine*

La voiture proposée ici représente la fin de la production des Minerva d'avant-guerre, au moment où la fusion avec Imperia avait déjà pris effet et où les voitures n'étaient plus que l'ombre de ce qu'elles avaient été.

Il reste très peu de ces derniers modèles aujourd'hui. Comme ce fut le cas avec tant de modèles de la production Minervaau cours de leurs quatre décennies d'activité, ce fut le marché britannique qui continua à se montrer favorable à leurs produits. Elle reprenait purement et simplement la taille des grandes AL qui les avaient précédées, ainsi que leur huit cylindres, mais le moteur ne faisait plus que 4 litres, une cylindrée très répandue à la fin des années 1930, peut-être en raison des taxes élevées en vigueur au Royaume-Uni en fonction de la cylindrée des moteurs. Bien que sa plaque de châssis la crédite comme étant une Type F et confirme sa cylindrée de 4 litres, partout ailleurs, la voiture est estampillée comme étant une M8, ce qui semble être la désignation de ce modèle pour l'agence britannique de Minerva.

Il pourrait bien s'agir de l'une des deux voitures exposées au London Motor Show, qui a passé la majeure partie de sa vie au Royaume-Uni, immatriculée dans la région de Londres le 20 juin 1938. Comme la plupart des voitures de cette collection, elle possède un solide dossier d'informations sur son historique, dans les différents courriers comme dans son carnet de bord. Ces documents permettent de suivre la voiture sur une grande partie de son existence. Nous savons donc qu'elle a été acquise par un concessionnaire réputé, Halfway Garages de Reading, dans le Berkshire, à un certain M. Hadfield de Salisbury en 1959, alors qu'elle n'avait pas circulé depuis 1953.

The car offered here represents the end of the run for the pre-war Minerva brand, by which time the merger with Imperia had taken effect, and the cars were a shadow of their former days.

Very few of these final cars remain today. As with so many of their production over the four decades of their business it was the British market that continued to be a good market for their products. Retaining the sheer scale of the behemoth ALs that preceded it, as well as an eight-cylinder power unit, perhaps owing to the high taxes that the UK decreed based on engine size, the car had a much-reduced capacity of 4 litres, a common engine size for cars in the UK by the late 1930s. Although the chassis plate on this car lists it as a Type F, and confirms its 4 Litre capacity, elsewhere the car is badged as an M8, which was more than likely the British Minerva agency designation for the model.

This may be one of the pair of cars that was shown at the London Motor Show, it certainly spent most of its life in the UK being registered in the London area on the 20th June 1938. Like many of the cars in this group there is a solid file of information appertaining to its history, and within that is various correspondence as well as a continuation log book. This resource traces the car through much of its existence. From that, we know that it was acquired by noted dealers Halfway Garages of Reading, Berkshire from a Mr. Hadfield of Salisbury in 1959, having been off the road since 1953.

Elle fut rapidement vendue dans le nord à T.I.A. MacDougall de Shandon et avait encore changé de mains dans les quelques années qui suivirent chez un certain Bruce Smith de Glasgow, qui fut son propriétaire jusqu'en 1967. Des photos de la Minerva à cette époque montrent la voiture sortant d'une longue période dans un garage et nécessitant une rénovation. M. Vander Stappen acheta la voiture directement à Smith, celui-ci l'ayant gardé au moins 50 sur ses 83 ans d'existence. Une sympathique restauration a clairement été effectuée probablement avant son arrivée dans la collection, la faisant passer à une élégante livrée noire avec filets rouges. Compte tenu de cette restauration déjà ancienne et de son inactivité au cours des dernières années, nous recommandons vivement une judicieuse remise en route avant toute utilisation.

Dans ce style, la Type F/M8 garde toute la dignité et la présence de ses devancières et sa carrosserie rappelle les créations de l'Américain Fleetwood de la même période. Son habitacle à six fenêtres possède une cloison fixe pour isoler les passagers du chauffeur, avec un cuir robuste pour la sellerie avant et un tissu Bedford beige foncé à l'arrière. Même dans cette période tardive, l'aménagement de la voiture conservait une attention soignée aux détails avec ses hauts de portes en bois et ses poignées Art Deco, ses confortables sièges à accoudoirs et ses compartiments de courtoisie de chaque côté.
€40,000 - 48,000

It was promptly sold north to T.I.A. MacDougall of Shandon and within a few years had changed hands again to a Bruce Smith of Glasgow, who was its owner in 1967. Photos of the Minerva in this period show it being retrieved from long term storage and in need of refurbishment. Mr. Vander Stappen purchased the car from Smith directly, so these two custodians account for at least 50 of its 83 years. A sympathetic restoration has clearly been undertaken most probably prior to its arrival in the collection, changing it to a handsome Mason's Black scheme with red coachline accents. With this restoration now lightly aged and in view of its inactivity in recent years we would recommend the sensible precaution of recommissioning before use.

In its style the Type F/M8 retains much of the dignity and presence of its forebears, and actually the bodywork is reminiscent of American Fleetwood bodies of this same period. Its six-light cabin is separated with a fixed division, most probably to distinguish passengers from its chauffeur, and with harder wearing leather for the front and fawn Bedford cloth for the rear. Even in this late stage, much effort is made in this car's detail with stylized Art Deco wood door cappings, and door pulls, commodious seats with extended arm rests and vanity units to the sides.

330

MINERVA 20 HP COUPÉ DE VILLE ENVIRON 1922

Châssis N° 36129
Moteur N° 29829 (voir texte)

- *Handsome variant of 20hp model*
- *In the present ownership since 1971*
- *Restored while in the collection*

Un des rares modèles de milieu de gamme de la collection, certainement acquise pour illustrer le chapitre des années 1920 de l'histoire de Minerva. Comme le confirme une plaque au centre de son radiateur, on ne sera pas surpris d'apprendre que cette Minerva classique a été vendue par l'agence bruxelloise de longue date de René Kuhling et pourrait bien avoir passé toute sa vie sur sa terre d'origine. En conséquence, il y a de fortes chances pour que sa carrosserie bien proportionnée soit celle de la voiture à sa sortie d'usine. Son style est tout à fait conforme aux standards de l'époque, mais avec des touches typiques du luxe Minerva, comme les sièges arrière individuels et les strapontins assortis eux aussi dotés d'accoudoirs.

Selon une facture au dossier, Jacques Vander Stappen acheta ce coupé de ville à Monsieur Thysbeart de Bruxelles le 21 juin 1971. Sur ces papiers, la voiture porte le numéro 36129, que l'on peut trouver frappé sur le châssis côté chauffeur dans le compartiment moteur, mais qui n'est pas confirmé par une plaque constructeur correspondante, qui a vraisemblablement disparu à un moment de sa carrière.

One of few mid-range models in the collection this was almost certainly acquired to represent that chapter of the Minerva story and of its Twenties era. As confirmed by a plaque on the centre of its radiator, not surprisingly this Vintage Minerva was supplied by long time marque agency René Kuhling of Brussels and may well have spent its whole life on home turf. By this stage it is likely that the well-proportioned coachwork it wears would have been with the car as supplied by the factory. Its form is quite standard fare for the day, but with typical touches of Minerva luxury, such as individual rear seats, and matched occasional jump seats themselves also with armrests.

According an invoice in the file, Jacques Vander Stappen acquired the Town Car from a Monsieur Thysbeart of Brussels on 21st June 1971. On those papers, the car is listed as chassis number 36129, which is to be found stamped into the chassis frame on the driver's side of the car in the engine bay, but is not supported with a corresponding maker's plate, something that must have migrated at some point in its career.

Le numéro du moteur est 29829, qui semble avoir été frappé sur un ancien numéro, une anomalie mineure qui, bien qu'inexpliquée, a peu de conséquence matérielle. Dans le dossier, une correspondance avec le Veteran Car Club de Belgique en 1975 rapporte qu'il situe sa date de construction comme étant vraisemblablement 1922.

La Minerva semble avoir été rénovée ces dernières années, probablement depuis son achat, et l'on sait que sa couleur est passée du rouge à l'actuel vert bouteille sur fond noir qu'elle arbore aujourd'hui. À cette même époque, il ne fait aucun doute que le compartiment arrière a également été rénové, le tissu de sa sellerie montrant peu d'usure. Bien que l'état de son train roulant ne soit pas connu, il doit être considéré comme nécessitant une remise en route avant toute utilisation.

Un exemplaire typique de la Minerva 20 HP dans un état de présentation très raisonnable bénéficiant d'une longue conservation dans la collection dont elle est issue.
€35,000 - 40,000

Its engine number reads 29829, which appears to show some over-stamping, a minor anomaly that although not explained is something of little material consequence. Additional correspondence on file with the Veteran Car Club of Belgium in 1975 records that they placed its date as being likely of 1922 manufacture.

The Minerva would seem to have received refurbishment within recent years, certainly since acquisition, and is known to have had its colour changed from red to the current bottle green over black scheme it now wears. At that same time no doubt the rear cabin was also renewed as its cloth upholstery shows little age, although the condition of its running gear is not known and should be deemed to be in need of recommissioning before exercising.

A textbook example of the 20hp Minerva in very presentable order and with the benefit of long term knowledgeable collection provenance.

331

IMPERIA TYPE 8-25 SS 8 HP BERLINE TOILÉE 1926

Châssis n° 2110
Moteur n° 2117

- *Rare survivor of marque*
- *Attractive lightweight coachwork*
- *In present ownership for 12 years*

Alors que Minerva allait incontestablement devenir la plus connue des marques belges, notamment en raison de sa réputation et de sa clientèle luxueuses, ce sera finalement avec la marque moins connue Imperia, qui avait déjà pris le contrôle d'Excelsior, Métallurgique et Nagant, qu'elle fusionnera en 1934, au moment où elle était son tour confrontée à la grande dépression, dans un partenariat qui allait durer jusqu'en 1939.

Comme Nagant, les origines d'Imperia sont Liègeoises et elle était de même connue pour sa technique et ses conceptions novatrices, incluant l'introduction des freins aux quatre roues dans leur pays et les moteurs de grande capacité à soupapes en tête. Reprenant le domaine utilisé jusque-là par la marque Pieper, les automobiles Imperia, au sommet de leur gloire, pouvaient être essayé sur une piste d'un kilomètre au sommet de leur usine de Nessonvaux, comme l'avait fait FIAT à Turin.

While Minerva would unquestionably become the best known Belgian marque, principally because of its luxurious reputation and clientele, when it too struggled in the era of the depression, it would ultimately be the lesser known Imperia company, who had already assumed control of Excelsior, Metallurgique, and Nagant with whom they would merge with in 1934, a partnership which lasted until 1939.

Like Nagant, Imperia's origins were in Liège and similarly they were known for innovative engineering and designs including pioneering four wheel brakes in their country, large capacity power units, and overhead valve engines. Taking over the domain formerly used by the Pieper company, in their heyday as FIAT had in Turin, Imperia cars could be tested on a one kilometer test track on the rooftop of their Nessonvaux.

Ce séduisant exemplaire de leur modèle fièrement baptisé 8-25 SS date du milieu des années 1920. Si l'on en croit sa facture d'achat au nom de M. Vander Stappen en janvier 2006 et sa précédente immatriculation, lorsqu'elle appartenait à Jean Gilot dans les années 1980, elle fut mise sur la route pour la première fois en septembre 1926, mais on sait bien peu de chose de son histoire en dehors de cela.

La voiture est dotée d'une très séduisante carrosserie toilée qui, compte tenu de la complexité de sa conception et de l'impossibilité de reproduire une telle carrosserie fermée, est probablement celle d'origine de la voiture. À un moment donné, cette carrosserie a été soigneusement restaurée avec un matériau neuf dans une jolie livrée blanche sur bleu foncé avec des ailes noires. L'habitacle dispose d'un pare-brise ouvrant, d'un insert au centre du tableau de bord et sa sellerie a été retendue de tissu gris. Aujourd'hui, la voiture se présente joliment et une fois que l'on aura procédé à une remise en route recommandée, elle fera sans en douter un intéressant modèle Vintage et une alternative rafraîchissante à quelques-unes de ses rivales vues trop souvent.
€20,000 - 30,000

This attractive example of their proudly named 8-25SS model is understood to date from the middle of the Roaring Twenties decade. According to its purchase invoice to Mr. Vander Stappen in January 2006 and former registration when owned by Jean Gilot in the 1980s, it was originally put on the road in September 1926, but beyond this very little is known of its history.

The car sports an extremely pretty fabric body which owing to the complexity of its design and unlikelihood of replicating closed coachwork is thought to be original to the car. At some point this bodywork has been carefully restored with new fabric in an appealing scheme of white over dark blue, and with black wings. The cabin features an opening windscreen, central dashboard cluster and its upholstery has been retrimmed in grey fabric. Today, the car presents cleanly and while recommissioning is recommended it would no doubt make an interesting Vintage car and refreshing alternative to some of its more ubiquitous peers.

332

SUNBEAM 25 HP BERLINE SPORTIVE 1934

Autrefois immatriculée en Grande-Bretagne UJ 3284

Châssis n° 3123.S
Moteur n° 3124.S

- *Highly respected quality English car*
- *Large horsepower model*
- *Retains original interior*

La première voiture Sunbeam produite par la société John Marston Limited, une voiturette à moteur De Dion, fut vendue en 1901, mais ce ne fut pas avant 1907, deux ans après la création de Sunbeam Motor Car Company, que la firme produisit un modèle entièrement britannique, la 16/20. L'arrivée de l'ingénieur Louis Coatalen et la mise sur pied d'un véritable programme de compétition permit à la marque de se forger une formidable réputation avant la première guerre, ses produits magnifiquement construits jouissant dès lors d'une renommée équivalente à celle de plus grandes marques Alvis et Bentley. Une Sunbeam fut la première voiture britannique à remporter un Grand Prix et la marque établit de nombreux records de vitesse.

Présentée en 1933 et construite seulement pendant deux années, la « Twenty-Five » faisait appel au moteur à sept paliers de 3 317 cm3 de sa devancière la « Twenty », puisqu'elle était en fait une évolution de cette dernière. Elle était construite sur deux empattements différents, - 3, 30 m et 3, 45 m – et faisait partie des meilleures sportives contemporaines, dotée d'une direction, de freins et d'une boîte de vitesses exemplaires.

John Marston Limited's first Sunbeam production car, a De Dion-engined voiturette, was sold in 1901 but it was not until 1907, two years after the Sunbeam Motor Car Company had been formed, that the firm produced its first all-British model, the 16/20. The arrival of designer Louis Coatalen, and the pursuit of an effective competition programme, enabled the marque to establish a formidable reputation prior to WWI, its superbly made products enjoying a reputation rivalling that of the best from Alvis and Bentley thereafter. A Sunbeam was the first British car to win a Grand Prix and the company went to set many land speed records.

Introduced in 1933 and produced for only a couple of seasons, the 'Twenty-Five' used the 3,317cc seven-main-bearing engine of the later 'Twenty', being in effect an upgraded version of the latter. It was produced on two wheelbase lengths - 130" and 136" - and was among the finest of contemporary sporting motor cars, possessing exemplary steering, brakes and gear change.

La voiture proposée ici a été immatriculée en Grande-Bretagne sous le numéro UJ 3284 et selon un duplicata de la carte verte fut mise en circulation le 16 mai 1934. Son préfixe confirme son utilisation dans la région de Salop au Royaume-Uni, mais en 1975 elle résidait à Twickenham, près de Londres aux mains de David A. Davis. Ce fut peu après que la voiture quitta les îles britanniques pour venir sur le continent en Belgique. Là elle résida pendant de nombreuses années chez un ami de M. Vander Stappen qui en prit possession plus tard en signe d'amitié envers le propriétaire de la voiture.

À voir la voiture aujourd'hui, il s'agit en tout état de cause d'un très bel exemplaire d'une marque britannique réputée et, bien qu'elle n'ait pas été construite ni carrossée en Belgique, son état et son originalité n'ont pas manqué d'attirer l'attention de son propriétaire collectionneur. L'intérieur est dans un état d'origine remarquable et en très bon état montrant peu de traces d'usure, tandis que l'extérieur semble avoir été rafraîchi à un moment ou un autre. En ce qui concerne l'aspect mécanique, on ignore quand la voiture fut utilisée pour la dernière fois et nous recommandons vivement une remise en route avant toute utilisation routière.
€15,000 - 18,000

The car we offer here was formerly British registered as 'UJ 3284' and according to a re-issue green log book was originally on the road on 16th May 1934. Its prefix would confirm original use in the Salop region of the U.K. but by 1975 when it is stamped it was resident in Twickenham, near London with a David A. Davis. It was not long after this that the car left the British Isles and moved to the continent arriving in Belgium. There it would reside with a friend of Mr. Vander Stappen's for a number of years, with him latterly assuming ownership as a gesture of goodwill to the owner and the car.

To view the car today, it is clearly a very honest example of this famed British marque, and while it was neither Belgian built, or bodied, its condition and originality appeared to its collector owner. The interior appears to be remarkably original and yet in very fine order with modest age, while at some point the exterior does seem to have been refreshed. As to its mechanical aspect, it is not known when the car was last run and we would advise recommissioning prior to road use.

333
FORD MODEL T TOURER 1912

Moteur n° 142001

- *Icon of 20th Century design and production*
- *Acquired by present owner nearly 40 years ago*
- *Potentially very usable tour car*

Sans aucun doute la plus fameuse voiture ancienne de toute, la Ford Model T. son importance est indiscutable ainsi que son charisme. L'une des clés de l'énorme succès d'Henry Ford doit être attribué au style. Ford a embauché des équipes de stylistes pour s'assurer que ses produits soient aussi beaux et séduisants que possible. Ce n'est nulle part aussi apparent que sur ces premières T aux accessoires en laiton.

Ford a su trouver l'équilibre entre élégant et joli avec ces voitures. Une T, bien qu'elle ne soit pas grosse, a beaucoup de dignité et de présence. Chacun pouvait être fier d'en posséder une. Alors que les voitures bas de gamme de la concurrence avaient l'air petite et bon marché, ce n'était pas le cas de la Ford. Ford se rendit également compte qu'il vendait des voitures à un marché de nouveaux conducteurs qui accédaient à l'automobile, ce qui signifiait que la voiture devait être simple et intuitive. Pour la faire fonctionner, il suffisait d'utiliser ses pieds en laissant les mains sur le volant où elles étaient utiles. La très simple transmission planétaire était facile à manipuler et encore aujourd'hui donne beaucoup de plaisir de conduite.

Without a doubt the most famous antique car of them all is the Ford Model T. Its significance cannot be argued and neither can its charisma. One of the key components of Henry Ford's enormous success has to be chocked up to style. Ford employed teams of stylists to ensure that his products looked as good and appealing as possible; nowhere is this more apparent than in these early "brass" Ts.

Ford was able to balance the line between handsome and cute with these cars. A T, although not a big car, has great dignity and presence. Anyone would be proud to own one. While the competition's low-priced cars looked cheap and small, the Ford did not. Ford also realized he was selling cars to a market of new drivers transitioning to the motorcar, which meant the car needed to be simple and intuitive. To operate the car, one only needed to use their feet, while their hands could stay on the steering wheel where they belonged. The simple planetary transmission was easy to operate and is still great fun to drive today.

Jacques Vander Stappen souscrivait à la théorie selon laquelle chaque collection devrait avoir une Model T et acheta cet exemplaire il y a quelques 39 ans à James R. Bradley, un franchisé McDonald de Milford, dans le New Hampshire, aux Etats-Unis, pour la somme non négligeable de 9 500 $.

La voiture fut amenée en Europe et rejoignit la collection peu après. Témoignant d'une partie de son histoire, elle affiche toute une série de plaques de rallye datant de son ancienne vie aux Etats-Unis dans des manifestations du nord-est, comme les rencontres du V.M.C.C.A. « Dusters » en 1967 et 1968. Aujourd'hui, la Ford apparaît dans une version globalement de série du modèle et conserve même une partie de sa sellerie d'origine. Une exception notable tient au fait que la cloison avant et les portes ont été démontées à un moment donné de sa carrière, mais compte tenu de l'énorme soutien des réseaux sociaux et de la grande disponibilité des pièces, elles pourront facilement être remplacées par son nouveau propriétaire.
€18,000 - 24,000

Jacques Vander Stappen subscribed to the theory that every car collection should have a Model T, and acquired this example some 39 years ago from James R. Bradley, a McDonalds franchisee from Milford, New Hampshire, USA for the not inconsiderable sum of $9,500.

The car was brought back to Europe and joined the collection shortly after that. Attesting to part of its history, it sports a series of rally plaques dating from later in its U.S. life for events in the Northeast U.S., such as the V.M.C.C.A. 'Dusters' meets in 1967 and 1968. Judged today, the Ford appears to generally a stock variant of the model, and even to retain at least some of its original upholstery. One notable exception is that the front cowl and doors have been removed from the car at some point in its career, but owing to the large support network and wide availability of parts these could surely be replaced if the new owner wished.

END OF COLLECTION

334

MINERVA TYPE AK LANDAULETTE 1928

Carrosserie Hooper & Co.

Châssis n° 58339

- *Premier European make*
- *6.0-litre Knight-type six-cylinder sleeve-valve engine*
- *Offered from a prominent European museum collection*

Minerva - la « déesse des Automobiles » - était la marque la plus prestigieuse de l'industrie automobile belge autrefois florissante. Construite selon les principes de Panhard, les premières Minerva étaient animées par divers moteurs à soupapes latérales et rencontrèrent un énorme succès.

L'adoption en 1908 du moteur sans soupapes à double fourreau de Charles Yale Knight – une technique réputée pour son silence – permit à Minerva de s'imposer sur le devant de la scène des constructeurs de voitures de luxe, aux côtés de marques du calibre de Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini et Cadillac. En fait, l'honorable C. S. Rolls fut l'un des premiers distributeurs de la marque outre-Manche. En 1910, toutes les Minerva recevaient le moteur Knight, les plus gros modèles, comme la MM, étant particulièrement appréciés des têtes couronnées européennes, parmi lesquelles les rois de Belgique, de Norvège et de Suède. Minerva se tailla également une enviable réputation dans toutes sortes de compétitions.

Minerva - the 'Goddess of Automobiles' - was the finest make produced by Belgium's once vibrant motor industry. Built along Panhard lines, the early Minervas were powered by a variety of engines of sidevalve configuration and proved hugely successful.

The adoption in 1908 of Charles Yale Knight's double sleeve-valve engine - a design noted for its silence - enabled Minerva to establish itself in the forefront of luxury carmakers alongside marques of the calibre of Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini, and Cadillac. Indeed, The Honourable C S Rolls was one of the firm's first overseas dealers. By 1910 all Minervas featured the Knight engine, the larger models, such as the MM, being much favoured by European royalty: the Kings of Belgium, Norway, and Sweden among them. Minervas also enjoyed an outstanding reputation in competitions of all kinds.

Rapidement remise sur pied après la Première Guerre, Minerva recommença à produire de grandes et luxueuses automobiles et dans les années 1920 rencontra un succès considérable aux Etats-Unis où elle s'attira les faveurs des vedettes de cinéma, des politiciens et des industriels. Malheureusement, la chance de Minerva déclina de façon irrémédiable au début des années 1930 et en octobre 1935 fusionna avec le seul autre constructeur belge survivant, Imperia. Les Minerva continuèrent d'être produite pendant encore un an ou deux et après la Deuxième Guerre la société construisit des Land Rover sous licence pour l'armée belge.

La magnifique voiture proposée ici, est un exemplaire de la Minerva Type AK, construite de 1927 à 1937, propulsée par un six cylindres de type Knight de 6 litres développant 150 ch. Des versions à châssis long et court étaient proposées, cette dernière pouvant atteindre 145 km/h, tandis que des freins servo-assistés Dewandre s'assuraient que cette lourde automobile pouvait s'arrêter aussi efficacement qu'elle roulait.

Une occasion unique d'acquérir une automobile rare et élégante appartenant à l'aristocratie des marques patriciennes.
€70,000 - 100,000

Swiftly back on its feet after WWI, Minerva returned to making large, luxurious motor cars and in the 1920s enjoyed considerable success in the USA where it found favour with film stars, politicians, and industrialists alike. Sadly, Minerva's fortunes declined steadily during the early 1930s, and in October 1935 it merged with Belgian's only other surviving motor car manufacturer: Imperia. Minervas continued to be made for another year or two, and after WW2 the company produced Land Rovers under licence for the Belgian Army.

The magnificent motor car offered here is an example of the Minerva Type AK, manufactured from 1927 to 1937, which was powered by a Knight-type six-cylinder engine of 6.0 litres producing 150bhp. Long- and short-chassis versions were made, the latter being capable of 145km/h (90mph), while Dewandre vacuum servo brakes made sure that this heavy car stopped as well as it went.

A rare opportunity to acquire a unique and elegant motor car belonging to one of the select aristocracy of patrician marques.

335

ASTON MARTIN 1,5 LITRE MARK II 2/4 PLACES SPORT 1934

Carrosserie Enrico Bertelli

Châssis n° C4/406/S

- *One of only 61 short-wheelbase 2/4-seater Mark IIs*
- *Only 48 known to exist*
- *Well documented ownership history*
- *Long-term family ownership in the USA: 1988-2016*
- *An older restoration*
- *Recently serviced*
- *Comprehensive history file*

"Les amateurs de grosses voitures tendent à penser que rouler vite et sans effort est l'apanage des voitures fortement motorisées ; ils vont devoir changer d'avis une fois qu'ils auront parcouru 500 km avec l'Aston Martin." – Le magazine *Motor Sport*, à propos de l'Aston Martin MkII.

Les premières Aston-Martin (avec trait d'union, à cette époque), construites par Robert Bamford et Lionel Martin, acquirent dès le lendemain de la Grande guerre la réputation de voitures hautement performantes, capables d'exploits sportifs. Malheureusement, la direction de l'entreprise, focalisée sur les activités sportives certes porteuses de publicité, sous-estima la nécessité de vendre les voitures produites ; c'est ainsi que seules 50 voitures environ furent vendues en 1925, année où la firme changea de mains pour la première fois avant de nombreuses autres.

La création en 1926 d'Aston Martin Motors Ltd, sous la direction d'Augustus 'Bert' Bertelli et de William Renwick, permit de mettre en place une véritable production en série. Bertelli était un ingénieur automobile expérimenté, qui avait conçu des voitures pour Enfield & Allday ; c'est un moteur de sa conception, un quatre-cylindres à arbre à cames en tête de 1 492 cm3, qui fut monté sur la nouvelle Aston 11.9hp. La première Aston de nouvelle génération, construite à Feltham dans les nouveaux ateliers de la firme, fut exposée au Salon de l'auto de Londres 1927 qui se tenait à l'Olympia.

'Big-car enthusiasts are apt to think that effortless, fast touring is a quality exclusive to vehicles of high horsepower rating, but their views will be considerably altered after they have taken the Aston Martin over a 300 mile journey.' – *Motor Sport* magazine on the Aston Martin MkII.

Manufactured by Robert Bamford and Lionel Martin, the first Aston-Martins (the hyphen is correct for the period) rapidly established a reputation for high performance and sporting prowess in the years immediately following The Great War. Unfortunately, the management's concentration on motor sport, while accruing invaluable publicity, distracted it from the business of manufacturing cars for sale, the result being just 50-or-so sold by 1925 when the company underwent the first of what would be many changes of ownership.

The foundations were laid for the commencement of proper series production with the formation of Aston Martin Motors Ltd in 1926 under the stewardship of Augustus 'Bert' Bertelli and William Renwick. Bertelli was an experienced automobile engineer, having designed cars for Enfield & Allday, and an engine of his design - an overhead-camshaft four-cylinder of 1,492cc - powered the new 11.9hp Aston. Built at the firm's new Feltham works, the first 'new generation' Aston Martins were displayed at the 1927 London Motor Show at Olympia.

Tout comme ses prédécesseurs, 'Bert' Bertelli était conscient de la retombée des succès sportifs d'Aston Martin sur ses ventes ; il décida donc de construire deux voitures d'usine pour la saison 1928. Sur la base de la 1,5 litre commercialisée, ces deux voitures étaient équipées d'une lubrification par carter sec, dispositif qui leur serait fort utile sur les épreuves de longue distance et qui fut repris sur l'International, une sportive lancée en 1929. L'International fut construite de 1929 à 1932 en deux empattements (2,59 m et 3 m), le plus souvent avec des carrosseries dessinées par Enrico 'Harry' Bertelli, le frère d'Augustus.

A la suite de la victoire d'Aston dans sa catégorie et de sa cinquième place au général au Mans en 1931, l'appellation "Le Mans" fut retenue une première fois pour la version course de l'International 1ère série. Cette coquetterie se justifia pleinement lorsque ce modèle se classa 5e et 7e dans l'épreuve de 1932 et qu'il remporta la Coupe biennale Rudge-Whitworth. Ce pourrait bien être la première voiture dont le nom fasse référence à la course du Mans, même si de nombreuses autres ont depuis suivi l'exemple d'Aston Martin.

Le début des années 1930 fut une période de récession et de chute des ventes de voitures de haut de gamme ; une sérieuse remise en question s'imposait à Feltham. Il fut prudemment décidé de reconcevoir la mécanique de l'International en utilisant des composants maison, pour réduire les coûts. On retint une boîte Laycock intégrée au bloc moteur et le pont arrière à vis, qui n'avait jamais totalement donné satisfaction, fut remplacé par un couple conique ENV.

Like his predecessors, 'Bert' Bertelli understood the effect of competition success on Aston Martin sales and sanctioned the construction of two works racers for the 1928 season. Based on the 1½-litre road car, the duo featured dry-sump lubrication – a feature that would stand them in good stead in long distance sports car events – and this was carried over to the International sports model, newly introduced for 1929. Built in two wheelbase lengths (8' 6" and 9' 10") the International was manufactured between 1929 and 1932, mostly with bodies by Augustus's brother Enrico 'Harry' Bertelli.

The 'Le Mans' label was first applied to the competition version of the (1st Series) International following Aston's class win and 5th place overall in the 1931 Le Mans race. This conceit was fully justified when the model placed 5th and 7th in the 1932 race and collected the Rudge-Whitworth Biennial Cup. It may, in fact, be the first car named after the Le Mans Race, although many others have since followed Aston Martin's example.

The early 1930s was a period of economic recession and with sales of expensive quality cars falling off, some serious rethinking had to be done at Feltham. The prudent decision was taken to redesign the International chassis using proprietary components to reduce cost. A Laycock gearbox was adopted, mounted in unit with the engine, and the worm rear axle, which had never been completely satisfactory, was replaced by an ENV spiral bevel.

Un nouveau dessin du châssis et de nombreuses autres modifications débouchèrent sur ce qui était virtuellement une nouvelle voiture, mais celle-ci conserva sa carrosserie et fut vendue sous le nom de "New International". La gamme de ce qui allait être connu comme la Série 2 ne dura pas longtemps : la New International et la biplace Le Mans disparurent du catalogue avant la fin 1932. La Salon de l'Auto de cette année-là vit le lancement d'une voiture mieux connue, la Le Mans 2/4 places, également disponible en châssis long sous le nom de Le Mans Special quatre places. Elle fut remplacée en 1934 par la Mark II dotée d'un châssis nouveau, renforcé, et d'un moteur modifié à vilebrequin muni de contrepoids. Elle existait en empattement court (2,62 m) et long (3,05 m). Lorsque leur production prit fin, en 1935, 166 Mark II avaient été construites.

L'exemplaire proposé, l'un des seulement 61 Mark II 2/4 places empattement court à avoir été construits, est doté d'une magnifique carrosserie d'allure sportive dessinée par Enrico 'Harry' Bertelli. Cette voiture, châssis C4/406/S, fut livrée neuve en mai 1934 à Miss M C Smith, de Keighley, Yorkshire, puis fut revendue le 31 janvier 1936 à un certain R G de Quincey, d'Oxford. De nombreux autres propriétaires sont nommés sur son dossier d'usine (copie disponible). L'un d'eux, John Godfrey, son propriétaire depuis octobre 1953, écrivit sur elle un intéressant article dans le magazine de l'AMOC (copie présente au dossier). Son immatriculation au Royaume-Uni était AYR 801.

There was a redesigned chassis frame and many other modifications resulting in what was virtually a new car, although it carried the same coachwork and was sold as the 'New International'. The original line-up of what would become known as the '2nd Series' did not last long, the New International and two-seater Le Mans disappearing from the range before the end of 1932. That year's Motor Show had ushered in the more familiar Le Mans 2/4-seater, which was also available on the long chassis as the Le Mans Special four-seater. Introduced in 1934, the replacement Mark II model sported a new, stronger chassis and a revised engine with counter-balanced crankshaft. Short (8' 7") and long (10') wheelbase versions were built. A total of 166 Mark IIs had been produced when production ceased in 1935.

One of only 61 short-wheelbase 2/4-seat Mark IIs built, this beautiful example offered here boasts particularly fine sporting coachwork by Enrico 'Harry' Bertelli. Chassis 'C4/406/S' was delivered new in May 1934 to Miss M C Smith of Keighley, Yorkshire, passing into the ownership of one R G de Quincey of Oxford on 31st January 1936. Various other owners are named on the factory car record card (copy available). One of these – John Godfrey, its owner from October 1953 – wrote an interesting article about the car for the AMOC magazine (copy on file). The car's UK registration was 'AYR 801'.

L'Aston fut rachetée en 1956 à John Godfrey et importée aux Etats-Unis par son propriétaire suivant, Whitney H Gordon, professeur à l'Université Purdue d'Indiana. Elle fit ensuite les délices de nombreux autres propriétaires avant d'être rachetée en 1988 par Christopher Salyer, d'Oklahoma City. La C4/406/S est restée propriété de la famille Salyer pendant plus de 25 ans ; on notera avec intérêt que les archives de l'AMOC mentionnent pour cette période plusieurs premières places à des concours tels que ceux de Monterey, Lime Rock, Topeka et Dallas. Elle a aussi participé à différentes manifestations "vintage" aux Etats-Unis, ainsi qu'en attestent les copies d'articles de magazines présentes au dossier. Son vendeur actuel l'a achetée à la famille Salyer lors d'une vente aux Etats-Unis en septembre 2016.

La C4/406/S est rouge avec un intérieur noir. Elle a autrefois bénéficié d'une restauration dont le résultat est toujours magnifique. Elle a récemment fait l'objet d'opérations d'entretien et est prête à prendre la route ; elle est complète, avec son équipement de pluie. Son dossier très fourni est constitué de correspondances, de factures, de photos et d'autres documents ; il contient l'historique de la voiture depuis sa construction, en 1934, et nous en recommandons la lecture. Considérée comme l'une des plus belles Aston Martin de l'époque Bertelli, la C4/406/S promet à son prochain heureux propriétaire une merveilleuse expérience de conduite.
€230,000 - 280,000

In 1956, the Aston was purchased from John Godfrey and imported into the USA by its next owner: Whitney H Gordon, a professor at Purdue University, Indiana, and subsequently was enjoyed by various other owners before being purchased in 1988 by Christopher Salyer of Oklahoma City. 'C4/406/S' would remain in the Salyer family's ownership for more than 25 years, and it is worthwhile noting that this car's entry in the AMOC Register lists several 1st place concours awards at venues such as Monterey, Lime Rock, Topeka, and Dallas while owned by the Salyers. This Aston has also competed in various 'Vintage' motor sports events in the USA, as evidenced by copies of illustrated magazine articles on file. The current vendor acquired the car from the Salyer family (via a US auction) in September 2016.

'C4/406/S' is finished in red with black interior, and is an older restoration that still presents beautifully today; it benefits from a recent service, is ready to go, and comes complete with wet weather equipment. Containing correspondence, bills, photographs, and other documents, the accompanying file is comprehensive, documenting the car's history back to when it was new in 1934 (inspection recommended). Ranked among the finest of surviving Bertelli-era Aston Martins, 'C4/406/S' affords the prospect of a delightful driving experience for the fortunate next owner.

336

BUGATTI TYPE 40 GRAND SPORT 1928

Châssis n° 40717

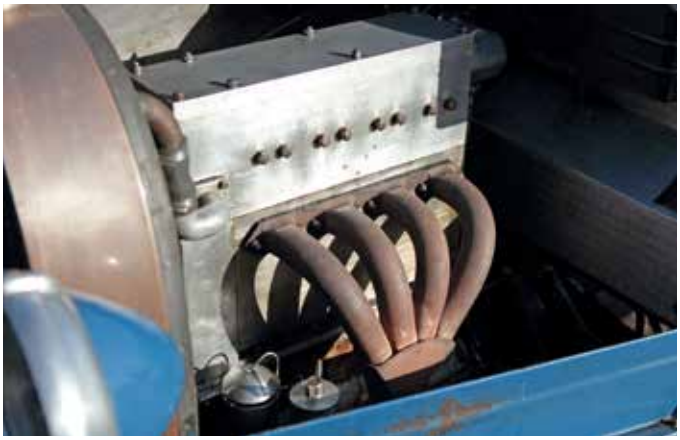
- *Delivered new in France*
- *Known ownership history*
- *Unmolested and outstandingly original*
- *New cylinder block*
- *Recorded in The Bugatti Register, Netherlands-Belgium, 2005*

Dévoilée en 1926, la Bugatti Type 40 succédait à la Brescia, mais était construite sur un empattement plus long et équipée d'un moteur plus puissant. Virtuellement identique à celui de la Type 37 de Grand Prix, celui-ci était un quatre cylindres de 1 496 cm3 avec un vilebrequin taillé dans la masse reposant sur cinq paliers. Un simple arbre à cames en tête soulevait les trois soupapes par cylindre (deux pour l'admission et une pour l'échappement) et les 45 ch ou à peu près de puissance de la Type 40 étaient transmis aux roues arrière via une boîte à quatre rapports séparée. On estime le nombre total de Type 40 construites à 787 lorsque la production prit fin en mai 1931, 32 Type 40A supplémentaires étant fabriquées avec un moteur de 1 627 cm3 jusqu'à la fin de cette même année. On pense que moins de 200 ont survécu.

La plus inhabituelle des qualités de cette Type 40 est indéniablement son exceptionnel état d'origine, résultat de son incroyable histoire. Construit en novembre 1928 à Molsheim, le châssis numéro 40717 n'a pas été livré avant le 4 août 1930, lorsqu'il fut expédié à l'agent Bugatti de Chambéry, le garage Vasseur, qui utilisa la voiture avec ses plaques professionelles mais ne l'immatricula pas. Selon le registre d'usine, il semble que 40717 était à l'origine destinée à un autre client qui se désista.

Introduced in 1926, the Type 40 Bugatti succeeded the Brescia types, being built on a longer wheelbase and equipped with a more powerful engine. Virtually identical to that used in the Type 37 Grand Prix car, the latter was a four-cylinder unit displacing 1,496cc, which incorporated an all-plain-bearing bottom end with five mains. A single overhead camshaft operated three valves per cylinder (two inlets, one exhaust) and the Type 40's 45bhp or thereabouts maximum power output was transmitted to the rear wheels via a separate four-speed gearbox. An estimated total of 787 Type 40s had been made when production ceased in May 1931, with a further 32 Type 40As completed with the 1,627cc engine by the end of that year. It is estimated that fewer than 200 survive today.

Unquestionably, this particular Type 40's most unusual attribute is its outstanding originality: the product of its unusual history. Completed at Molsheim in November 1928, chassis number '40717' was not delivered until 4th August 1930 when it was despatched to the Bugatti agent in Chambéry, Garage Vasseur, which used the car on trade plates but did not register it. From the factory records, its seems '40717' was originally intended for another customer who may have cancelled the order.



En juillet 1933, le garage Vasseur vendit la Bugatti à son premier propriétaire particulier, Charles Rattier de Saint-Etienne, passant ensuite à un autre membre de la famille, un certain Monsieur Steinbach, pour son 20e anniversaire en mars 1966. La voiture fut repeinte en la possession de M. Steinbach, mais les roues ne furent pas touchées. En juin 1999, M. Steinbach vendit 40717 au collectionneur Bruno Vendiesse qui la garda jusqu'en novembre 2002. La Bugatti est restée dans la même famille depuis lors.

Avec laide du spécialiste du Bugatti Club de Hollande, le vendeur a pu remettre la Bugatti en bon état mécanique pour reprendre la route et après contrôle par le RDW hollandais, la voiture a reçu son immatriculation, AL-70-24, le 3 juin 2004.
Il paraît évident que cette Bugatti n'a jamais été maltraité et n'a jamais été accidentée, ne montrant qu'une usure et des accrocs normaux et a toujours été soigneusement remisée. Il est important de noter qu'aucun des propriétaires à aucun moment n'a jamais éprouvé le besoin de mettre à jour la Bugatti. En conséquence de quoi elle est restée pratiquement entièrement d'origine et peut être considérée comme un modèle de référence pour quiconque souhaiterait restaurer une Type 40 conformément à son origine.

In July 1933, Garage Vasseur sold the Bugatti to its first private owner, Charles Rattier of Saint-Etienne, passing to another member of the family, a Monsieur Steinbach, on his 20th birthday in March 1966. The car was repainted during Mr Steinbach's ownership, although the wheels were left untouched. In June 1999, Mr Steinbach sold '40717' to collector Bruno Vendiesse, who kept it until November 2002. The Bugatti has enjoyed single family ownership since then.

With the help of specialists from the Bugatti Club Netherlands, the current owner returned the Bugatti good mechanical and driving condition, and after inspection by the Dutch RDW, the car received its current registration, 'AL-70-24', on 3rd June 2004.

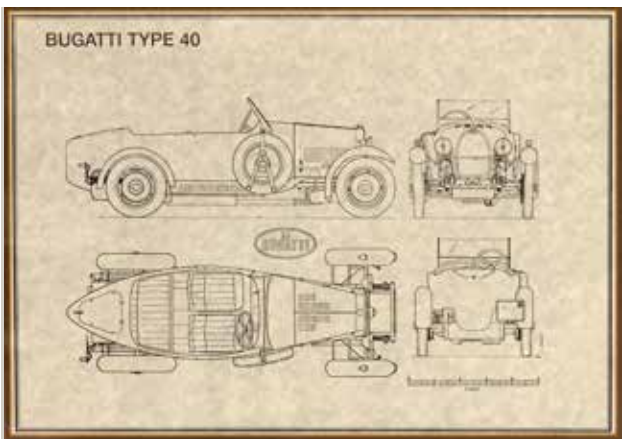
It is obvious that this Bugatti has never been abused or suffered any accident damage, being subjected only to normal wear and tear and always stored carefully. Importantly, none of the owners has ever felt inclined to update the Bugatti at any time. As a result, it has remained almost entirely original and is regarded as an accurate guide for anyone wishing to restore a Type 40 to original specification.

La seule modification significative concerne le moteur qui, en 2006, a été doté d'un nouveau bloc de cylindres construit par Ivan Dutton Ltd, tandis que simultanément on installait de nouvelles bielles. Ce nouveau bloc dispose de sièges de soupape durcis, la rendant compatible à l'essence sans plomb (une fissure entre deux sièges de soupape dans le bloc original avait été estimée trop difficile à réparer). Le bloc d'origine est disponible et pourra peut-être être réparé dans le futur avec de nouvelles techniques. De même, l'échappement d'origine n'étant pas réparable a été remplacé en 2005 par un neuf (l'original fait partie du lot).

Tous les composants du moteur, en dehors du bloc de cylindre et de l'échappement, sont tels que lorsque la voiture a quitté l'usine Bugatti. Il en va de même pour l'embrayage humide original et pour le réservoir du système Autovac. Ce dernier ne fonctionne pas à l'heure actuelle (les tuyaux sont débranchés, mais présents), le carburateur Zenith étant alimenté par une pompe électrique, commandée par un commutateur sous le tableau de bord. Toutes les autres modifications sont mineures, nécessitées par des règlements de sécurité ou dans l'intérêt de la fiabilité.

The only significant changes concern the engine, which in 2006 was fitted with a new cylinder block manufactured by Ivan Dutton Ltd, while at the same time new connecting rods were installed. This new block incorporates hardened valve seats, making it compatible with unleaded fuel. (A crack between two valve seats in the original block had been deemed difficult to repair; the original block is available and may be repairable with new techniques in the future). The original exhaust likewise was not repairable and was replaced in 2005 with a new one (original with car).

All components of the engine, except the cylinder block and exhaust, are still as the car left the Bugatti factory. This also applies to the original wet clutch, as well as to the original Autovac tank. The latter is currently not operational (the pipes are disconnected but present), the Zenith carburettor being fed by an electric fuel pump, with a switch under the dashboard. All other changes are relatively minor, necessitated by new safety requirements and/or in the interests of reliability.



Les autres caractéristique d'origine remarquables comprennent la capote en toile, en état presque parfait, avec seulement quelques légères traces d'usure, tandis que les deux sièges avant et le siège arrière amovible et les panneaux latéraux sont tendus de cuir noir et en bon état, avec seulement des traces d'usure modérée ici et là. Sont également présents, la trousse à outils d'origine en cuir avec quelques clés d'origine, le cric d'origine et la clé de roues, un tire-roue neuf et un marteau en laiton pour les papillons de roues.

Vendue avec un dossier historique contenant des copies de la documentation originale, 40717 représente une excitante opportunité d'acquérir une Bugatti Type 40 exceptionnelle, soigneusement préservée dans un incroyable état d'origine et avec une provenance limpide.
€300,000 - 400,000

Other noteworthy original features include the collapsible hood, which is made of canvas fabric and is in almost perfect condition, with only normal to moderate wear, while the two front seats, the removable rear seat, and the side panels are trimmed in black leather and are in original and good condition, with only localised moderate wear. Also present is the original leather tool roll with some original keys, the original jack and wheel wrench, a new wheel-puller, and a brass hammer for the wheel nuts.

Offered with a history file containing copies of original documentation, '40717' represents an exciting opportunity to acquire an exceptional Type 40 Bugatti, carefully conserved in outstandingly original condition and with known provenance.

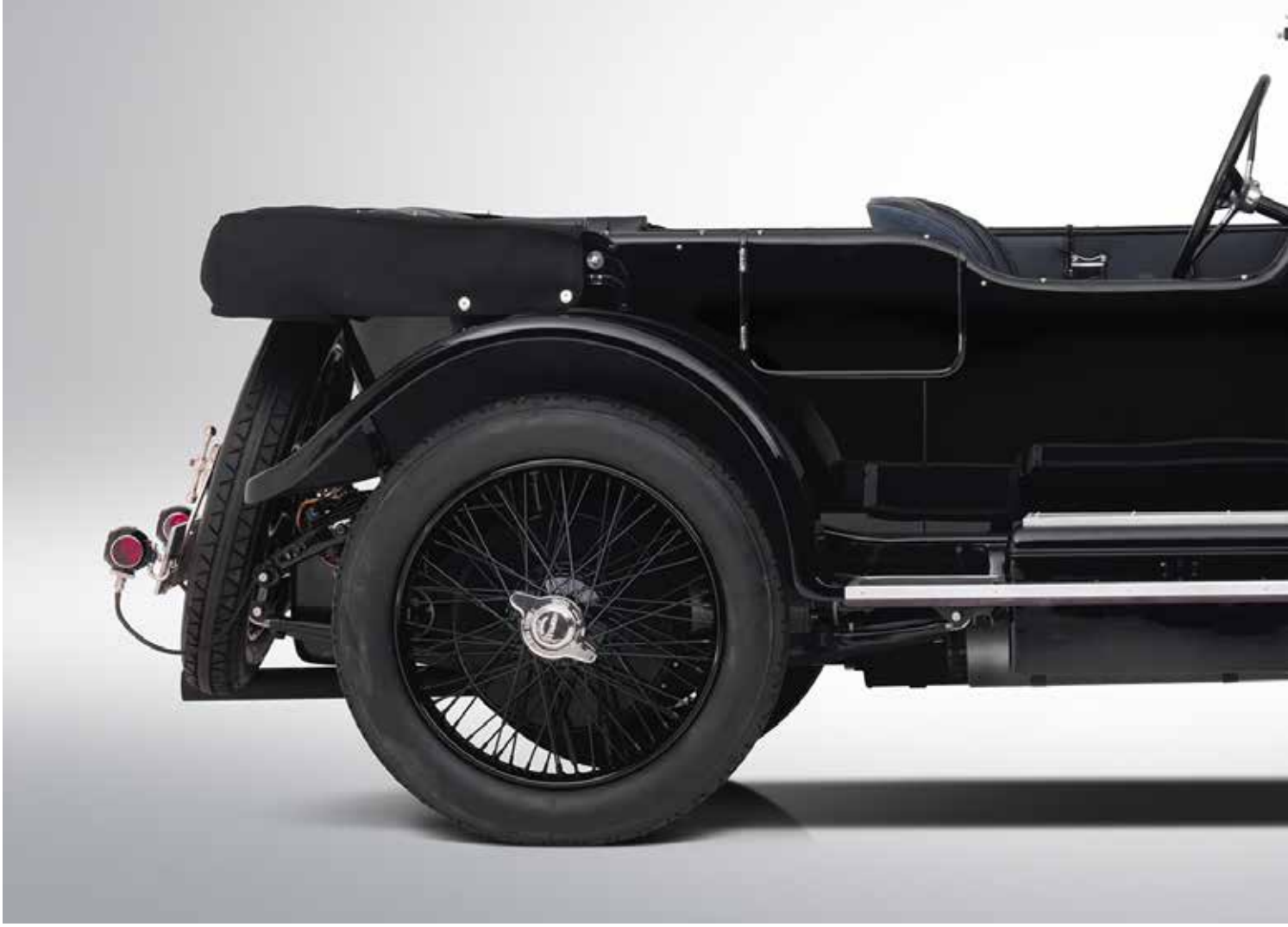
337

BENTLEY 3-LITRE « RED LABEL » SPEED MODEL TOURER 1926

Carrosserie Vanden Plas

Châssis n° LM1342

- *One of 513 Speed Models built*
- *Rare original aluminium body*
- *Full matching numbers*
- *Exceptionally original*
- *Well documented history*
- *Restored by Graham Moss*
- *Pebble Beach 2015 Class Award*
- *Ideal for Bentley's 100th anniversary celebrations in 2019*

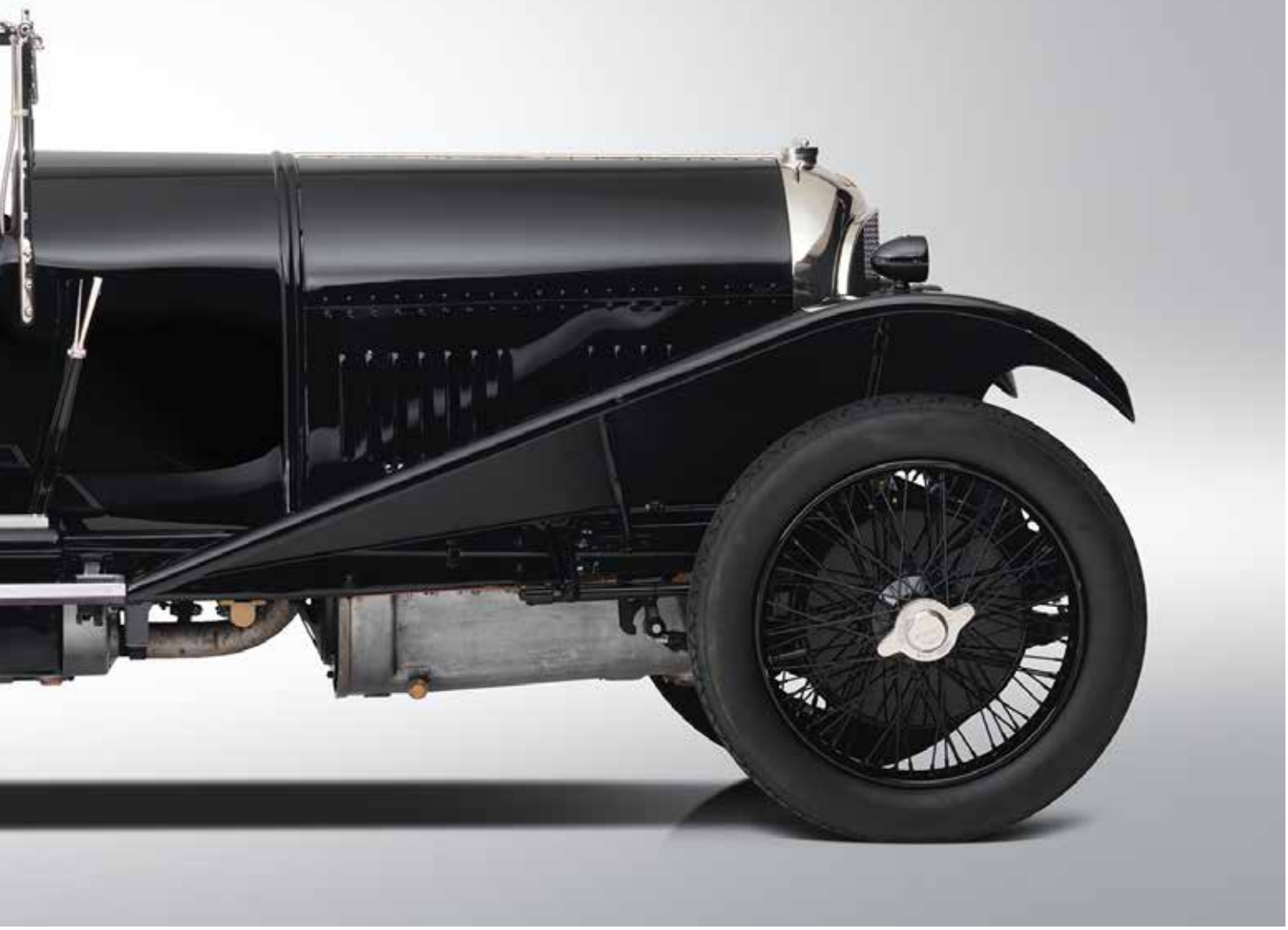


Avec son humilité coutumière, « W. O. » était toujours surpris de l'enthousiasme des jeunes générations pour les produits de Bentley Motors Limited et le fait que de si nombreux modèles aient survécu témoigne de ses talents d'ingénieur. Dès les humbles débuts dans un garage des « mews » de Baker Street, à Londres en 1919, les Bentley ont rapidement acquis une réputation de voitures de grand tourisme rapides et enthousiasmantes, capables de rivaliser avec les meilleures sportives européennes et américaines dans l'impitoyable monde de la compétition automobile des années 1920. La domination de Bentley au Mans en 1924, 1927, 1928, 1929 et 1930 est légendaire et on ne peut qu'admirer les efforts herculéens de géants comme Woolf Barnato, Jack Dunfee, Tim Birkin et Sammy Davis, bataillant sans faiblir pour mener leurs bolides vert anglais à la victoire.

W. O. Bentley dévoila fièrement la nouvelle 3 litres portant son nom sur le stand 126 de l'Olympia Motor Exhibition en 1919, le prototype du moteur ayant tourné pour la première fois à peine quelques semaines auparavant. Le quatre cylindres à culasse fixe de Bentley comptait un seul arbre à cames en tête actionnant quatre soupapes par cylindre et avait un alésage x course de 80 x 149 mm. Deux magnétos ML fournissaient l'allumage et la puissance était transmise via une boîte à quatre rapports avec un levier à droite. Le châssis en acier embouti débuta avec un empattement de 2,98 m (« standard court ») puis adopta la dimension de 3,29 m (« standard long ») en 1923, le châssis le plus court étant réservé aux TT Replica et aux Speed Model ultérieurs. Il ne fit appel qu'à des freins à l'arrière jusqu'en 1924, lorsque des freins de type Perrot aux quatre roues furent adoptés.

With characteristic humility 'W O' was constantly amazed by the enthusiasm of later generations for the products of Bentley Motors Limited, and it is testimony to the soundness of his engineering design skills that so many of his products have survived. From the humblest of beginnings in a mews garage off Baker Street, London in 1919 the Bentley rapidly achieved fame as an exciting fast touring car, well able to compete with the best of European and American sports cars in the tough world of motor sport in the 1920s. Bentley's domination at Le Mans in 1924, 1927, 1928, 1929 and 1930 is legendary, and one can only admire the Herculean efforts of such giants as Woolf Barnato, Jack Dunfee, Tim Birkin and Sammy Davis, consistently wrestling the British Racing Green sports cars to victory.

W O Bentley proudly unveiled the new 3-litre car bearing his name on Stand 126 at the 1919 Olympia Motor Exhibition, the prototype engine having fired up for the first time just a few weeks earlier. Bentley's four-cylinder 'fixed head' engine incorporated a single overhead camshaft, four-valves per cylinder and a bore/stroke of 80x149mm. Twin ML magnetos provided the ignition and power was transmitted via a four-speed gearbox with right-hand change. The pressed-steel chassis started off with a wheelbase of 9' 9½" (the 'short standard') then adopted dimensions of 10' 10" ('standard long') in 1923, the shorter frame being reserved for the TT Replica and subsequent Speed Model. Rear wheel brakes only were employed up to 1924 when four-wheel Perrot-type brakes were introduced.



Dans une version à peine modifiée, ce modèle allait devenir une légende de l'histoire du sport automobile qui, avec son capot fermé par des sangles en cuir, son radiateur classique et sa livrée British Racing Green, est devenu l'archétype de la sportive classique des années 1920.

Un premier succès au Tourist Trophy de l'île de Man en 1922 où les Bentley finirent seconde, quatrième et cinquième et remportèrent le prix par équipe, amena la présentation d'un modèle TT Replica (plus tard connu sous le nom de Speed Model) sur le châssis standard court de 2,98 m d'empattement. Reconnaissable à son écusson de radiateur à fond rouge, le Speed Model se différenciait par ses doubles carburateurs SU « inclinés », son taux de compression plus élevé, son arbre à cames différent et sa boîte type A à rapports rapprochés, cette dernière étant montée en série avant 1927, lorsque fut adoptée la boîte type C. Ces modifications du moteur portaient la puissance maximale de 70 ch en série à 80 ch et amenaient la vitesse maximale à un impressionnant 145 km/h. Les autres améliorations comprenaient le réservoir de plus grande capacité (11 gallon/50 litres) et (en principe) des amortisseurs André Hartford. Bentley construisit 1 613 modèles 3-Litre dont la majorité fut carrossée par Vanden Plas soit en tourer, soit en berline, parmi lesquelles 513 aux caractéristiques du Speed Model.

In only mildly developed form, this was the model that was to become a legend in motor racing history and which, with its leather-strapped bonnet, classical radiator design and British Racing Green livery, has become the archetypal Vintage sports car.

Early success in the 1922 Isle of Man Tourist Trophy, when Bentleys finished second, fourth, and fifth to take the Team Prize, led to the introduction of the TT Replica (later known as the Speed Model) on the existing 9' 9½" wheelbase, short standard chassis. Identified by the Red Label on its radiator, the Speed Model differed by having twin SU 'sloper' carburettors, a higher compression ratio, different camshaft and the close-ratio A-type gearbox, the latter being standard equipment prior to 1927 when the C-type 'box was adopted. These engine changes increased maximum power from the standard 70 to 80bhp and raised top speed to an impressive 90mph. Other enhancements included the larger (11-gallon) fuel tank and (usually) André Hartford shock absorbers. Bentley made 1,613 3-Litre models, the majority of which was bodied by Vanden Plas with either open tourer or saloon coachwork, 513 of which were to Speed Model specification.

Vanden Plas avait été fondé en Belgique au 19e siècle, se dotant d'une succursale anglaise lorsque Warwick Wright obtint les droits du nom pour le Royaume-Uni, en 1913. Après des débuts difficiles et de nombreux changements de propriétaires, la branche britannique se forgea une réputation non négligeable, grâce à une alliance des plus fortuites avec Bentley dont elle carrossa près de 700 châssis au cours des années 1920, incluant les voitures d'usine du Mans.

LM1342, un Speed Model de 1927 sur le châssis de 2,98 m d'empattement, est l'un des derniers exemplaires et représente donc la meilleure et la plus recherchée des versions de la 3-Litre, avec le moteur à « grand carter » et son vilebrequin plus robuste, ses bielles à deux boulons sur métal et ses culbuteurs en Duralumin à boîtiers séparés. Le moteur, numéroté LM1348SS, est celui monté d'origine sur le châssis et a été construit avec les pistons haute compression des Speed Model, l'arbre à cames BM1800 et les coupelles-poussoirs de soupapes ajourées. Neufs, ces moteurs SS développaient, dit-on, 86 ch.

LM1342 a été carrossé par Vanden Plas avec la caisse tourer sport quatre places de série (numéro de carrosserie 1306, encore en place). Cette carrosserie est inhabituelle, car ses panneaux sont en aluminium (la plupart étaient habillées de toile enduite) et elle arbore un pare-brise inhabituellement bas (environ 2,5 cm plus bas que le pare-brise normal) lui conférant des proportions plus agréables.

Vanden Plas had been founded in Belgium in the 19th Century, gaining a British offshoot when Warwick Wright obtained the UK rights to the name in 1913. After an uncertain start and numerous changes of ownership, the British firm went on to forge its not inconsiderable reputation by a most fortuitous alliance with Bentley, bodying some 700-or-so of the latter's chassis during the 1920s, including the Le Mans team cars.

A 1927-specification Speed Model on the 9' 9½" wheelbase chassis, 'LM1342' is a late example and thus represents the best and most sought-after 3-Litre variant, having the 'big sump' engine with its stronger crankshaft, two-bolt direct-metal con-rods, and Duralumin rockers in separate boxes. Numbered 'LM1348SS', the engine is original to the chassis and would have been built with the Speed Model's high-compression pistons, BM1800 camshaft, and drilled valve caps. When new, these 'SS' engines were said to produce around 86bhp.

'LM1342' was bodied by Vanden Plas with its standard open four-seater sports coachwork (body number '1306', still fitted). This particular body is unusual in being panelled in aluminium (most were fabric-covered), and has an unusually low windscreen (around 1" shorter than normal) giving it more pleasing proportions.

On the Pebble Beach tour 2015

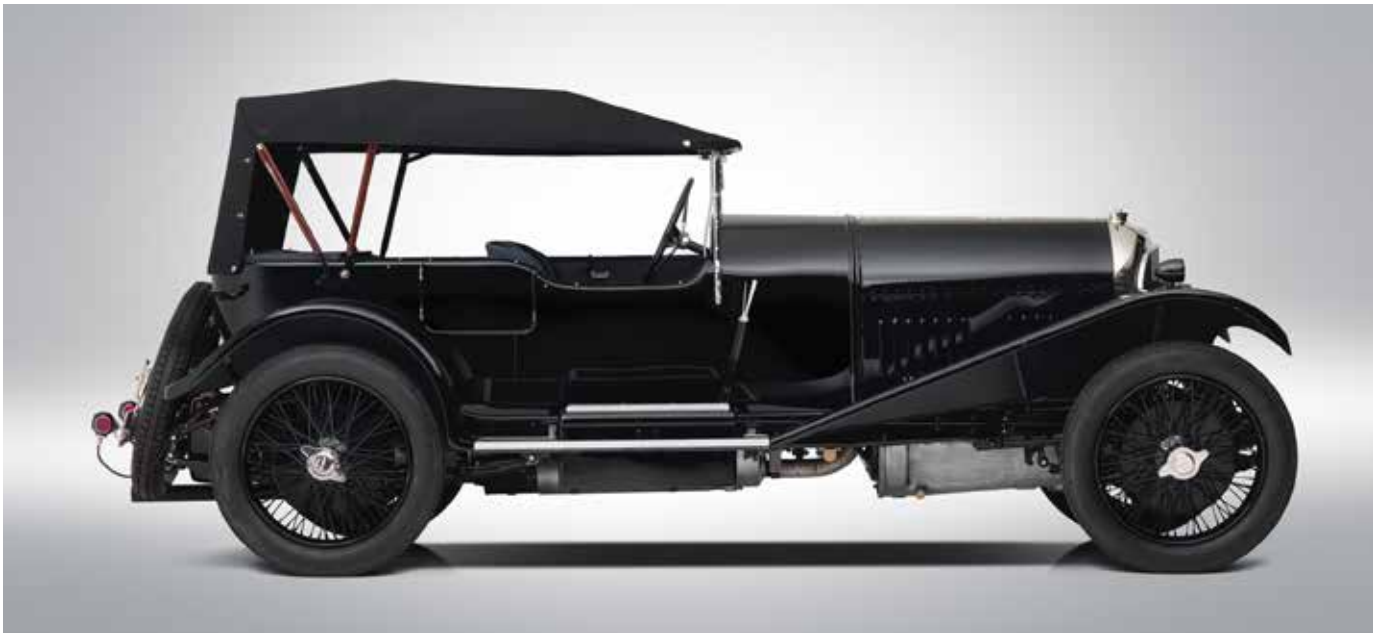
Hampton Court Concours of Elegance 2017

La voiture a été commandée par Gilbert & Sons Ltd de Pelham Street à Lincoln, et a été immatriculée au Lincolnshire sous le numéro FE 8689 qu'elle porte encore aujourd'hui. Les propriétaires suivants, mentionnés dans les archives du service après-vente, sont A. C. Scott (1928), A. Staveley Hill (1929), le major G. E. L. Pardington (1930) et J. Shakespeare (1936). Le carnet d'entretien est sans interruption jusqu'en décembre 1936, avec seulement de petits travaux (pas de remplacement de composants majeurs ou de réparation suite à un accident).

La correspondance jointe au dossier indique que vers 1945 la Bentley appartenait au capitaine M. E. Webbe et un ancien certificat d'immatriculation mentionne deux autres propriétaires : Thomas Walker (à partir de juin 1946) et Frank Wood qui acheta la Bentley en janvier 1967 à un fermier local qui voulait s'acheter une Ford neuve. On trouve une charmante photographie au dossier montrant les deux filles de M. Wood assises dans la voiture. A la mort de Frank Wood, la famille mit la Bentley en vente aux enchères au Royaume-Uni en mars 2012 où elle a été achetée par le vendeur.

The car was ordered new by Gilbert & Sons Ltd of Pelham Street, Lincoln, and given a Lincolnshire registration, 'FE 8689', which it carries to this day. Subsequent owners listed in the Service Record are A C Scott (1928), A Staveley Hill (1929), Major G E L Pardington (1930), and J Shakespeare (1936). The Service Record is continuous through to December 1936, with only minor works carried out (no replacement of major components or accident repairs).

Correspondence on file indicates that by 1945 the Bentley was owned by a Captain M E Webbe, while an old-style continuation logbook lists two subsequent owners: Thomas Walker (from June 1946) and Frank Wood, who purchased the Bentley in January 1967 from a local farmer who wanted to buy a new Ford. There is a charming photograph in the file depicting Mr Wood's two daughters sitting in the car. After Frank Wood's passing, the family offered the Bentley for sale at a UK auction in March 2012 where it was purchased by the present owner.



La Bentley fut alors confiée à Graham Moss, le renommé spécialiste de la marque, pour une restauration complète, sans regarder à la dépense. Une inspection minutieuse a révélé que la 3-Litre était dans un état d'origine exceptionnel – contrairement à la plupart d'entre elles – toujours dotée de son moteur Supersports d'origine, de sa boîte type A, de son essieu avant, de son boîtier de direction, de son carter de différentiel, le numéro de référence LM1342 conforme étant estampillé sur tous ses composants. Graham a poussé très loin le respect de l'authenticité, allant jusqu'à reproduire les plombs fixés sur le boîtier de direction, la magnéto et le carter moteur ; ils étaient mis en place par Bentley Motors et leur démontage annulait la garantie.

La sellerie de la voiture ayant été refaite, le propriétaire a recherché la livrée et le cuir d'origine, demandant au fournisseur original – Connolly – de reproduire un matériau conforme. De nombreux autres exemples de cette admirable approche méticuleuse sont détaillés dans le magnifique livre illustré du vendeur qui documente l'histoire et la restauration de LM1342. La voiture est aussi vendue avec une copie du rapport illustré complet – et très favorable – de l'autorité en matière de Bentley, le Dr Clare Hay, sur ses caractéristiques et son état « à l'achat », concluant : « Globalement, nous avons ici un châssis d'origine avec des modifications mineures par rapport au neuf, avec toutes ses pièces numérotées d'origine et sa carrosserie tourer sport quatre places Vanden Plas d'origine ». La consultation des deux est hautement recommandée.

The Bentley was then despatched to renowned marque specialist Graham Moss for total restoration with no expense spared. Examination revealed the 3-Litre to be exceptionally original - unlike so many of its ilk - retaining the original Supersports engine, A-type gearbox, front axle, steering box, differential casing, the correct number, 'LM1342', being found stamped on all of these components. Graham went to extraordinary lengths to maintain authenticity, even going so far as to reproduce the lead seals for the steering box, magneto turret, and crankcase; these were routinely fitted by Bentley Motors and removing them would void the guarantee.

As the car had been re-upholstered, the owner researched the original colour scheme and leatherwork, enabling the original manufacturer – Connolly – to reproduce the correct material. Many more such instances of this admirably fastidious approach are detailed in the vendor's wonderful illustrated book documenting the history and restoration of 'LM1342'. The car also comes with a copy of Bentley authority Dr Clare Hay's typically thorough - and very favourable - illustrated report on its specification, originality, and 'as purchased' condition, concluding: 'Overall this is a very original chassis with few minor changes from new, with all its original numbered parts and with its original Vanden Plas sports four-seater body'. Perusal of both is highly recommended.

De plus, la voiture est vendue avec un manuel d'instruction d'origine, les manuels d'accessoires et un jeu complet d'outils de 3-Litre. On trouvera aussi une lettre du premier propriétaire et même une (copie de la) liste de « choses à éviter » qui était suspendu au démarreur afin d'aider les nouveaux propriétaires de Bentley à prendre soin de leur voiture correctement !

Les travaux de la restauration complète, menés sur une période de trois années, sont détaillés par les factures de Graham totalisant quelque 475 000 livres Sterling, tandis que 25 000 livres supplémentaires étaient dépensées pour la procuration de pièces d'origine, comme les phares, les magnétos, etc. Depuis la fin des travaux, FE 8689 a parcouru environ 2 000 miles (3 600 km), a été complètement vérifiée et a récemment fait l'objet d'un entretien par Graham Moss.

Quiconque croisant aujourd'hui cette magnifique Bentley ne se poserait pas la question de savoir si l'argent de sa restauration a été bien dépensé. S'il en fallait une preuve, en 2015, LM1342 a reçu un deuxième prix tout à fait mérité dans sa classe au prestigieux concours d'élégance de Pebble Beach. Il ne peut y avoir de meilleure façon de participer aux nombreuses célébrations prévues pour le 100e anniversaire de Bentley en 2019.
€650,000 - 850,000

In addition, the car comes with an original owner's instruction manual, a selection of accessory manuals, and a full set of genuine 3-Litre tools. There is also a letter from the first owner, and even a (replica) list of 'Don'ts', which would be hung on the starter switch to help new Bentley owners care for their cars correctly!

The extensive restoration works, carried out over a period of three years, are detailed by Graham's bills totalling some £475,000, while a further £25,000 was spent on obtaining correct parts such as the lights, correct magnetos, etc. Since completion, 'FE 8689' has covered around 2,000 miles and is fully sorted, having recently been serviced by Graham Moss.

Nobody seeing this magnificent Bentley today would question that the cost of its restoration was money well spent. Indeed, if proof were needed, in 2015 'LM1342' received a richly deserved 2nd-in-class award at the prestigious Pebble Beach Concours d'Élégance. There can be no better way to enjoy the many celebrations planned for Bentley's 100th anniversary in 2019.

The first owner's daughters proudly posing in 'LM1342'

'LM1342' at Pebble Beach 2015

338 †

HORCH 853A SPORTCABRIOLET 1938

Carrosserie Gläser (voir texte)

Châssis n° 854 375

- *Premier German marque*
- *One of only a handful of surviving Sportcabriolets*
- *Fully restored by Horch Classic 2012-2017*
- *Getrag five-speed gearbox*
- *Spectacular condition*

French
€600,000 - 800,000

Intégré au groupe Auto-Union depuis 1932, Horch sortit une véritable pléthore de versions de ses modèles dans les années 1930, avec des choix de cylindrées, d'empattements et de styles de carrosseries, tous destinés au marché du luxe sur lequel Horch était le seul concurrent national sérieux face à Mercedes-Benz. La 853 de 4, 9 litres, dévoilée pour l'année-modèle 1936, était propulsée par un huit cylindres en ligne simple arbre reposant sur dix paliers, conçu par Fritz 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.

Lorsqu'elle fut retrouvée, cette voiture état dans un piteux état. Toutes les parties en bois de la carrosserie originale était soit pourries soit inexistantes, tandis que la moitié des panneaux extérieurs avaient disparus ou étaient rouillés. Les parties restantes ainsi que le moteur, la boîte, les essieux avant et arrière, etc ont alors été démontées pour vérifier leur éventuelle réutilisation. Effectuée par Horch Classic, la restauration commença en 2012 et fut terminée en 2017.

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

This particular car was in a derelict state when discovered; sadly, all wooden parts of the original factory body were either rotten or missing, while the outer body panels, more than half of which had disappeared, were very rusty. The surviving body parts, together with the engine, gearbox, rear axle, front axle, etc were then dismantled and checked for usability. Carried out by Horch Classic, the restoration commenced in 2012 and was finished in 2017.

Le châssis a été nettoyé, mesuré et testé pour s'assurer de sa solidité structurelle et estimé les dommages causés par la corrosion, chaque élément jugé en dessous des exigences étant remplacé pour des raisons de sécurité. Après la restauration, le châssis a été apprêté et peint de plusieurs couches pour le protéger de la rouille.

La structure en bois de la carrosserie a été reconstruite à neuf en frêne en utilisant des dessins et des patrons réalisés à partir des morceaux récupérés. Les panneaux extérieurs étant en mauvais état, la carrosserie a, elle aussi, été entièrement refaite. Ce fut fait en utilisant des mesures faites au laser et les morceaux de carrosserie furent ensuite cloués en place, comme à l'époque.

Heureusement, la structure originale de la capote était encore présente et en bon état et a pu être installée sur la nouvelle carrosserie. Puis une nouvelle capote fut minutieusement fabriquée et fixée sur la structure.

The chassis was cleaned, measured, and tested to assess its material strength and corrosion damage, with any areas found below the required standard replaced for reasons of safety. After the body restoration was completed, the chassis was primed and painted in multiple coats for rust protection.

The wooden body frame was constructed anew from ash using drawings and patterns taken from the surviving original parts. As the outer body panels were in poor condition, the body likewise was completely reconstructed. This was done using laser measuring; the body parts were then nailed in place as was usual in period.

Fortunately, the original hood frame was still present and in good condition, and could be fitted to the newly constructed body. Then a new hood was painstakingly fabricated and fitted to the frame.

Toutes les parties mécaniques comme le moteur, les essieux avant et arrière, le différentiel, la boîte de vitesse et la direction, ont été démontées et mesurées et chaque élément endommagé réparé ou rénové. Le verre du pare-brise et des vitres latérales a été remplacé par du verre laminé pour des raisons de sécurité et le faisceau électrique a été refabriqué en utilisant des câbles isolés en coton tressé conformes à ceux d'époque.

Le moteur d'origine a été l'objet d'une révision complète. Le vilebrequin a été rééquilibré, de même que le volant moteur et l'amortisseur de vibrations, tandis que pour réduire les émissions de fumée, des guides et des sièges de soupapes spéciaux ont été utilisés avec des pistons et des segments neufs. Après révision, le moteur a été passé au banc et réglé.

Une boîte à cinq rapports Getrag a été choisie (plus tard les modèles Horch 853 pouvaient recevoir un overdrive en option) et cette transmission entièrement synchronisée rend la voiture plus agréable à conduire, comme le fait également la direction assisté ZF spéciale (facilement démontable). Toutes les conduites de carburant sont en cuivre et toutes les canalisations de freins en Kunifer (un alliage cuivre-nickel). Le système d'échappement est en acier inoxydable.

All mechanical parts such as engine, front and rear axle, differential, gearbox, and steering were dismantled and measured, and any damaged parts repaired or renewed. The windscreen and side-window glass was replaced with laminated glass for safety reasons, and a new wiring loom fabricated using period-correct fabric-insulated cables.

The original engine was subjected to a comprehensive overhaul: the crankshaft was balanced together with the flywheel and vibration damper, while to reduce smoke emissions, special valve guides and seals were used together with special pistons and piston rings. After the overhaul, the engine was bench-tested and adjusted.

A five-speed Getrag gearbox was chosen (later Horch 853 models were available with an optional overdrive) and this modern all-synchromesh transmission makes the car much more pleasurable to drive, as does the special ZF power-assisted steering (easily removable). All fuel lines are copper, and all brake lines made from Kunifer (copper-nickel alloy). The exhaust system is made from stainless steel.

La voiture a été repeinte professionnellement en noir et recouverte par une couche de vernis. Des filets ont été peints à la main sur les côtés, assortis à la couleur de l'intérieur. Ce dernier est garni de cuir argenté de haute qualité conformément à l'origine avec un passepoil noir de la couleur de la carrosserie. Le tableau de bord et les boiseries intérieures ont été méticuleusement refaits, plaqué de ronce de noyer avec des inserts, puis laqués et polis miroir. Une moquette en laine noire à passepoil argenté, assorti à la sellerie, complète l'intérieur. Comme on est en droit de s'y attendre d'une voiture restaurée par Horch Classic, partout, la qualité du travail est remarquable et mérite une inspection attentionnée.

Digne rivale de la Grösser Mercedes contemporaine, cette rare sportive allemande est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande 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.
€600,000 - 800,000

The car was professionally painted in black and then finished with a clear topcoat. A silver coachline was hand-painted on the sides, matching the colour of the interior. The latter was trimmed with new high quality silver leather to the original patterns, and piped in black to match the exterior colour. The dashboard and additional interior woodwork was painstakingly constructed, clad with wood veneer with inserts, then lacquered and polished to a mirror finish. A black woollen carpet, silver-piped to match the upholstery, completes the interior. As one would expect of a car restored by Horch Classic, the quality of the workmanship throughout is outstanding and worthy of the closest inspection.

A worthy rival for the contemporary 'Grösser' Mercedes, this rare German sporting thoroughbred is offered with German registration papers and valid 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.

339

RENAULT TYPE BH 50 HP « ROI DES BELGES » 1909

Carrosserie John Mitchell de Biggleswade

Châssis n° 16580

- *Very rare early six-cylinder Renault*
- *One of a tiny handful of survivors*
- *Delivered new to California, USA*
- *Current ownership since 1985*
- *Fully restored between 1985 and 1997*
- *Enthusiastically campaigned for over 20 years*

Les premières six cylindres Renault sont extrêmement rares. Le Veteran Car Club de Grande-Bretagne ne répertorie que 240 Renault d'avant 1919 survivantes, parmi lesquelles seulement cinq sont des modèles six cylindres. Deux sont des Types 22 HP datant respectivement de 1913 et 1914, tandis que deux autres sont des 40 HP, à nouveau de 1913 et 1914. On estime que cette BH 50 HP est le seul exemplaire survivant de ce côté de l'Atlantique. On pense qu'une AR et une BH résident outre-Atlantique, toutes deux datant de1909. La BH américaine n'est pas restaurée et n'a plus de carrosserie, tandis qu'il manque quelques pièces au moteur.

La Type BH proposée ici a été livrée neuve au milieu de l'année 1909 à un riche Californien par l'agence américaine Renault officielle de la côte ouest. Il est possible qu'il ait été impliqué dans l'industrie cinématographique, car au début des années 1920, la voiture était utilisée par les studios et apparaît dans un certain nombre de films muets, avec une carrosserie différente à chaque occasion. On sait avec certitude que vers 1925 la voiture appartenait à Eujean Lajuni du Fairoaks Garage, à Pasadena, et il y a des preuves photographiques qu'elle était équipée d'une carrosserie limousine de Pierce Arrow 1915, avec des ailes bombées et des phares électriques plus tardifs. La Renault conserva cette carrosserie jusqu'à 1984/85.

En 1960, la Renault a été achetée par Bill Harrah et immédiatement placée dans les réserve de sa collection. En 1968, elle a été achetée par Alan Clendenen, conservateur du musée Harrah à l'époque (il voulait la carrosserie de Pierce Arrow pour achever un véhicule qu'il restaurait).

Early six-cylinder Renaults are extremely rare. The Veteran Car Club of GB holds records of over 240 surviving pre-1919 Renaults, of which only five are six-cylinder models. Two are 22hp types dating from 1913 and 1914 respectively, while two others are 40hp cars, again dating from 1913/1914. This 50hp BH is believed the only surviving example this side of the Atlantic Ocean. It is believed that perhaps one AR and one BH reside in the USA, both dating from 1909; the American BH is un-restored and minus any bodywork, while some engine components are missing.

The Type BH offered here was delivered new in mid-1909 to a wealthy Californian via the official American West Coast Renault Agency. It is possible that he was involved on the film industry, because by the early 1920s the car was being used by film studios and is recorded as having appeared in a number of 'silent movies', with different bodies on each occasion. Certainly by 1925 the car was owned by Eujean Lajuni of Fairoaks Garage, Pasadena, and there is photographic evidence that it was then carrying the 1915 Pierce Arrow limousine body, later domed wings, and later electric headlamps. That same body remained on the Renault until 1984/85.

In 1960, the Renault was purchased by Bill Harrah and immediately placed in his 'Reserve Collection'. In 1968, it was purchased by Alan Clendenen, the Harrah Museum's curator at that time (he wanted the Pierce Arrow body to complete a vehicle he was restoring).

En 1985, le châssis roulant de la Renault fut acheté par le vendeur via Stephen Langton et la Keller Carriage Company de Californie. Lorsque la BH fut arrivée sous forme de châssis, elle fut nettoyée à la vapeur et remise en route. La voiture fut essayée sur des routes privées, ce qui confirma que tout fonctionnait, après quoi elle fut entièrement démontée. Une fois en pièces, il devint immédiatement évident qu'elle avait parcouru un kilométrage important, une découverte qui confirmait l'historique mentionné plus haut.

La réplique de carrosserie « Roi des Belges » a été construite par John Mitchell puis entièrement garnie par Peter Phillips (tous deux anciens présidents du VCC de Grande-Bretagne). La restauration complète a pris 12 années pour un coût de 80 000 £ (aux tarifs de 1985 à 1997). Une documentation complète sera fournie pour la vente, ainsi que les papiers d'immatriculation UK V5C, le certificat de datation du VCC et le MoT en cours. Le propriétaire sera sur place pour répondre à toutes les questions

Au cours des 21 ans qui ont suivi la restauration, cette magnifique Renault de l'époque Edouardienne a été engagée avec passion, couvrant environ 20 000 miles et procurant un formidable plaisir. On notera que la voiture est équipée en 12 volts et d'une robuste batterie pour faciliter les démarrages. Elle est vendue complète avec tous les composants anciens, usés ou endommagés, quelques pneus de secours et un jeu complet de coussinets pour le moteur.
€100,000 - 130,000

In 1985, the Renault rolling chassis was purchased by the current vendor via Stephen Langton and The Keller Carriage Company of California. Once the BH had arrived in chassis form, it was steam-cleaned and made to run. The car was tested on private roads, which proved that everything worked, following which it was totally dismantled. Once the car was in pieces, it immediately became obvious that it had covered a significant mileage: such findings reinforcing the aforementioned history.

The replica 'Roi des Belges' body was built by John Mitchell and then fully upholstered by Peter Phillips (both past presidents of the VCC of GB). The total restoration took 12 years to complete and cost £80,000 (in 1985 to 1997 prices). Full supporting documentation will be available at the sale together with the UK V5C registration document, VCC Dating Certificate, and current MoT. The owner will be in attendance to answer all questions.

Throughout the following 21 years since completion, this magnificent Edwardian Renault has been enthusiastically campaigned, covering around 20,000 miles, while providing tremendous fun and enjoyment. It should be noted that the car is fitted with a 12-volt electric starter and heavy duty battery to ease the starting process. It is offered complete with all old/worn/damaged components, some spare tyres, and a full set of new bearing shells for the engine.

340

ROLLS-ROYCE 40/50 HP SILVER GHOST ROADSTER « PLAYBOY » 1926

Carrosserie Brewster

Châssis n° S306PL

- *Springfield-built Silver Ghost*
- *Left-hand drive*
- *Known ownership history*
- *Recent extensive refurbishment (including an engine overhaul) by Frank Dale & Stepsons*

À la fin de la première guerre mondiale, l'Amérique du nord était le plus gros et le plus important marché automobile, avec un plus grand nombre de voitures vendues chaque année au Etats-Unis que dans le reste du monde. Les voitures importées aux Etats-Unis étaient soumises à de substantielles taxes d'importation, aussi la direction de Rolls-Royce décida-t-elle afin de satisfaire la demande de ses clients à moindre prix, de mettre sur pied la construction de ses modèles sur le sol américain. En 1919, l'ancienne usine d'American Wire Wheel Corporation de Waltham Avenue à Springfield, dans le Massachusetts, était achetée. Tout en étant une position géographique idéale pour fournir les marchés de New York et de Boston, Springfield était aussi le centre de l'industrie de la carrosserie des Etats-Unis, avec une abondance de main-d'œuvre qualifiée.

En novembre 1919, Rolls-Royce of America Inc. était créé, mais ce ne fut pas avant 1921 que les premières Silver Ghost construites aux Etats-Unis furent vendues. Contrairement au Royaume-Uni et à l'Europe où les châssis de qualité étaient habituellement carrossés par des artisans indépendant selon le goût de leurs clients, la marché américain des voiture de luxe voulait qu'elles soient livrées finies par le constructeur. Pour rivaliser avec la concurrence locale - principalement Packard, Pierce-Arrow et Cadillac - Rolls-Royce of America mit à contribution plusieurs sociétés de carrosserie locales pour lui fournir des carrosserie « presque sur mesure » aux dessins standards selon le programme du « Rolls-Royce Custom Coach Work » (RRCCW). Comme on pouvait s'y attendre de la part de Rolls-Royce, la qualité des carrosseries était de premier ordre. Dans la plupart des cas, elles recevaient des panneaux d'aluminium avec marchepieds en acier, tout à fait différentes des modèles construits en Angleterre.

By the end of WWI, North America was the largest and most important car market, with more cars sold per annum in the USA than the rest of the world combined. Cars brought into the USA were subject to substantial importation taxes, so the Rolls-Royce management decided that in order to satisfy its customers' demands at a more cost effective price, a manufacturing operation should set up on American soil. In 1919, the old American Wire Wheel Corporation plant on Waltham Avenue in Springfield, Massachusetts was purchased. As well as being an ideal location for supplying the New York and Boston markets, Springfield was also the centre of the United States' coachbuilding industry, with an abundance of skilled labour.

By November 1919, Rolls-Royce of America Inc was formed, but it would be well into 1921 before the first US-built Silver Ghosts were ready to be sold. Unlike in the UK and Europe, where quality chassis were usually bodied by independent coachbuilders to the individual customer's requirements, the United States market for luxury cars demanded they be supplied fully finished from the manufacturer. To compete with the local competition - principally Packard, Pierce-Arrow, and Cadillac - Rolls-Royce of America enlisted several of the local coachbuilding companies to supply 'semi-custom' bodies to standard designs under the 'Rolls-Royce Custom Coach Work' (RRCCW) programme. As one would expect of Rolls-Royce, the quality of the coachwork was first class; bodies were panelled in aluminium and with steel mudguards in most cases, quite different from the British style of construction.

Une des sociétés fournissant des carrosseries à Rolls-Royce of America à l'époque était Brewster qui fut reprise par Rolls-Royce en décembre 1925. En plus de la fabrication de carrosseries de la meilleure qualité, Brewster avait construit ses propres automobiles à partir de 1915 jusqu'au moment de son acquisition par Rolls-Royce, refaisant surface comme constructeur en nom propre, en utilisant des châssis Ford, lorsque la production des Phantom américaine prit fin en 1934 et que la société intégra la Springfield Manufacturing Corporation reconstituée.

La carrosserie Brewster de cette époque est à juste titre considérée comme l'une des plus élégante de tous les temps, comme en atteste ici ce magnifique roadster Playboy. Il faut savoir que la carrosserie roadster Playboy de Brewster n'était pas officiellement proposée en option sur la Silver Ghost. Elle était plutôt considéré comme une alternative destinée à être montée plus tard, en général lorsque la carrosserie plus formelle avait été démontée et réformée. Le roadster Playboy fut produit en nombre strictement limité avec un total de seulement 15 carrosseries installées sur le châssis Silver Ghost.

Le châssis numéro S306PL fut achevé en août 1926, équipé à l'origine avec une carrosserie berline de Pickwick sur commande de M. Kerr de New York. À l'époque où la voiture fut construite, il était devenu clair que la conduite à gauche était indispensable sur le marché nord américain, une transformation du châssis Ghost qui nécessitait l'adoption d'une nouvelle boîte de vitesse à trois rapports avec levier central.

One of the companies supplying bodies to Rolls-Royce of America at this time was Brewster, which would be taken over by Rolls-Royce in December 1925. As well as manufacturing coachwork of the highest quality, Brewster had built its own automobiles from 1915 up to the time of its acquisition by Rolls-Royce, re-emerging as an auto-maker in its own right, using Ford chassis, when US Phantom production finally ceased in 1934 and the company became part of the reconstituted Springfield Manufacturing Corporation.

Brewster's coachwork of this period is rightly considered to be among the most stylish of all time, as exemplified here by this beautiful Playboy Roadster. It should be noted that Brewster's Playboy Roadster coachwork was not officially offered as an option on the Silver Ghost; rather, it was intended as an alternative design to be fitted at a later date: usually once more formal coachwork had been removed and discarded. The Playboy Roadster was produced in strictly limited numbers, with just 15 bodies fitted to Silver Ghost chassis in total.

Chassis number 'S306PL' was completed in August 1926 fitted originally with a Pickwick saloon body to the order of Mr Kerr of New York. By the time this car was made it had become apparent that left-hand drive was essential for the North American market, an alteration to the Ghost chassis that necessitated the adoption of a new three-speed gearbox with central change.

Les freins aux quatre roues étaient également perçus comme une nécessité plutôt que comme une complaisance et allaient être montés en série à partir de 1924 sur les Ghost construites en Grande-Bretagne. Un servo mécanique, entrainé depuis la boîte de vitesses, était utilisé sur ces dernières, mais la version américaine utilisait l'essieu avant de la New Phantom avec un système à dépression Westinghouse.

S306PL est restée dans sa forme originale jusqu'en 1932 quand elle fut retournée à l'usine, toujours en possession de M. Kerr, pour recevoir une carrosserie roadster Playboy (carrosserie numéro B7293). En 1937, la voiture changea de mains pour la première fois lorsqu'elle fut achetée par M. Elliot Robertson, qui possédait les magasins de chaussures Alder à New York. La Rolls-Royce appartint ensuite à M. James Rainey de Milford, dans le Connecticut de 1939 à 1947, lorsqu'elle fut achetée par le Dr Carl Beam, un professeur de biologie de l'université de Stanford en Californie.

S306PL changea à nouveau de mains en 1951, achetée par Mme Barbara Backmann de Pacific Grove, en Californie, retournant dans le Connecticut partiellement démontée en 1957 lorsqu'elle fut acquise par M. Walter Florian. En 1972, la Silver Ghost était achetée par M. Arnold Haber de Nashville, dans le Tennessee, qui la garda jusqu'en 1986. En possession de M. Haber, la voiture fut restaurée, puis exposée au concours du R-ROC en 1974, remportant la première place dans classe Ghost de dernière série. Elle fut aussi jugée au concours en 1977 où elle se plaça seconde de la même catégorie.

Four-wheel brakes likewise had come to be seen as a necessity rather than an indulgence, and would be standardised from 1924 on the British-built Ghost. A mechanical servo, driven from the gearbox, was used on the latter but the American version used the New Phantom front axle together with a Westinghouse vacuum booster.

'S306PL' remained in its original form until 1932 when it was returned to the factory, while still in Mr Kerr's ownership, for the Playboy Roadster coachwork to be fitted (body number 'B7293'). In 1937, the car changed hands for the first time when it was purchased by Mr Elliot Robertson, who owned the Alder Shoe Stores in New York City. The Rolls-Royce was next owned by Mr James Rainey of Milford, Connecticut from 1939 until 1947 when it was purchased by Dr Carl Beam, a professor of biology at Stanford University in California.

'S306PL' changed hands again in 1951 when purchased by Mrs Barbara Backmann of Pacific Grove, California, returning to Connecticut in a partially dismantled state in 1957 when acquired by Mr Walter Florian. In 1972 the Silver Ghost was purchased by Mr Arnold Haber of Nashville, Tennessee, who kept it until 1986. During Mr Haber's ownership, the car was restored and then exhibited at the 1974 R-ROC Concours, winning first place in the Late Ghost Class; it was also judged at the 1977 Concours where it placed second in the same category.

En 1985, S306PL fut vendue par M. Haber à M. Jack McKibbon de Gainesville, et à nouveau montrée au meeting du National R-ROC qui se tenait à cette occasion à Toronto où elle se classa troisième de sa classe. Le dernier changement de propriétaire avant l'acquisition par le vendeur intervint en 2002 quand la Silver Ghost fut achetée par un collectionneur du Texas qui restaura la voiture pour l'utiliser pour de longs trajets aux Etats-unis.

Depuis son arrivée au Royaume-Uni, la voiture ayant quitté les Etats-Unis pour la première fois, le spécialiste réputé de la marque, Frank Dale & Stepsons a fait le travail nécessaire pour améliorer son aspect extérieur et effectué une révision mécanique complète pour s'assurer de sa fiabilité, de ses performances et permettre au prochain heureux propriétaire de prendre du plaisir. Ces travaux comprenaient, la révision du moteur, la réfection de la direction, des freins et de la suspension. Les factures sont fournies et la voiture est également vendue avec un dossier historique et son titre américain.

Le châssis numéro S306PL est équipé de deux roues de secours latérales, d'un siège d'appoint dans le coffre et d'une malle montée à l'arrière contenant des bagages sur mesure, ce qui en fait la voiture idéale pour le tourisme. Le roadster Playboy de Brewster est un monument du design, mettant en avant tout ce qui fait la grandeur des Rolls-Royce construites aux Etats-Unis. Cet exemplaire est l'un des plus beaux parmi les rares qui ont survécu jusqu'à nos jours.
€340,000 - 400,000

In 1985, 'S306PL' was sold by Mr Haber to Mr Jack McKibbon of Gainesville, and shown again at the National R-ROC Meeting, held on this occasion in Toronto where it placed third in class. The final change of ownership prior to the current vendors' acquisition occurred in 2002 when the Silver Ghost was purchased by a collector in Texas who restored the car in order to use it on long tours in the United States.

Since its arrival in the United Kingdom, the first time the car has ever left the United States, renowned marque specialists, Frank Dale & Stepsons have made the necessary cosmetic enhancements and conducted a thorough mechanical review to ensure reliability, correct performance, and continued enjoyment for the next fortunate owner. These works included, but were not limited to, an engine overhaul and refurbishment of the steering, brakes, and suspension. Related bills are available and the car also comes with a history file and US Certificate of Title.

Chassis number 'S306PL' is fitted with twin side-mounted spare wheels, a dickey seat in the rear deck, and a tail-mounted trunk containing fitted luggage, making the car ideal for touring. The Playboy Roadster by Brewster is a landmark design, highlighting all that was great about the production of Rolls-Royce motor cars in the United States, with this particular example being one of the best of the very few that survive today.

341

DELAHAYE 135 COUPÉ DROPHEAD 1948

Carrossée par Pennock

Châssis n° 800843

- *One of the all-time great French sports cars*
- *Bespoke coachwork*
- *Little used since full restoration*
- *Registered in the UK*

Initialement installé à Tours, puis à Paris depuis 1906, Delahaye a construit sa première automobile en 1894 et s'est ensuite diversifié dans la production d'utilitaires. Ses premières productions étaient plutôt ternes, jusqu'à ce qu'arrive en 1935 le premier modèle d'une nouvelle génération qui allait changer l'image de la marque : la T135 Coupé des Alpes. Voiture de sport raffinée, la T135 était motorisée par un six-cylindres de 3,2 litres à soupapes en tête et triple carburateur Solex délivrant 110 chevaux ; son châssis regroupait une suspension avant à roues indépendantes et ressort à lames transversal, des boîtes quatre vitesses synchronisées ou Cotal, des roues à rayons à écrou central et des freins Bendix.

L'année suivante, Delahaye améliora l'ensemble sur la T135MS avec le 3,5 litres de 120/130 chevaux, dont la version sport se fit rapidement un nom en compétition en remportant lors du Grand Prix de France 1936 les 2e, 3e, 4e et 5e places de la catégorie voitures de sport, et en triomphant au rallye de Monte Carlo et aux 24 Heures du Mans, en 1937 et 1938 respectivement. Le Prince Bira remporta les 12 Heures de Donington 1938 en catégorie voitures de sport sur la voiture du Prince Chula ; il triompha aussi contre de redoutables concurrents dans l'épreuve de "la voiture la plus rapide d'Angleterre" à Brooklands. Le modèle réapparut après la Deuxième Guerre mondiale sous forme d'une 135M, avec le 3,5 litres, et fut produit jusqu'en 1951.

Based initially at Tours and from 1906 in Paris, Delahaye built its first automobile in 1894 and soon diversified into commercial vehicle manufacture. Its early products tended to be rather lacklustre, but then in 1935 came the first of a new generation that would change the marque's image: the T135 Coupe Des Alpes. A fine sporting car, the T135 was powered by a 3.2-litre, six-cylinder, overhead-valve engine producing 110bhp on triple Solex carburettors, while the chassis featured transverse-leaf independent front suspension, four-speed synchromesh or Cotal gearboxes, centre-lock wire wheels and Bendix brakes.

Delahaye improved on the formula the following year with the 3½-litre, 120/130bhp T135MS, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, taking 2nd, 3rd, 4th and 5th places in the run-to-sportscar-regulations 1936 French Grand Prix and winning the Monte Carlo Rally and Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938 respectively. Prince Bira won the 1938 Donington 12-Hour Sports Car Race in Prince Chula's example and went on to take victory in Brooklands' 'fastest road car in England' race against some formidable opposition. The model reappeared post-WW2 as the 135M with the 3½-litre engine and lasted in production until 1951. Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents who created some of their most attractive designs on the Type 135. It was a most fortuitous partnership, which resulted in memorable automotive sculpture from the likes of Figoni et Falaschi, Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, and Pennock.

Delahaye ne disposait pas de carrosserie intégrée, ce qui fait que tous ses châssis étaient carrossés par des indépendants qui dotèrent la 135 de quelques-unes de leurs créations les plus attirantes. De cette collaboration naquirent des sculptures automobiles inoubliables dues à Figoni et Falaschi, Saoutchik, Chapron, Franay, Graber et Pennock.

Après la guerre, Pennock, de La Haye (Pays-Bas), vainqueur de concours, acquit plusieurs châssis Delahaye et créa sur l'un d'eux l'extraordinaire coupé drophead à trois positions que nous proposons. Cette voiture, en direction à droite comme la plupart des voitures françaises de haut de gamme de l'époque, faisait partie d'une collection privée de premier plan ; elle a subi une restauration profonde et minutieuse, et a peu été utilisée depuis. Elle est bordeaux foncé et son intérieur, comme neuf, est garni de cuir beige avec une moquette bordeaux. Sa capote est beige mohair.

Son vendeur entreprend une opération complète de remise en marche et d'entretien ; il peut certifier que la voiture est tout simplement merveilleuse et que son six-cylindres en ligne de 3,5 litres totalement rénové émet un grondement puissant et lui assure de fougueuses performances. Son compartiment moteur immaculé met en valeur la mécanique, et son câblage électrique a été refait en totalité. Il nous a été dit que la carrosserie avait été déposée pendant la restauration et que tout ce qui pouvait être fait sur cette voiture l'avait été. La carrosserie sans marchepied, particulièrement élégante, est dotée d'ailes avant ponton et la capote, polyvalente, peut être utilisée fermée, ouverte à moitié en coupé de ville ou totalement ouverte, position qui confère à la voiture un aspect racé et fluide.

€160,000 - 190,000

Following WW2, the concours-winning firm of Pennock, located in The Hague, Holland acquired several chassis from Delahaye, on one of which they created the spectacular three-position drophead coupé offered here. Right-hand drive, like most French cars of quality at that time, this car previously formed part of a prominent private collection, undergoing an extensive and fastidious restoration, since when it has seen little use. It is finished in deep maroon paintwork throughout, while the immaculate 'as new' interior is trimmed in biscuit hide with contrasting maroon carpets. The hood is of beige mohair.

The vendor is undertaking a full re-commissioning and service, and can attest that the car sounds simply wonderful with the fully rebuilt 3½-litre straight-six engine emitting a strong bark and providing spirited performance. The engine bay is detailed to show standards and electrics have been completely rewired. We are advised that the body was removed during the restoration, and literally everything that could be done to the car was done. Particularly elegant, the coachwork boasts pontoon-style front wings and no running boards, while the versatile hood can be used fully closed, half open in sedanca mode, or fully open giving the car a rakish and streamlined appearance.

342

BUGATTI TYPE 57 COUPÉ SPORT SANS MONTANT 1937

Carrosserie Graber, carrosserie n° 350

Châssis n° 57443
Moteur n° (voir texte)

- *One-off coachbuilt Bugatti*
- *Formerly in 4 decades of collection ownership*
- *Sympathetically repainted with patinated original interior*
- *Offered with expert report by Kees Jansen*

La Bugatti Type 57, présentée en 1934, marque l'avènement de Jean Bugatti comme force créatrice de premier plan chez Bugatti. C'était le premier nouveau modèle construit sous sa direction et elle inaugurait de nombreuses caractéristiques nouvelles pour Bugatti. Son moteur huit cylindres à double arbre à cames en tête affichait des dimensions de 72 x 100 mm, portant la cylindrée à 3 257 cm3. Le vilebrequin comptait cinq paliers. Les arbres à cames étaient entrainés par une cascade de pignons à taille hélicoïdale à l'arrière du moteur avec un autre palier derrière. Des guides réduisaient le déport latéral des queues de soupapes.

La Type 57 marquait aussi pour la première fois chez Bugatti l'utilisation d'une transmission accolée au bloc moteur et d'un embrayage à disque unique. Les trois rapports supérieurs de la boîte à quatre vitesses étaient à crabotage. Jean avait imaginé un nouveau système de suspension avant indépendante à ressorts à lames sur les deux premiers exemplaires de la Type 57, avant que le « Patron » s'en aperçoive et insiste pour le remplacer par l'essieu rigide creux caractéristique des Bugatti. La suspension reprenait donc le schéma traditionnel Bugatti à ressorts semi-elliptiques avant et quart-elliptiques inversés à l'arrière avec freins à tambour par câbles.

L'essentiel du succès commercial de la Type 57 peut être attribuée aux sensuelles et gracieuses carrosseries de Jean Bugatti qui habillent les châssis les plus connus.

The Type 57 Bugatti, introduced in 1934, marked Jean Bugatti's emergence as Bugatti's leader and creative force. It was the first new model built under his direction and it incorporated many features that were new to Bugatti. Its dual overhead camshaft eight-cylinder engine had dimensions of 72x100mm, offering 3,257cc displacement. The crankshaft ran in five main bearings. The camshafts were driven by a train of helical-tooth gears at the engine's rear with a further crankshaft bearing behind them. Finger cam followers minimized side thrust on the valve stems.

The Type 57 also marked Bugatti's first use of a transmission fixed to the engine crankcase and a single plate clutch. The top three gears in the four-speed gearbox were constant mesh. Jean created a novel independent front suspension system using transverse leaf springs for the first two examples of the Type 57 before Le Patron spied it and insisted it be replaced by a proper Bugatti hollow tubular live axle. Thenceforth suspension was traditional Bugatti semi-elliptical front and reversed quarter-elliptical rear leaf springs with cable-operated mechanical drum brakes.

Much of the Type 57's commercial success may be attributed to Jean Bugatti's sensitive, flowing coachwork, which graced the most famous of the chassis' examples.

Mais toutes les voitures n'étaient pas carrossées à l'usine ou sur mesure d'après les modèles d'usine et quelques-uns des plus beaux dessins peuvent être admirés sur les pelouses des concours d'élégance du monde entier émanant de l'imagination des carrossiers d'une époque qui marquait clairement le zénith de l'art de la carrosserie avant d'être interrompue par la guerre.

Malgré les difficultés financières, le développement de la Type 57 continua avec l'adoption d'un châssis renforcé et d'un moteur sur silentbloc et l'apparition de la Type 57 C à compresseur de 160 ch en 1936. En 1938, l'impensable se produisit à Molsheim, quand Bugatti finit par adopter des freins hydrauliques et remplaça les magnifiques roues en aluminium à tambour de freins intégrés, légères mais très coûteuses, par des roues fils à blocage central Rudge-Whitworth à tambour de frein séparé. Les experts Bugatti confirment que la très élégante Bugatti à carrosserie unique présentée ici est le fruit d'une collaboration entre son premier propriétaire et le carrossier suisse Graber, l'un des plus importants carrossiers suisses de l'époque.

La plupart des 50 ouvriers de Graber étaient des spécialistes confirmés et le carrossier exposait régulièrement ses dernières créations sur son stand au Salon de Genève. On pourrait dire qu'elles étaient moins flamboyantes que certaines carrosseries françaises, moins innovantes que certaines carrosseries italiennes mais elles étaient incontestablement de meilleure facture que la plupart et affichaient des dessins équilibrés plus au goût de leur riche clientèle.

But, by no means all of the cars were clothed with factory derived or commissioned coachwork, and some of the most striking designs that can be seen on Concours lawns the world over came from the coachbuilders' one-upmanship in what was clearly the zenith of coachwork design before the interruption of war.

Despite financial travail, development of the Type 57 continued with the introduction of a stiffened frame and rubber-mounted engine along with the supercharged 160hp Type 57C in 1936. In 1938 the nearly unthinkable happened in Molsheim, when Bugatti finally adopted Lockheed hydraulically actuated brakes and replaced the beautiful and lightweight but expensive aluminum-spoked wheels and brake drums with Rudge-Whitworth center-lock wire wheels and separate brake drums. The extremely handsome, one off coachbuilt Bugatti presented here is accredited by Bugatti experts to be a collaboration of its original owner with the Swiss coachbuilder Graber who were one of the leading Swiss coachbuilders of their day.

Most of Graber's 50 workers were skilled specialists, and the firm regularly displayed their latest creations on their stand at the Geneva Salon. It could be said that they were less flashy than some of the French coachbuilders, less advanced than certain Italian efforts but they were definitely of higher quality than most and displaying the well-balanced design preferred by their wealthy clientele.

Le succès de la société d'Hermann Graber peut être apprécié par le fait qu'il continua d'exercer jusque dans les années 1970, bien après que la plupart de ses concurrents d'avant-guerre aient fermé leur portes.

Selon les informations communiquées par le Bugattiste Kees Jansen, 57443 a été achevée à l'usine Bugatti en septembre 1936 et vendue sous forme de châssis à l'agence Bugatti Bucar qui opérait à Berlin et Zurich. Cette commande-ci émanait de l'agence Grob de Horgen dans le Canton de Zurich. 57443 fait partie des quelques Type 57 livrées à l'époque avec des numéros de châssis très proches, 57444, 57446 et 57447. 57443, 57444 et 57447 allaient toutes être habillées de carrosseries Graber. Le rapport de Jansen affirme que le châssis roulant fut conduit sur plus de 150 km jusqu'aux ateliers d'Hermann Graber le 21 septembre 1936.

On dit que le premier propriétaire de la voiture était un architecte et serait donc responsable du dessin et que le carrossier n'aurait exécuter que la fabrication. Un certain nombre de caractéristiques dont le traitement du capot à jalousies sont communes à d'autres créations de Graber.

Le résultat est une automobile complètement différente de la berline sans montant proposé par l'usine, qu'on peut considérer comme une victime de la fonctionnalité sur le style.

The success of Hermann Graber's company may be judged by the fact that it perpetuated comfortably into the 1970s, long after many of its pre-war contemporaries had ceased.

According to information supplied by Bugattiste Kees Jansen, 57443 was completed by the Bugatti Works in September 1936 and was sold in chassis form to the Bucar Bugatti agency, who had operations in both Berlin and Zurich. This particular order was for the Grob Agency in the Zurich Canton of Horgen. 57443 is one of a handful of Type 57s that were supplied at this time all with chassis numbers in close proximity of each other, notably, 57444, 57446 and 57447. 57443, 57444 and 57447 were all to be equipped with coachwork by Graber. Jansen's records state that the rolling chassis was driven over 150km to Hermann Graber's coachbuilding works on September 21, 1936.

The car's original owner is said to have been an architect and was therefore responsible for the design, while the coachbuilder was for its construction. A number of its features including the hood louver treatment are common with other Graber bodies.

The result was a dramatically different automobile to the factory offered Pillarless sedan, which was arguably a victim of practicality over style.

La voiture proposée ici est un habile coupé à habitacle reculé reprenant la découpe latérale arrondie typique des Bugatti et dépourvue de marchepieds pour mieux mettre en évidence les ailes séparées en goutte d'eau. C'est une véritable réussite et ce n'est qu'au second coup d'œil que l'on note la présence d'une porte secondaire. La roue de secours accrochée à l'arrière de la voiture et le dessin sans concession de son profil depuis son capot ajouré jusqu'à l'arrière, apportent une touche sportive au style. Une autre caractéristique retient l'attention, les écrous de moyeux à longues oreilles qui auraient été réalisés afin de faciliter le démontage des roues pour l'une de ses propriétaires au début de sa carrière.

Vers 1960, la Type 57 était la propriété de Dieter Marx de Bâle et c'est là qu'elle fut repérée par le concessionnaire Bugatti hollandais bien connu, Bart Loyens, grâce à l'un des nombreux contacts qu'il avait liés lorsqu'il était étudiant en Suisse. La voiture avait apparemment été déposée suite à une panne de moteur ce qui permit à Loyens de l'acquérir pour la somme relativement modeste de 500 francs suisses. Il la ramena en Hollande où elle allait rester pendant 48 ans.

The car here is a clever, set-back, close-coupled design retaining the popular scalloped side panels synonymous with Bugattis, and dispensing with running boards to accentuate separate 'teardrop' or pontoon fenders. It is unquestionably a success, and it is perhaps only at second glance that one notices the presence of the secondary door. With the spare tire set at the back of the car, the full design of its side from its quarter-batched hood louvers backward is uncompromised, always a sporting styling touch. Another particular feature which is rather interesting are the long 'eared' wheel hub spinners, which it is said were to make wheel removal easier for a lady owner early in its career.

By 1960, the Type 57 was the property of Dieter Marx of Basel, and it was there that it was spotted by well known Dutch Bugatti dealer Bart Loyens, using one of the many connections he had forged as a student in Switzerland. The car had apparently been laid up following an engine failure, allowing Loyens to acquire it for a relatively favorable SWF500. He would bring it to the Netherlands and it would remain in Dutch ownership for the next 48 years.

Arrivée en Hollande, 57443 fut remisée dans un entrepôt qu'il utilisait pour la ligne transatlantique Amérique-Hollande, mais elle passa assez rapidement chez l'agence Bugatti hollandaise Albatros, appartenant aux frères van Ramhorst. À cette époque, le moteur « cassé » fut remplacé par un autre moteur de Type 57 contemporain, conforme à celui d'origine, frappé au numéro du châssis de la voiture (aujourd'hui le moteur d'origine est en Amérique où il a été installé sur la remarquable reconstitution du « torpédo Compétition » de Jim Hull, réalisé ces dernière années)

Lors d'un bref séjour hors du pays, alors quelle appartenait au Hollandais Gies Pluim, elle passa aux mains de Hans Sauerbrier en novembre 1962, quand son épouse décida qu'ils n'avaient pas besoin de plusieurs Bugatti (il possédait déjà 43198). Sous la garde de Sauerbrier, qui la conserva jusqu'en 2008, la Bugatti fut bien entretenue et vit son moteur refait avec un nouveau bloc dans les années 1980, un travail effectué par Fa Keizer de Doetinchem. Peut-être est-ce aussi à cette époque qu'elle reçut de système de freinage hydraulique des derniers modèles. Avec cet ajout, alors qu'elle conserve les amortisseurs en caoutchouc conformes à sa série, elle correspond aujourd'hui à toutes les spécifications du Type 57.

Arriving in Holland 57443 was stored in warehouse space he used of the America-Holland Shipping Line, but it was not long before it passed onto the Dutch Bugatti Agent Albatros, owned by the van Ramhorst brothers. At this point, the 'broken' engine was replaced by another correct contemporary Type 57 unit, being over-stamped with the car's chassis number. (Today its original engine is also in America having been fitted to Jim Hull's remarkable recreation of the 'Torpedo Competition' completed and debuted in the last few years.)

After brief sojourn out of the country, while in the custody of Dutchman Gies Pluim came to an end when his wife decided that they didn't need more than one Bugatti (already owning #43198) the car then passed to Hans Sauerbrier in November 1962 where it would remain until 2008. In Sauerbrier's custody the Bugatti was well maintained, and received an engine rebuild with new block in the 1980s, with the work being carried out by Fa Keizer of Doetinchem. Perhaps also at this time it was upgraded to have the hydraulic brake system as on the later models. With that addition and while retaining correct rubber engine dampers of its series, it is today to the definitive specification of the Type 57.

Après plus de quatre décennies dans la même famille, la Bugatti émigra au Royaume-Uni lors d'une vente publique. Son acheteur fit rénover sa mécanique, avant de la vendre au propriétaire actuel.

En sa possession, il fut décidé de repeindre la voiture dans un style plus en rapport avec ses homologues en accentuant le contraste des moulures par une peinture bicolore. Simultanément, on s'est occupé de l'intérieur avec grand soin, en réparant le cuir d'origine. Les détails de l'habitacle sont particulièrement intéressant et vont jusqu'au manchon de cuir d'origine autour de la colonne de direction, un accessoire particulièrement rare.

Après une inspection minutieuse, cette Bugatti est très agréable à regarder aujourd'hui, son style de carrosserie singulier est particulièrement séduisant et la préservation de son intérieur a permis de conserver l'âme et le charme de la voiture que l'on peut encore apprécier. Bonhams a une longue tradition dans la vente de Bugatti spéciales, et cette dernière, un exemplaire unique, s'inscrit dans la tradition et sera sans nul doute appréciée pour son éligibilité dans des événements comme ceux de l'American Bugatti Club ou seulement pour être montrée.
€280,000 - 340,000

After more than 4 decades of ownership in this family the Bugatti migrated to the U.K. being sold publicly. Its buyer subsequently refurbished the car mechanically before passing it to the current owner.

In its present custody, the decision was made to repaint the car in a style more in keeping with others of its brethren accenting the body moldings in a two tone scheme. At the same time, the interior was sympathetically attended to, repairing the original leather. The details of the cabin are particularly attractive and extend to aspects such as the rarely seen accessory of the original leather cover for the steering column.

On close inspection, this is a rewarding Bugatti to look at today, its distinct body styling is particularly appealing and the preservation of its interior has ensured that the soul and charm of the car can still be experienced. Bonhams has a great tradition of offering special Bugattis, the latest, this unique example follows firmly in those footsteps and will no doubt be appreciated for its usability in events such as those of the American Bugatti Club or indeed to be shown

343

ROLLS-ROYCE 40/50 HP SILVER GHOST « LONDRES-ÉDINBOURG » LIMOUSINE 1915

Châssis n° 9AD

- *Desirable London-Edinburgh model*
- *Commandeered for military service in WWI*
- *Formerly owned by circus impresario, John Ringling*
- *Long-term ownership in Germany from 1984 onwards*
- *Initially ordered for delivery to Russia*

« Les directeurs furent à l'évidence aussi impressionnés par la voiture que le public quand ils la découvrirent... L'avenir de la société, fondé sur le génie mécanique intuitif de Royce et la qualité de construction qu'il exigeait, s'installa rapidement dans le domaine en pleine expansion de la voiture de luxe... » – Edward Eves, Rolls-Royce, 75 Years of Motoring Excellence.

Bien que la 40/50 HP eût de toute façon mérité son surnom de « meilleure voiture du monde » (en fait utilisé pour la première fois par la Pall Mall Gazette en novembre 1911), la décision de Rolls-Royce d'abandonner tous ses autres modèles ne fit qu'attirer l'attention sur celle qui allait être connue sous le nom de « Silver Ghost ». Avant 1908, lorsqu'elle déménagea dans sa nouvelle usine de Derby, la marque fondée par l'ingénieur Frederick Henry Royce et l'homme d'affaire, l'honorable Charles Stewart Rolls, avait construit toute une série de modèles dans ses locaux de Manchester. Des voitures à moteurs deux, trois, quatre ou six cylindres avaient été produites et même un V8 mort-né, avant que le directeur général Claude Johnson ne décide de se concentrer sur le seul haut de gamme 40/50 HP. Cette dernière était apparue au London Motor Show de 1906, glanant son nom évocateur de « Silver Ghost » l'année suivante, lorsque le châssis 60551 fut exposé avec une carrosserie tourer de Barker, peinte en gris argent.

'The directors were obviously as impressed with the car as the public were when they first saw it displayed... the company's future, based upon Royce's intuitive design genius and the uncompromising standards of workmanship he set, clearly lay in the rapidly expanding area of luxury cars...' – Edward Eves, 'Rolls-Royce, 75 Years of Motoring Excellence'.

Although the 40/50hp model would in any event have earned its 'The Best Car in the World' sobriquet (actually first used by the Pall Mall Gazette in November 1911), Rolls-Royce's decision to drop all other types only served to focus attention on what would become known as the 'Silver Ghost'. Prior to 1908, when it relocated to a new factory in Derby, the company founded by engineer Frederick Henry Royce and entrepreneur the Honourable Charles Stewart Rolls had manufactured a variety of models at its Manchester premises. Cars with two, three, four and six cylinders were made, and even an abortive V8, before Managing Director Claude Johnson's decision to concentrate on the range-topping 40/50hp. The latter had first appeared at the 1906 London Motor Show and became known as the 'Silver Ghost' the following year when chassis number '60551' was exhibited wearing silver-painted tourer coachwork by Barker & Co.

Le cœur de la Silver Ghost était son magnifique six cylindres à soupapes latérales de 7 036 cm3 (porté plus tard 7 428 cm3) reposant sur un vilebrequin à sept paliers, lubrifié sous pression. Un solide châssis à longerons en U et croisillons en tubes reposait sur des ressorts semi-elliptiques à l'avant et un système de plate-forme à ressorts à lames à l'arrière, ce dernier allant rapidement être modifié. La transmission fut également remaniée assez vite, une boîte à trois rapports avec prise directe sur le rapport supérieur remplaçant la boîte originale à quatre rapports et overdrive en 1909. Au cours des vingt années de production de la voiture, on allait assister à d'innombrables autres modifications, l'une des plus importantes concernant l'adoption de freins servo-assistés aux quatre roues vers la fin de 1923.

Après un essai de 2 000 miles sous le contrôle du Royal Automobile Club, la voiture d'essai de l'usine – châssis n° 60551, LA « Silver Ghost » - fut engagée au Scottish Reliability Trial en 1907, parcourant les 15 000 miles de façon éblouissante en établissant un nouveau record du monde. La réputation de la voiture était dès lors établie, notamment en Amérique du nord où les grands espaces exigeaient une fiabilité sans défaut et un grand confort.

The heart of the Silver Ghost was its magnificent engine, a 7,036cc (later 7,428cc) sidevalve six equipped with seven-bearing crankshaft and pressure lubrication. A sturdy chassis comprised of channel-section side members and tubular cross members was suspended on semi-elliptic springs at the front and a 'platform' leaf spring arrangement at the rear, though the latter soon came in for revision. The transmission too was soon changed, a three-speed gearbox with direct-drive top gear replacing the original four-speed/overdrive top unit in 1909. In the course of its 20-year production life there would be countless other improvements to the car, one of the most important being the adoption of servo-assisted four-wheel brakes towards the end of 1923.

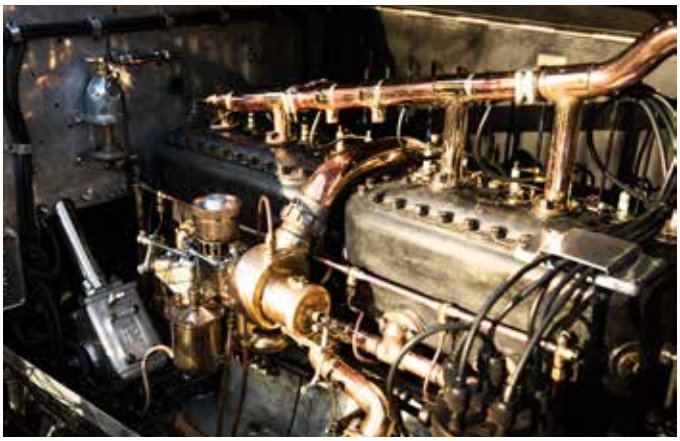
After a successful 2,000-mile trial under RAC supervision, the factory demonstrator - chassis '60551', 'The Silver Ghost' - was entered in the Scottish Reliability Trial, completing the 15,000-mile run with flying colours to set a new World Record. From then on the car's reputation was assured, not the least in North America where the wide-open spaces placed a premium on reliability and comfort.

Une autre étape dans la fiabilité fut la présentation du modèle amélioré Londres-Édinbourg, ainsi nommé après qu'une voiture modifiée par l'usine (1701) ait parcouru sans arrêt la distance de 400 miles qui sépare ces deux villes sur le seul rapport supérieur. « 1701 » enregistra une consommation tout à fait remarquable de 9, 67 l/100 km et atteignit une vitesse maximale de 126 km/h à Brooklands sans aucun réglage particulier. Doté d'une carrosserie aérodynamique, cette même voiture atteignit la vitesse de 163, 83 km/h sur le circuit du Surrey. Les carrosseries ouvertes de type Torpédo étaient un choix populaire pour les modèles sportifs Londres-Édinbourg qui font aujourd'hui partie des Rolls-Royce les plus recherchées.

Le souci mécanique sans compromis de Royce exigeait l'excellence de la part de son personnel à Manchester, puis plus tard à Derby, et aucun châssis n'était livré avant qu'il ait été dûment essayé. La Silver Ghost resta en production en Angleterre jusqu'en 1925, 6 173 exemplaire étant construits dans les usines de Manchester et de Derby, et jusqu'en 1926 à l'usine Rolls-Royce de Springfield aux Etats-Unis où 1 703 modèles supplémentaires furent construits, la plus longue période de production pour un modèle de cette vénérable marque.

Another reliability trail resulted in the introduction of the improved 'London-Edinburgh' model, so called after a factory-modified car ('1701') was driven non-stop over a 400-mile course between those two cities using top gear only. '1701' returned a remarkable 24.32 miles per gallon and went on to achieve a top speed at Brooklands of 78.26mph without the benefit of any adjustments. Fitted with streamlined coachwork, this same car later attained a top speed of 101.8mph at the Surrey track. Torpedo-type open bodies were a popular choice for the sporting London-Edinburgh model, which nowadays is among the most sought after of all Rolls-Royces.

Royce's uncompromising engineering standards demanded only excellence of his staff in Manchester and later Derby, and no chassis was delivered until it had been rigorously tested. The Silver Ghost remained in production in England until 1925, 6,173 being completed at the Manchester and Derby factories, and until 1926 at Rolls-Royce's Springfield plant in the USA where a further 1,703 were made, the longest production run of any model from this celebrated company.



La copie de la fiche constructeur figurant au dossier montre que cette Silver Ghost construite à Derby, châssis numéro 9AD, a été produite comme un modèle « Colonial » sur le châssis Londres-Édinbourg et livrée le 22 décembre 1915 chez Barker & Co pour être habillée d'une carrosserie « LE Torpedo ». Ces copies de document d'usine indiquent que cette Ghost était destinée à la Russie, donnant comme nom de client « Tchitchkine » (ou quelque chose d'approchant). Il est possible que ce soit un archaïsme de « Shishkin » ou « Shishkine ». Les mentions suivantes attestent que 9AD fut réquisitionnée par le ministère de la guerre le 1er juin 1917 et n'arriva donc probablement jamais plus près de la Russie que le front de l'est. Comme c'est le cas pour de nombreuses Ghost de l'époque, les fiches mentionnent « voiture utilisé par un militaire en garnison ou en service actif durant la guerre en Europe 1914/19 ».

Son séjour dans l'armée fini, 9AD fut mise en vente au cours d'une vente aux enchères à l'Olympia, organisée par le ministère de l'approvisionnement, le 5 septembre 1919. Les ventes aux enchères n'ont apparemment pas beaucoup changé, puisqu'elle était intitulée comme « la plus importante vente d'automobiles jamais organisée à Londres » ! Dans une publicité d'époque, la voiture est mentionnée sous son numéro de châssis et décrite comme « Une Rolls-Royce de tourisme de 1915 (décembre), avec carrosserie sportive de Barker, dans une élégante livrée chocolat ». Il semblerait que l'acheteur ou la personne à laquelle l'acheteur la vendit était un certain J. A. Wallace Esq. d'Hampstead, au nord-ouest de Londres, premier propriétaire enregistré à partir du 26 août 1920.

Copy build sheets on file show that this Derby-built Silver Ghost, chassis number '9AD', was built as a 'Colonial' model on the 'London-Edinburgh' chassis and despatched on 22nd December 1915 to Barker & Co for bodying with 'LE Torpedo' coachwork. These copies of factory documents record that the Ghost's intended destination was Russia, giving the customer's name as 'Tchitchkine' (or similar). (It is possible that this is an archaic rendering of 'Shishkin' or 'Shishkine'). Subsequent annotation shows that '9AD' was commandeered by the War Office on 1st June 1917, so presumably never got closer to Russia than the Western Front. Like so many Ghosts of this era, the cards in this case state 'car used by military on home or active service European War 1914/19'.

Its days in military service over, '9AD' was offered for sale at the Olympia auction organised by the Ministry of Munitions on 5th September 1919. Auctions clearly haven't changed much as nearly one hundred years ago this was marketed as 'The most important sale of motor cars London has ever seen'! In a period advert, the car is listed by chassis number and described as 'One 1915 (December) Rolls-Royce Touring Car, with Sporting Body by Barker, painted a smart chocolate colour'. It would appear that the buyer, or the person who the buyer sold it to was one J A Wallace Esq of Hampstead, London NW as he is its first recorded owner from 26th August 1920.

Le reste de la documentation du dossier montre qu'assez tôt au cours de sa carrière, la Silver Ghost trouva le chemin des Etats-Unis où elle devint la propriété du fameux directeur de cirque John Ringling, puisqu'elle figure sur la liste de Rolls-Royce of America au cours des années 1930, comme une voiture étant entretenue par la société américaine. Ringling est le plus connu et celui qui vécut le plus longtemps des sept frères Ringling. Il était connu non seulement pour ses rachats et regroupements des plus grands cirques, mais aussi pour son sens des affaires comme promoteur immobilier. Parmi ses réalisations principales figure le développement de Sarasota, où il vécut ses dernières années et où il construisit un musée abritant une immense collection d'art. Au cours de ses dernières années, sa santé se dégrada de façon irrémédiable, jusqu'à sa mort en 1936.

Il est plus que probable que Ringling ait acquis la Ghost au cours des « Roaring Twenties » alors qu'il était au sommet de sa gloire et que la carrosserie ait été transformée de tourer en coupé de ville par son carrossier d'origine, Barker, avant d'arriver en Amérique, compte tenu de la qualité et du dessin de la carrosserie et du fait que les plaques du carrossier sont encore en place aujourd'hui.

Further documentation on file shows that still relatively early on in its life the Silver Ghost later found its way to the USA where it was owned by the famous circus impresario, John Ringling, as it is listed on the Rolls-Royce of America Territorial lists for the 1930s as a car that the American company maintained. Ringling was the longest lived and probably the best known of the seven Ringling Brothers. He was regarded not only for his acquisitions and amalgamating all of the prominent circus businesses together but also for his foresight as a pioneering property developer. Among his main interests, was the expansion of Sarasota, where in latter years he would domicile himself, and set up a museum with an extensive art collection. His twilight years saw his wealth dramatically reduced, before his death in 1936.

It seems most likely that Ringling would have acquired the Ghost in the 'Roaring Twenties' when he was in his ascendency, and that its body was converted from Tourer to Town Car by its original coachbuilder Barkers prior to its arrival in America, owing to the quality and design of its coachwork and that it retains their coachbuilder plates to this day.

Le propriétaire suivant est Horn's Cars of Yesteryear, basé à Sarasota, qui l'a en tout cas conservée jusqu'en 1955, mais étant donné sa proximité avec Ringling, a fort bien pu acquérir 9AD des années plus tôt, lors de sa succession. Puis elle passa aux mains de Bellm's Cars of Yesterday (en 1971) et fut immatriculée en 1984 par l'Imperial Palace Casino de Las Vegas, dans le Nevada. Elle y faisait partie de la collection d'automobile de l'Imperial Palace comptant plus de 800 voitures, où elle était présentée de façon erronée comme « Rolls Royce 1914 du tsar Nicolas II ».

En août 1984, la Silver Ghost fut vendue au collectionneur et architecte Helmut Krogmann de Lübeck, en Allemagne. Importée en Allemagne en novembre 1998, 9AD était conservée dans le musée privé de M. Krogmann, subissant une restauration partielle en 2001/2003. La Rolls-Royce fut immatriculée pour être utilisée sur route en Allemagne en 2007, puis à nouveau en 2016. Suite à la mort de M. Krogmann, son fils vendit la Silver Ghost au vendeur.

Le dernier contrôle technique (TüV) eut lieu en mai 2014 (aucun problème signalé) alors que le dernier entretien (mineur) eut lieu en novembre 2017 lorsque tous les liquides furent changés et le moteur démarré. Vendue avec un dossier historique conséquent, 9AD représente le nec plus ultra de l'automobile Vintage.
€450,000 - 550,000

The next recorded owner was Sarasota-based Horn's Cars of Yesteryear, they were certainly its keepers by 1955, but given their proximity to Ringling may well have acquired 9AD from his famous Estate Sale years earlier. After this it passed to Bellm's Cars of Yesterday (in 1971) and was registered in 1984 by the Imperial Palace Casino in Las Vegas, Nevada. While there it formed part of the Imperial Palace Auto Collection of over 800 automobiles, being mistakenly described as 'Czar Nicholas II's 1914 Rolls Royce'.

In August 1984, the Silver Ghost was sold to car collector and architect, Helmut Krogmann of Lübeck, Germany. Imported into Germany in November 1998, '9AD' was kept in Mr Krogmann's private museum of classic vehicles, undergoing a partial restoration in 2001/2003. The Rolls-Royce was registered for use on pubic roads in Germany in 2007 and de-registered in 2016. Following Mr Krogmann's death, his son sold the Silver Ghost to the current vendor.

The last roadworthiness check (TüV) was carried out in May 2014 (no problems identified) while the most recent (minor) service was undertaken in November 2017 when all fluids were changed and the engine started. Offered with a most substantial file of history, '9AD' represents the ultimate in Vintage-era motoring.

344

BENTLEY 3½-LITRE « CONTINENTAL OPEN TOURER » 1935

Carrosserie Vanden Plas

Châssis n° B178CR

- *First owned by Mr E K Cole, proprietor of the EKCO electronics company*
- *'Continental Open Tourer' coachwork designed by Oxborrow & Fuller*
- *An older restoration*
- *Previously registered 'CHK 3' in the UK*
- *Currently registered in Holland*

Bien que le rachat de Bentley Motors par Rolls-Royce en 1931 lui coûta son indépendance, il assura aussi la survie du nom. La première des « Bentley Derby », comme on allait les surnommer, lancée à Ascot en août 1933, prolongeait la philosophie sportive de la marque, mais sur un registre plus distingué que par le passé. W. O. Bentley reconnaissait lui-même que la 3½-Litre était le modèle le plus raffiné à porter son nom.

Construite sur la base de la Rolls-Royce 20/25 contemporaine, la Bentley 3½-Litre reposait sur un empattement légèrement plus court et recevait une version préparée (115 ch) du six cylindres de cette dernière à soupapes en tête et double carburateur SU. Venaient s'ajouter à cet ensemble déjà remarquable, une transmission entièrement synchronisée à quatre rapports et des freins servo-assistés qui en faisaient un véhicule offrant à son conducteur des performances sportives faciles, dans un silence presque absolu. Celle qu'on surnommait à juste titre « the silent sportscar », comme elle fut rapidement baptisée, avait peu de concurrentes pour le tourisme longue distance, combinant, comme elle le faisait, le raffinement d'une Rolls-Royce et les performances et la tenue de route d'une Bentley.

Although Rolls-Royce's acquisition of Bentley Motors in 1931 robbed the latter of its independence, it did at least ensure the survival of the Bentley name. Launched at Ascot in August 1933, the first of the 'Derby Bentleys', as they would come to be known, continued the marque's sporting associations but in a manner even more refined than before. Even W O Bentley himself acknowledged that the 3½-Litre model was the finest ever to bear his name.

Based on the contemporary Rolls-Royce 20/25hp, the 3½-Litre Bentley was slightly shorter in the wheelbase and employed a tuned (115bhp) twin-SU-carburettor version of the former's overhead-valve six. Add to this already remarkable package an all-synchromesh four-speed gearbox and servo assisted brakes, and the result was a vehicle offering the driver effortless sports car performance in almost absolute silence. 'The Silent Sports Car', as it was swiftly dubbed, had few peers as a tireless long-distance tourer, combining as it did traditional Rolls-Royce refinement with Bentley performance and handling.

Comme le voulait sa nature sportive, la Bentley Derby était presque toujours carrossée en coupé ou en cabriolet destinés à être conduits par leur propriétaire, le modèle « de série » étant l'œuvre de Park Ward. Le châssis numéro B178CR fut habillé pourtant par Vanden Plas, qui s'était forgé sa réputation non négligeable grâce à une alliance fortuite avec Bentley, pour qui il avait carrossé environ 700 châssis au cours des années 1920, incluant les voitures d'usine du Mans.

Le premier propriétaire de cette voiture fut M. Eric Kirkham Cole, fondateur de EKCO une société d'électronique, qui choisit une carrosserie qui était l'une des plus en pointe de l'époque. Dessinée par les concessionnaires Oxborrow & Fuller, et construite en exclusivité pour eux par Vanden Plas, elle était connue sous le nom de « Continental Open Tourer » et combinait le confort tout temps d'un cabriolet avec le poids réduit d'un « sports tourer ». Avec ses vitres escamotées et sa capote à fleur de carrosserie, c'était indéniablement une des plus élégante voitures ouvertes proposée sur le marché. On peut tout à fait comprendre pourquoi elle plaisait tant à un homme dont les activités étaient à la pointe de la technologie. Il en fut construit relativement peu.

As befitted its sporting nature, the Derby Bentley was almost always fitted with owner-driver saloon or drophead coupé coachwork, the 'standard' designs being the work of Park Ward. Chassis number 'B178CR' however, was bodied by Vanden Plas, which had forged its not inconsiderable reputation by a most fortuitous alliance with Bentley, for whom it bodied some 700-or-so chassis during the 1920s, including the Le Mans team cars.

This car's first owner was Mr Eric Kirkham Cole, founder of the EKCO electronics company, who chose a body that was one of the most advanced of its day. Designed by motor dealers Messrs Oxborrow & Fuller, and produced exclusively for them by Vanden Plas, it was known as the 'Continental Open Tourer' and combined the all-weather comfort of a drophead coupé with the low weight of a sports tourer. With its concealed window glass and fold-flat convertible hood, it was certainly one of the more elegant open designs available. One can quite understand why it appealed to a man whose business was at the cutting edge of technology, though relatively few were made.

La copie de la fiche de châssis au dossier énumère les propriétaires successifs, le dernier – Peter A. Rockliff de Grassendale, à Liverpool – ayant acquis la Bentley en juillet 1958. Lorsqu'elle fut vendue, au cours d'une vente au enchères au Royaume-Uni en 2005, B178CR fut décrite comme ayant bénéficié d'une rénovation du moteur et du châssis, et fut déclarée avoir « reçu une récente et méticuleuse restauration ». Son acheteur en 2005 était le collectionneur hollandais bien connu, Franz Van Haren, qui vendit la voiture à son actuel propriétaire (lui aussi hollandais) en 2009.

Depuis son arrivée en Hollande, la Bentley a été repeinte en noir (elle était magnolia) et l'intérieur regarni en brun (il était noir). Entretenue régulièrement et conservée en Hollande pendant ces 12 dernières années, elle représente une magnifique opportunité d'acquérir un bel exemplaire de la « Silent Sports Car » de Bentley, habillée d'une carrosserie particulièrement élégante au dessin inhabituel.
€180,000 - 220,000

Copy chassis cards on file list several subsequent owners, the last of whom – Peter A Rockliff of Grassendale, Liverpool – acquired the Bentley in July 1958. When sold at a UK auction in 2005, 'B178CR' was described as benefiting from rebuilds of the engine and chassis, and was said to have 'recently undergone a sympathetic restoration'. Its purchaser in 2005 was the well-known Dutch collector, Franz Van Haren, who sold the car to the current (Dutch) owner in 2009.

Since coming to Holland, the Bentley has been repainted in black (from magnolia) and the interior re-trimmed in brown (from black). Regularly serviced and maintained in Holland over the last 12 years, it represents a wonderful opportunity to acquire a fine example of Bentley's 'Silent Sports Car' carrying particularly stylish coachwork of an unusual design.

CHK 3

345

Ex-Emile Picquerez, Ex-Commodore Gerard

BATEAU À MOTEUR RAFALE V (AUTREFOIS AURORA) 1934 HYDROPLANE DE RECORD À MOTEUR D'AVION HISPANO-SUIZA V12

Coque par Chauvière

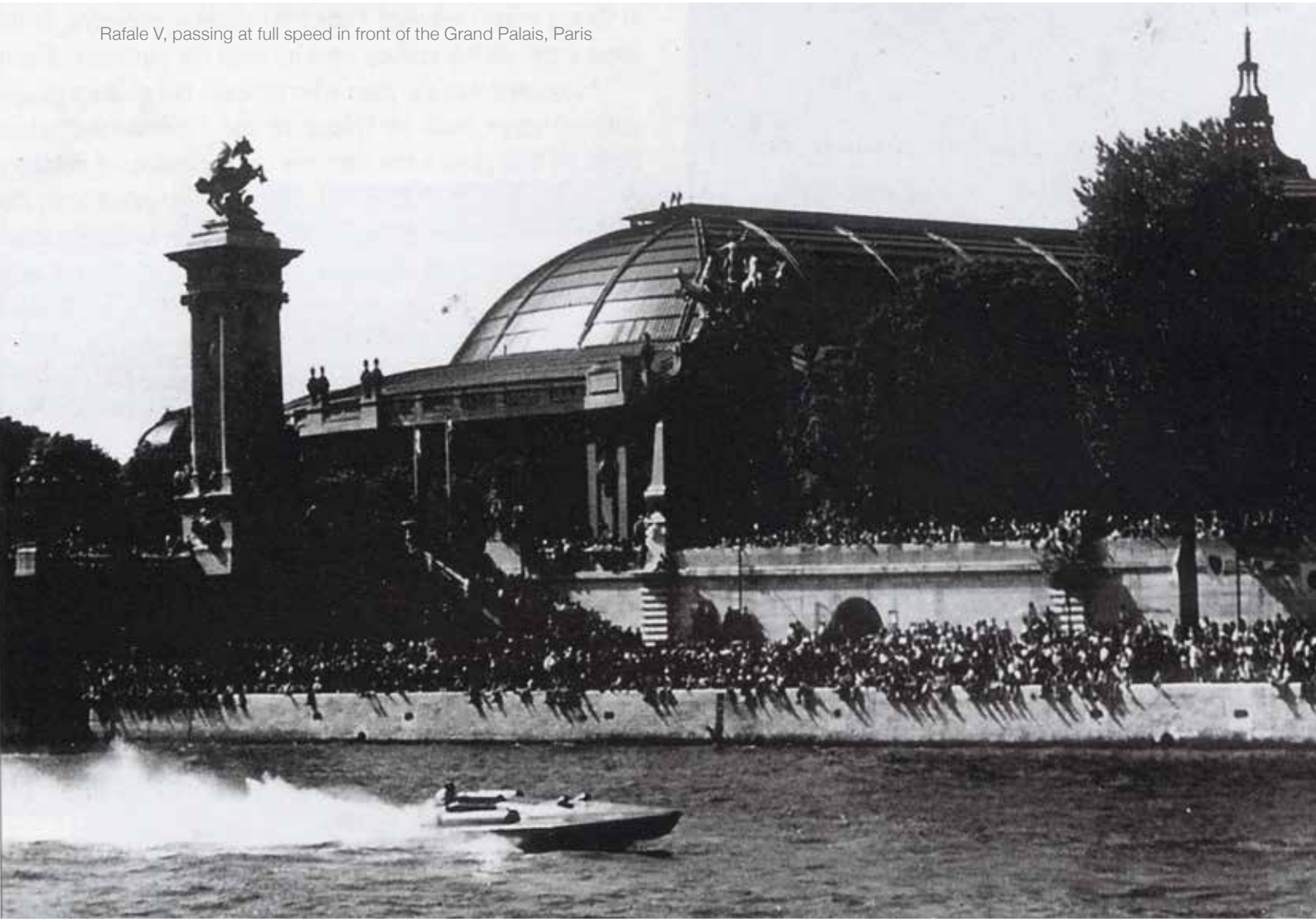
RAFALE V

Tous ceux qui viendront visiter notre exposition dans la spectaculaire splendeur du Grand Palais pourront étudier à loisirs ce majestueux bateau à moteur, briseur de records de l'entre-deux-guerres, sous la voûte en verre du hall de 240 mètres de long, qui a autrefois trembler sous le bruit de tonnerre du moteur d'avion Hispano-Suiza V12 NBR de 36 litres qui propulsait le Rafale V à plus de 130 km/h sur la Seine toute proche.

Dans son ouvrage Classic Speedboats 1916-1939 (Bay View Books, 1997) l'historien des bateaux à moteur Gérald Guétat décrit comment « En France, la société Tecalemit était le principal fournisseur d'équipements pour automobiles et avions. Elle était dirigée par Emile Picquerez, un grand passionné de yachting qui ignorait les barrières qui séparent habituellement la voile du sport nautique à moteur. Il possédait une vaste collection de voiliers et de bateaux à moteur, parmi lesquels quelques yachts de course de classe International, ainsi que plusieurs grands canots à deux ou trois cabines. Hiver comme été, on pouvait voir ses bateaux sur la Côte d'Azur ou sur la Seine. Cet homme d'affaire était derrière un petit nombre de compétiteurs qui permettaient de maintenir une présence française dans les grandes classes internationales jusqu'à l'arrivée de la guerre ».

Anyone attending our viewing in the Beaux-Arts splendour of the Grand Palais will be able to study this majestic 'tween-wars record breaking racing power boat beneath the exhibition hall's vast 240-metres-long glass roof, which once shook to the roar of 'Rafale V's thunderous,36-litre, Hispano-Suiza V12 NBR aero engine as it powered 'Rafale V' at more than 130km/h along the River Seine outside.

in his publication 'Classic Speedboats 1916-1939' (Bay View Books, 1997) power-boat historian Gérald Guétat described how: "In France, the Tecalemit company was a major supplier of equipment for cars and aircraft. It was directed by Emile Picquerez, a great yachting enthusiast who ignored the barriers which normally separated sailing from motor boating. He had a large collection of both sailing and motor boats, among them some racing yachts of International class.... as well as several large runabouts with two and three cockpits. Come winter or summer, his boats were to be seen at the Côte d'Azur or on the Seine. This businessman was behind a number of highly individual racers which allowed France to retain a presence in the great international classes up until the outbreak of war.



Rafale V, passing at full speed in front of the Grand Palais, Paris

Il continue : « Picquerez fut celui qui commanda le plus grand bateau de compétition à un seul moteur construit en France dans la classe « illimitée ». Les bateaux de cette classe étaient les seules capables de battre le record du monde de vitesse sur l'eau. La France n'avait pas battu ce record depuis 1926 avec l'hydroglisseur Farman, et dans les temps récents, seuls les Anglais et les Américains avaient véritablement relevé le défi... ».

Le grand bateau tout neuf de classe illimitée de Picquerez, baptisé Aurora, du nom de sa magnifique épouse argentine, fit sensation lorsqu'il fut dévoilé au public en juillet 1935. « Ses lignes puissantes et élégantes avait été tracées par l'ingénieur Galvin, un spécialiste des coques pour bateaux rapides, dont le nom était lié au développement des hydroglisseurs... »

Minutieusement construite à l'unité par le chantier Chauvière de Vitry-sur-Seine, la coque magnifiquement exécutée en double diagonale de planche d'acajou de l'Aurora était assemblée par des milliers de rivets à tête fraisée en cuivre. Elle faisait 28 pieds de long (8, 50 m) et était dotée de deux redans hydroplanes, de deux gouvernails à la poupe et d'une quille centrale. Toutes les parties en métal étaient peintes ou chromées. Galvin et Picquerez choisirent un moteur d'avion Hispano-Suiza pour le propulser, de pas moins de 2 196 cubic inches – 36 litres – et alimenté par six carburateurs double-corps Hispano.

He continued: "Picquerez was the man who ordered the greatest single-engine racer built in France in the 'unlimited' class. Boats of this class were the only ones capable of breaking the world water speed record. France had not held the record since 1926 with the Farman hydroglider, and in contemporary times only the English and the Americans had really taken up the challenge...".

Picquerez's great new unlimited-class power boat 'Aurora', named after his beautiful Argentinian wife, caused a sensation when unveiled to the public in July 1935. "Her elegant and powerful lines had been created by the engineer Galvin, a specialist in fast-boat hulls, whose name had been associated with the development of hydrogliders ..."

Painstakingly custom-built by the leading Chauvière boatyard at Vitry-sur-Seine, 'Aurora's beautifully crafted double-diagonal mahogany planked hull was pinned together by thousands of countersunk copper rivets. It was 28-feet long and featured two hydroplane steps, stern-mounted rudder and a centreboard stabiliser. All metal parts were painted or chromium-plated. Galvin and Picquerez selected an Hispano-Suiza aero engine to power it, displacing no fewer than 2,196 cubic inches - 36-litres - and breathing through six double-bodied Hispano carburettors.

Le moteur avait été spécialement adapté à la compétition nautique par le constructeur de Bois-Colombes, sous la supervision technique du brillant ingénieur en chef d'Hispano, Marc Birkigt, avec une préparation par les techniciens d'Hispano Guido Cattaneo et Gabriel Raget lui-même, un pilote de bateau de course très accompli avec des records attachés à son nom.

Chauvière avait aussi conçu et dessiné des hélices d'avion en bois et avait été impliqué dans les records de Blériot. L'Aurora était de construction particulièrement robuste – étant destiné à l'endurance autant qu'à la vitesse pure en Europe continentale, il était absolument unique – et réussie. Au milieu de l'été 1936 – piloté par Picquerez lui-même – l'Aurora remporta le prix du Président de la République à la Semaine Nautique de Cannes, avoisinant les 90, 34 km/h sur les 12 km de course et battant l'Yzmona V de son rival vedette, Vasseur. L'ingénieur Raget pilotait normalement ce magnifique monstre Art Déco. En juillet 1938 l'Aurora devint le seul engagé en classe illimitée à courir dans l'épreuve Lyon-Marseille-Cannes qui impliquait à la fois des bateaux de mer et de rivière.

Il fut ensuite vendu à ex-Commodore Gerard qui le fit modifier dans sa forme actuelle pour améliorer sa stabilité à haute vitesse, ajoutant une cocarde tricolore à sa queue et le rebaptisant Rafale V. Aux mains de Gérard, Rafale V s'illustra particulièrement dans les épreuves de vitesse à Monte-Carlo, Paris et sur le lac Léman à Genève.

The engine was specially developed for power boat competition by the Bois-Colombes-based manufacturer, under the technical supervision of Hispano's brilliant chief engineer, Marc Birkigt, with subsequent preparation by Hispano technicians Guido Cattaneo and Gabriel Raget himself a very accomplished powerboat racer with world records to his name.

Chauvière also designed and built wooden aircraft propellers, and had been involved with Blériot's records. Their construction of 'Aurora' was most robust - being aimed at endurance as much as pure speed Within Continental Europe, she was completely unique - and successful. In mid-summer 1936 - piloted by Picquerez himself - 'Aurora' won the President of the Republic's prize at the Cannes Semaine Nautique, averaging 90.34km/h over the 12km course, and beating star rival Vasseur's 'Yzmona V'. Engineer Raget normally piloted this wonderfully Art Deco monster In July 1938 'Aurora' became the only unlimited-class entry to compete in the Lyons-Marseilles-Cannes race which included both inland waterways and the open sea.

She was sold subsequently to Commodore Gerard who had her modified into current form to improve high speed stability, adding the Tricoloure Cockade to her tail and renamed her 'Rafale V' - 'rafale' meaning 'gust' in French, as of wind. In Gerard's hands 'Rafale V' starred particularly in races and speed events in Monte Carlo, Paris and upon Lac Leman at Geneva.

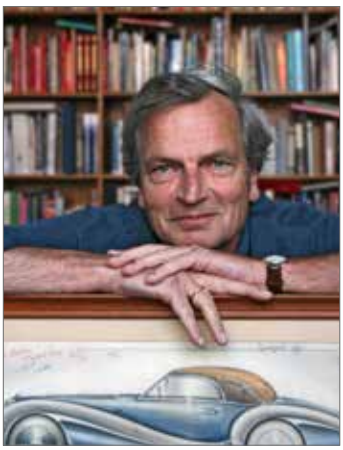
Le bateau survécut à la deuxième guerre, caché dans une péniche sur la Seine et en 1965 fut acquis par Robert, le Marquis de Goulaine, qui le vendit alors au célèbre collectionneur/vendeur de voitures et d'avions anciens Ed Jurist de Nyack, dans le New Jersey, aux Etats-Unis. Il fut envoyé en Amérique, à bord du SS Eurymachus, où il arriva le 19 mai 1969. George Huguely Jr, l'associé d'Ed Jurist remisa le Rafale V dans une grange chauffée sur la Fishing Creek Farm à Annapolis, dans le Maryland, où il passa quelque temps, exposée dans le musée privé du juge John C. North II, avant d'être proposé à la vente par Ed Jurist en novembre 1987. Il fut alors acheté par le vendeur britannique – aux mains duquel Rafale V a été impeccablement reconstruit en préservant presque tous les matériaux originaux. Le moteur a tourné au cours des 10 dernières années et a vu ses sièges de soupapes remplacés, comme nécessaire, sur un des bancs de cylindres. La boîte de vitesse semble saine, de même que tous les paliers d'arbre. La coque est dans un état remarquable, témoignant de la façon dont elle a été entretenue et remisée tout au long de sa vie.

Le Rafale est comme un fantôme d'une époque où Auto Union, Bugatti, Maserati et toutes les autres grandes marques européennes propulsaient des bateaux de course, pilotés par des Chiron, Nuvolari et des Stuck. Mais comme le disait Ed Jurist en 1969 « ce bateau est le père de tous les autres ».
€600,000 - 800,000

The boat survived World War 2 hidden in a barge on the Seine and in 1965 was acquired by Robert, the Marquis de Goulaine, who then sold her to celebrated Vintage car and aeroplane collector/dealer Ed Jurist of Nyack, New Jersey, USA. She was shipped to America on board the SS Eurymachus, arriving on May 19, 1969. Ed Jurist associate George Huguely Jr then stored 'Rafale V' in a heated barn on his Fishing Creek Farm at Annapolis, Maryland, and it spent some time on display in Judge John C. North II's private museum before, in November 1987, being offered for sale by Ed Jurist. She was then acquired by the present British vendor - in whose hands 'Rafale V' has been immaculately rebuilt preserving almost all of her original fabric. The engine has run in the last 10 years and has since had the valve seats replaced as required on one bank of cylinders., the gearbox internals look sound as do all the shaft bearings. The hull is in remarkable condition, bearing testament to how she has been looked after and stored throughout her lifetime.

'Rafale' is like a ghost from a time when Auto Union, Bugatti, Maserati and all the other great European marques powered race boats, piloted by the likes of Chiron, Nuvolari and Stuck. But as Ed Jurist said in '69 'this boat is the mother of them all'.

The Late
JAN BRUIJN
Collection



Bonhams is proud and honoured to receive the confidence of the heirs of Jan, to offer the four cars which were kept and cherished in his private collection.

Unfortunately, Jan passed away at the age of 65 in January 2017. He lived an intensive, rich, fascinating and thrilling life full of passion. Jan's life was dedicated to classic cars and automotive history.

He considered the automobile as a starting point in many developments the world went through since the 19th century. The automobile opened the world and it turned out to be a source of great pleasure and satisfaction for the ones who loved travelling or racing. Jan had a strong desire to preserve this important heritage for posterity.

Jan started working for the automotive industry during his study industrial design. Eventually he founded 'Strategic Communications' specialized in 'long term brand marketing'. Typical for his original approach was the way he managed to get full attention of the press with his comments like, 'Volvo drivers wear white pants'…

In 1989 Jan sold his shares of the company to focus on his true passion and opened the Deventer Automuseum in 1993. A museum and selling exhibition at the same time. Jan considered buying and selling exclusive classic cars to be a very personal affair. Selling and buying was often a matter of granting. Clients became friends and selling a car to Jan always resulted in a really good home for their cherished possession.

In 1999 Jan initiated and co-founded the famous Concourse d'Elégance at palace Het Loo in Apeldoorn. His intention was to create a happening like Pebble Beach in the US. It turned out to be a successful long -lasting event of unique quality and intimacy. We learned that when Jan had a strong belief in his ideas he was prepared to risk his neck. He researched all possibilities, went on and on, looking for the right solutions to realize the targets he aimed at.

In 2003 the Deventer Automuseum moved to Joure in Friesland. The collection got a new home in the famous old factory of 'Douwe Egberts'.

Jan was a most respected participant in the London Brighton Veteran Car Run. An early start in London -generally reserved for the oldest cars- guaranteed most publicity, but Jan preferred to do it otherwise. He took the departure as one of the very last, driving his powerful 75 mph FIAT 24/32 from 1904 (now on offer) to arrive as one of the very first! In 2015 his arrival in Brighton was in 10 hours and 08', only 5 seconds after competitor number one. This was the fastest time ever of his FIAT. It was also going to be Jan's very last Veteran Car Run.

Jan was always busy to dig deep into automotive history. Many of his friends contacted him over the years searching for information, chassis numbers, car history and so on. Together with his friends he discovered quite a few exceptional barn finds, bringing important cars back into the light of today. It is not surprising to see quite some of his 'discoveries' being exhibited in museums and in private collections all over the world today.

With the four cars on offer now we can show the true passion of Jan and enables every passionate classic car collector to acquire a unique piece of car history and a piece of Jan's passion and true love for the classic automobile.

346

FIAT 501S TOURER 1924

Châssis n° 1241686

- *One of the most successful FIATs of its day*
- *Rare sports variant*
- *Supplied new to Belgium*

La première petite cylindrée de FIAT présentée après la première guerre mondiale, fut la Tipo 501. Comme la Zero d'avant-guerre, la 501 était animée par un quatre cylindres à soupapes latérales, mais d'une cylindrée un peu moindre (1 460 cm3) et allait connaître un immense succès, avec plus de 45 000 unités vendues entre 1919 et 1926. Elle était également proposée dans une version sport légèrement plus puissante, la Tipo 501 S dont il fut construit quelques 2 600 unités.

Les archives de FIAT montrent que le châssis numéro 1241686 a été livré neuf à Liège, en Belgique, une région vallonnée qui justifiait les roues de petites dimensions (730x130). Cette taille était l'une des trois proposées par l'usine et procurait à la voiture de meilleures accélérations et plus de puissance en côte, aux dépens de la vitesse maximale. Les premiers papiers datent de 1945, lorsque la FIAT fut immatriculée au nom d'un certain Jean Fontaine de Liège. On trouve également un « carnet de roulage » (permis de rouler) enregistrant chaque voyage effectué entre novembre 1945 et juin 1946. À l'époque l'essence était rationnée et la FIAT de M. Fontaine devait être utilisée uniquement pour le travail d'où ce carnet. Les derniers papiers officiels concernant M. Fontaine datent d'octobre 1956.

En 1957, la FIAT fut immatriculée au nom d'Olivier Halleux de Verviers, en Belgique, un collectionneur bien connu, passant en 1977 à un autre collectionneur belge, Fernand Tiquet (facture de vente au dossier). Le dossier contient également les papiers d'un ancien contrôle technique (1957), un certificat de déclaration (1945), le manuel du propriétaire d'origine et un catalogue de pièces.

€15,000 - 25,000
Sans Réserve

FIAT's first post-WWI introduction in the small-capacity class was the Tipo 501. Like the pre-war Zero model, the 501 was powered by a four-cylinder sidevalve engine, though of slightly smaller (1,460cc) capacity, and would prove to be an outstanding success with over 45,000 sold between 1919 and 1926. Also available was a slightly more powerful Tipo 510S sports version, some 2,600 of which were built.

The FIAT archives record the fact that chassis number '1241686' was supplied new to Liège, Belgium, a hilly area that explains the small sized wheels (730x130). The latter size was one of three offered by the factory and would have given the car better acceleration and climbing power, at the expense of ultimate top speed. The earliest paperwork dates from 1945 when the FIAT was registered to one Jean Fontaine of Liège. Also present is a 'Carnet de Roulage' (Permission to Drive) recording every trip the car made between November 1945 and June 1946. At that time petrol was rationed and Mr Fontaine's FIAT was supposed to be for business use only, hence the Carnet. The last official paperwork relating to Mr Fontaine's ownership dates from October 1956.

In 1957, the FIAT was registered in the name of Olivier Halleux of Verviers, Belgium, a well-known collector, passing in 1977 to another Belgian collector, Fernand Tiquet (sales invoice on file). The file also contains export paperwork, an old Contrôle Technique (1957), 'Certificat de Declaration' (1945), an original owner's manual, and a parts catalogue

347

FIAT TYPE 24/32 TONNEAU AVEC ENTRÉE PAR L'ARRIÈRE 1904

Châssis n° 745

- *Delivered new to the USA*
- *One of only five known survivors*
- *Known ownership history*
- *Restored in the 1990s*
- *Present ownership since 2007*
- *Regular competitor on the London to Brighton Veteran Car Run*

London to Brighton Veteran Car Run 2015

Fondée à Turin par un groupe d'aristocrates passionnés d'automobiles, FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) construisit sa première automobile en 1899. Après une succession de petits modèles à moteur bicylindre et quatre cylindres, des modèles de moyenne et grosses cylindrées, y compris quelques monstres de course, dominaient la gamme Fiat de ces premières années.

La Type 24/32, un immense succès pour FIAT, fut dévoilée en 1903 est resta en production jusqu'en 1905, date à laquelle plus de 400 avaient été construites. La 24/32 fut construite en trois séries avec des moteurs de 6 371 cm3, 6 902 cm3 et 7 363 cm3 respectivement, la dernière procurant la base de la Corsa qui remporta la Targa Florio de 1907 pilotée par Felice Nazzaro.

Dans sa version de la 2e série, comme celle proposée ici, la Type 24/32 était propulsée par le quatre cylindres 6, 9 litres à culasse en T développant 32 ch à 1 200 tr/min, transmis aux roues arrière via une boîte à quatre rapports et une transmission finale par double chaîne. On trouvait des freins sur la transmission et seulement aux roues arrière et le châssis de la Type 24/32 était proposé en trois empattements différents pour satisfaire la demande des clients privés. La vitesse maximale était d'environ 120 km/h, en fonction du type de carrosserie. C'était des voitures coûteuses, vendues par Hollander & Tangeman, l'importateur FIAT de New York, pour un prix de 9 000 $, somme pour laquelle on pouvait s'acheter dix Cadillac Model B Runabouts neuves. Seule la Mercedes contemporaine était plus chère. Pour autant que l'on sache, seulement cinq Type 24/32 ont survécu.

Founded in Turin by a group of aristocratic motoring enthusiasts, FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) built its first car in 1899. After a succession of small twins and fours, medium and large-capacity models, including a number of leviathan racers, dominated FIAT's line-up in its early years.

An immense success for FIAT, the Type 24/32 was introduced in 1903 and remained in production until 1905, by which time over 400 had been completed. The 24/32 was built in three series with engines of 6,371cc, 6,902cc, and 7,363cc respectively, the last of which provided the basis for the 1907 Targa Florio-winning Corsa driven by Felice Nazzaro.

In its 2nd series form, as seen here, the Type 24/32 was powered by the 6.9-litre four-cylinder T-head engine producing 32 horsepower at 1,200rpm, which was transmitted to the rear wheels via a four-speed gearbox and twin-chain final drive. There were brakes on the transmission and rear wheels only, and the Type 24/32 chassis was available in three different wheelbase lengths to meet the demands of individual customers. Top speed was around 120km/h depending on the type of coachwork fitted. These were expensive cars, available at Hollander & Tangeman, the FIAT importer in New York, at a list price of $9,000, for which amount one could buy ten new Cadillac Model B Runabouts. Only the contemporary Mercedes was more expensive. As far as is known, only five Type 24/32 cars survive.

Le châssis numéro 745, la voiture proposée ici, a été commandé par Mr & Mrs George Agassiz de Cape Cod, dans le Massachusetts. George Agassiz, un universitaire basé à Harvard, avait épousé sa femme, Mabel Simpkins, le 27 juin 1902. Tous deux étaient issus d'éminentes familles Américaines, les Simpkins descendant des pélerins fondateurs. Mabel, d'une beauté remarquable, allait plus tard être portraiturée par le fameux peintre américain John Singer Sargent.

Lors de sa lune de miel en Europe en 1903, le couple visita l'usine FIAT de Turin, en Italie et fut impressionné par la Type 24/32. Ils en commandèrent une qui fut prête à expédier chez Hollander & Tangeman à New York, l'importateur FIAT aux Etats-Unis et au Canada, en juin 1904. La famille Agassiz vivait à Yarmouth Port sur la péninsule de Cape Cod où la FIAT fut utilisée le plus fréquemment par Mabel, qui était probablement l'une des premières conductrices. Le numéro d'immatriculation 3089 fut attribué à la FIAT qui était la seconde voiture de Yarmouth Port à une époque où seulement 16 véhicules avaient été immatriculés dans toute la péninsule. Pendant 28 ans, Mabel et son frère Charles Ritchie Simpkins conduisirent la voiture dans toute la péninsule.

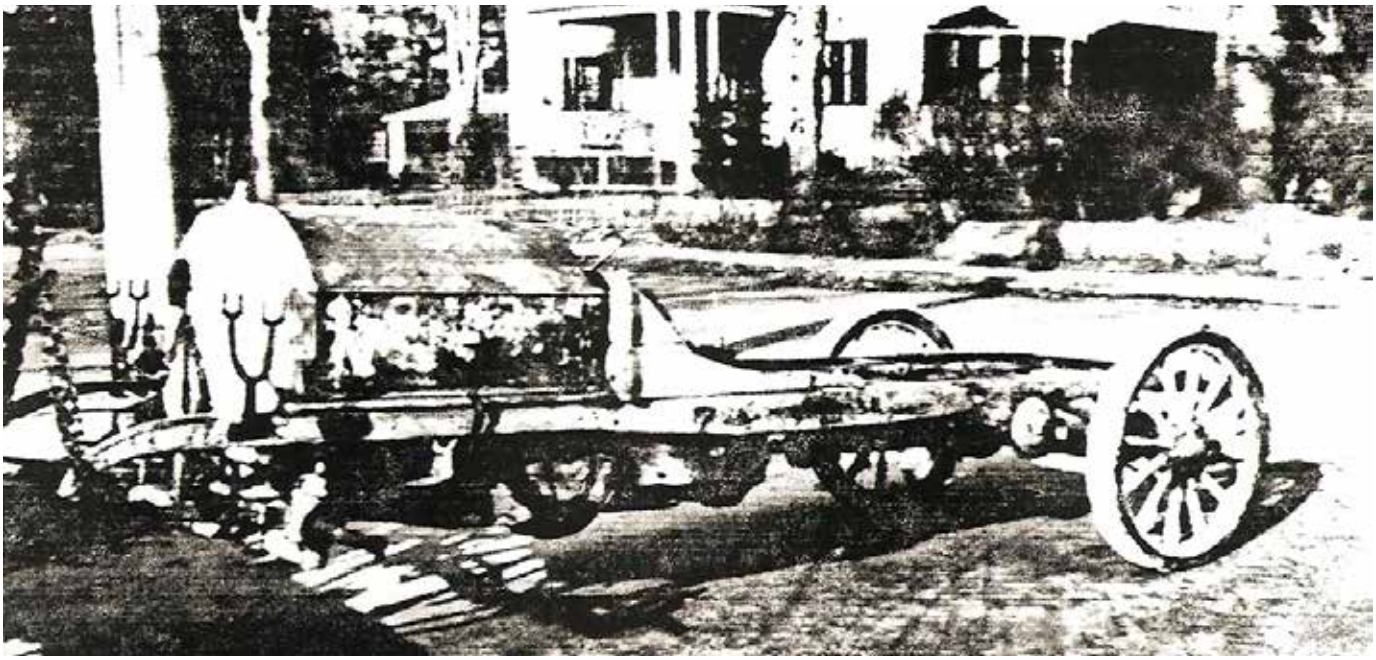
Après la mort de Charles en 1931, Mabel enterra la FIAT dans la propriété familiale de Sandyside. À l'époque une très vieille voiture, la FIAT fut descendue à l'envers, sans sa carrosserie et avec les roues sur le carter, dans un grand trou creusé dans le sol.

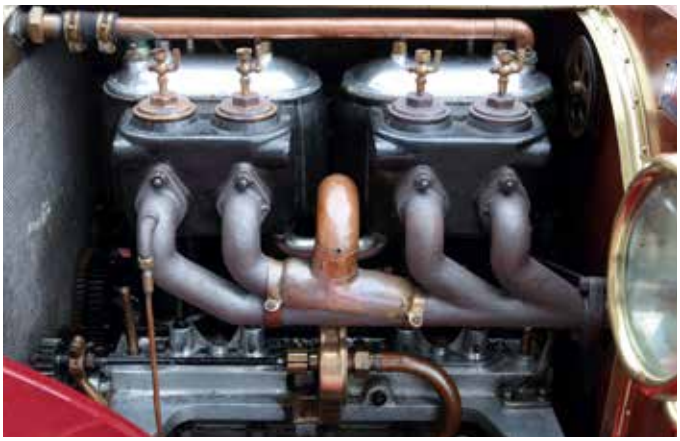
Chassis number '745', the car offered here, was ordered new by Mr & Mrs George Agassiz of Cape Cod, Massachusetts. A Harvard-based academic, George Agassiz had married his wife, Mabel Simpkins, on 27th June 1902; both were from prominent American families, the Simpkins being descendants of the Pilgrim Fathers. A notable beauty, Mabel would later be portrayed by the famous American portraitist, John Singer Sargent.

On honeymoon in Europe in 1903, the couple visited the FIAT factory in Turin, Italy and were impressed by the Type 24/32. They duly ordered one, which was completed in June 1904 for shipment to Hollander & Tangeman in New York, the FIAT importer in the USA and Canada. The Agassiz family living in Yarmouth Port on Cape Cod where the FIAT was used, most frequently by Mabel, who must have been one of the earliest lady drivers. Assigned licence number '3089', the FIAT was the second car in Yarmouth Port at a time when only 16 vehicles had been registered on the entire Cape. For some 28 years Mabel and her brother, Charles Ritchie Simpkins, drove the car all over the Cape.

Following Charles' death in 1931, Mabel had the FIAT buried on the family estate at Sandyside. By then a very old car, the FIAT was lowered upside down, minus body and with its wheels on the belly pan, into a large hole in the ground.

The F.I.A.T. as found by Ted Robertson in 1942, lying upside down in its grave, and on wheels again, in front of the estate Sandyside, Yarmouth Port, Cape Cod.





Dix ans plus tard, en 1942, Ted Robinson, un des fondateurs du Vintage Sports Car Club of America, eut connaissance de la FIAT enterrée pendant des vacances au Cape Cod. Il obtint la permission de déterrer la voiture et put l'acheter pour 50 $. La FIAT changea ensuite plusieurs fois de mains (changements documentés) avant d'être achetée en 1952 par David Uihlein de Milwaukee, dans le Wisconsin pour 500 $, plus la promesse de la restaurer.

Jan Bruijn rendit visite à David Uihlein plusieurs fois au début des années 1990, étudia la voiture en détail et tâcha de le convaincre de la lui vendre. David tint sa promesse de restaurer la FIAT, la dotant d'une reconstitution de tonneau à entrée par l'arrière, réalisé par Quimby de Newark, dans le New Jersey, une société qui avait habillé de nombreuses FIAT américaines à l'époque.

En 2007, David Uihlein décida de vendre une partie de sa collection aux enchères et le vendeur s'arrangea pour acheter la FIAT entièrement restaurée, 55 ans après l'acquisition par David.

Après l'achat de Jan Bruijn, la voiture fut immédiatement présentée au Veteran Car Club de Grande-Bretagne pour être inspectée par son très respecté conseil. Après inspection, il s'avéra que le châssis numéro 745 était numéroté sur l'ensemble de son moteur, de sa chemise à eau à son vilebrequin ainsi que sur l'embrayage, le volant moteur et la boîte de vitesse.

Ten years later, in 1942, Ted Robinson, one of the founders of the Vintage Sports Car Club of America, learned of the buried FIAT while holidaying on Cape Cod. He obtained permission to disinter the car and was able to buy it for $50. The FIAT subsequently changed hands a couple of times (changes documented) before being bought in 1952 by David Uihlein of Milwaukee, Wisconsin for $500, plus the promise to restore it.

Jan Bruijn visited David Uihlein several times during the early 1990s, studied the car in detail and tried to convince him to sell it. David kept his promise to restore the FIAT, fitting it with a recreation of a rear-entrance tonneau body by Quimby of Newark, New Jersey, a company that bodied many American FIATs in period.

In 2007, David Uihlein decided to dispose of part of his collection by auction, and the vendor managed to buy the FIAT in fully restored condition, 55 years after David's acquisition.

After Jan Bruijn's acquisition, the car was immediately presented to the Veteran Car Club of Great Britain for inspection by its highly esteemed Dating Panel. Upon inspection, the chassis number '745' was found stamped all over the engine, from water jacket to crankcase, as well as on the clutch, flywheel, and gearbox.

La voiture reçut une date de fabrication provisoire 1904, lui permettant d'être engagée au London to Brighton Veteran Car Run. Un long et intensif programme de recherches s'ensuivit, avec de nombreux contacts et visites au centre historique FIAT et au musée Biscaretti de Turin. Une copie du registre original des Types 24/32 fut obtenu, donnant tous les détails de fabrication et de livraison du châssis numéro 745, ainsi que des dessins techniques détaillés de la Type 24/32 de 1904. Six ans plus tard, la voiture recevait une date définitive de construction de 1904 (certificat numéro 3709) accompagné d'un rapport de recherches de 58 pages. Depuis 2007, la FIAT a été engagée dans chaque London to Brighton Run sans en rater un seul.

Le dossier historique qui accompagne 745 est proprement hallucinant, contenant une correspondance originale de 1953, une importante quantité de photographies de la restauration et des London-Brighton, des rapports d'état et de diverses taxations, des factures de restauration (1996-1998), des lettres de vente (années 1950), les papiers d'immatriculation hollandaise et les dessins techniques mentionnés pus haut, ainsi que le rapport du VCC.

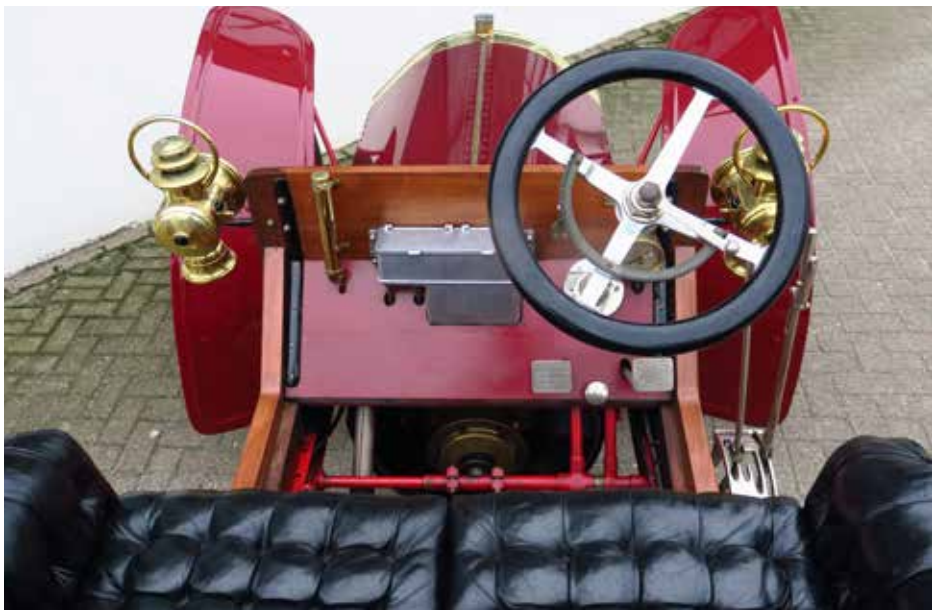
Une magnifique opportunité d'acquérir une pièce unique et bien documentée de l'histoire automobile italienne pour le London to Brighton Veteran Car Run ou tout autre événement de prestige similaire.
€750,000 - 950,000

The car received a provisional manufacturing date of 1904, allowing it to be entered in the London to Brighton Veteran Car Run. A long and extensive programme of research followed, with many contacts and visits to the FIAT Centro Storico and the Biscaretti Museum in Turin. A copy of the original Type 24/32 ledger was obtained, giving details of the manufacture and delivery of chassis number '745', together with detailed technical drawings for the 1904 Type 24/32. Six years later, the car was granted a definite manufacturing date of 1904 (Dating Certificate number '3709') to go with the 58-page research report. Since 2007 the FIAT has competed in every London to Brighton Run without missing a beat.

The history file that accompanies '745' is truly amazing, containing original correspondence dating back to 1953; a substantial quantity of restoration and London-Brighton photographs; taxation/condition reports; restoration invoices (1996-1998); sales letter (1950s); Dutch registration papers; and the aforementioned technical drawings and VCC report.

A wonderful opportunity to acquire a unique and well documented piece of Italian motoring history, eligible for the London to Brighton Veteran Car Run and many other similarly prestigious events.

AR·07·90



348

REGAL 25 HP MODEL N « SURBAISSÉ » 1912

Châssis n° 2722

- *One of the foremost American sports cars of its day*
- *3½-litre, four-cylinder engine*
- *Restored in the 2000s*
- *Registered in the Netherlands*

Fondée à Detroit à l'automne 1907, la Regal Car Company résultait d'un partenariat entre les trois frères Lambert, fabricant de fournitures de plomberie, et l'éminent ingénieur de Detroit Fred W. Haines. Automobile de milieu de gamme conventionnelle de taille moyenne, vendue à un prix moyen, la Regal connut un succès considérable en partie grâce à une promotion qui vit le modèle de série 30 HP – « Plugger » - effectuer le voyage New York-San Francisco au cours de l'été 1909 et retraverser le continent cinq fois de plus, avant de regagner finalement Detroit au cours de l'été 1910, après un périple de 22 000 miles (35 000 km). « La voiture la plus endurante du monde » affirmait fièrement Regal avec « de la vivacité à revendre ».

À l'automne 1910, le fameux modèle surbaissé (Underslung) de la marque fut lancé, à 900 $ pour le roadster et 1 250 $ pour le coupé colonial, et, les carrosseries étant interchangeables, la voiture pouvait être achetée avec les deux pour 1 400 $. En raison de ses performances et de sa taille similaire, la Regal surbaissée était fréquemment comparée à la grande classique sportive américaine de l'époque, la Mercer. La Mercer étant deux fois plus chère, la Regal reçut le surnom de « Mercer du pauvre ».Les ventes annuelles grimpèrent régulièrement de 425 en 1908 (première année pleine de production) pour culminer à 8 227 en 1915, époque à laquelle Regal était suffisamment important pour être considéré comme un constructeur de premier plan, exportant entre autres vers l'Australie, la France et le Royaume-Uni. Au cours de l'année 1914, la marque utilisait des moteurs quatre cylindres de sa fabrication.

Founded in Detroit in the autumn of 1907, the Regal Car Company resulted from a partnership between the three Lambert brothers, manufacturers of plumbing supplies, and prominent Detroit engineer Fred W Haines. A conventional, medium-sized, medium-priced automobile, the Regal enjoyed considerable success thanks in part to a promotion that saw a standard 30hp model - 'Plugger' - travel from New York to San Francisco in the summer of 1909 and then cross the continent a further five times before finally returning home to Detroit in the summer of 1910 after a journey of 22,000 miles. 'The greatest endurance car in the world,' claimed Regal proudly, with 'plenty of life left.'

In the autumn of 1910 the company's famous Underslung model was introduced at $900 for a roadster and $1,250 for a colonial coupé, and since bodies were interchangeable the car could be bought with both for $1,400. Because of its lively performance and similarity in size, the Regal Underslung was frequently compared to America's pre-eminent sports car of the era: the Mercer. As the Mercer was twice as expensive, the Regal came to be known as the 'poor man's Mercer'. Annual sales increased steadily from 425 in 1908 (the first full year of production) to a peak of 8,227 in 1915, by which time Regal was large enough to be considered a major manufacturer, exporting to Australia, France, and the UK among others. Through 1914 the company used four-cylinder engines of its own manufacture. The WWI materials shortage contributed to halved production in 1917, and the receivers moved in during February of 1918 closing what, almost certainly, was still a going concern.

01 & 02
Concours d'Elegance Paleis Het Loo 2016

Cette Regal « Underslung » a été découverte dans un grand état de délabrement aux environs de 1999 sur la côte est des Etats-Unis, mécaniquement complète mais avec seulement quelques morceaux de sa carrosserie d'origine encore en place. Heureusement, le châssis rouillé pouvait encore être sauvé. Des indices montraient que la voiture avait été modifiée pour la course – un auvent et un radiateur d'huile qui n'étaient pas de série, etc – et on décida de la restaurer en sportive de compétition en utilisant le maximum de pièces d'origine.

L'auvent était irrécupérable et dut être refait, le réservoir avait besoin d'une nouvelle enveloppe et un second siège fut copié sur celui qu'on avait trouvé. Heureusement le capot et la calandre de radiateur d'origine furent sauvés. Les pièces mécaniques ont toutes été parfaitement restaurées, dont une réfection complète du moteur et des faisceaux de radiateur, et tous les joints et roulements ont été remplacés. La seule entorse est un démarreur moderne. Les pneus sont des 810x90 à l'avant et 815x105 à l'arrière, avec des roues de secours dans les deux tailles, montées derrière le réservoir. Les instruments de bord comprennent un compte-tours, un indicateur de pression d'essence, des voyants de niveau d'huile en verre et des commandes de contact et de démarrage. Les réservoirs d'huile et d'essence sont pressurisés, grâce à une pompe manuelle. Remettre la Regal sur la route prit un temps considérable, mais le résultat en valait la peine selon Jan Bruijn. On comprend aisément pourquoi la Regal était une si redoutable concurrente en courses de côte, « avec son couple colossal et ses larges voies elle vire comme un kart ! »
€120,000 - 160,000

This Regal Underslung was found in a derelict condition circa 1999 on the USA's East Coast, mechanically complete but with only parts of the original body surviving. Fortunately, although pitted the chassis was good enough to save. There were indications that the car had been modified for racing – non-standard cowl, non-standard oiler, etc – and it was decided to restore it as a sports-racer using as many original parts as possible.

The cowl was beyond repair and had to be renewed; the fuel tank needed a new skin; and a second seat was copied from the one available. However, the original bonnet and radiator cowl could be saved. The mechanical parts were all properly restored, including a full engine rebuild, new radiator core, and all joints and bearings replaced. A modern starter motor is the only modification. Tyre sizes are 810x90 at the front and 815x105 at the rear, with spares in both sizes carried behind the fuel tank. Cockpit instruments include a rev counter, fuel pressure gauge, oil inspection glass, and ignition and starter switches. Both the oil and fuel tanks are pressurised by hand pumps. Getting the Regal back on the road was a time consuming process but the result has been greatly rewarding for Jan Bruijn. It is easy to understand why the Regal was such a strong contender on hill climbs: 'with its colossal torque and wide track it corners just like a kart!'

349

BMW 315 ROADSTER 1935 DANS LE STYLE D'UNE VERITAS 2000 RS

Châssis n° 48904

- *Rare post-war German sports car*
- *Based on a BMW 315 Roadster*
- *Restored in the 2000s to current specifications*
- *FIA and FIVA papers (2015)*
- *Registered in Holland*

Étrange cocktail de composants mécaniques d'avant-guerre et de style d'après-guerre, la Veritas sur base BMW date de la fin des années 1940, une époque à laquelle la rareté des voitures de compétition disponibles engendra la création de nombreuses et intéressantes « spéciales ». La BMW 328 qui avait été l'une des sportives les plus en vue de la fin des années 1930 avec son puissant moteur six cylindres 2 litres était une mécanique de choix pour beaucoup de constructeurs indépendants.

Veritas avait été fondé en Allemagne de l'ouest par Ernst Loof, Georg Meier et Lorenz Dietrich qui s'étaient rencontrés à Paris pendant la guerre. Ils avaient élaboré des plans pour concevoir une nouvelle voiture de compétition dès la fin des hostilités et construisirent la première en 1947, en utilisant des composants fournis par un client. Deux d'entre eux au moins avait une excellente expérience en compétition, Meier qui avait gagné le Tourist Trophy sur l'île de Man pour BMW en 1939 et Loof qui avait participé à l'effort de la marque pour les Mille Miglia de 1940.

An intriguing fusion of pre-war mechanical components and post-war style, the BMW-based Veritas dates from the late 1940s, a period when the scarcity of readily available competition cars led to the creation of numerous interesting 'specials'. BMW's 328 had been the outstanding sports car of the late 1930s, and its powerful 2.0-litre six-cylinder engine was the power plant of choice for many an independent constructor.

Veritas was founded in West Germany by Ernst Loof, Georg Meier and Lorenz Dietrich, who had met in Paris during the war. They discussed plans to develop a new competition car as soon as hostilities ceased and built their first in 1947 using components supplied by a customer. Two of them, at least, had considerable competition experience, Meier having won the 1939 Isle of Man TT for BMW while Loof had managed the factory's Mille Miglia effort in 1940.

Loof, qui possédait l'une des voitures d'usine des Mille Miglia 1940 – le coupé aérodynamique inspiré des théories de Wunibald Kamm – connaissait parfaitement les dernières technologies de pointe en matière de voitures de compétition. Mais les forces d'occupation alliées interdisant aux constructeurs allemands de fabriquer des moteurs de plus de 1 000 cm3, Veritas n'avait d'autre choix que d'utiliser des moteurs d'avant-guerre reconditionnés. BMW refusa qu'on appose son nom sur les voitures et, après qu'une petite poignée ait été construite, le nom fut changé pour celui de « Veritas » tout court.

Dès le début, la Veritas de course se montra très compétitive, remportant le championnat d'Allemagne des 2 litres Sport trois années consécutives, de 1947 à 1949. Il existait également une version monoplace, la Meteor, qui ressemblait beaucoup aux Mercedes-Benz de Grand Prix d'avant-guerre, que Loof faisait courir en Formule 2. Aussi bon qu'il ait été, le moteur BMW 328 commençait à accuser son âge et Loof savait qu'il aurait besoin d'un moteur plus moderne pour rester compétitif. Un nouveau moteur à simple arbre à cames en tête fut commandé à Heinkel, mais la mise au point de ce moteur, en principe plus puissant, fut freinée par le manque de moyens financiers.

Loof owned one of the works 1940 Mille Miglia cars – the Dr Wunibald Kamm-inspired aerodynamic coupé – and so was well acquainted with the latest in sports car racing technology. However, the occupying Allies forbade German manufactures from building engines larger than 1,000cc, hence Veritas had no option but to use rebuilt pre-war units. However, BMW objected to the use of their name on the cars and after only a handful had been completed the name was changed to simply 'Veritas'.

Right from the start the Veritas Rennsport was competitive, winning the German 2-Litre sports car championship three years on the trot from 1947 to 1949. There was also a single-seater spin-off, the Meteor, which looked strikingly similar to a pre-war Mercedes-Benz Grand Prix car and was entered by Loos in Formula 2 events. Good though it was, the BMW 328 engine was getting long in the tooth and Loos knew that to stay competitive he would need something more modern. A new single-overhead-camshaft power unit was commissioned from Heinkel, but development of this potentially more powerful engine was hampered by insufficient funding.

Quand les restrictions contraignant les pilotes allemands à se cantonner aux épreuves nationales furent levées en 1950, la Veritas commença à gagner à l'étranger et quand les championnats du monde des conducteurs et des constructeurs se disputèrent en Formule 2, en 1952 et 1953, en attendant l'arrivée de la Formule 1 de 2, 5 litres, Veritas eut l'opportunité de courir au plus haut niveau. À une ou deux exceptions près, les engagements de Veritas se cantonnèrent au Grand Prix d'Allemagne, son meilleur résultat étant la 7e place de Fritz Reiss en 1952. La production de Veritas prit fin peu après et aujourd'hui cette marque éphémère se résume bien souvent à quelques notes en bas de page dans l'histoire de BMW. On estime que plus de 50 Veritas de compétition furent construites.

L'exemplaire proposé ici a été produit par BMW en 1935 et a débuté comme un roadster Type 315. La documentation la plus ancienne remonte au 30 décembre 1953 quand la voiture fut immatriculée en Hollande sous le numéro PP-05-26 (toujours valide). En septembre 1956, la BMW appartenait à M. C. Lagerwij et la plus ancienne photographie de 48904 date de la fin des années 1950/début des années 1960 et montre la voiture dotée d'une carrosserie roadster fabriquée localement. À partir de 1964, la voiture appartenait à M. van Dijk d'Amsterdam, passant en 2006 aux mains du collectionneur de BMW et de Veritas bien connu et respecté et également restaurateur, Andries Jans d'Apeldoorn.

When the restriction limiting German drivers to domestic races was lifted for 1950, the Veritas began winning abroad, and when the Drivers' and Manufacturers' World Championships switched to Formula 2 for 1952 and '53, pending the introduction of the 2½-Litre Formula 1, it gave Veritas the opportunity to compete at the highest level. With one or two exceptions, Veritas entries were confined to the German Grand Prix, with Fritz Reiss' 7th place in 1952 the best result. Veritas production petered out soon after and today this short-lived marque rates as little more than footnote in the history of BMW. It is estimated that no more than 50 Veritas competition cars were built.

The example offered here was produced by BMW in 1935 and started life as a Type 315 Roadster. The earliest documentation dates from 30th December 1953 when the car was registered in Holland as 'PP-05-26' (still valid). In September 1956 the BMW was owned by Mr C Lagerwij, while the oldest surviving photograph of '48904' dates from the late 1950s/early 1960s and shows the car fitted with a locally built roadster body. From 1964 onwards the car was owned by a Mr van Dijk of Amsterdam, passing in 2006 from him to the well-known and highly respected BMW and Veritas collector and restorer, Andries Jans from Apeldoorn.

M. Jans a complètement restauré la voiture aux caractéristiques d'une Veritas 2000 RS en n'utilisant que des pièces BMW. La carrosserie a été démontée et été remontée sur une autre Type 315 en Allemagne, tandis que le moteur 1, 5 litre (Type 315) a été révisé et porté à 2 litres (Type 328). Le moteur a été testé et délivre 125 ch (voir l'imprimé des résultats au banc au dossier). Une boîte Volvo a été installée pour faciliter la conduite, tandis que la boîte d'origine de la Type 315 est vendue avec le lot.

En 2006, 48904 fut la seule Veritas sélectionnée pour être présentée à l'exposition spéciale « Gemeinsam Gegeneinander » (ensemble contre les autres) au Prototyp Museum d'Hambourg, en Allemagne. Cette exposition mettait en avant la conception, la production et la mise au point de voitures de compétition dans l'Allemagne occupée d'après-guerre, tant à l'Est qu'à l'Ouest. Cette rare et séduisante sportive allemande est vendue avec ses papiers FIA et FIVA (2015), ses papiers d'immatriculation hollandaise (1953), ses papiers d'immatriculation hollandaise en cours, les photographies de la restauration et les notes du propriétaire, ainsi que le livre Die Veritas Story.
€300,000 - 400,000

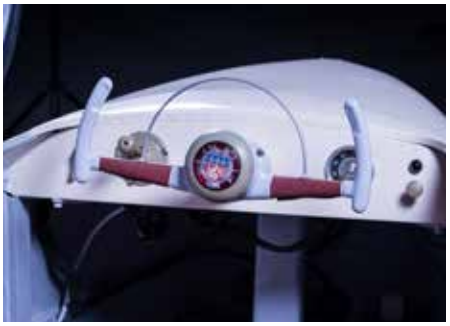
Mr Jans then completely restored the car to Veritas 2000 RS specifications using only BMW parts. The body was removed and is now fitted to another Type 315 in Germany, while the 1.5-litre (Type 315) engine has been overhauled and enlarged to 2.0-litre (Type 328) specifications. The engine has been tested and delivers a healthy 125bhp (see dynamometer printout on file). A Volvo gearbox is fitted presently for easier driving, while the original Type 315 gearbox is included in the sale.

In 2006, '48904' was the only Veritas selected for display at the special 'Gemeinsam Gegeneinander' ('together against each other') exhibition at the Prototyp Museum in Hamburg, Germany. This exhibition showcased the design, production and development of racing cars in occupied post-war Germany, both East and West. This rare and desirable German sports car is offered with FIA and FIVA papers (2015); Dutch registration papers (1953); current Dutch registration papers; restoration photographs and owner's notes'; and a copy of the book, 'Die Veritas Story'.

350
INTER TYPE 175 A MICROCAR 1953

Châssis n° 1041

- *Ultra-rare French microcar*
- *One of an estimated 38 survivors*
- *Professionally restored*
- *Excellent original condition*
- *One of the best surviving examples*



'Conceived by les Ateliers Électromagnétiques de la Seine and produced by the SNCAN aircraft company, the Inter could be summed up as a French equivalent of the Messerschmitt.' – 'Beaulieu Encyclopedia of the Automobile'.

This charming French microcar looks very much like a 'car of the future' from the 1950s; indeed, it is easy to imagine it emerging from a flying saucer in a science fiction movie of the period. The Inter 'Auto Scooter' was built at SNCAN's factory near Lyon and first shown to the public at the Salon de l'Auto in 1953. Its aviation connections are obvious - it looks just like the cockpit and nose section of a contemporary light aircraft - while the tilting canopy was another feature it shared with the German Messerschmitt, as was the tandem seating arrangement for the two occupants. Motive power was supplied by a 175cc Ydral single-cylinder two-stroke engine, which drove the rear wheel via a three-speeds-plus-reverse gearbox and chain final drive. Unusually, the Inter's two front wheels could be folded up to reduce the body's width of 135cm by around 45cm, making it possible to store the vehicle in one's shed. Only some 300 Inters were manufactured from 1954 to 1956, with a few others assembled from parts up to 1958. It is estimated that around 38 cars remain today in collections and museums worldwide, with only a few among them still in running order.

This particular Inter was discovered in a barn a few years ago, in running order and original. The vehicle was then completely restored by Auto Classic Restauration in Normandy, and photographs and invoices relating to the restoration may be found in the history file. Guaranteed to turn heads at any motoring event, this quite delightful Inter microcar is one of the best of the surviving examples.
€50,000 - 70,000

'Conceived by les Ateliers Électromagnétiques de la Seine and produced by the SNCAN aircraft company, the Inter could be summed up as a French equivalent of the Messerschmitt.' – 'Beaulieu Encyclopedia of the Automobile'.

This charming French microcar looks very much like a 'car of the future' from the 1950s; indeed, it is easy to imagine it emerging from a flying saucer in a science fiction movie of the period. The Inter 'Auto Scooter' was built at SNCAN's factory near Lyon and first shown to the public at the Salon de l'Auto in 1953. Its aviation connections are obvious - it looks just like the cockpit and nose section of a contemporary light aircraft - while the tilting canopy was another feature it shared with the German Messerschmitt, as was the tandem seating arrangement for the two occupants. Motive power was supplied by a 175cc Ydral single-cylinder two-stroke engine, which drove the rear wheel via a three-speeds-plus-reverse gearbox and chain final drive. Unusually, the Inter's two front wheels could be folded up to reduce the body's width of 135cm by around 45cm, making it possible to store the vehicle in one's shed. Only some 300 Inters were manufactured from 1954 to 1956, with a few others assembled from parts up to 1958. It is estimated that around 38 cars remain today in collections and museums worldwide, with only a few among them still in running order.

This particular Inter was discovered in a barn a few years ago, in running order and original. The vehicle was then completely restored by Auto Classic Restauration in Normandy, and photographs and invoices relating to the restoration may be found in the history file. Guaranteed to turn heads at any motoring event, this quite delightful Inter microcar is one of the best of the surviving examples.

351

LANCIA APPIA COUPÉ 1959

Carrosserie Pinin Farina

Châssis n° 812.01-2254

- *One of only 302 examples built by Pinin Farina*
- *Purchased from a prominent private collection in Italy*
- *Car restored and engine rebuilt circa 20 years ago*
- *Regularly maintained*
- *Highly original example*

Reprenant le style de sa grande sœur Aurelia B10, la nouvelle petite voiture de Lancia, l'Appia, de construction monocoque, débuta en 1953. Venant seconder les berlines Appia de série, on trouvait des modèles produits en série limitée, construits sur un châssis séparé et carrossés par les plus grandes Carrozzeria, Pinin Farina étant chargé du coupé, Vignale du cabriolet et Zagato du coupé GT. La puissance du moteur était portée à 53 ch pour ces Appia plus sportives qui, avec des carrosseries aérodynamiques allégées, pouvaient atteindre les 160 km/h. Lancia avait rejeté la première proposition de Pinin Farina mais donna son feu vert pour la seconde qui fut dévoilée au Salon de Genève en 1957. La production fut reprise plus tard par la Carrozzeria Viotti, dont les voitures étaient identiques à celles de Pinin Farina, hormis quelques différences de détail. Pinin Farina avait construit 302 voitures et Viotti 785 lorsque la production cessa en 1963.

Le vendeur a acheté ce coupé Appia à un collectionneur du nord de l'Italie qui avait acquis la voiture en 2000. Au sein de sa collection, la Lancia a été bien entretenue et l'intérieur regarni en utilisant des matériaux conformes à ceux d'usine, tout l'entretien ayant été effectué par un atelier familial local établi de longue date qui s'occupe encore de la voiture aujourd'hui. Au cours des dix dernières années, l'Appia a été remisée dans la collection familiale et révisée chaque année pour la maintenir en état de marche. L'huile du moteur et de la transmission a été changée depuis l'acquisition par le vendeur (les freins et la suspension avaient été révisés auparavant par l'atelier en Italie). Les outils et le cric d'origine font partie du lot.

€30,000 - 50,000

Sans Réserve

Styled like its Aurelia B10 big brother, Lancia's new small car, the unitary construction Appia, arrived in 1953. Complementing the standard Appia saloon was a series of limited edition models produced on a separate chassis (code number '812.01') and bodied by leading carrozzeria, Pinin Farina being responsible for the 2+2 coupé, Vignale the cabriolet, and Zagato the GT coupé. Engine power was increased to 53bhp for these more sporting Appias which, when equipped with lightweight coachwork, could touch 100mph. Lancia had rejected Pinin Farina's first proposal but gave its blessing to the second attempt, which was unveiled at the 1957 Geneva Motor Show. Production was later taken up by Carrozzeria Viotti, whose cars were identical to Pinin Farina's apart from some relatively minor differences. Pinin Farina had built 302 cars and Viotti 785 by the time production ceased in 1963.

The current vendor purchased this Appia Coupé from a collector in Northern Italy who had acquired the car in 2000. While in his collection, the Lancia was maintained and the interior re-upholstered using factory-correct materials, with all maintenance carried out by a local long-established family-owned workshop that still looks after his cars today. For the last ten years, the Appia has been stored as part of the family's collection and serviced annually to keep it roadworthy. The engine and transmission oils have been changed since the car's acquisition by the vendor (the brakes and suspension had been overhauled previously by the workshop in Italy). The original tools and jack are included in the sale.

352

Signée par Leonardo DiCaprio et 19 autres stars de Hollywood

CHEVROLET CORVETTE ROADSTER 1961

Châssis n° 10867S101165

- *Sold to the vendor in a Charity Auction for €400.000*
- *Manual transmission*
- *Registered in the USA*
- *EU taxes paid*

En 1953, le lancement d'une deux-places de sport est un tournant pour Chevrolet, marque jusqu'alors quasi-exclusivement familiale et raisonnable. Basée sur le concept-car EX-122 de 1952, la Corvette réutilise des composants mécaniques GM et un châssis raccourci sur lequel repose une remarquable carrosserie en fibre de verre dessinée par Harley Earl. Elle est entraînée par le 3,8 litres de Chevrolet, un six-cylindres en ligne à soupapes en tête. De façon inhabituelle pour une sportive, sa boîte est une automatique, ce qui lui attirera bien des critiques.

Prévue pour concurrencer les MG série T, la Corvette coûte bien plus que visé et se retrouve sur le terrain des Jaguar XK120, mais avec des performances inférieures. Ses ventes sont tout d'abord médiocres et, après avoir failli être arrêté, le modèle ne doit sa survie qu'au fait que Chevrolet veut concurrencer les Ford Thunderbird. Un V8 en 1955 et un profond restylage en 1956 viennent consolider la position de la Corvette. En 1958, elle est dotée de quatre projecteurs entourés de chrome ainsi que d'autres évolutions de style de moindre importance. Et, sans surprise, les années qui suivent ne verront que peu de modifications.

A la fin des années 1950, les Corvette ont offert à la marque un enviable palmarès sportif. Zora Arkus-Duntov, l'ingénieur en chef de Corvette, était un passionné de course automobile ; c'est lui qui a libéré le potentiel de la voiture et l'a transformée en une véritable machine à gagner. A la même époque, la Corvette se fait connaître hors des Etats-Unis.

Back in 1953, Chevrolet's launch of a two-seater sports car was a radical departure for a marque hitherto associated almost exclusively with sensible family transport. Based on the 1952 EX-122 show car, the Corvette made use of existing GM running gear and a shortened chassis frame, around which was wrapped striking Harley Earl-styled glassfibre coachwork. Motive power came from Chevrolet's 235.5ci (3.8-litre) overhead-valve straight six and, unusually for a sports car, there was automatic transmission, a feature that attracted much adverse criticism at the time.

Intended as competition for the T-Series MG, the Corvette cost way above the target figure, ending up in Jaguar XK120 territory but with an inferior performance. Sales were sluggish initially and the model came close to being axed, surviving thanks to Chevrolet's need to compete with Ford's Thunderbird. A V8 engine for 1955 and a radical restyle for '56 consolidated the 'Vette's position in the market. A facelift for 1958 saw the Corvette gain a quartet of chrome-rimmed headlamps and a host of other more minor styling changes. Perhaps not surprisingly, alterations for the next couple of years were few.

By this time, the end of the 1950s, Corvettes had begun to establish an enviable competition record for the marque. Corvette Chief Engineer Zora Arkus-Duntov was a big fan of auto racing and it was he that was responsible for unlocking the car's innate potential and development it into a genuine race-winner. At the same time the Corvette began to establish a reputation outside of the USA.

THE CORVETTE IS SIGNED BY THESE 20 HOLLYWOOD STARS

Ben Affleck
Christian Bale
Orlando Bloom
Adrien Brody
Matt Damon
Benicio Del Toro
Leonardo DiCaprio
Robert Downey.Jr
Jamie Foxx
Tom Hardy
Angelina Jolie
Gwyneth Paltrow
Sean Penn
Brad Pitt
Steven Spielberg
Meryl Streep
Channing Tatum
Charlie Theron
Mark Wahlberg
Reese Witherspoon

Briggs Cunningham aligne huit Corvette aux 24 Heures du Mans 1960. Ces succès sportifs font plus que rembourser Chevrolet de son investissement : les ventes de Corvette augmentent sensiblement, ce qui assure sa survie et lui permet de devenir la sportive la plus vendue au monde, avec la carrière la plus longue.

Parmi les Corvette de première génération, les duck tail ("queue de canard") du début des années 1960 sont celles qui suscitent le plus l'enthousiasme de leurs partisans. Ce magnifique roadster Corvette date de 1961, première année de production des arrières duck tail, et est équipée de la boîte manuelle, bien préférable. Son vendeur l'a achetée en 2015 à Saint-Tropez lors d'une vente organisée par Leonardo DiCaprio, la superstar de Hollywood. Pour 400 000 €, il a eu droit non seulement à la voiture, mais aussi à l'autographe de DiCaprio et de dix-neuf autres célébrités de premier plan de Hollywood (voir ci-dessous). Cette vente a permis de récolter 40 millions de dollars pour la Fondation Leonardo DiCaprio (LDF), créée en 1998 pour protéger les derniers lieux sauvages sur Terre et venir en aide à des projets innovants qui préservent de l'extinction des animaux sauvages vulnérables. On pouvait aussi enchérir pour un portrait peint par Claude Monet et un par Julian Schnabel, un bronze du Penseur de Rodin, une esquisse de Picasso et un match de tennis privé avec Roger Federer.

Cette Chevrolet exceptionnelle, rouge et blanche avec intérieur noir, est proposée avec les documents douaniers 846A ; les taxes européennes sont acquittées.
Prix sur demande
Sans Réserve

In 1960 Briggs Cunningham entered eight Corvettes in that year's Le Mans 24-Hour race. These racing successes repaid Chevrolet's investment with interest: Corvette sales improved significantly, ensuring the car's survival and enabling it to go on to become the world's best-selling and longest-lived sports car.

Of the '1st Generation' Corvettes, the 'duck tail' models of the early 1960s have a particularly enthusiastic following. This beautiful Corvette roadster dates from 1961, the first year of the 'duck tail' rear end, and has the desirable manual transmission. The current vendor purchased the Corvette in 2015 at an auction in St Tropez organised by Hollywood superstar, Leonardo DiCaprio, paying €400,000 for the car. For his money, the purchaser not only got this iconic American sports cars, but also the autographs of DiCaprio and 19 other 'A-List' Hollywood celebrities (see below). The event raised $40 million for the Leonardo DiCaprio Foundation (LDF), which had been set up in 1998 with the mission of protecting the world's last wild places and to support innovative projects saving vulnerable wildlife from extinction. Other prizes included a portrait by Claude Monet, a bronze of Rodin's 'The Thinker', a Picasso sketch, a portrait by Julian Schnabel, and a private tennis match with Roger Federer.

Finished in two-tone red/white with black interior, this unique Chevrolet Corvette is offered with EU taxes paid and comes with customs document 846A.

353

ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER 1964

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° AR373359

- *Matching numbers*
- *Purchased in the USA in 2013*
- *Fully restored*
- *Original colour combination*

Bien que la 1900 ait été le premier modèle à succès d'Alfa Romeo après la guerre, c'est son modèle suivant, la Giulietta 1,3 litre, qui inaugura la formule "petite voiture à hautes performances", dès lors caractéristique des produits raffinés de la marque milanaise. En 1954, l'arrivée de la Giulietta fit sensation ; la demande dépassa tout de suite l'offre, ce qui obligea Alfa à revoir sa stratégie industrielle et en fit, pour la première fois, un constructeur de grande série. Le coupé original Giulietta Sprint de 1954 fut bientôt rejoint par les versions Berlina et Spider. Avec son élégante carrosserie sportive dessinée et produite par Pininfarina, la Giulietta Spider rencontra un immense succès et continua son chemin quasi-inchangée en tant que Giulia 1,6 litre quand cette dernière s'ajouta la gamme Alfa en 1962.

Lancée sur l'autodrome de Monza le 27 juin de cette même année, la gamme Giulia était l'œuvre d'une équipe de conception dirigée par l'un des plus grands ingénieurs de l'automobile en Italie, le Dr Orazio Satta Puliga, qui avait été en charge de toutes les Alfa Romeo d'après-guerre. Une prise d'air sur le capot, nécessaire pour ménager de la place à un bloc moteur plus haut, devint rapidement la signature de ce nouveau modèle.

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

Launched at the Monza Autodrome on 27th June that year, the Giulia range was the work of a design team headed by one of the greatest of Italian automobile engineers, Dr Orazio Satta Puliga, who had been responsible for all the post-war Alfa Romeos. A bonnet air scoop, necessary to clear the larger engine's taller block, readily identified the new model.

L'augmentation de cylindrée fit passer la puissance du classique double arbre Alfa de 80 à 92 chevaux, ce qui permit d'atteindre les 175 km/h. La fiabilité progressa aussi et le moteur, plus gros, devint notoirement plus doux et plus stable. Une boîte à cinq rapports équipait en série le Spider Giulia 1600, qui resta en production jusqu'à son remplacement par la Duetto en 1966. Le Spider Giulia, que la revue Cars Illustrated décrivait comme "probablement la petite sportive la plus agréable qu'on produira jamais", est certainement l'une des plus attirantes Alfa Romeo de son époque et jouit désormais d'une haute considération.

Le vendeur de ce beau Spider Alfa Romeo Giulia l'a acheté aux Etats-Unis à Ralph W Coldewe. Acquise en 2013, la voiture a été entièrement restaurée en Lettonie par Riga Master Workshop. Des photos du processus de restauration sont disponibles ; la voiture est présentée avec ses documents d'immatriculation lettons, son contrat de restauration et les factures correspondantes.
€45,000 - 65,000

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.

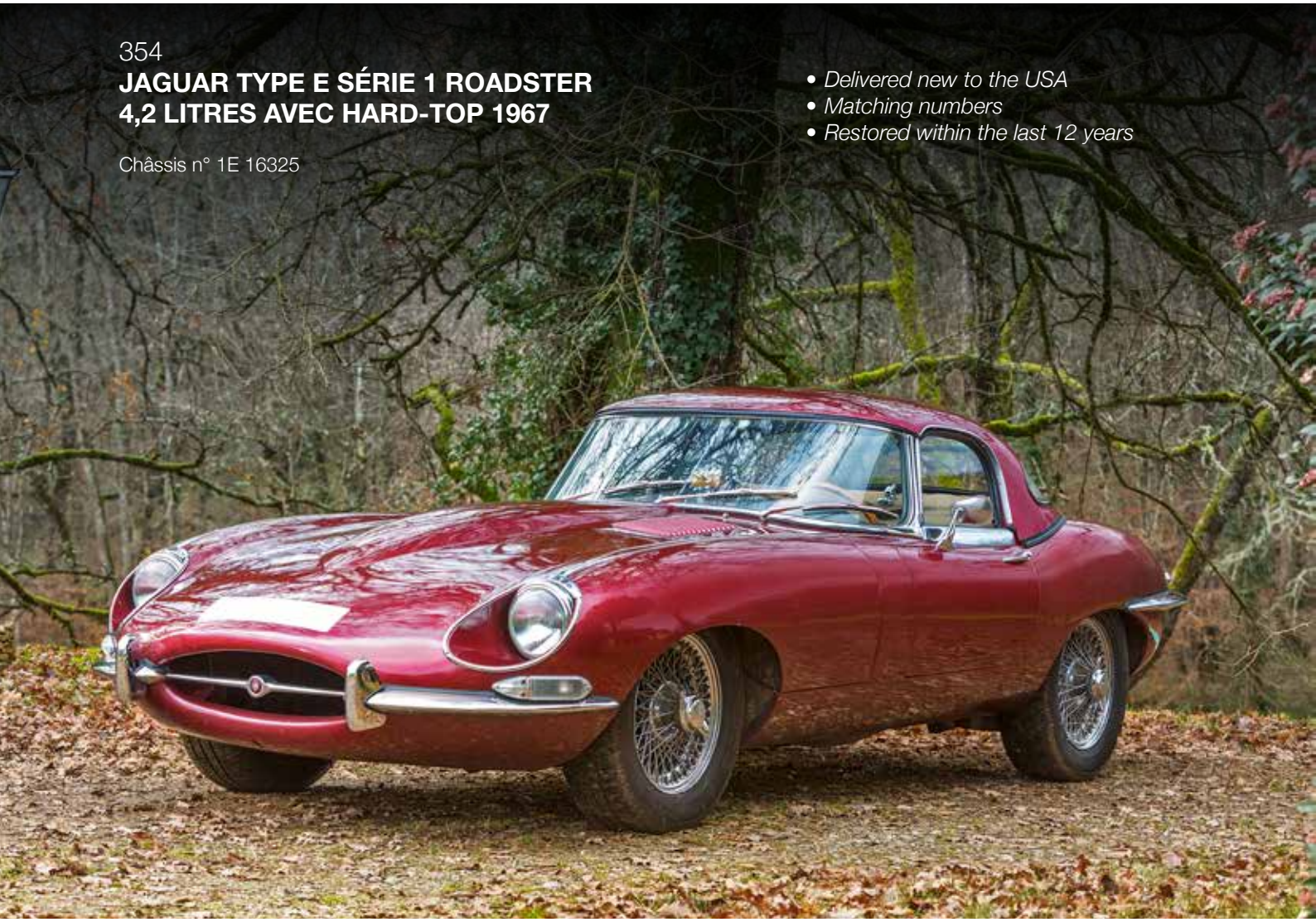
The current vendor acquired this beautiful Alfa Romeo Giulia Spider from Ralph W Coldewe in the USA. The Alfa was purchased in 2013, since when it has been fully restored in Latvia by Riga Master Workshop. Photographs of the restoration process are available, and the car also comes with Latvian registration papers, the restoration contract and related invoices.

354

JAGUAR TYPE E SÉRIE 1 ROADSTER 4,2 LITRES AVEC HARD-TOP 1967

Châssis n° 1E 16325

- *Delivered new to the USA*
- *Matching numbers*
- *Restored within the last 12 years*



La Jaguar Type E (XKE aux Etats-Unis) fut conçue et développée en tant que voiture de sport découverte, mais elle fut lancée au salon de Genève 1961 en version coupé. Sa ligne immédiatement classique et sa vitesse de pointe de 240 km/h y firent sensation : une salve d'applaudissements spontanés salua son apparition. Ses remarquables performances et son sublime aspect firent bien sûr les gros titres, mais elle cachait bien d'autres qualités sous sa carrosserie. Sa conception devait beaucoup à la Type D de course, avec une structure constituée d'un soubassement monocoque prolongé vers l'avant par un châssis tubulaire recevant le moteur. Celui-ci était le S de 3,8 litres à triple carburateur, déjà proposé en option sur le modèle précédent, la XK150. Avec les 265 chevaux annoncés, les performances de la Type E ne décevaient pas, car elle pesait environ 225 kg de moins que la XK150 et, de plus, l'aérodynamicien Malcolm Sayer avait tiré parti de l'expérience accumulée sur la Type D pour créer l'une des carrosseries les plus élégantes et les plus efficaces qui eût jamais orné une voiture.

Mis à part son moteur, il n'y a que par sa boîte de vitesses que la Type E ne marqua pas de progrès significatif par rapport à la XK150 : elle en reprenait en effet la robuste quatre vitesses Moss.

Conceived and developed as an open sports car, the Jaguar E-Type (XKE in the USA) debuted at the Geneva Salon in March 1961 in Coupé form. The car caused a sensation - spontaneous applause breaking out at the unveiling - with its instantly classic lines and a 150mph top speed. While, inevitably, the car's stupendous straight-line performance and gorgeous looks grabbed the headlines, there was a lot more to the E-Type beneath the skin. The design owed much to that of the racing D-Type, a monocoque tub forming the main structure while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. The latter was the 3.8-litre, triple-carburettor, 'S' unit first offered as an option on the preceding XK150. With a claimed 265 horsepower on tap, the E-Type's performance did not disappoint: firstly, because it weighed around 500lb less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car.

Its engine aside, only in terms of its transmission did the E-Type represent no significant advance over the XK150, whose durable four-speed Moss gearbox it retained.

En octobre 1964, lors de l'introduction du 4,2 litres sur la série 1, cette boîte fut remplacée par une boîte plus agréable, complètement synchronisée ; en plus du moteur plus gros et plus riche en couple, un servofrein Lockheed évolué vint compléter la palette d'améliorations. Hormis le marquage "4.2", l'aspect extérieur de la voiture resta identique, mais elle bénéficia de nombreuses améliorations de détail, essentiellement sur l'électricité et le refroidissement, ainsi que sur les sièges. La vitesse de pointe demeura inchangée, à environ 240 km/h, mais le principal apport du plus gros moteur fut un gain en souplesse.

La ligne élégante de la Type E se retrouve sur les Jaguar de sport actuelles ; à n'en pas douter, la merveilleuse création de William Lyons figure, pour tout enthousiaste éclairé, parmi le top ten des plus belles voitures du monde, toutes époques confondues.

Ce roadster 4,2 litres fut livré neuf en décembre 1967 aux Etats-Unis, à Jaguar Cars de New York. Son premier propriétaire fut un certain Arnold E Armstutz. De couleur bordeaux, avec intérieur noir, cette Type E fut achetée il y a 12 ans par son propriétaire actuel et a, depuis, bénéficié de travaux de restauration se montant à presque 18 000 € (les factures et les descriptifs d'état sont disponibles). Autres documents : carte grise française et certificat du Jaguar Heritage Trust.
€85,000 - 125,000

The latter was replaced when the 4.2-litre engine was introduced on the Series 1 in October 1964, a more user-friendly all-synchromesh gearbox and superior Lockheed brake servo forming part of the improved specification together with the bigger, torquier engine. Apart from '4.2' badging, the car's external appearance was unchanged, but under the skin there were numerous detail improvements, chiefly to the electrical and cooling systems, and to the seating arrangements. Top speed remained unchanged at around 150mph, the main performance gain resulting from the larger engine being improved flexibility.

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

This 4.2-litre Roadster was supplied new in December 1967 to the USA via Jaguar Cars, New York and first owned by one Arnold E Armstutz. Finished in Burgundy with black interior, the E-Type was purchased by the present owner 12 years ago, and since then has benefited from almost €18,000 spent on its restoration (invoices and condition reports on file). Additional documentation consists of a French Carte Grise and Jaguar Heritage Trust Certificate.

355

PORSCHE 356 B 1600 COUPÉ 1961

Châssis n° 118564

- *Landmark Porsche sports car*
- *Faster and more refined than earlier models*
- *Maintained and partially restored by Porsche Classic Partner Enter*
- *Registered in the Netherlands*

Présentée en 1948, la Porsche 356 établissait de nouvelles normes pour les petites sportives et allait s'avérer polyvalente dans tous les domaines sportifs y compris les courses sur circuit et le rallye. La première étape de son évolution vit son moteur quatre cylindres refroidi par air passer à 1, 3 litre puis à 1, 5 litre, le pare-brise d'origine en deux parties remplacé par un modèle d'une seule pièce et une boîte Porsche synchronisée montée en série. 1955 marqua l'arrivée de la 356 A restylée, cette dernière étant immédiatement reconnaissable à son pare-brise arrondi et ses roues de 15 pouces – au lieu de 16. De nombreuses autres modifications de style différentiaient la 356 B de 1959 de sa devancière, tandis que le moteur - désormais figé à 1 600 cm3 - était proposé en trois versions différentes de préparation, le plus puissant – en dehors du Carrera à quatre arbres à cames – étant celui de 90 ch de la Super 90.

La 356 B apporte des progrès significatifs en termes de maniabilité et de confort par rapport aux 356 précédentes et s'avère un bon moyen de découvrir les qualités traditionnelles de Porsche, la fiabilité et la robustesse mécanique.

Cette 356 B coupé, un modèle tardif à double grille sur le capot moteur, a été entretenue et partiellement restaurée par Porsche Classic Partner Enter au Pays-Bas et est décrite par le vendeur comme étant en bon/excellent état général. La documentation fournie comprend différentes factures, les papiers d'immatriculation hollandaise et un contrôle technique valide. Les sièges baquets sont la seule entorse par rapports aux caractéristiques d'origine.
€75,000 - 85,000

Introduced in 1948, the Porsche 356 set a new standard for small sports cars and would prove adaptable to all forms of motor sport including circuit racing and rallying. The first phase of development saw the 356's four-cylinder air-cooled engine grow to 1.3 and then to 1.5 litres; the original split windscreen replaced by a one-piece; and a Porsche synchromesh gearbox adopted. 1955 marked the arrival of the restyled 356A, the newcomer being readily distinguished by its curved windscreen and 15" - down from 16" - wheels. Numerous further styling revisions differentiated the 356B of 1959 from its immediate predecessor while the engine - now standardised at 1,600cc - was available in three different stages of tune, the most powerful - apart from the four-cam Carrera - being the 90bhp unit of the Super 90.

The 356B represents significant advances in driveability and comfort over earlier 356 models, and is a pleasingly quick way to enjoy the traditional Porsche values of quality, reliability, and mechanical robustness.

A late twin-grille model, this 356B Coupé has been maintained and partially restored by Porsche Classic Partner Enter in the Netherlands and is described by the vendor as in generally good/excellent condition. Accompanying documentation consists of sundry invoices, Netherlands registration papers, and valid technical inspection. The provision of bucket seats is the only notified deviation from factory specification.

356 *

JAGUAR XK 150 S 3.4-LITRE ROADSTER 1958

Châssis n° S831116DN

- *Delivered new to the USA*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Professionally restored with no expense spared*
- *Concours condition*
- *Delivered new with the desirable overdrive option*

« Le moteur 3, 4 litres de Jaguar est l'une des merveilles de notre époque. En version compétition, il offre des vitesses fantastiques et en version normale, il anime toute une gamme de voitures, de la luxueuse berline six places aux sportives XK. Désormais une version plus « bouillante » de ce moteur de base est proposée et elle est monté sur la très rapide XK 150 S deux places » – John Bolster, *Autosport*.

Celle qui allait devenir la dernière version de la glorieuse lignée de sportives XK arriva au printemps 1957. Comme le suggère la nomenclature, la XK 150 était dérivée des XK 120 et XK 140, conservant le même châssis comme base, le moteur 3,4 litres et la transmission Moss à quatre rapports de ses devancières, tout en bénéficiant d'une carrosserie plus large qui optimisait l'habitabilité et la visibilité grâce à un pare-brise bombé d'une seule pièce à la place du pare-brise en deux parties de la XK 140. Très habilement, la carrosserie reprenait de nombreux éléments emboutis des XK 120/140, la largeur supplémentaire étant obtenue par l'ajout d'une bande centrale de 10 cm. Une ligne d'aile plus haute et une calandre plus large faisaient partie des différences les plus visibles, mais l'évolution la plus intéressante du nouveau modèle était ses freins à disque Dunlop. Le fading consécutif aux freinages répétés à pleine vitesse avait été un problème récurrent sur les premiers modèles équipés de freins à tambour, mais désormais la XK offrait un freinage à la hauteur de sa prodigieuse vitesse en ligne droite.

'The 3.4-litre Jaguar Engine is one of the marvels of the age. In racing tune, it achieves tremendous speeds, and in normal form it powers a range of cars from six-seater luxury models to the sports XK types. Now, a "hotter" version of this basic engine has been made available, and it is used in the ultra-high speed XK 150S two-seaters.' – John Bolster, *Autosport*.

What would turn out to be the final glorious incarnation of Jaguar's fabulous 'XK' series of sports cars arrived in 1957. As its nomenclature suggests, the XK150 was a progressive development of the XK120 and XK140, retaining the same basic chassis, 3.4-litre engine and four-speed Moss transmission of its predecessors while benefiting from a new, wider body that provided increased interior space and improved visibility courtesy of a single-piece wrap-around windscreen, replacing the XK140's divided screen. Cleverly, the new body used many XK120/140 pressings, the increased width being achieved by means of a 4"-wide central fillet. A higher front wing line and broader radiator grille were other obvious differences, but the new model's main talking point was its Dunlop disc brakes. Fade following repeated stops from high speed had been a problem of the earlier, drum-braked cars, but now the XK had stopping power to match its prodigious straight-line speed.

Présentée au printemps 1957, la XK150 n'était au départ proposée qu'en version coupé et cabriolet, la version roadster n'apparaissant que l'année suivante. Avec 190 ch, la puissance maximale du moteur était identique à celle de la XK 140, les performances ne changeant pratiquement pas. Les versions « Special Equipment » et « S » offraient respectivement 210 et 250 ch, cette dernière autorisant un temps surprenant au 0 à 100 km/h de 7, 3 secondes et une vitesse maximale de 218 km/h. Tout cela grâce à l'adoption de la culasse « straight-port », mise au point par Weslake, de pistons haute compression, de triples carburateurs SU de 2 pouces et de deux pompes à essence électriques. L'overdrive et la boîte automatique Borg-Warner étaient les transmissions proposées en options, cette dernière devenant le choix préféré, tandis que le différentiel à glissement limité Thornton Powr-Lok était disponible sur la version « S » de la XK 150. Les roues acier restaient l'équipement de série, bien que les XK150 qui en sont équipées soient d'une grande rareté, la plupart ayant été achetées en spécification SE (Special Equipment) avec des roues à serrage central. Pour la première fois, la fameuse mascotte Jaguar était disponible en option sur les XK.

Bolster concluait son article ainsi : « Elle combine des performances hors du commun avec un comportement civilisé à un degré rarement atteint et elle affiche une apparence sportive parfaitement adaptée aux occasions les plus formelles. C'est une Jaguar, il est donc inutile de préciser que l'on en a largement pour son argent ».

Introduced in the spring of 1957, the XK150 was available at first only in fixed and drophead coupé forms, the open roadster version not appearing until the following year. At 190bhp, the engine's maximum power output was identical to that of the XK140, so performance was little changed. 'Special Equipment' and 'S' versions came with 210 and 250bhp respectively, the latter delivering an astonishing 0-60mph time of 7.3 seconds and a top speed of 136mph. This was achieved by the introduction of the Weslake-developed 'straight-port' cylinder head, high-compression pistons, triple 2" SU carburettors and twin electric fuel pumps. Overdrive and a Borg-Warner automatic gearbox were the transmission options, the latter becoming an increasingly popular choice, while a Thornton Powr-Lok limited-slip differential was available for the XK150 'S'. Steel wheels remained the standard fitting, though XK150s so equipped are a great rarity, as most were sold in SE (Special Equipment) specification with centre-lock wire wheels. The much-admired chromed Jaguar mascot was made available as an optional extra on an XK for the first time.

Bolster concluded his review thus: 'It combines extreme performance with perfect manners to a quite exceptional degree, and it has a sporting appearance that is entirely suitable for the most formal occasions. Being a Jaguar, it is really hardly necessary to remark that it represents outstanding value for money.'

Le châssis numéro S831116DN à conduite à gauche a été livré à Jaguar Cars à New York, aux Etats-Unis, le 4 septembre 1958 et a été vendu neuf à un certain H. D. Diamond de Great Neck, dans l'état de New York. Sa livrée originale était bleu Cotswold avec intérieur bleu clair et capote bleu, et la XK fut livrée équipée de la séduisante transmission avec overdrive. Son historique ultérieur n'est pas connu.

Toujours est-il qu'en 2008, la Jaguar était arrivée en Suisse où elle fut restaurée professionnellement dans les quelques années qui suivirent, sous la houlette de Lukas Hüni AG de Zürich, dont les factures détaillées totalisant environ 251 000 francs suisses (approximativement 213 000 €) se trouvent dans le dossier. Comme on peut s'y attendre, la restauration est de très haut niveau et cette magnifique voiture est toujours dans un état concours aujourd'hui. La documentation fournie comprend un certificat du Jaguar Heritage Center, la carte grise suisse et les factures de restauration mentionnées plus haut. Il existe peu de plus bel exemplaire – sinon aucun – de cette séduisante version de la XK 150 sur le marché aujourd'hui.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit 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 des taxes de réimportation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.
€150,000 - 200,000

Left-hand drive chassis number 'S831116DN' was despatched to Jaguar Cars in New York, USA on 4th September 1958 and sold new to one H D Diamond of Great Neck, New York. The original colour scheme was Cotswold Blue with light blue interior trim and blue soft-top, and the XK was delivered equipped with the desirable overdrive transmission. Its subsequent history is not known.

However, by 2008 the Jaguar had arrived in Switzerland where it was professionally restored over the next few years under the auspices of Lukas Hüni AG of Zürich, whose detailed invoices totalling circa SFr251,000 (approximately €213,000) may be found in the accompanying file. As one would expect, the restoration was carried out to an exemplary standard and this beautiful car remains in concours condition today. Accompanying documentation consists of a Jaguar Heritage Certificate, Swiss Carte Grise, and the aforementioned restoration invoices. There can be few – if any – better examples of this most desirable XK150 variant currently available.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains 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 returns to Switzerland with a new owner.

357

LAMBORGHINI 400 GT 2+2 COUPÉ 1966

Carrosserie Touring

Châssis n° 0757

- *Formerly the property of the Dutch Lamborghini Club president*
- *One of 247 produced*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Delivered new to the USA*
- *Recorded in the Lamborghini Registry*
- *Near concours condition*

La légende veut que l'industriel Ferruccio Lamborghini, propriétaire d'une Ferrari, en vint à construire des automobiles après avoir reçu un accueil désinvolte à Maranello, l'incitant à construire lui-même un modèle bien meilleur. Constructeur de tracteurs et de matériel agricole à succès, Lamborghini avait les moyens de réaliser son rêve sans faire dans la demi-mesure.

La première voiture de série de Lamborghini, la 350GT, dessinée par Touring fit ses débuts au Salon de Genève en 1964. Résultat du travail de deux des ingénieurs automobiles les plus en vue d'Italie, la 350 GT recevait un magnifique V12 de 3, 5 litres à quatre arbres à cames en tête, conçu par Giotto Bizzarrini et installé dans un châssis dessiné par Gianpaolo Dallara. Les quatre arbres à cames et la suspension indépendante aux quatre roues de la 350 GT signifiaient qu'elle surpassait la meilleure des Ferrari proposée à l'époque, mais pour concurrencer le plus gros modèle de son rival de Maranello, Lamborghini avait besoin d'une quatre places, et la 400 GT 2+2 fit son apparition en 1966. Développée à partir de la 350 GT, la nouvelle venue recevait un V12 porté à 3 929 cm3.

It is the stuff of legend that Ferrari-owning industrialist Ferruccio Lamborghini only turned to automobile manufacture as a result of receiving off-hand treatment at Maranello, vowing to build a better car. A successful manufacturer of tractors and related machinery, Lamborghini possessed the resources to realise his dream without having to compromise.

Lamborghini's first production car, the Touring-styled 350GT, debuted at the 1964 Geneva Motor Show. The work of two of Italy's most illustrious automobile designers, the 350GT featured a glorious 3.5-litre, four-cam V12 designed by Giotto Bizzarrini, housed in a chassis penned by Gianpaolo Dallara. The 350GT's four camshafts and all-independent suspension meant that it upstaged the best that Ferrari offered at the time, but to compete with his Maranello rival's larger models, Lamborghini needed a four-seater, and the 400GT 2+2 duly appeared in 1966. A development of the 350GT, the newcomer used an enlarged - to 3,929cc - V12.

Ce bloc de 4 litres était apparu en 1965, trouvant place sur quelques-unes des dernières 350 GT, un modèle intérimaire connu sous le nom de 400 GT. Cette dernière revendiquait une puissance maximale de 320 ch – supérieure aux 270 de la 350 GT – suffisants pour permettre à celle-ci de dépasser les 240 km/h.

La 400 GT 2+2 reprenait l'allure générale particulièrement appréciée de la 350 GT tout en étant légèrement plus haute, afin d'accroître la garde au toit pour les passagers arrière. Les carrosseries étaient désormais en acier (celle de la 350 GT était en aluminium) et la 400 GT 2+2 recevait des phares jumelés déjà adoptés à la place des optiques ovales d'origine, en vue de satisfaire aux normes fédérales américaines.

Malgré son statut de nouveau constructeur automobile, Lamborghini dissipa rapidement les derniers doutes quant à sa compétence à rivaliser avec les meilleures Grand Tourisme du monde. Dans un essai de la 400 GT version 2+2 en 1967, le magazine Autocar la déclarait « meilleure que toutes les GT et machines artisanales équivalentes construites pour le prestigieux marché des sportives ». La facilité de ses époustouflantes performances témoignait de la haute qualité de Lamborghini, son V12 étant reconnu pour avoir la plus large plage de couple qu'aient pu rencontrer les essayeurs.

This 4.0-litre unit had first appeared in 1965, finding its way into a handful of late 350GTs, this interim model being known as the 400GT. The latter's claimed maximum power was 320bhp - up from the 350GT's 270 - an output sufficient to make the former a 150mph-plus car.

The 400GT 2+2 retained the overall, and highly acclaimed, looks of the 350GT while contriving to be slightly taller in the interests of increased rear-passenger headroom. Bodies were now steel (the 350GT's had been aluminium) and the 400GT 2+2 had the twin headlights that had already been adopted in place of the oval originals, largely to meet the USA's requirements.

Despite its novice status as an automobile manufacturer, Lamborghini soon dispelled any lingering doubts about its ability to compete with the world's best Grand Tourers. Reviewing the 400GT in its 2+2 form in 1967, Autocar magazine voted it 'better than all the equivalent exotic and home-bred machinery in this glamorous corner of the fast-car market.' The relaxed manner of its long-legged performance was reckoned the finest quality of the Lamborghini, its V12 engine being judged to have the broadest range of smooth torque the testers had experienced.

Autocar concluait : « Atteindre ce niveau de performance sans tapage, sans histoire, sans crise ou sans tragédie est une réussite. Compte tenu du temps de développement, c'est tout simplement sensationnel ».

Seulement 247 exemplaires furent construits entre 1966 et 1968, cette 400 GT 2+2 à numéros concordants a été fabriquée en novembre 1966 pour le marché américain et a été livrée en Verde (vert) avec intérieur Tabacco (tabac). À l'origine en Californie, la voiture arriva via l'Italie en Hollande où elle appartint à l'ancien président du club Lamborghini de Hollande. En 2004, elle a été officiellement inscrite au Lamborghini Registry.

Repeinte en noir, la carrosserie entièrement rénovée offre une merveilleuse harmonie avec l'intérieur Tabacco d'origine. Cette magnifique et rare Lamborghini des débuts affiche un total de 89 173 kilomètres au compteur et se trouve en bon état de marche.
€520,000 - 580,000

Autocar concluded: 'To achieve this level of performance without noise, fuss, temperament or drama is an achievement; in the time taken for development, it is nothing short of sensational.'

One of only 247 units built between 1966 and 1968, this matching numbers 400GT 2+2 was manufactured in November '66 for the USA market, and was delivered finished in Verde (Green) with Tabacco (Brown) interior. Originally from California, the car went via Italy to Holland where it belonged to the former president of the Lamborghini Club Nederland. In 2004 the car was officially admitted into the Lamborghini Registry.

Repainted in black, the completely refurbished bodywork forms a wonderful combination with the original Tabacco interior. This beautiful and rare early Lamborghini displays a total of 89,173 kilometres on the odometer and is said to be in good order and driving very well.

358

LOTUS ELITE SERIES 2 COUPÉ 1962

Châssis n° U563EB 1795

- *Ex-Bernard Consten, Ex-Gregory Noblet*
- *Tour Auto participant in 1998*
- *Known history with only six owners from new*
- *Desirable ZF gearbox*
- *Recent engine overhaul*
- *Desirable Left-hand drive specification*

Cette Lotus Elite a été construite en 1962 et exportée aux Etats-Unis, expédiée à l'Ecurie Shirlee de Bob Challman en Californie, alors importateur et agent Lotus pour la côte ouest. La carrosserie de cette voiture particulière a été construite par Bristol Aircraft Company, ce qui en fait un modèle « Series 2 ». Sa couleur d'origine est le blanc. Le premier propriétaire de l'Elite était Walter Weber, un Canadien qui conserva la voiture en Californie jusqu'à sa vente en 1988. La voiture est également connue pour son numéro d'immatriculation californienne GKH 420. (M. Weber acheta une autre Elite seulement deux ans après son premier achat). On pense qu'il changé la couleur de son Elite pour le vert foncé en 1971 et que le moteur a été révisé en 1985.

En 1988, elle passa aux mains de Laurence Raphael, chef mécanicien de l'Ecurie Shirlee, qui a constaté que la voiture avait été bien préservée par Walter Weber et n'avait jamais subi d'accident ou de dommage (voir dossier). Laurence Raphael restaura et améliora l'Elite (factures au dossier) et la conserva une dizaine d'années jusqu'en 1998. Près de 200 heures ont été passées à sa reconstruction par ce spécialiste de la marque, lui donnant une bonne puissance et une excellente tenue de route.

Le troisième propriétaire, M. Gregory Noblet, gentleman pilote et collectionneur francais bien connu, a acheté l'Elite en 1998 et participé avec elle au Tour Auto, la même année. En 1999, la Lotus a changé de mains une nouvelle fois, passant à son quatrième propriétaire, le fameux gentleman driver français, feu Bernard Consten, qui est également connu pour avoir remporté à plusieurs reprises le Tour Auto au volant de sa Jaguar Mark 2. M. Consten a soigneusement entretenu l'Elite et avait parcouru seulement 3 000 miles (environ 4 800 km) avec la voiture lorsqu'il la vendit à son ami proche et fondateur de l'Amicale Jaguar France, M. Claude Clérici. M. Consten a déclaré que cette voiture fait partie de celles avec lesquelles il a pris le plus de plaisir à piloter, la trouvant légère, rapide et dotée d'un magnifique tenue de route.

This Lotus Elite was built in 1962 and exported to the USA, being shipped to Bob Challman's Ecurie Shirlee in California, the then importer and sales agent for Lotus on the West Coast. This particular car's body was built by the Bristol Aircraft Company, making it a 'Series 2' model. Its colour when new was white. The Elite's first owner was Walter Weber, a Canadian, who kept the car in California before selling it in 1988. This car is also known by its Californian registration number: 'GKH 420'. (Mr Weber bought another Elite only two years after his first purchase). It is believed he changed the colour of his Elite to dark green in 1971, and had the engine overhauled in 1985.

In 1988, ownership passed to Laurence Raphael, the chief mechanic at Ecurie Shirlee, who has stated that the car had been nicely preserved by Walter Weber and had never suffered any accident damage (see file). Laurence Raphael restored and improved the Elite extensively (invoices on file) and kept it for some ten years up to 1998. Some 200 hours were spent on the rebuild by this marque specialist, resulting in an excellent power output and superb handling.

The third owner, Mr Gregory Noblet, well-known French gentleman racing driver and collector, bought the Elite in 1998 and participated with it in that year's Tour Auto. In 1999, the Lotus changed hands once more, moving to its fourth owner, the famous French gentleman racer, the late Bernard Consten, who is notable for having won the Tour Auto multiple times with his Jaguar Mark 2. Mr. Consten carefully maintained the Elite and had covered only some 3,000 miles in the car when he sold it to his close friend and founder of the Club Amicale Jaguar France, Mr Claude Clérici. Mr Consten said that this car was among the ones he enjoyed driving the most, finding it light, fast, and endowed with great roadholding.

01 & 02
Tour Auto 1998 © Archives Grégory Noblet

01

02

M. Clérici était un passionné méticuleux disposant d'un atelier bien équipé qui lui a permis, avec l'aide d'un spécialiste ayant une bonne expérience des sportives britanniques, d'améliorer et d'entretenir proprement l'Elite. En 2005 la suspension arrière a été reconstruite et optimisée, tandis qu'en 2006, le moteur Coventry Climax FWE a été démonté pour une nouvelle révision complète (incluant une conversion à l'essence sans plomb). Cette même année l'Elite a remporté un prix au Concours d'Élégance de Bergerac. La suspension avant a été révisée en 2007, recevant de nouveaux Silentbloc et des amortisseurs Spax. Des travaux complémentaires ainsi que ceux-ci sont détaillés dans le fichier historique qui contient également un exemplaire du magazine Rétroviseur (numéro de décembre 2007) où figure la voiture vendue. En février 2011, le compteur affichait 67 700 miles (107 800 km) que l'on pense d'origine. Malheureusement, en 2015 (seulement 4 000 miles plus tard), M. Clérici décédait et son épouse vendait la voiture au propriétaire actuel.

En 2016, le moteur a de nouveau été révisé et une rare boîte ZF synchronisée a été installée à la place de la boîte MG d'origine. Des photographies sont fournies et la boîte MG d'origine est vendue avec la voiture qui reste en excellent état. Des roues Borrani, des pneus Cinturato Pirelli neufs, un allumage électronique Mallory, un harnais compétition, un système automatique d'extincteur et le cuir Connolly font partie des caractéristiques exceptionnelles dont cette voiture est équipée.

Cette Lotus Elite d'exception, particulièrement bien documentée, est vendue avec un fichier historique très complet, couvrant toute sa carrière depuis son premier propriétaire aux Etats-Unis jusqu'à aujourd'hui (une consultation attentive est recommandée). Une magnifique opportunité de posséder un modèle inhabituellement bien documenté et méticuleusement entretenu de cette Lotus sportive légendaire.
€110,000 - 150,000

Mr Clérici was a meticulous enthusiast with a well-equipped workshop that enabled him, with the assistance of a specialist experienced in British sports cars, to properly maintain and improve the Elite. In 2005 the rear suspension was rebuilt and upgraded, while in 2006 the Coventry Climax FWE engine was removed again for another complete overhaul (including conversion to accept unleaded fuel). That same year the Elite was a prize-winner at the Concours d'Élégance in Bergerac. The front suspension was overhauled in 2007, receiving new Spax shock absorbers and Silentbloc bushes. These and many other subsequent works are detailed in the history file, which also contains a copy of Rétroviseur magazine (December 2007 edition) featuring this actual car. In February 2011 the odometer reading was a believed-genuine 67,700 miles. Sadly, in 2015 (only 4,000 miles later) Mr Clérici passed away and his wife sold the car to the current lady owner.

In 2016 the engine was overhauled yet again, and a rare and ultra-desirable ZF synchromesh gearbox was installed in place of the original MG gearbox. Photographs are available and the original MG box comes with the car, which remains in excellent condition. Borrani wheels, new Cinturato Pirelli tyres, Mallory electronic ignition, competition harness, auto fire extinguishing system, Connolly leather are all exceptional features this car is equipped with.

This exceptionally well documented Lotus Elite comes with a most comprehensive file of history covering its entire life from the first owner in the USA up to the present day (inspection recommended). Its contents include numerous photographs of the car in the USA, with Bernard Consten, and participating in the 1998 Tour Auto; photographs of the engine overhaul and other works; and a specialist condition report. We've been advised this is one of the best driving examples around. A wonderful opportunity to own an unusually well documented and meticulously maintained example of this landmark Lotus sports car.

359

PORSCHE 911 « EMPATTEMENT COURT » COUPÉ 1965

Châssis n° 302785

- *Early '0-Programme' short-wheelbase model*
- *Delivered new to the USA*
- *Matching numbers*
- *Professionally restored in the UK 2010-2012*
- *Registered in Belgium*
- *Porsche Certificate of Authenticity*

« La Porsche 911 est une voiture que l'on ne laisse pas volontiers garée quand on peut s'en servir pour aller quelque part. » – The Autocar.

Peu de sportives se sont montrées aussi polyvalentes au cours des 50 dernières années que l'éternelle 911 de Porsche, un modèle qui 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'usage 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 réalésé, il allait passer à plus de 3 litres et, en version turbocompressée, délivrer plus de 300 ch.

'The Porsche 911 is a car one never likes to leave parked when one could be driving it somewhere.' – The Autocar.

Few sports cars have proved as versatile as Porsche's perennial 911, a model that, for the last 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 chassis/body 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.

Cette 911 particulière est l'un des modèles des débuts à empattement court, particulièrement appréciés par les passionnés de rallyes historiques, ce qui a contribué à rendre les exemplaires originaux, comme celui-ci, particulièrement rares et par conséquent très recherchés. Elle fait partie de la série « 0-Programme » construite en début de production en août 1964 jusqu'à l'apparition des modèles « A-Programme » en août 1967, et représente donc la Porsche 911 des débuts dans sa forme la plus pure. Construit en octobre 1965, le châssis numéro 302785 a été livré neuf à Porsche Cars Pacific à Burlingame, en Californie, aux Etats-Unis, dans une livrée Ivoire claire avec intérieur rouge.

Entre 2010 et 2012, la Porsche a été restaurée de manière professionnelle et repeinte en gris argent au Royaume-Uni, comme en attestent les factures de Porsche Nottingham et Porsche Bristol du dossier. Le propriétaire actuel (belge) a engagé la voiture dans de nombreuses épreuves de régularité et des rallyes Porsche et a procédé à de nombreuses mises à niveau pour la conserver dans une condition optimale. Elle a été révisée au Centre Porsche Classic de Fréjus France en Mars 2017 et sera à nouveau révisée au Centre Porsche Knokke Belgique en Janvier 2018 pour la vente. Les factures figurent au dossier et la voiture sera vendue avec l'ensemble des documents, ses papiers d'immatriculation Belge et son certificat d'authenticité Porsche. Décrite par le vendeur comme fonctionnant à merveille, cette Porsche 911 « 0-Programme » est prête pour la saison 2018.
€150,000 - 200,000

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. It belongs to the '0-Programme' series built from the start of production in August 1964 up to the introduction of the 'A-Programme' model in August 1967, and thus represents the Porsche 911 in its earliest and purest form. Manufactured in October 1965, chassis number '302785' was delivered new to Porsche Cars Pacific in Burlingame, California, USA finished in Light Ivory with red interior. Its subsequent history is not known.

Between 2010 and 2012, the Porsche was professionally restored and repainted in silver in the UK, as evidenced by invoices on file from Porsche Nottingham and Porsche Bristol. The current (Belgian) owner has driven this car at many Porsche meetings, regularity rallies, and has made numerous updates to keep it in top condition. It was serviced at Centre Classic Porsche Frèjus France in March 2017 and by time of sale will have been serviced again at Porsche Centre Knokke Belgium (in January 2018). Related invoices are on file and the car also comes with its previous UK registration papers, and a Porsche Certificate of Authenticity. Described by the private vendor as driving beautifully, this collectible '0-Programme' Porsche 911 is ready for the 2018 season.

360

CITROËN DS21 DÉCAPOTABLE 1967

Carrossserie Henri Chapron

Châssis n° 4600 099

- *Delivered new in Toulon, France*
- *Two registered owners from new*
- *Matching numbers*
- *Outstandingly original*
- *Semi-automatic transmission*
- *Chapron-Attestation on file*

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 indépendantes 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. 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. Henri Chapron commença sa carrière dans l'industrie automobile comme apprenti sellier, travaillant pour divers carrossiers de la région Parisienne.

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 bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension; plus power-operated brakes, clutch, and steering.

No European car would match the DS's ride quality for several years, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in 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 started his career in the motor industry as an upholsterer's apprentice, working for various coachbuilders in the Paris area.

En 1919, il créa sa propre entreprise dans la banlieue chic de Paris à Neuilly-sur-Seine où son activité principale consistait à recarrosser les voitures réquisitionnées pendant la guerre par le gouvernement français. Chapron déménagea dans des locaux plus vastes à Levallois-Perret en 1923 et devint le constructeur officiel de coupés et de cabriolets pour Delage et Delahaye, puis habilla de nombreuses automobiles françaises et européennes parmi les plus élégantes de l'entre-deux-guerres.

Malgré une demande de plus en plus rare pour les carrosseries sur mesure après la deuxième guerre, Chapron survécut grâce à ses remarquables créations sur base Delahaye, Talbot et Salmson, passant à des versions sur mesure à partir de modèles monocoques lorsque les constructeurs commencèrent à délaisser les traditionnels châssis séparés. L'arrivée de la Citroën DS en 1955 représenta pour Chapron une nouvelle opportunité et son nom fut définitivement attaché à cette remarquable automobile.

Les propres décapotables de Citroën étaient construites sur le châssis plus long et plus robuste de l'ID Break. Un total de 1 365 cabriolet usine furent construits avec moteur DS 19 ou DS 21 entre 1960 et 1971, tandis que Chapron en ajoutait 389 de son cru, le dernier en 1973.

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.

Citroën's own Décapotables were built on the longer, stronger chassis of the ID Break (Estate). In total, 1,365 usine (factory) convertibles were made with either the DS19 or DS21 engine between 1960 and 1971, while Chapron built a further 389 of his own, the last in 1973.

Equipée de la transmission semie automatique, cette belle DS 21 a été livrée neuve à Paris, en France à son premier propriétaire, l'ingénieur Gaston Westercamp, qui l'avait commandée au Quai André Citroën. La voiture coûtait 27 640 francs et la facture originale de vente figure au dossier. Méticuleusement entretenue par M. Westercamp, la DS avait parcouru 82 000 kilomètres lorsqu'il la vendit en 2000. La voiture est toujours dans un état d'origine superbe, avec sa sellerie en cuir vert foncé d'origine et ses moquettes d'origine, tandis que sa carrosserie – sans oxydation et intacte – a été repeinte dans son blanc Carrara d'origine dans les années 1990.

En 1975, M. Westercamp déménagea à Toulon où la DS fut dénichée par son propriétaire suivant, Mme Jeltske Homan van der Heide, qui continua de dorloter la voiture pendant les 17 années qui suivirent de la même manière que son premier propriétaire. Affichant désormais un total de quelques 128 000 kilomètres au compteur, cette DS reste dans un état d'origine remarquable et en très bon état de marche et représente donc une rareté exceptionnelle et inhabituelle aujourd'hui. Entièrement révisée, elle est vendue avec son manuel, ses outils, ses factures, son ancienne carte grise et la facture de vente mentionnée plus haut, ainsi, bien sûr, que la très importante attestation de Chapron.
€180,000 - 220,000

Equipped with the semi-automatic transmission, this beautiful DS21 was delivered new in Paris, France to its first owner, engineer Mr Gaston Westercamp, who had ordered it at the Quai André Citroën. The car cost 27,640 francs, and the original bill of sale is on file. Fastidiously maintained by Mr Westercamp, the DS had covered some 82,000 kilometres when he sold it in 2000. The car was still in superb original condition, retaining its original dark green leather upholstery and original carpets, while the body - rust-free and undamaged - had been repainted in the original Carrara White in the 1990s.

In 1975, Mr Westercamp had moved to Toulon, which is where the DS found its next owner: Mrs Jeltske Homan van der Heide, who continued to pamper the car for the next 17 years in the same manner as its first custodian. Now displaying a total of some 128,000 kilometres on the odometer, this DS remains outstandingly original and in superb order, and as such is an exceptional rarity and an unusual find today. Fully serviced, it comes with all books, tools, service records, invoices, old Carte Grise, and the aforementioned 1967 sales invoice plus, of course, the all-important Attestation Chapron.

361 *

Premier propriétaire son Altesse Royale le Prince Sadruddin Aga Khan

PORSCHE 911 CARRERA RS TOURING COUPÉ 1973

Châssis n° 911 360 0738

- *Desirable sunroof option*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Fully matching numbers and colours*
- *Outstandingly original*
- *Restored to concours standard by 'Porsche Classic' accredited Porsche Geneva in 2017*
- *Close to continuous ownership history*

Porsche ressuscita le nom de Carrera pour son haut de gamme 911, en 1972. Baptisée Carrera RS (RennSport), la nouvelle venue devait en principe être une série limitée pour l'homologation et permettre à l'usine de l'engager en Groupe 4 dans la classe GT spéciale, après un minimum de 500 exemplaires construits. Mais la demande pour cette fabuleuse voiture fut si importante que la production fut allongée de 1 000 unités supplémentaires, ce qui permit de l'homologuer en Groupe 3 en GT de série, une catégorie qu'elle allait dominer. Quand la production prit fin, un total de 1 590 avait été construites.

Basée sur une plate-forme allégée de 911 S, la Carrera RS faisait appel à une suspension modifiée et des roues arrière plus larges (sous des passages de roues boursoufflés) pour améliorer la tenue de route, tandis que le moteur six cylindres 2, 7 litres, doté d'une injection mécanique (MFI), refroidi par air, de 210 ch portait la vitesse de pointe aux environs de 240 km/h. La Carrera se singularisait par son aileron « queue de canard » et son spoiler avant, qui n'étaient pas seulement là pour faire joli, mais étaient indispensables pour sa stabilité à haute vitesse, et représentaient la première expérimentation sérieuse de Porsche en matière d'aérodynamique sur une voiture de série.

Porsche revived the Carrera name for its top-of-the-range 911 in October 1972. Designated Carrera RS (RennSport), the newcomer was intended as a limited edition 'homologation special' to enable the factory to enter Group 4 competition in the Special GT class, with a minimum build requirement of 500. However, the demand for this fabulous car proved so great that the production run was later extended by another 1,000-or-so units, allowing it to be homologated in Group 3 for standard GT production cars, a category that it would dominate. When production ceased a total of 1,590 had been completed.

Based on a lightened 911S platform, the Carrera RS featured revised suspension and wider rear wheels (beneath flared wheelarches) for improved handling, while the 2.7-litre, mechanically fuel-injected (MFI), air-cooled, six-cylinder engine's 210bhp boosted top speed to around 240km/h. Not merely styling gimmicks, the Carrera's trademark 'duck's tail' spoiler and front air dam made a vital contribution to high-speed stability, and represent Porsche's first serious experimentation with aerodynamic devices on a production car.

Les clients privés souhaitant acheter une Carrera RS pouvaient choisir entre deux spécifications, Lightweight et Touring. La première était la GT de compétition pure et dure. En fait l'homologation exigeait que la voiture soit construite sous cette forme et la majorité fut livrée aux spécifications Lightweight. Les clients souhaitant acheter une Carrera RS pour la route devaient commander la version Touring (numéro de commande 472) qui coûtait 2 500 Deutsch Mark supplémentaires et offrait le même confort que la 911 S dont elle partageait l'équipement intérieur.

C'était surtout la réduction de poids qui transformait les performances. Des matériaux plus légers pour la carrosserie et une chasse impitoyable à tout ce qui n'est pas nécessaire, abaissaient le poids de la Carrera RS sous les 900 kg (à sec), portant les performances de la 911 à de nouveaux seuils jubilatoires.

La Carrera RS se montra immédiatement compétitive, laminant ses concurrentes sur les circuits d'Europe d'Amérique et allait se révéler étonnamment efficace en rallye. La Carrera RSR qui courait en catégorie GT- remporta la victoire au classement général dans le championnat du monde des voitures de sport à Daytona et à la Targa Florio en 1973, battant les prototypes 3 litres de Ferrari, Matra, et les Mirage-Ford à cette occasion, un résultat incroyable pour une voiture basée sur un modèle de série.

Private customers wishing to purchase a Carrera RS could choose between two specifications: Lightweight and Touring. The former was the out-and-out GT racer; indeed, homologation demanded that the cars should be built in this form, and the majority were supplied in Lightweight specification. Customers wishing to purchase a Carrera RS for the road had to specify the Touring package (order number '472') which cost an extra DM 2,500 and offered the greater comfort of the 911S's trimmed and upholstered interior.

Above all it was the reduction of weight that transformed performance. Lighter body materials and ruthless pruning of non-essentials brought the weight of the Carrera RS down to below 900kg (dry), raising the 911's performance to new, even more exulted levels.

The Carrera RS immediately proved itself a winner, devastating the competition on the racetracks of Europe and the USA, and would turn out to be a surprisingly effective rally car to boot. The Carrera RSR GT-category racer collected overall wins in the World Sportscar Championship at Daytona and the Targa Florio in 1973, defeating 3-litre prototypes from Ferrari, Matra, and Mirage-Ford in the process, an outstanding achievement for a production-based car.

« La puissance et le couple de ce moteur et sa large plage de régime font vraiment de cette dernière Porsche une championne éclatante sans avoir à « faire son Vic Elford », écrivait dans Motor Sport l'inimitable Denis Jenkinson qui appréciait aussi la suspension parfaitement appropriée de la Carrera. « Le plaisir que procure cette suspension tient au fait que l'on peut ignorer l'état de la route, ses ondulations, ses irrégularités et tout le reste et se concentrer uniquement sur le pilotage, l'appréciation de la vitesse et la conduite. Ce n'est pas un hasard si Porsche a fait sensation à la Targa Florio ou sur le Nürburgring. »

En 1974, Porsche présenta une nouvelle carrosserie intégrant des pare-chocs à absorption – une exigence américaine – après quoi les carrosseries des premiers modèles reçurent le nom de « long capot ». Aux Etats-Unis, la Carrera devait se contenter d'un moteur à injection électronique développant « seulement » 175 ch (pour satisfaire à la législation sur les émissions) alors que partout ailleurs les clients Porsche profitaient du légendaire 2, 7 litres MFI aux spécifications du moteur RS 911/83 de 210 ch. Inutile de dire que les premiers exemplaires « long capot » et « puissance maxi » comme celle proposée ici sont de loin les plus désirables et les plus recherchées.

'The power and torque of this engine, and the wide rev-band, really do make this latest Porsche a shattering performer without the necessity of "doing a Vic Elford",' reckoned Motor Sport's inimitable Denis Jenkinson, who appreciated also the Carrera's well-sorted suspension. 'The joy of such suspension is that you can ignore road surfaces, undulations, irregularities and so on, and put all your driving concentration into speed judgement and direction, and it is no wonder that Porsches excel in the Targa Florio or round the Nürburgring.'

For 1974, Porsche introduced a new body incorporating impact-absorbing bumpers - a US requirement - after which the earlier body became known as the 'long hood' type. In the USA though, the Carrera had to make do with an electronically fuel-injected engine producing 'only' 175bhp (to meet emissions legislation) while elsewhere Porsche's customers continued to enjoy the legendary 2.7-litre MFI RS-specification 911/83 engine producing 210 horsepower. Needless to say, the earlier, 'long hood', 'full power' examples like that offered here are by far the most desirable and sought-after.

Le châssis numéro 0738 a été livré neuf à son altesse royale le prince Sadruddin Aga Khan via le Garage Schiller, l'agent Porsche de Genève, en Suisse (correspondance au dossier). Une copie de la Wagenkarte Porsche originale montre que la Carrera a quitté l'usine dans une livrée Ivoire claire avec intérieur Pepita (potiron) et noir, et atteste qu'elle était équipée du pack Touring (472), d'appuie-têtes, de sièges sport et d'un toit ouvrant électrique. Le prince avait l'habitude de changer ses Porsche chaque année avant qu'elles atteignent les 5 000 kilomètres et, en février 1974, 0738 était remise au Garage Schiller et remplacée par une nouvelle Carrera 2.7 MFI. Le second propriétaire de la Porsche n'est pas connu. Le troisième était le propriétaire de Moto Lignon à Genève et le quatrième était René Riem d'Athenaz, dans le canton de Genève. En 1987, M. Riem vendit 0738 à Tommy Eriksson de Genève qui conserva la voiture jusqu'en 2015, lorsqu'elle passa aux mains du vendeur (voir correspondance au dossier).

Depuis, la Carrera a subi une restauration complète de niveau concours (tout en conservant un maximum d'éléments d'origine) aux ateliers du Porsche Centre de Genève, accrédité par Porsche Classic, pour un coût de 300 000 francs suisses (facture disponible). Dans une lettre figurant au dossier, l'un des plus grands spécialiste Porsche du Royaume-Uni, Andy Prill, atteste qu'avant le début de la reconstruction, la voiture était l'une des plus originales qu'il ait jamais vues et donc la base idéale pour une telle restauration.

Chassis number '0738' was supplied new to His Royal Highness, Prince Sadruddin Aga Khan and delivered via the Porsche agency, Garage Schiller in Geneva, Switzerland (correspondence on file). A copy of the original Porsche 'Wagenkarte' shows that the Carrera left the factory finished in Light Ivory with Pepita (Pumpkin) and black interior, and records that it was equipped with the Touring package (472) plus headrests, sports seats, and an electric sliding roof. It was the Prince's custom to change his Porsches every year before they had covered 5,000 kilometres, and in February 1974, '0738' was traded in at Garage Schiller and replaced with a new Carrera 2.7 MFI. The Porsche's second owner is not known. The third was the owner of Moto Lignon in Geneva, and the fourth was Rene Riem of Athenaz, Geneva. In 1987, Mr Riem sold '0738' to Tommy Eriksson of Geneva, who kept the car until 2015 when it passed to the current vendor (correspondence on file).

Since then, the Carrera has undergone a complete restoration to concours standard (retaining as many original components as possible) in the workshops of Porsche Centre Geneva who are Porsche Classic accredited at a cost of CHF 300,000 (invoice available). In a letter on file, respected UK Porsche authority, Andy Prill, states that prior to the rebuild's commencement this car was one of the most original he had ever seen and thus the ideal basis for such a restoration.

Trois boîtes de pièces détachées font partie du lot, ainsi qu'un capot de rechange, trois jeux de roues et un capot moteur (sans la queue de canard). La voiture est également vendue avec une copie de Carrera RS du Dr G. Konradsheim, le livre de référence, portant son numéro de châssis 0738. Avec son immatriculation suisse en cours, la Porsche peut être importée dans l'Union européenne au taux de TVA réduit, puisqu'elle a plus de 30 ans.

Avec une provenance limpide, une origine incontestable et une restauration concours réalisée par l'un des meilleurs, cette rare et séduisante Carrera RS à numéros concordants coche toutes les cases que peuvent exiger les aficionados de Porsche.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit 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 des taxes de réimportation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.
€650,000 - 850,000

Three boxes of spare parts are included in the sale together with a spare bonnet, three sets of wheels, and a spare engine cover (without duck tail). The car also comes with a copy of Dr G Konradsheim's 'Carrera RS' reference book marked with its chassis number: '0738'. Currently registered in Switzerland, the Porsche can be imported into the EU at a reduced rate of duty, as it is over 30 years old.

With known provenance, outstandingly original, and restored to concours standard by one of the best in the business, this rare and highly desirable, matching-numbers Carrera RS ticks every box that the Porsche aficionado could wish for.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains 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 returns to Switzerland with a new owner.

362

JAGUAR XK140 SE ROADSTER 1954

Châssis n° A810595

- *Desirable Special Equipment example*
- *Restored in Holland 2000-2002*
- *Restoration invoices and photographs available*

Lancée pour le millésime 1955, la Jaguar XK 140, bien que plus raffinée, était globalement identique à sa devancière, la sensationnelle XK 120, les principales modifications mécaniques se limitant au repositionnement du moteur plus en avant de 7, 5 cm et à l'adoption d'une direction par crémaillère. La suspension et les freins restaient globalement les mêmes que précédemment avec des barres de torsions plus robustes à l'avant et des amortisseurs télescopiques à la place des amortisseurs à leviers à l'arrière. Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa grille de calandre modifiée, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses gros pare-chocs. Le moteur était toujours le six cylindres de Jaguar à double arbre à cames de 3, 4 litres, parfaitement rodé, qui délivrait désormais 190 ch en série. Une boîte à l'étagement plus serré permettait une meilleure utilisation du surcroît de puissance et un overdrive était, pour la première fois, proposé en option.

La XK 140 Special Equipment (SE) recevait des roues fil et des antibrouillard Lucas et pouvait être commandée avec un moteur de 210 ch, obtenus grâce à une culasse de Type C. Les performances de la XK 140 étaient bien supérieures à celles de son illustre devancière, les comptes rendus d'essai des magazines de l'époque faisant régulièrement état de vitesses maximales supérieures à 193km/h.

Newly introduced for 1955, the Jaguar XK140 was broadly similar to, though more refined than, its sensational XK120 predecessor, major engineering changes being confined to the repositioning of the engine 3" further forward and the adoption of rack-and-pinion steering. The suspension and brakes remained much as before, though with stiffer torsion bars at the front and telescopic shock absorbers replacing lever type at the rear. Outwardly the newcomer was distinguishable by its revised radiator grille, rear lights incorporating flashing indicators, and larger bumpers. The power unit remained Jaguar's well-tried, 3.4-litre, twin-cam six, which now produced 190bhp in standard trim. A close-ratio gearbox enabled better use to be made of the increased performance, and overdrive became an option for the first time.

Special Equipment (SE) cars came with wire wheels and Lucas fog lamps, and could be ordered with an engine developing 210bhp courtesy of the C-type cylinder head. XK140 performance was well up to the standards set by its exemplary predecessor, contemporary road-tests regularly recording top speed figures in excess of 120mph.

Cette XK140 SE des débuts à été construite le 30 décembre 1954 et livrée neuve à la concession Hoffman de New York. Le certificat du Jaguar Heritage Center confirme la couleur d'origine comme étant le British Racing Green avec un intérieur en daim vert et une capote beige. La voiture a quitté l'usine le 7 janvier 1955 mais on ne sait rien d'autre de son historique initial.

Entre 1983 et 1994, la Jaguar a été immatriculée en Pennsylvanie au nom d'un M. Albert Bione. Au début des années 2000, la voiture déménagea en Hollande et reçut une restauration « au dernier boulon » (factures au dossier) et la livrée a été changée pour un rouge avec intérieur assorti à cette occasion. La restauration a été du plus haut niveau et se tient encore bien aujourd'hui.

La Jaguar n'a pas été immatriculée jusqu'en 2007 et a récemment trouvé le chemin de la Belgique. À la fin de 2016, des travaux mécaniques ont été exécutés pour la somme de presque 6 000 € et le vendeur nous informe que la voiture marche parfaitement bien. La documentation fournie comprend un ancien titre de Pennsylvanie (1994), les factures de restauration (2000-2002) et de pièces, incluant les roues fil, une sélection de photographies de la restauration et la facture de 2016 mentionnée plus haut.
€95,000 - 145,000
Sans Réserve

This early XK140 SE was manufactured on 30th December 1954 and delivered new to the Hoffman dealership in New York. The accompanying Jaguar Heritage Certificate records the original colour scheme as British Racing Green with Suede Green interior and Fawn convertible hood. The car was dispatched from the factory on 7th January 1955 but nothing else is known of its early history.

Between 1983 and 1994, the Jaguar was registered in Pennsylvania as belonging to a Mr Albert Bione. At the beginning of the 2000s, the car moved to Holland and was treated to an extensive 'last nut and bolt' restoration (invoices on file), the colour scheme being changed to red with new matching interior in the process. The restoration was carried out to the highest standards and holds up very well today.

The Jaguar was not registered until 2007 and more recently found its way to Belgium. At the end of 2016, some further mechanical works were carried out for a total of almost €6,000, and the vendor informs us that the car drives very well. Accompanying documentation consists of the old Pennsylvania Certificate of Title (1994); restoration invoices (2000-2002) and invoices for parts, including wire wheels; a selection of restoration photographs; and the aforementioned bills from 2016.

363

Autrefois propriété de Tony Franciosa

FACEL VEGA HK 500 COUPÉ 1958

Châssis n° HK6-A6

- *The sixth HK500 produced*
- *Delivered new to Rome for the celebrated American movie star, Tony Franciosa*
- *Full professional restoration by marque specialist (2010-2014)*
- *Facel Vega Attestation d'Identification on file*

Dans sa vie relativement courte, la marque française Facel Véga a produit environ 2 900 voitures, toutes élégantes, luxueuses et rapides. Elles étaient évidemment très onéreuses – la Facel II se situait dans la zone de prix des Rolls-Royce – et étaient achetées par une clientèle de personnalités richissimes en quête d'exclusivité. La liste des clients comprend des rois, des politiciens et des vedettes de cinéma dont Tony Curtis, Danny Kaye, Ringo Starr, Joan Fontaine, Ava Gardner et Tony Franciosa – dont la voiture est proposée ici – font partie. Confirmant que derrière ce style incomparable se cachaient de hautes performances, elles furent aussi la propriété de grandes figures de la compétition automobile comme Sir Stirling Moss, Maurice Trintignant et Rob Walker.

Fondée par Jean Daninos en 1939, les Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) étaient spécialisées dans la construction de composants pour l'aviation et la fourniture de métaux. Après la guerre, la société se lança dans la construction de carrosseries pour Panhard, Simca et Ford France avant de devenir constructeur de ses propres automobiles en lançant la Véga au Salon de Paris en 1954. Les législations gouvernementales avaient de fait tué les rares constructeurs français de voitures de luxe qui avaient survécu à la seconde guerre, mais cela n'avait pas dissuadé Jean Daninos dans sa tentative de ressusciter la grande tradition française de l'automobile de luxe.

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, Ava Gardner, and Tony Franciosa - whose car is offered here - 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. After the war the company engaged in the supply of car bodies to Panhard, Simca and Ford France, before branching out into automobile manufacture in its own right with the launch of the Vega at the 1954 Paris Salon. Government legislation had effectively killed off France's few surviving luxury car manufacturers after WW2, but that did not deter Jean Daninos in his bold attempt to revive what had once been a great French motoring tradition.

Luxueuse grande routière, la Véga devait son nom à l'étoile la plus brillante de la constellation de la Lyre et arborait une carrosserie particulièrement élégante, soudée à un châssis tubulaire. Ne disposant pas de moteur français adéquat, Daninos s'était tourné vers les Etats-Unis pour sa Véga, choisissant dans un premier temps un V8 Chrysler 4,5 litres de 180 ch avec au choix une transmission automatique ou manuelle.

Les modifications aux premiers modèles FV ne tardèrent pas, la FV 1, présentée en mars 1955, disposant d'un empattement plus long, pour une meilleure habitabilité à l'arrière, et d'un V8 Chrysler 4, 8 litres de 200 ch. Quelques cabriolets FV1 furent construits, mais Daninos ne raffolait pas des voitures ouvertes et la production se concentra sur les coupés, bien qu'il y eut aussi l'Excellence, une berline quatre portes à la production limitée sur un empattement allongé.

Une version améliorée, la HK 500, fut dévoilée en 1957. La puissance maximale s'établissait désormais à 360 ch, grâce à la dernière version 5, 9 litres (puis, plus tard, 6, 3 litres) du V8 Chrysler Hemi et la vitesse maximale grimpait à 225 km/h, faisant de la HK 500 l'une des voitures les plus rapides de sa génération. La direction assistée était proposée en option et les freins à disque Dunlop furent montés en série à partir de 1960.

A luxurious Grand Routier, the Vega took its name from the brightest star in the Lyra constellation and featured supremely elegant coupé bodywork welded to a tubular-steel chassis. There being no suitable French-built power unit, Daninos turned to the USA for the Vega's, 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, the FV1, introduced in March 1955, featuring a lengthened wheelbase for increased rear seat room and a 4.8-litre, 200bhp Chrysler V8. A few FV1 cabriolets were built but Daninos was not keen on soft-tops and production concentrated on fixed-head coupés, although there was also the Excellence, a limited-edition four-door saloon on an extended wheelbase.

An improved model, the HK500, appeared in 1957. Maximum power was now around 360bhp courtesy of the latest, 5.9-litre (later 6.3-litre) version of Chrysler's 'Hemi' V8 while top speed rose to around 140mph, making the HK500 one of the fastest cars of its era. Power steering became an option and Dunlop disc brakes were adopted as standard equipment in 1960.

Ava Gardner and Tony Franciosa with 'HK6-A6' in period
© Sanford Roth / mptvimages.com

Capable de rouler en silence sans effort à une vitesse de croisière de 190 km/h, la HK 500 offrait, selon le magazine The Motor, « un brillant cocktail de confort et de tenue de route tout à fait exceptionnelle ». La production de la HK 500 s'élève à environ 500 exemplaires entre 1958 et 1961 ce qui fait de cette grande routière franco-américaine un modèle particulièrement recherché.

Sixième HK500 produite, HK6-A6 a été immatriculée en France sous le numéro 3662 TTB 75 une plaque de transit temporaire. L'attestation d'identification de Facel au dossier indique que la voiture était à l'origine gris colombe avec intérieur noir, tandis que les options comprenaient la transmission automatique, la direction assistée, les roues Rudge et une radio Radiomobile. La voiture fut immédiatement exportée le 29 juillet 1958 et livrée à l'Hôtel Excelsior à Rome à son premier propriétaire, le fameux acteur américain Tony Franciosa. Elle ne fut pas livrée par un agent, mais directement par Facel SA. À l'époque, Franciosa était en Italie pour le tournage de La Maja nue, dans lequel il tient le rôle du peintre espagnol Francisco Goya, aux côtés d'Ava Gardner. Peu après sa livraison, la Facel fut photographiée avec Tony Franciosa et Ava Gardner, qui possédait elle aussi une Facel. Pendant longtemps, on a cru que la voiture de cette photo bien connue était celle d'Ava Gardner, mais la documentation Facel confirme que c'est bien celle de Franciosa.

Capable of effortless and virtually silent 120mph cruising, the HK500 possessed, according to The Motor magazine, 'a brilliant combination of good comfort and quite exceptional roadholding'. HK 500 production amounted to just 500-or-so units between 1958 and 1961, and today this rare Franco-American Grande Routière is highly sought after.

The sixth HK500 produced, 'HK6-A6' was first registered in France as '3662 TTB 75' for 'Temporary Transit'. Facel's Attestation d'Identification on file shows that the car was originally finished in Dove Grey with black interior, while optional equipment included automatic transmission, power assisted steering, Rudge wheels, and a Radiomobile radio. The car was immediately exported and on 29th July 1958 was delivered to the Hotel Excelsior in Rome for its first owner, the celebrated American movie star, Tony Franciosa. It was not delivered through an agent but directly from Facel SA. At this time, Franciosa was in Italy for the filming of The Naked Maja, in which he played the role of Spanish painter Francisco Goya, starring alongside Ava Gardner. Soon after delivery, the Facel was photographed with Tony Franciosa and Ava Gardner, who also owned a Facel. For a long time it was assumed that the car in this famous photograph must have been Ava Gardner's, but Facel documentation confirms that it was Franciosa's.

Ensuite, la HK500 trouva le chemin des Etats-Unis où elle passa de la Californie à l'Orégon, où elle resta jusqu'en 2011. Il est intéressant de noter qu'à un moment au cours de cette période, les feux arrière ont été « américanisés » alors que sur la photo avec Ava Gardner la voiture a encore les feux arrière européens. Lorsqu'elle fut proposée à la vente, la Facel fut décrite comme exceptionnellement bien préservée, avec des portes fermant parfaitement, un moteur refait et un état général particulièrement bien conservée, largement d'origine.

L'actuel propriétaire (belge) a acheté la voiture aux Etats-Unis et a fait procéder à une restauration complète, état concours, effectuée en France entre 2011 et 2014 par le spécialiste de la marque, l'Atelier Tisserand. Une véritable fortune a été dépensée pour ramener la voiture à sa gloire antérieure, la couleur ayant été changée pour une nuance rouge au cours de la restauration. Durant les quatre dernières années, la voiture a participé à de nombreuses manifestations de voitures anciennes telles que le prestigieux Grand Prix de Zoute en Belgique. Réputée en parfait état de marche, cette automobile suprêmement élégante est vendue avec son ancien titre américain, une correspondance du club Facel Véga, des photographies et les factures de la restauration, ses papiers d'immatriculation belge en cours (2014) et l'attestation d'identification de Facel Véga mentionnée plus haut.
€120,000 - 180,000
Sans Réserve

Subsequently, the HK500 found its way to the USA where it went from California to Oregon, remaining there until 2011. Interestingly, somewhere during this period the rear lights were 'Americanised' while in the picture with Ava Gardner the car still had the European style rear lights. When advertised for sale, the Facel was described as phenomenally well preserved, with doors that shut perfectly, engine re-commissioned, and all over in very well maintained and largely original condition.

The current (Belgian) owner bought the car in the USA and proceeded to commission a full restoration to concours condition, which was carried out in France between 2011 and 2014 by marque specialists, Atelier Tisserand. An absolute fortune was spent to bring the car to its former glory, the exterior colour being changed to red in the process. Over the past four years the car has participated in several classic car events such as the prestigious Zoute Grand Prix in Belgium. Said to drive superbly, this supremely elegant motor car is offered with its old US Title, Facel Vega Car Club correspondence, restoration photographs and invoices, current Belgian registration papers (2014), and the aforementioned Attestation d'Identification from Facel Vega.

364

JAGUAR TYPE E « SERIES 1 » 3.8-LITRE ROADSTER 1962

Châssis n° 878144

- *Matching numbers example*
- *Previous long-term ownership (49 years)*
- *Extensively restored recently*
- *Jaguar Daimler Heritage Trust Certificate*

Le certificat du Jaguar/Daimler Heritage Trust qui accompagne ce roadster Type E confirme qu'il a été achevé le 14 septembre 1962 et expédié à Jaguar Cars, à New York le 26 septembre pour être livré à son premier propriétaire, Mme R. P. Wrinn. 878144 était à l'origine rouge carmin avec sellerie et capote assorties. Après seulement cinq années en possession de Mme Wrinn, la Jaguar fut vendue à M. John A. Battistoni de Torrington, dans le Connecticut, et passa les 49 années suivantes en sa possession.

Au cours de cette période ave M. Battistoni, la Type E subit une restauration à métal nu par un spécialiste de la marque, incluant la peinture, la réfection des soubassements, le remplacement de tous les joints caoutchouc et le rechromage. L'intérieur a été refait en même temps avec une nouvelle sellerie cuir, de nouvelles moquettes, de nouveaux tapis de coffre et de nouvelles garnitures, ainsi qu'une nouvelle capote et un nouveau sac de capote. La rare radio AM/FW/SW d'époque – qui marche encore – et les ceintures de sécurité font partie des sympathiques éléments d'origine.

This E-Type roadster's accompanying Jaguar/Daimler Heritage Trust Certificate confirms that it was completed on 14th September 1962 and dispatched to Jaguar Cars, New York on 26th September for delivery to the first owner, Mrs R P Wrinn. '878144' was originally finished in Carmen Red with black upholstery and matching hood. After only five years in Mrs Wrinn's ownership, the Jaguar was sold to Mr John A Battistoni of Torrington, Connecticut and spent the next 49 years in his care.

During its time with Mr Battistoni, the E-Type underwent a bare metal restoration by marque specialists, which included refinishing the paintwork, detailing the under-body, renewing all the rubber seals, and re-plating the brightwork as required. The interior was refurbished at the same time, with new leather upholstery, new carpets, new boot mat, and new trim material installed, as well as a new convertible hood and hood bag. A rare period AM/FW/SW radio - still in working order - and seat belts are nice original features.

Mécaniquement, tous les éléments essentiels ont été démontés et soit refaits soit remplacés lorsque nécessaire. Le moteur d'origine à numéros concordants a été révisé et la transmission d'origine refaite, date depuis laquelle la voiture a parcouru peu de kilomètres. Tous les éléments de suspension ont été rénovés et remontés et un nouveau faisceau électrique installé pour la fiabilité. Les systèmes hydrauliques ont été refaits comme il se doit. Chaussée de pneus neufs de la bonne taille, les roues fil chromées sont en excellent état.

Affichant 103 158 miles (166 000 km) au moment de la rédaction du catalogue, la Jaguar a été récemment révisée. Elle montre un aspect que l'on ne trouve que sur des modèles choyés et très soigneusement entretenus. C'est un exemplaire exceptionnel de ce très séduisant modèle.

Décrite par le vendeur comme « polyvalente », adaptée aussi bien aux concours qu'au tourisme, ce remarquable exemplaire de la légendaire Type E de Jaguar est vendue avec son ancien titre américain, diverses factures et ses papiers d'immatriculation hollandaise.
€135,000 - 185,000

Mechanically, all major components were removed and either rebuilt or replaced as necessary. The original matching-numbers engine was overhauled and the original transmission rebuilt, since when only a few miles have been covered. All suspension components were refurbished and re-assembled, and a complete new wiring harness installed for reliability. The hydraulic systems were rebuilt and detailed as needed. Shod with new tyres in the correct size, the chromed chrome wire wheels are in excellent condition.

Showing 103,158 miles at time of cataloguing, the Jaguar was recently serviced and detailed; it exhibits integrity only found with carefully maintained and cherished cars, and is an exceptional example of this very desirable model.

Described by the vendor as 'dual purpose', equally suited to either show or drive, this outstanding example of Jaguar's legendary E-Type is offered with its old US Certificate of Title, sundry restoration invoices, and Netherlands registration papers.

365

ASTON MARTIN DB 2/4 3 LITRES CABRIOLET 1954

Châssis n° LML/710

- *One of 102 drophead coupés built*
- *Delivered new to France*
- *Original Left-hand drive*
- *Well documented (extensive history file)*

« L'Aston Martin DB 2/4 est une voiture coûteuse, conçue pour satisfaire le connaisseur qui n'est pas limité par les considérations financières. » - *Autocar*, 2 octobre 1953.

Avec l'apparition de la DB 2/4 « 2+2 » en octobre 1953, Aston Martin prolongeait le succès de la DB 2 vers le marché jusque-là non touché mais de plus en plus important, constitué par « les amateurs de sportives avec famille ». Des modifications à l'arrière du châssis et une réduction de la capacité du réservoir de 19 à 17 gallons (de 86, 4 à 77, 3 litres) libéraient suffisamment d'espace dans la cellule existante pour deux sièges enfants occasionnels à l'arrière. Les dossiers des sièges se repliaient séparément, créant ainsi un espace de chargement supplémentaire qui faisait plus que doubler la place dédiée aux bagages. On accédait à ce dernier par la porte arrière de la 2/4, l'un des premiers exemples de ce qu'on désigne aujourd'hui sous le nom de hayon.

« Cette transformation donne à l'Aston Martin DB 2/4 une capacité de chargement incomparable dans une voiture qui devrait dans des circonstances favorables être capable de parcourir 2 miles (3, 2 km) à la minute », soulignait The Motor. « La DB 2/4 peut honnêtement revendiquer le titre de voiture la plus rapide du monde capable d'emporter deux passagers avec un mois de bagages ».

'The Aston Martin DB2/4 is an expensive car designed to cater for the connoisseur of sports cars who is not limited by financial considerations.' - Autocar, 2nd October 1953.

With the introduction of the '2+2' DB2/4 in October 1953, Aston Martin extended the DB2's appeal to the hitherto untapped yet increasingly important market comprised of 'sports car enthusiasts with a family'. Modifications to the rear of the chassis plus a reduction in fuel tank capacity from 19 to 17 gallons liberated sufficient space within the existing design for two child-sized occasional rear seats. Alternatively, the rear seat backs could be folded down, thus creating a load-carrying platform that more than doubled the luggage space. The latter could be accessed via the 2/4's opening rear door, a pioneering example of the now commonplace 'hatchback' concept.

'This transformation gives the Aston Martin DB2/4 an unrivalled luggage-carrying capacity in a car which should be capable in favourable circumstances of achieving two miles a minute,' reported The Motor. 'The DB2/4 can truthfully claim to be the fastest car in the world capable of carrying two people with a month's luggage.'

Les caractéristiques de série incluaient le moteur 2, 6 litres VB6E en version Vantage de 125 ch, mais dès le début de 1954 on montait le 3 litres VB6J de 140 ch. Equipée de ce dernier, la DB 2/4 était l'une des voitures les plus rapides construites en Grande-Bretagne à l'époque – avec les 100 miles à l'heure (160, 9 km/h) atteints sur le troisième rapport et une vitesse maximale d'environ 120 mph (193 km/h) – doté d'une tenue de route impeccable et d'un niveau de confort qu'on ne trouve dans aucune autre sportive.

Les Aston Martin apparaissent dans de nombreux films au fil des ans – notamment onze fois dans les « James Bond » - et les fans d'Alfred Hitchcock se souviennent sûrement de la DB 2/4 cabriolet qui tient un rôle de premier plan dans Les Oiseaux (1963) dans lequel LML/944 est conduite par l'autre vedette du film Tippi Hedren. Pas moins de 102 cabriolets ont été construits sur châssis DB 2/4.

La DB2/4 cabriolet proposé ici, châssis numéro LML/710, a été construite avec conduite à gauche et livrée neuve en France le 19 juin 1954 à un certain M. Blanc de Neuilly-sur-Seine. Le formulaire de garantie fourni indique que la voiture était à l'origine Steel Dust (poussière d'acier) avec intérieur en cuir Connolly rouge et capote grise et qu'elle avait quitté l'usine équipée de freins à tambour Alfin et de clignotants électriques.

Standard specification included the 2.6-litre 'VB6E' engine in 125bhp Vantage tune, but from early in 1954 the 3.0-litre 140bhp 'VB6J' engine was installed. Equipped with latter, the DB2/4 was one of the fastest cars then built in Great Britain - with 100mph achievable in third gear and around 120mph maximum - possessing impeccable handling plus a level of comfort rare in any high-performance car.

Aston Martins have appeared in countless movies over the years, - most notably the 'James Bond' franchise, featuring in 11 films - and fans of Alfred Hitchcock will no doubt remember the DB2/4 DHC from its prominent role in The Birds (1963) in which 'LML/944' was driven by co-star Tippi Hedren. At least 102 drophead coupés were constructed on the DB2/4 chassis.

The DB2/4 Drophead Coupe offered here, chassis number 'LML/710', was manufactured in left-hand drive configuration and delivered new to France on 19th June 1954 to a Mr Blanc of Neuilly-sur-Seine. The accompanying copy guarantee form shows that the car was originally finished in Steel Dust with red Connolly leather interior and grey convertible hood, and that it left the factory equipped with Alfin brake drums and electric indicators.

Des papiers d'immatriculation au dossier montrent qu'en mai 1981 l'Aston appartenait à un certain Mr Wellings en Angleterre et qu'en sa possession, la voiture fut convertie de la conduite à gauche à la conduite à droite dans le cadre d'une restauration complète à métal nu effectuée en 1991. Il est fort probable que le moteur 2.6 litres ait été changé pour le très recherché et plus puissant 3,0 litres (VB6H/716) qui équipe actuellement l'auto. En 1994, LML/710 passa aux mains d'un passionné allemand, M. Liebrecht et fut reconvertie de la conduite à droite à la conduite à gauche cette même année.

La voiture fut achetée par son propriétaire suivant, un certain M. Rick, en novembre 1996, et en mai 2007 était acquise par le vendeur. De nombreuses factures et un certificat du TÜV au dossier relatifs au passage en Allemagne de l'Aston, couvrant la période de 1994 à aujourd'hui, indiquent qu'elle a été bien soignée au cours de ces 23 années. D'importants travaux menés récemment concernent la réfection du moteur en 2010 (vilebrequin, pistons, moteur de démarreur, etc) et une révision du système de freinage en 2017, et aucun défaut n'a été détecté dans le plus récent des contrôle du TÜV d'octobre 2017. Une magnifique opportunité d'acquérir une des plus rares Aston Martin d'après-guerre, ayant bénéficié d'une restauration complète et d'un entretien méticuleux.

€300,000 - 400,000

A registration document on file shows that in May 1981 the Aston belonged to a Mr Wellings in England, and during his ownership the car was converted from left- to right-hand drive as part of an extensive, bare-metal restoration carried out in 1991. It is believed the 2.6-Litre engine was changed for the desirable and more powerful period correct 3.0-Litre unit VB6H/716, currently installed. In 1994, 'LML/710' passed into the ownership of a German enthusiast, Mr Liebrecht, and was reconverted from right- to left-hand drive that same year.

The car was acquired by its next owner, a Mr Rick, in November 1996, and in May 2007 was purchased by the current vendor. There are numerous invoices and TÜV documents on file relating to the Aston's time in Germany dating from 1994 to the present day, showing that it has been very well cared for over the course of the last 23 years. Recent major works include an engine rebuild in 2010 (new crankshaft, pistons, starter motor, etc) and a braking system overhaul in 2017, while no defects were recorded when the most recent TÜV was issued in October 2017. A wonderful opportunity to acquire one of the rarest of post-war Aston Martins, benefiting from past extensive restoration and ongoing careful maintenance.

366 *

LAMBORGHINI COUNTACH LP400 COUPÉ "PERISCOPIO" 1974

Châssis n° LP400 112 0016

- *Ground-breaking supercar in its earliest and purest form*
- *Delivered new in Germany*
- *Recently serviced*
- *Registered in Switzerland*

"Du fait de l'attrait exercé par son allure totalement extravagante, et de son potentiel sur circuit qu'on retrouve sur route, il n'existe pas de meilleure voiture. On a d'ailleurs du mal à imaginer qu'elle puisse être détrônée", a écrit le magazine Car à propos de la Lamborghini Countach.

On considérait que la légendaire Miura serait difficile à remplacer ; la facilité avec laquelle son successeur éclipsa cette reine des supercars des années 1960 fut donc un choc pour tous. La Countach, vedette du Salon de Genève 1971, était dessinée comme son prédécesseur par Marcello Gandini, de la Carrozzeria Bertone. D'un aspect agressif sous tous ses angles, la Countach n'était rien moins que spectaculaire et donnait l'impression de venir d'une autre planète. Ainsi que le faisait remarquer Motor : "Rares étaient les admirateurs de la première Countach de Bertone, à Genève en 1971, qui voyaient en elle autre chose qu'un concept-car, que ce soit à cause de ses portes pivotantes ou de son intérieur futuriste à la consternante visibilité arrière, sans parler de sa bizarre architecture moteur-boîte." Lamborghini ne fit heureusement pas cas des critiques sur le manque de praticité supposé de sa voiture, et la Countach fut mise en production avec peu de modifications. La version série n'apparut pas avant deux ans, et les livraisons débutèrent en 1974.

Sa mécanique était en grande partie reconduite de la Miura, bien que les lacunes de celle-ci en tenue de route et en stabilité aient été jugées inacceptables sur la Countach.

'But for sheer outlandish eye appeal, and track-car capability that's translatable for the road, there is simply no better car. It's hard, also, to imagine a better one coming along.' – Car magazine on the Lamborghini Countach.

The legendary Miura was always going to be a hard act to follow, so the extent to which its successor eclipsed the greatest of 1960s supercars came as something of a shock to all. The sensation of the 1971 Geneva Salon, the Countach was styled, like its predecessor, by Carrozzeria Bertone's Marcello Gandini. Looking aggressive from every angle, the Countach was nothing less than spectacular, suggesting it had been conceived on another planet. As Motor magazine observed: 'few people gazing at the original Bertone Countach at Geneva in 1971 could have regarded it as anything but a "show" car. There were those fold-up doors for a start and the space-age cockpit with its abysmal rear visibility not to mention the strange engine/transmission configuration.' Happily, Lamborghini disregarded criticism of the car's supposed lack of practicality, and the Countach entered production changed in detail only. As it happened, the production version would not be seen for another two years, with deliveries commencing in 1974.

The running gear was largely carried over from the Miura, although it had been recognised that the latter's shortcomings in terms of handling and stability would not be tolerable in the Countach.

De même, il fallait abaisser les niveaux de température et de bruit dans l'habitacle, et reconcevoir une commande de vitesses plus agréable. Le V12 à quatre arbres à cames de la Miura fut conservé pour la Countach, mais implanté longitudinalement et équipé de carburateurs Weber horizontaux. Et pour optimiser la répartition des masses, le concepteur, Paolo Stanzani, implanta la boîte cinq vitesses en avant du moteur, entre les sièges, et le différentiel à l'arrière, la liaison entre les deux se faisant par un arbre qui traversait le carter d'huile. Il en résultait une commande de vitesses très agréable et une voiture mieux équilibrée que la Miura.

A son démarrage en série, en 1974, la Countach était dotée d'un châssis treillis, à la place de la semi-monocoque mal conçue du prototype, et d'une carrosserie en aluminium. L'un des points les plus frappants de la Countach était ses portes à ouverture verticale, pivotant autour de leur extrémité avant et soutenues par un vérin hydraulique.

La Countach de série fut équipée du 4,0 litres connu, à la place du 5,0 litres du prototype. Même avec ce petit moteur ne délivrant "que" 375 chevaux, la Countach atteignait 274 km/h grâce à son efficacité aérodynamique et bénéficiait d'une tenue de route digne d'une voiture de circuit. Baptisée LP400 par l'usine (LP pour Longitudinale Posteriore, l'implantation du moteur), la première Countach est usuellement connue comme le periscopio, d'après son périscope central implanté dans le pavillon pour ménager de la visibilité vers l'arrière.

At the same time, cabin heat and noise had to be reduced, and a more user-friendly gear change devised. The Miura's four-cam V12 was retained for the Countach, though this time installed longitudinally and equipped with side-draught Weber carburettors. To achieve optimum weight distribution, designer Paolo Stanzani placed the five-speed gearbox ahead of the engine between the seats, and the differential - driven by a shaft passing through the sump - at the rear. The result was a delightful gearchange and a better-balanced car than the Miura.

When production began in 1974, the Countach sported an improved spaceframe chassis, replacing the prototype's rather untidy semi-monocoque, while the bodywork was made of aluminium. One of the Countach's most striking features was the doors, which opened vertically and were supported by hydraulic struts, pivoting at their most forward point.

The production Countach came with the standard 4.0-litre - instead of the prototype's 5.0-litre - engine. Even with the smaller engine producing 'only' 375bhp, the aerodynamically efficient Countach could attain 170mph (274km/h) and, naturally, came with racetrack roadholding to match. Designated 'LP400' by the factory (LP = Longitudinale Posteriore, describing the engine placement), the first Countach is commonly known as the 'periscopio', after its central periscope, faired into the roof, which provided rearward vision.

Ce magnifique exemplaire de la révolutionnaire Countach, dans sa version d'origine LP400 periscopio, est l'un des environ 157 construits entre 1974 et 1977, chiffre qui explique pourquoi on n'en voit que rarement à vendre. Le châssis "0016", équipé de la carrosserie "8", fut livré neuf en Allemagne en Nero (noir) avec intérieur en cuir Senape (moutarde). Elle est actuellement rouge avec un intérieur beige, et a été équipée des roues de la LP400 S.

Cette Countach fut achetée par son vendeur en Suisse et est propriété de sa famille depuis avril 1994. Son précédent propriétaire était suisse, M. Gregor Furrer, qui l'avait achetée neuve en 1974. La "0016" a récemment fait l'objet d'une révision et a été entretenue depuis 1994 par le même mécanicien, M. Sonzogni, un spécialiste Lamborghini bien connu en Suisse. Présentée en bon état général, cette voiture rare et attirante est proposée avec ses documents d'immatriculation suisses, différentes factures d'entretien et son plus récent rapport de contrôle, daté du 10/12/2014 et valide six ans en Suisse. Avec son design révolutionnaire qui a défini de nouveaux standards pour les candidats à la construction de supercars, la Lamborghini Countach est l'une des voitures de sport les plus emblématiques du 20e siècle, surtout dans sa version LP400 Periscopio, la première et la plus pure.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit 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 des taxes de réimportation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.
€600,000 - 800,000

This stunning example of the revolutionary Countach in its original LP400 'periscopio' form is one of approximately 157 built between 1974 and 1977, which explains why examples are only rarely seen for sale. Fitted with body number '8', chassis number '0016' was delivered new to Germany finished in Nero (black) with Senape (mustard) leather interior. Currently red with beige interior, it has been fitted with the later LP400 S wheels.

The Countach was bought by the vendor in Switzerland and has been owned by his family since April 1994. The previous owner was Swiss, Mr Gregor Furrer, who purchased it new in 1974. '0016' was serviced recently and has been maintained since 1994 by the same mechanic, Mr Sonzogni, a well-known Lamborghini specialist in Switzerland. Presented in generally good condition, this rare and desirable car is offered with Swiss registration documents, various service invoices, and its most recent condition report (dated 10/12/2014 and valid for six years in Switzerland). A ground-breaking design that set new standards for aspiring supercar manufacturers, the Lamborghini Countach is one of the most iconic sports cars of the 20th Century, and none more so than in its earliest and purest LP400 'Periscopio' form.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains 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 returns to Switzerland with a new owner.

367

MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER AUX SPÉCIFICATIONS D'UNE SLS COMPÉTITION EN ALUMINIUM 1957

Chassis no. 1980427500220

- *Star and class winner in the 1997 Carrera Panamericana*
- *Re-creation of Paul O'Shea's original aluminium-bodied car*
- *Built using factory drawings*
- *Completed in 1997*
- *Extensively campaigned in prestigious historic events*
- *Two comprehensive files of build details*

La Carrera Panamericana
Corona
407
RALLY
1997
MEXICO
Castrol

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 thse 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.

'1980427500220' in action

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 gérait 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.

La Carrera Panamericana
TAG HEUER
MEXICO
300 SL

La Carrera Panamericana
407
Castrol

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'élançait 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 modifié 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.

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 11e 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 Tropheo Baleares, 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.
€900,000 - 1,200,000
Sans Réserve

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 Tropheo Baleares, 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.

368

MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1969

Châssis n° 113044 10 012441

- *Long-term single ownership (1969-1996)*
- *Fully matching numbers and colours*
- *Desirable Four-speed manual transmission*
- *Highly original and fully documented*
- *Dealer maintained in Holland since 1996*

« Certaines voiture ne changent jamais, elles ne font que s'améliorer. La Mercedes-Benz 280 SL, dernière version de la lignée inaugurée par la 230 SL en 1963, est toujours la même, juste meilleure. » concluait Road & Track à la fin de son essai de la 280 SL en 1968. « Pour ceux qui privilégient le raffinement technique et la qualité de construction, elle est la seule de sa catégorie » s'enthousiasmait le respectable magazine automobile. Ces qualités permettent de mieux comprendre le phénoménal succès de la 280 SL, particulièrement sur ce marché nord américain si important où la transmission automatique était considérée comme indispensable par la majorité des clients. Le fait qu'elle ait eu l'allure d'une « bombe sexuelle sur roues » y contribuait également beaucoup. La satisfaction affichée par les usagers de la 280 SL élargissait son attrait au-delà du cercle habituel des amateurs de sportives. De nombreuses célébrités et des vedettes du grand écran possédèrent une 280 SL.

Dernier maillon d'une lignée populaire à succès qui avait débuté avec la 230 SL en 1963, la Mercedes-Benz 280 SL fut dévoilée en 1967. Le nouveau moteur 6 cylindres 2, 8 litres développait 180 ch, 20 de plus que celui de sa devancière la 250 SL. La vitesse maximale de 195 km/h de la 280 SL n'était pas plus élevée, mais la voiture était plus nerveuse et son 0 à 100 km/h en 10 secondes était amélioré d'une seconde par rapport à celui de sa devancière. Surnommés « pagode » en raison de la forme caractéristique de leur pavillon, ces modèles SL faisaient parties des sportives de tourisme les plus appréciées de l'époque et restent aujourd'hui très recherchés des collectionneurs.

'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; indeed, 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 Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967. The new 2.8-litre six-cylinder engine produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250SL's. The 280 SL's 120mph top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-60mph time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

Cette 280 SL particulière a été livrée neuve à San Diego, en Californie et resta avec son premier propriétaire jusqu'en 1996. Ses caractéristiques les plus remarquables comprennent la transmission manuelle à quatre rapports, les vitres teintées, l'intérieur plein cuir, la radio Bosch d'origine, la capote brun foncé (en bon état) et l'air conditionné en état de marche. En 1996, la Mercedes passa aux mains de son second propriétaire et partit en Hollande, date depuis laquelle elle a été entretenue dans ce pays par Mercedes-Benz, à Elburg. En 1997, la voiture a été repeinte, les sièges avant rénovés et les moquettes changées à cette occasion, tandis que le reste de l'intérieur est dans un excellent état d'origine. On pense que la peinture du compartiment moteur et des autres espaces intérieurs est d'origine.

Le vendeur nous informe que la voiture n'a jamais subi aucun accident ou autre dommage et ne présente pas d'oxydation. La carrosserie est réputée en excellent état, avec des soudures comme à sa sortie d'usine. La documentation fournie comprend la fiche de données Mercedes-Benz d'origine, les factures de la période 2011-2014 (pour environ 10 000 €), les papiers d'immatriculation hollandaise, un contrôle technique hollandais en cours de validité et tous les manuels, y compris le carnet d'entretien tamponné de 1969 à 1996. Présentée en excellent état général, cette magnifique 280 SL tourne et se comporte comme au premiers jours, prête à se laisser apprécier par son prochain propriétaire.
€85,000 - 115,000

This particular 280 SL was delivered new in San Diego, California and remained with its first owner from until 1996. Noteworthy features include the four-speed manual transmission, tinted glass, full leather interior, original Bosch radio, dark brown soft-top (in good condition), and working air conditioning. In 1996, the Mercedes passed into the hands of its second owner and moved to Holland, since when it has always been maintained in that country by Mercedes-Benz, Elburg. In 1997, the car was re-sprayed, the front seats being refurbished and the carpets renewed at the same time, while the rest of the interior is said to be original and in excellent condition. The paintwork in the engine bay and other internal spaces is believed to be original.

The vendor informs us that the car has never suffered any accident damage and is free of rust; bodywork is reported as excellent, with spot-welds as per factory delivery. Accompanying documentation consists of the original Mercedes-Benz Datacard; invoices for the period 2011-2014 (circa €10,000); Dutch registration papers; valid Dutch roadworthiness certificate; and all books including the service booklet: stamped from 1969 to 1996. Presented in generally excellent condition, this beautiful 280 SL runs and drives well and is ready for the next owner to enjoy.

369

BENTLEY S2 CONTINENTAL CABRIOLET 1962

Carrosserie Park Ward Ltd

Châssis n° BC119LCZ

- *The ultimate combination of speed and elegance in its day*
- *Delivered new to the USA*
- *Left-hand drive*
- *Recent extensive refurbishment by Frank Dale & Stepsons*
- *Registered in the UK*

Dévoilées à l'automne 1959, la Rolls-Royce Silver Cloud II et la Bentley S2 paraissaient identiques à leurs devancières Silver Cloud et S Type, malgré leurs performances nettement supérieures, dues au nouveau moteur en alliage d'aluminium de 6 230 cm3. « La Bentley S2, comme sa jumelle Rolls-Royce, permet de voyager en silence à grande vitesse dans le luxe, conducteur et passagers savourant ce bien-être que seul peut procurer le savoir-faire artisanal britannique. Le V8 avec ses accélérations foudroyantes contribue certainement à ce résultat et représente un pas en avant considérable de la technologie Rolls-Royce » affirmait *Autosport*. On notait peu de changement à la transmission, même si la direction assistée était désormais installée en série et la boîte manuelle abandonnée, la boîte automatique maison de Rolls-Royce étant désormais la seule proposée.

Construite sous sa forme S2 à moteur V8 à partir de l'automne 1959, la Continental de Bentley restait, comme toujours, un modèle carrossé sur mesure. Les carrossiers H. J. Mulliner, Park Ward, James Young et Hooper (pour un exemplaire unique) habillèrent tous le châssis Continental S2 qui se distinguait du modèle de série par ses freins avant à quatre étriers, son radiateur plus bas et, jusqu'au châssis n° BC99BY, par un rapport de pont plus élevé. Sur les quatre carrossiers, James Young et Hooper allaient bientôt arrêter leur activité, laissant Mulliner et Park Ward continuer seuls cette noble tradition.

Introduced in the autumn of 1959, the Rolls-Royce Silver Cloud II and Bentley S2 appeared externally unchanged from their Silver Cloud and S-Type predecessors, though their performance was considerably enhanced by the new 6,230cc aluminium-alloy V8 engine. 'The Bentley S2, with its sister Rolls-Royce models, gives high-speed travel in silence and luxury, while the driver and passengers enjoy the sense of well being that only British craftsmanship can give. The V8 engine, with its flashing acceleration, certainly contributes to the result and is a definite step forward in Rolls-Royce technique,' enthused *Autosport*. There were few significant changes to the running gear, though power-assisted steering was now standard and the manual gearbox had been dropped, Rolls-Royce's own four-speed automatic transmission being the sole offering.

Built in 'S2' form from the autumn of 1959, Continental version of the Bentley remained, as ever, exclusively a coachbuilt car. The firms of H J Mulliner, Park Ward, James Young, and Hooper (with a solitary example) all offered bodies on the Continental S2 chassis, which differed from the standard version by virtue of its four-leading-shoe front brakes, shorter radiator and, up to chassis number 'BC99BY', higher gearing. Of these four, James Young, and Hooper would soon cease coachbuilding, leaving only Mulliner and Park Ward to carry on a noble tradition.

Le châssis numéro BC119LCZ est un parfait exemple du style « straight through wing » de Park Ward. C'est l'une des 124 carrossées de cette façon par Park Ward, et l'une des 61 voitures dotées d'une conduite à gauche d'origine. Cette Continental a été livrée neuve à Rolls-Royce Inc. à New York, aux Etats-Unis où elle a été vendue par J. S. Inskip Inc. à son premier propriétaire, Gordon P. Kelley de Chicago, dans l'Illinois. Une copie de la fiche de châssis figurant au dossier atteste que la voiture était à l'origine bleu Dawn avec capote bleu clair et intérieur assorti, et avait quitté l'usine équipée de vitres et d'une antenne électriques, d'une capote électrique et de vitres Sundym. Un seul autre propriétaire est recensé sur la fiche de châssis, un certain Adrian West de Morrisville, dans le Vermont (à partir d'avril 1971).

Au cours des dernières années la voiture est revenue en Europe où elle faisait partie d'une petite collection privée en Hollande. Les spécialistes renommés de la marque, Frank Dale & Stepsons, ont récemment ramené cette magnifique automobile à l'état d'un modèle d'exposition, avec une préparation mécanique et électrique partout où cela s'avérait nécessaire, une restauration de la carrosserie et des chromes, une nouvelle capote avec sa doublure, une restauration des boiseries et de nouvelles moquettes (factures fournies). Dans un état de présentation et de fonctionnement irréprochable, cette superbe Bentley Continental est vendue avec sa trousse à outils complète, prête pour des randonnées estivales agréables sur la Côte d'Azur ou d'autres destinations enchanteresses.

€225,000 - 275,000

Chassis number 'BC119LCZ' is an example of Park Ward's influential 'straight through wing' body style; it is one of 124 bodied in this fashion by Park Ward, and one of only 61 original left-hand drive cars. This Continental was delivered new to Rolls-Royce Inc in New York, USA where it was sold via J S Inskip Inc to its first owner: Gordon P Kelley of Chicago, Illinois. Copy chassis cards on file record that the car was originally finished in Dawn Blue with light blue hood and matching interior, and left the factory equipped with electric windows and aerial, power operated convertible hood, and Sundym glass. Only one other owner is listed on the chassis cards: an Adrian West of Morrisville, Vermont (from April 1971).

In more recent years the car returned to Europe where it formed part of a small private collection in Holland. Renowned marque specialists, Frank Dale & Stepsons have recently brought this handsome motor car up to showroom condition, with mechanical and electrical preparation as and where necessary, coachwork restoration, chrome restoration, a new hood and headlining, woodwork restoration, and new carpets (bills available). Now presenting and driving beautifully, this superb Bentley Continental comes with a complete small tool kit and is ready for pleasurable summer motoring to the Côte d'Azur and other such delightful destinations.

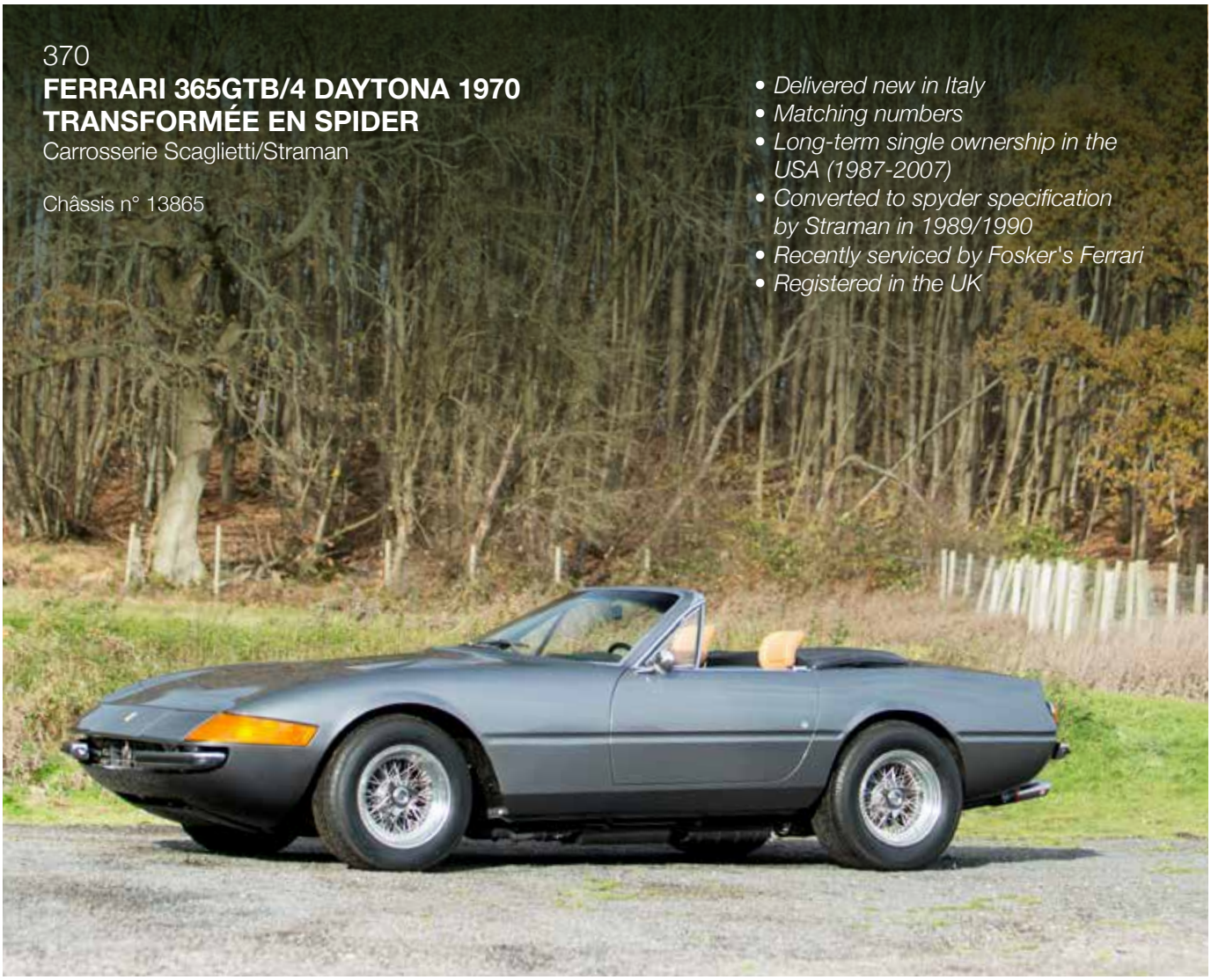
370

FERRARI 365GTB/4 DAYTONA 1970 TRANSFORMÉE EN SPIDER

Carrosserie Scaglietti/Straman

Châssis n° 13865

- *Delivered new in Italy*
- *Matching numbers*
- *Long-term single ownership in the USA (1987-2007)*
- *Converted to spyder specification by Straman in 1989/1990*
- *Recently serviced by Fosker's Ferrari*
- *Registered in the UK*



Ultime incarnation de la légendaire gamme des Ferrari à V12 avant, la 365GTB/4 fut lancée au Salon de Paris 1968 et gagna rapidement le surnom de "Daytona" en hommage à la triple victoire de la Ferrari 330P4 sur le circuit du même nom en 1967. C'est Leonardo Fioravanti de chez Pininfarina, par la suite directeur de la recherche et du développement de la célèbre carrozzeria, qui fut responsable de sa ligne en museau de requin ; il fut à l'origine d'un nouveau traitement du traditionnel triptyque "long capot, petit habitable, arrière court" qui alliait sur les créations du carrossier pour Maranello promesse de puissance et élégance. Un bandeau de Plexiglass totalement novateur ceinturait l'avant et recouvrait les projecteurs, mais il fut par la suite abandonné au profit de projecteurs rétractables pour satisfaire la réglementation américaine. Fioravanti révélera plus tard que la Daytona était, de toutes les Ferrari qu'il avait dessinées, sa préférée. Les caisses de Daytona étaient fabriquées par la Carrozzeria Scaglietti, un proche fournisseur de Ferrari.

Bien qu'il n'y ait eu aucune version découverte officielle de son prédécesseur, l'accueil favorable que reçut le spider NART de Luigi Chinetti construit sur une base de 275GTB encouragea sans aucun doute Ferrari à décider la mise en production d'une Daytona cabriolet. Ce dernier, une fois encore œuvre de Pininfarina, fut dévoilé au Salon de Paris 1969 et ses livraisons débutèrent en 1971. L'arrière avait été considérablement retravaillé, mais la chirurgie de Pininfarina était si réussie qu'il était difficile d'imaginer que la Daytona ait pu ne pas avoir été conçue en tant que spider.

The ultimate expression of Ferrari's fabulous line of V12 front-engined sports cars, the 365GTB/4 debuted at the Paris Salon in 1968, soon gaining the unofficial name 'Daytona' in honour of the sweeping 1, 2, 3 finish by the Ferrari 330P4 at that circuit in 1967. Pininfarina's Leonardo Fioravanti, later the famed carrozzeria's director of research and development, was responsible for the influential shark-nosed styling, creating a package that restated the traditional 'long bonnet, small cabin, short tail' look in a manner suggesting muscular horsepower while retaining all the elegance associated with the Italian coachbuilder's work for Maranello. An unusual feature was a full-width transparent Plexiglas panel covering the headlamps, though to meet the US market's requirements this was later replaced by electrically operated pop-up lights. Fioravanti later revealed that the Daytona was his favourite among the many Ferraris he designed. Daytona bodies were built by Ferrari's close collaborator, Carrozzeria Scaglietti.

Although there had been no official open-top version of its predecessor, the favourable reception of Luigi Chinetti's 275GTB-based NART Spyder no doubt influenced Ferrari's decision to produce a convertible Daytona. Again the work of Pininfarina, the latter was first seen at the Paris Salon in 1969, with deliveries commencing in 1971. Although the rear end had been extensively reworked, so successful was Pininfarina's surgery that it was hard to credit that the Daytona had not initially been conceived as a spyder.

Lors de son lancement, la Daytona était la GT deux places la plus puissante et la voiture de série la plus rapide au monde ; elle dépassait les 270 km/h et était à coup sûr destinée à rester dans un avenir prévisible une supercar de premier plan. Sa fabrication prit fin en 1973, avec un total de seulement 1 300 berlinetta et environ 123 spiders décapotables produits.

La production par Ferrari d'environ 123 spiders Daytona seulement laissa beaucoup de clients potentiels frustrés, ce qui amena inévitablement à la transformation d'un certain nombre de coupés. L'exemplaire proposé de ce qui reste l'une des deux places les plus rapides et les plus rares a été transformé en spider par un spécialiste reconnu de ce domaine, Richard Straman Coachworks, de Costa Mesa, en Californie.

Le numéro de châssis 13865 fut initialement facturé par Ferrari à son concessionnaire Dino Ravasio & Sons, de Vérone, en Italie ; il est sorti d'usine en Bianco Polo, avec intérieur en cuir Connolly Nero. Cette Daytona est ensuite partie aux Etats-Unis où elle fut de 1987 à 2007 la propriété de William Effinger, d'Atlanta, en Géorgie. Sa transformation de coupé en spider par les soins de Richard Straman eut lieu en 1989/1990, en même temps que ses projecteurs abandonnèrent le Plexiglas et devinrent rétractables, que la voiture fut repeinte en rouge et regarnie en noir et qu'elle reçut des roues Borrani à rayons. Tant qu'elle fut propriété de M. Effinger, elle fut entretenue par un concessionnaire Ferrari, FAF Motorcars, de Tucker, en Géorgie.

The most powerful two-seater, road-going GT and the world's fastest production car at the time of its launch, the Daytona was capable of over 270km/h and is surely destined to remain a front-ranking supercar for the foreseeable future. Only 1,300 berlinetta models and approximately 123 spyder convertibles had been made when production ceased in 1973.

Ferrari's production run of a mere 123-or-so Daytona Spyders left many would-be customers disappointed, a situation which led, inevitably, to a number of coupés being converted. This example of what is still one of the fastest, and rarest, open two-seaters in existence was converted to spyder specification by recognised specialists in the field, Richard Straman Coachworks of Costa Mesa, California, USA.

Chassis number '13865' was originally invoiced by Ferrari to the official dealer, Dino Ravasio & Sons of Verona, Italy and left the factory finished in Bianco Polo with Nero Connolly leather interior. The Daytona subsequently found its way to the USA where it was owned from 1987 to 2007 by William Effinger of Atlanta, Georgia. Richard Straman's conversion from coupé to spyder was carried out during 1989/1990, the headlights being converted from Plexiglas to pop-up and the car repainted red and re-trimmed in black in the process. Borrani wire wheels were fitted at the same time. While in Mr Effinger's ownership the car was serviced and maintained by the official Ferrari dealer, FAF Motorcars of Tucker, Georgia.

En janvier 2008, la 13865 fut vendue à un Allemand, Helmut Gassman, et fut repeinte la même année en Grigio Ferro, son intérieur étant regarni en cuir beige avec inserts noirs sur les sièges. Son propriétaire actuel, qui réside au Royaume-Uni, l'a achetée en novembre 2016. Elle a récemment été entretenue par Fosker, un spécialiste de Ferrari. Ses numéros sont concordants ; elle est en bon état, prête à ravir son utilisateur, avec une peinture et un intérieur d'excellente facture, ce dernier confectionné de main de maître selon les standards de l'usine. La capote se monte bien (ses composants sont conformes aux plans d'origine) et son cadre fonctionne bien. On trouve parmi ses documents une copie de ses anciens papiers américains, son certificat d'immatriculation britannique V5C actuel, son certificat de contrôle technique (2015-2016), son rapport Massini et une lettre d'authentification émise par Ferrari Classiche.

Quasiment impossible à distinguer d'un véritable spider d'usine, la 13865 représente une merveilleuse occasion d'acquérir une magnifique Daytona cabriolet bien entretenue, pour bien moins cher qu'un spider d'origine.
€500,000 - 600,000

In January 2008, '13865' was sold to Helmut Gassman of Germany, and later that same year was repainted in Grigio Ferro, the interior being re-trimmed in beige leather with black inserts to the seats. The current, UK-based owner purchased the Daytona in November 2016. Recently serviced by marque specialists Fosker's Ferrari, this matching-numbers car is presented in good condition and ready to enjoy; indeed, the paintwork and interior are in excellent condition, the latter being expertly trimmed to factory standard. The soft-top is a good fit (all hardware being to original pattern), while the hood frame is in good working order. Accompanying documentation consist of a copy of the old US Title, current UK V5C Registration Certificate and MoT (2015-2016), a Massini Report, and a letter of authentication from Ferrari Classiche.

Virtually indistinguishable from a genuine factory Spyder, '13865' represents a wonderful opportunity to acquire a beautiful and well-maintained soft-top Daytona at a fraction of the cost of an original.

Ferrari
Ferrari

TNB
435J

371

PORSCHE 356 A 1600 SPEEDSTER 1956

Châssis n° 82474

- *Delivered new in Frankfurt, Germany*
- *Built to United States specification*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Restored in 2014*
- *Stunning condition*
- *Porsche Certificate of Authenticity*
- *Registered in the UK*

Bien que Ferdinand Porsche ait fondé son bureau d'étude indépendant au début des années 1930, son nom ne devait pas apparaître sur une voiture avant 1949. Lorsque ce fut le cas, c'était sur l'une des plus importantes sportives de tous les temps, la Porsche 356. Un cabriolet suivit rapidement le coupé 356 original et, en 1952, une série d'essai de 15 roadsters fut construite à l'attention de l'importateur américain Max Hoffman, qui avait persuadé Porsche du potentiel d'un modèle d'entrée de gamme bon marché. Le bon accueil de ce roadster aux Etats-Unis fut à l'origine de la mise en production du modèle Speedster en 1954.

Reconnaissable au premier coup d'œil à son pare-brise recourbé et aplati – plutôt qu'en V en deux partie – à sa toute petite capote amovible, à sa ceinture de caisse abaissée, à son jonc chromé latéral au niveau des poignées de portes et à ses deux sièges baquets – tous destinés à souligner son caractère sportif – le Speester était en fait un modèle « économique », censé affronter les sportives britanniques bon marché. Le Speedster recevait au départ le moteur Porsche à quatre cylindres à plat de 1, 5 litre, mais fut doté d'une version 1, 6 litre de 60 ch à l'apparition du modèle 356 A, en 1955.

Although Ferdinand Porsche had established his automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars - the Porsche 356. A cabriolet followed hot on the heels of the original 356 coupé, and then in 1952 a trial batch of 15 roadsters was constructed at the behest of US importer, Max Hoffman, who had persuaded Porsche of the potential for a 'cut-price' entry-level model. The roadsters' successful reception in the USA led to the introduction of the Speedster model in 1954.

Instantly recognisable by virtue of its low, wraparound - as opposed to V-shaped - windscreen, smaller and entirely retractable hood, lower door waistline, horizontal trim strip at the level of the door handles, and twin bucket seats - all of which served to emphasise its sporting image - the Speedster was, in effect, an 'economy' model intended to compete with the cheaper British sports cars. The Speedster was powered initially by the 1.5-litre version of Porsche's horizontally opposed four, gaining the new 1.6-litre, 60bhp engine with the introduction of the improved 356A for 1955.

Affiché à 2 995 dollars, le Speedster était la plus légère des Porsche 356, ce qui lui donnait des performances en accord avec cette légèreté, dépassant les 160 km/h. Associé à ses qualités de tenue de route bien connues, le Speedster fut un succès instantané sur la scène sportive américaine alors en pleine effervescence.

Dans un essai comparatif avec le coupé en 1956, Road & Track écrivait : « Il serait difficile de trouver une sportive plus confortable pour les longs voyages à haute vitesse et il est bien évident qu'aucune autre voiture n'offre la même combinaison de confort, de performance et de sobriété que la Porsche Continental, Speedster ou coupé ». Son style, associé à ses performances et à son prix, rendirent le Speedster très populaire – 4 822 exemplaires furent construits entre 1954 et 1958 – et aujourd'hui, la plus belle des versions de la 356 a acquis le statut d'icône.

Priced at $2,995, the Speedster was the lightest of the 356s, enjoying a commensurate performance boost that meant over 100mph was possible. Allied to its already renowned handling characteristics, this meant that the Speedster was an instant success in the burgeoning American sports car racing scene.

Testing the Speedster alongside its Coupé sibling in 1956, Road & Track magazine reckoned, 'A more comfortable sports car for long, high-speed journeys would be very hard to find and certainly no other car achieves the combination of comfort, performance and fuel economy of the Porsche Continental Speedster or Coupé.' Its combination of style, performance and value for money made the Speedster deservedly popular - 4,822 examples being constructed between 1954 and '58 - and today this most handsome of the 356 variants enjoys iconic status.

Un des 1 155 Speedster Porsche 356 A T1 produits en 1956, 82474 est également l'un des 141 exemplaires de couleur noire. La voiture à été livrée neuve à Francfort, en Allemagne et a été construite aux spécifications américaines, probablement parce qu'elle était destinée à un membre des forces armées américaines. Les options d'usine comprennent les phares « sealed-beam » et les sièges type coupé.

Restauré en 2014 et présenté dans un état exceptionnel, le Speedster est équipé de bananes de pare-chocs américaines, de feux arrière « en goutte d'eau », d'une protection de coffre et de rideaux latéraux. Tous les panneaux sont d'origine et portent le code VIN de la voiture qui n'a jamais subi aucun accident ni dommage. L'alignement des panneaux est excellent avec un espacement régulier et un bon alignement.

Le propriétaire actuel a acheté le Speedster aux Etats-Unis et l'a ramené au Royaume-Uni où il a été immatriculé le 18 septembre 2015. Vendu avec son manuel et ses outils et réputé en parfait état de marche, ce magnifique Speedster Porsche est prêt pour la parade, la conduite et le plaisir.
€340,000 - 380,000

One of 1,155 Porsche 356A T1 Speedsters produced in 1956, '82474' is also one of only 141 examples finished in black. The car was delivered new in Frankfurt, Germany but was built to US specification, potentially being purchased by a member of the US Armed Forces. Factory-fitted options included sealed-beam headlights and Coupé-type seats.

Restored in 2014 and presented in stunning condition, the Speedster is equipped with US over-rider bumpers, 'beehive' taillights, boot cover, and side-curtains. All the panels are original and VIN-coded to the car, which has never suffered any accident damage; panel fit is excellent, with consistent gaps and correct alignment.

The current owner purchased the Speedster in the USA and brought it to the UK where it was registered on 18th September 2015. Offered with its books and tools, and said to run superbly, this beautiful Porsche Speedster is ready to show, drive, and enjoy.

372

ASTON MARTIN DB 2/4 « MARK I » 3 LITRES COUPÉ 1954

Carrosserie Mulliners de Birmingham

Chassis no. LML/668

- *One of only 451 DB2/4 'Mark I' Saloons*
- *Delivered new to France*
- *Single family ownership since 1958*
- *Matching numbers and colours*
- *Extensive history file*

Avec l'apparition de la DB 2/4 « 2+2 » en octobre 1953, Aston Martin prolongeait le succès de la DB 2 vers le marché jusque-là non touché mais de plus en plus important, constitué par « les amateurs de sportives avec famille ». Des modifications à l'arrière du châssis et une réduction de la capacité du réservoir de 19 à 17 gallons (de 86, 4 à 77, 3 litres) libéraient suffisamment d'espace dans la cellule existante pour deux sièges enfants occasionnels à l'arrière. Les dossiers des sièges se repliaient séparément, créant ainsi un espace de chargement supplémentaire qui faisait plus que doubler la place dédiée aux bagages. On accédait à ce dernier par la porte arrière de la 2/4, l'un des premiers exemples de ce qu'on désigne aujourd'hui sous le nom de hayon.

Les caractéristiques de série incluaient le moteur 2, 6 litres VB6E en version Vantage de 125 ch, mais dès le début de 1954 on montait le 3 litres VB6J offrant une vitesse maximale de 190 km/h et le 0 à 100 km/h en 11 secondes. C'était l'une des voitures les plus rapides construites en Grande-Bretagne à l'époque – avec les 100 miles à l'heure (160, 9 km/h) atteints sur le troisième rapport et une vitesse maximale d'environ 120 mph (193 km/h) – doté d'une tenue de route impeccable et d'un niveau de confort qu'on ne trouve dans aucune autre sportive. En 1955, l'usine engagea trois DB 2/4 au Rallye de Monte Carlo, s'adjugeant la victoire par équipe, qui, sans une erreur de navigation, aurait remporté la victoire au classement général.

With the introduction of the '2+2' DB2/4 in October 1953, Aston Martin extended the DB2's appeal to the hitherto untapped yet increasingly important market comprised of 'sports car enthusiasts with a family'. Modifications to the rear of the chassis plus a reduction in fuel tank capacity from 19 to 17 gallons liberated sufficient space within the existing design for two child-sized occasional rear seats. Alternatively, the rear seat backs could be folded down, thus creating a load-carrying platform that more than doubled the luggage space. The latter could be accessed via the 2/4's opening rear door, a pioneering example of the now commonplace 'hatchback' concept.

Standard specification included the 2.6-litre 'VB6E' engine in 125bhp Vantage tune but from early in 1954 the 3.0-litre 140bhp 'VB6J' engine was installed, providing 118mph top speed and 60mph in around 11 seconds. This was one of the fastest cars then built in Great Britain - with 100mph achievable in third gear and around 120mph maximum - possessing impeccable handling plus a level of comfort rare in any high-performance car. In 1955 the factory entered three DB2/4s in that year's Monte Carlo Rally, securing the Team Prize; but for a navigational error, one would have won outright.

Cette DB 2/4 a été livrée neuve à Paris à M. Claude Foussier par le concessionnaire officiel Majestic. L'Aston était bleu Orient avec intérieur beige, sa livrée actuelle, tandis que dans les quelques mois qui suivirent les carburateurs SU d'origine furent remplacés par des Weber pour trouver quelques chevaux supplémentaires.

La voiture a été acquise par la famille du vendeur en mai 1958 (pour seulement 3 000 francs) et emmenée à Marseille où elle a résidé depuis. Peu après son achat, le nouveau propriétaire de l'Aston voulant régler les carburateurs Weber écrivit à Eduardo Weber et reçut une réponse détaillée (voir correspondance au dossier datée de 1958).

Utilisée jusqu'en 1970 lorsqu'elle fut remisée, la voiture ne prit plus la route pendant les 43 années suivantes. Au cours de la période 2007-2013 elle a été complètement restaurée en ne faisant usage que de pièces d'origine, conservant sa livrée d'origine et une fois terminée reprit la route. La documentation fournie comprend le formulaire de garantie d'origine, la facture de vente (1958), de nombreuses factures (la plupart d'Aston Service Dorset), des rapports d'état (2013 and 2015), une liste de tous les travaux et entretiens effectués (avec le kilométrage au compteur), la carte grise française et le contrôle technique (valable jusqu'en novembre 2019). Une magnifique opportunité d'acquérir un exemplaire éminemment original et bien entretenu de ce jalon des modèles Aston Martin, ayant appartenu à la même famille pendant une longue période.
€85,000 - 115,000

This particular DB2/4 was supplied new in Paris to Mr Claude Foussier through the authorised dealership, Majestic. The Aston was delivered finished in Orient Blue with Beige interior, its present colour scheme, while within a few months the original SU carburettors had been swapped for Webers to liberate a few more horsepower.

The car was acquired by the current vendor's family in May 1958 (for only 3,000 French Francs) and taken to Marseille where it has resided ever since. Shortly after purchase, the Aston's new owner wanted to adjust the Weber carburettors and wrote to Edouardo Weber, receiving a detailed reply (see correspondence on file dated 1958).

Used until 1970 when it was placed in storage, the car remained off the road for the next 43 years. Over the period 2007-2013 it was extensively restored using only original parts, keeping the original colour combination, and on completion returned to the road. Accompanying documentation consists of a copy of the original guarantee form; bill of sale (1958); numerous invoices (mainly from Aston Service Dorset); condition reports (2013 and 2015); list of all works and services carried out (with odometer readings); current French Carte Grise and Contrôle Technique valid until 11/2019. A wonderful opportunity to acquire a highly original and well cared for example of this landmark Aston Martin model, offered from long-term single-family ownership.

373

MASERATI 3500 GT VIGNALE SPYDER 1960

Carrosserie Vignale

Châssis n° AM1011027

- *Delivered new in Italy*
- *Formerly part of the Hans Dürst Collection*
- *Present ownership since 1997*
- *An older restoration*
- *Original tool kit*
- *Registered in the UK*

« La Maserati 3500 GT est une voiture très sous-estimée, éclipsée par le petit cheval cabré un peu plus loin sur la route de Modène. Mais il n'y a pas si longtemps que le cheval cabré est sur les talons du trident Maserati en compétition et il y a ce magnifique six cylindres sous le capot pour nous rappeler toute la gloire de la 250F ». - Edward Eves, Autocar 3 juillet 1976.

Malgré ses nombreux succès sur circuit, incluant le cinquième titre de champion du monde de Juan Manuel Fangio – au volent d'une 250 F – et la finale du championnat du monde des voitures de sport avec la fabuleuse 450 S, tous deux en 1957, la marque faisait face à l'époque à un avenir bien sombre. Les difficultés financières de la société l'obligèrent finalement à se retirer de la compétition et la politique de survie au cours des années 1960 consista à se faire constructeur de modèle de tourisme.

'The 3500 GT Maserati is a much underrated motor car, being overshadowed by the prancing horse from up the road in Modena. But it is not so long ago that the prancing horse was very much on the prongs of the Maserati trident in motor racing and there is that lovely big six-cylinder engine under the bonnet to remind one of the glories of the 250F.' - Edward Eves, Autocar 3rd July 1976.

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.

Cette nouvelle ère de la marque modénaise commence en 1957 avec le lancement de la 3500 GT, sa première voiture de route construite en quantité significative. La 3500 GT, une luxueuse 2+2, s'inspirait beaucoup de l'expérience de Maserati en compétition. Elle avait recours à un châssis tubulaire et à un moteur dérivé de celui des 350 S de 1956.

Son concepteur n'était autre que Giulio Alfieri, créateur de l'immortelle Tipo 60/61 « Birdcage » de compétition, celui qui avait fait de la 250 F une championne du monde. Le six cylindres à double arbre à cames en tête était un proche cousin de celui que l'on trouvait sur la 250 F et développait à l'origine environ 220 ch. D'abord construite avec des freins à tambours et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT fut progressivement modernisée, gagnant un cinquième rapports, des freins à disque à l'avant puis, finalement, aux quatre roues. Lorsque la construction de la 3500 GT fut abandonnée en 1964, il en avait été construit environ 2 200 unités, tous modèles confondus.

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.

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. By the time the 3500 GT was discontinued in 1964, around 2,200 of all types had been made.

Une voiture possédant de tels antécédents ne manqua naturellement pas d'attirer l'attention des meilleures carrozzeria d'Italie. Allemano, Bertone et Frua imaginèrent tous des carrosseries pour le châssis de la 3500 GT. La plupart des coupés furent confiés à Touring, alors que tous les modèles Spyder moins courants - à part un (habillé par Frua) – étaient l'œuvre de la carrozzeria Vignale. Présenté au Salon de Turin en novembre 1959, le Spyder Maserati 3500 GT de Vignale était une création de 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, le Spyder resta en production jusqu'en 1964, date à laquelle seulement 242 voitures (certaines sources parlent de 245) avaient été construites, représentant un peu plus de 10% des 3500 GT produites.

A car possessing such impeccable antecedents not unnaturally attracted the attention of Italy's finest carrozzeria: Allemano, Bertone and Frua all created bodies for the 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 at the Turin Motor Show in November 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.

Commandée le 12 août 1960 et livrée le 8 septembre de la même année directement à un client de Turin, le châssis numéro 1027 est vendu avec sa certification de l'Archivo Storico Maserati SpA confirmant qu'elle est entièrement conforme à l'origine. Il s'agit de l'un des derniers modèles avec freins à disque à l'avant et il a quitté l'usine peint en noir avec intérieur brun. La voiture est équipée d'une capote doublée. Plus tard, la Maserati fit partie d'une collection privée appartenant au fameux joueur suisse de hockey sur glace, Hans Dürst, auquel elle fut achetée par le propriétaire actuel résidant au Royaume-Uni en 1997.

La voiture a d'abord été immatriculée au Royaume-Uni le 20 janvier 1998 et le propriétaire a immédiatement fait procéder à une réfection de la mécanique et à une peinture en gris Canna di Fucile (gris canon) Ferrari. Au même moment, l'intérieur a été refait en cuir noir avec moquettes grises. La capote est en mohair noir avec une doublure intérieure.

Ordered on 12th August 1960 and delivered on 8th September of that year in a direct sale to a customer in Turin, chassis number '1027' comes with certification from Archivo Storico Maserati SpA confirming that it is entirely original. It is one of the later models with front disc brakes, and left the factory finished in black with brown interior. The car has a lined fabric roof. Subsequently, the Maserati formed part of the private collection belonging to the famous Swiss ice hockey player, Hans Dürst, from whom it was purchased by the present UK-based owner in 1997.

The car was first registered in the UK on 20th January 1998, and the owner immediately commissioned a mechanical overhaul and full repaint in Ferrari Canna di Fucile (gun barrel grey). At the same time, the interior was re-trimmed in black leather with grey carpeting. The convertible top is made of black mohair and has a lined interior.

Le vendeur nous signale que la carrosserie reste en excellent état et que le châssis est sain ne montrant aucune trace d'oxydation, tandis que le moteur marche parfaitement bien permettant d'utiliser la voiture au quotidien. Cela dit quelques modifications mineures ont été apportées. Un alternateur a été installé à la place de la dynamo d'origine et les outres de lave-glace ont été remplacées par un réservoir de plus grande capacité. Une assistance de direction électro-hydraulique a été montée et le siège du conducteur a été légèrement abaissé pour un conducteur de plus grande taille. La voiture a également une jupe arrière légèrement plus grande afin de cacher le silencieux d'échappement. La radio déficiente est son seul défaut.

On pourra juger de la qualité de cette Maserati au fait qu'elle ait remporté sa classe au Midsummer Drive-In Concours du RAC de Woodcote Park en 2011, alors qu'en 2013 elle était acceptée au prestigieux concours de la Villa d'Este (lettre de confirmation fournie), mais le propriétaire a malheureusement dû décliner l'invitation du fait d'un autre engagement.

Vendue avec son passeport de la FIVA, ses papiers d'immatriculation UK V5C et un MoT en cours, ce rare Spyder Vignale représente une excitante opportunité d'acquérir une de ces Maserati classique particulièrement recherchées.
€670,000 - 780,000

We are advised by the vendor that the body remains in excellent condition and that the chassis is sound, with no signs of rust, while the engine is said to work perfectly, allowing the car to be used as a daily driver. With this in mind, a couple of minor modifications have been made: an alternator being fitted in place of the original dynamo, and the windscreen washer bag replaced with a proper, larger-capacity reservoir. Electro-hydraulic power steering has been fitted, and the driver's seat has been lowered slightly to accommodate a taller driver. This car also has a slightly deeper rear valance to hide the silencer. A defective radio is the only fault notified.

Some measure of this Maserati's quality may be gained from the fact that it was a class winner at the RAC Midsummer Drive-In Concours at Woodcote Park in 2011, while in 2013 it was accepted into the prestigious Villa d'Este Concours (confirmation letter available) though the owner had to decline the invitation because of a prior engagement.

Offered with FIVA passport, UK V5C Registration Certificate, and current MoT, this rare Vignale Spyder represents an exciting opportunity to acquire one of these most sought after of classic Maseratis.

374

JAGUAR E-TYPE SERIES 1 4.2-LITRE ROADSTER 1965

Châssis n° 1E12100

- *Original left-hand drive model*
- *European delivery*
- *Matching-numbers example*
- *Comprehensively restored*

Dévoilée en octobre 1964, la version 4, 2 litres de la sensationnelle Jaguar E-Type était équipée d'un moteur plus souple, d'une boîte de vitesses entièrement synchronisée et d'un servofrein Lockheed optimisé, parmi de nombreuses améliorations aux côtés de son plus gros moteur au couple supérieur. En dehors du badge 4.2, l'aspect extérieur de la voiture restait inchangé, mais, sous la tôle, on trouvait d'innombrables changements de détail. Ils concernaient essentiellement le refroidissement et le système électrique, celui-ci récupérant un alternateur et adoptant la terre négative des normes industrielles, tandis qu'à l'intérieur on trouvait un tableau de bord noir mat et des sièges améliorés. La vitesse de pointe de la Type E restait inchangée à 240 km/h, l'amélioration en performances apportée par le plus gros moteur résidant dans sa plus grande souplesse. Pour de nombreux passionnés, la 4, 2 litres série 1 est la meilleure et la plus séduisante des Type E, combinant les avantages de la pureté des lignes originales avec un moteur plus gros et plus puissant.

Comme en atteste le certificat du JHDT, cette étonnante Type E a été achevée le 30 novembre 1965 et a quitté l'usine dans sa livrée noire avec intérieur en cuir fauve clair et capote noire. Le 15 décembre 1965, la voiture a été livrée chez Peter Lindner, pilote Jaguar et importateur à Francfort, en Allemagne, qui avec son co-équipier Peter Nöcker est l'un des plus fameux pilotes de Type E.

Launched in October 1964, the 4.2-litre version of Jaguar's sensational E-Type sports car came with a more user friendly, all-synchromesh gearbox and superior Lockheed brake servo as part of the improved specification alongside the bigger, torquier engine. Apart from '4.2' badging, the car's external appearance was unchanged from that of the 3.8-litre original, but beneath the skin there were numerous detail improvements. These mainly concerned the cooling and electrical systems, the latter gaining an alternator and adopting the industry standard negative earth, while the interior boasted a matt black dashboard and improved seating arrangements. The E-Type's top speed remained unchanged at around 150mph, the main performance gain resulting from the larger engine being improved flexibility. For many enthusiasts, the 4.2-litre Series 1 is the ultimate and most desirable E-Type, combining as it does the stylistic purity of the original with the larger and more powerful engine.

According to the accompanying JHDT Certificate, this stunning E-Type was completed on 30th November 1965 and left the factory finished in black with light tan leather interior and a black hood. On 15th December '65, the car was despatched to Peter Lindner, the racing driver and Jaguar importer in Frankfurt, Germany, who together with co-driver Peter Nöcker is among the most famous of all E-Type racers.

Le premier client enregistré est un certain Allen Wayne Popkes des forces armées américaines, stationnées en Allemagne. Malheureusement, on ne connaît rien d'autre des premières années de l'histoire de la Type E, mais la voiture se retrouva aux Etats-Unis à un moment donné, avant de revenir en Europe, cette fois en Italie, au début des années 2000.

L'actuel propriétaire a acheté la Type E à un restaurateur et s'est lancé dans une restauration de deux années (de 2004 à 2006) qui a été confiée à des spécialistes de la région de Monza et de Milan dans le nord de l'Italie. C'est une restauration complète incluant carrosserie/châssis, moteur, intérieur, faisceau électrique, etc. Une sélection de photographies de la restauration accompagne la voiture et il est évident non seulement à la vue des images mais aussi par l'état de la voiture que ce fut un exercice mené sans regarder à la dépense.

La Type E a été repeinte en gris métallisé avec intérieur en cuir fauve et capote noire. Il est important de noter qu'elle conserve le bloc et la culasse d'origine. Le résultat n'est rien moins qu'étonnant et cette Type E à conduite à gauche d'origine livrée neuve en Europe avec des numéros de moteur concordants est digne de figurer dans n'importe quelle collection sérieuse de grandes classiques. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation italienne et le certificat du JDHT mentionné plus haut, ainsi que les photographies de la restauration.
€120,000 - 150,000

The first registered owner was a certain Allen Wayne Popkes of the US Armed Forces, stationed in Germany. Unfortunately the E-Type's early history is not known further, but the car ended up in the USA at some point before being brought back to Europe, this time to Italy, in the early 2000s.

The current owner purchased the E-Type from a restorer and embarked on a two-year restoration (from 2004 to 2006) which was entrusted to specialists in the Monza and Milan area in Northern Italy. This was a most comprehensive restoration involving the body/chassis, engine, interior, electrical wiring, etc. A selection of restoration photographs accompanies the car, and it is evident not only from these pictures but also from the car's condition, that this was a no-expense-spared exercise.

The E-Type was refinished in silver metallic with tan leather and black hood; importantly, it retains the original engine block and cylinder head. The result is nothing less than stunning, and this original left-hand drive E-type, delivered new to Europe and with its matching-numbers engine, is worthy of any serious classic car collection. Accompanying documentation consists of Italian registration papers and the aforementioned JDHT certificate and restoration photographs.

375

TOJEIRO-BUTTERWORTH AJB DEUX PLACES COMPÉTITION REFROIDI PAR AIR 1956

Châssis n° TAD/3/54

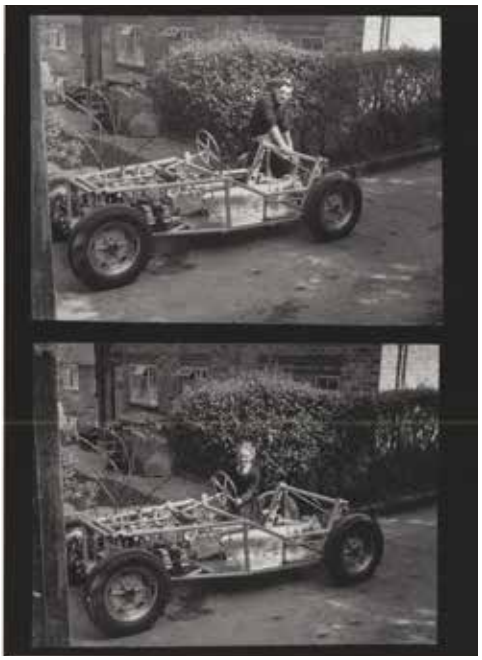
- *Original and unique Tojeiro-Butterworth sports prototype*
- *Known history from new*
- *Well documented*
- *Recent extensive refurbishment*
- *Comprehensive history file*
- *Registered in Belgium*
- *'On the button' and ready to use*

Archie Butterworth de Frimley Green, dans le Surrey, était une personnalité de l'univers automobile complètement extravertie qui participa au renouveau du sport automobile britannique dans l'immédiat après-guerre. Il conçut, construisit et pilota non seulement la première voiture de Formule 1 à quatre roues motrices – la Steyr Butterworth Special à moteur V8 – mais créa aussi une petite série de moteur quatre cylindres à plat refroidis par air de 1, 5 litre 2 litres et 2, 5 litres, destinés au marché de la Formule 2, des voitures de sport et éventuellement de la Formule 1, sous les initiales AJB. Sa spéciale à quatre roues motrices était basée sur un châssis de Jeep et animée par un moteur de command car de la Wehrmacht, refroidi par air. Son excellent rapport poids/puissance et sa conception fonctionnelle séduisirent Archie Butterworth et à partir de son expérience avec le moteur V8 Steyr refroidi par air, l'ingénieur britannique décida de construire sa propre série de moteur de compétition à quatre cylindres à plat.

Nous proposons ici cette voiture de compétition tout à fait inhabituelle et intrigante sur châssis Tojeiro de 1954, animée par l'un des moteurs à quatre cylindres à plat Butterworth AJB. On nous informe que la voiture avait été commandée par l'ancien pilote de Brooklands, le major Ronald Clare Clifford Palmer. Il acheta un châssis roulant pour 285 £ et l'associa à un ensemble de composants, une suspension et un train roulant, achetés à l'Automotive Developments company de John Tojeiro.

Archie Butterworth of Frimley Green, Surrey, was a wonderfully extrovert engineering personality involved in the resurgence of British motor sport immediately post-WW2. He conceived, constructed and drove not only the world's first four-wheel drive Formula 1 Grand Prix car – the Steyr V8-engined Butterworth Special – but also created a small series of 1.5-, 2.0- and 2.5-litre air-cooled flat-four cylinder engines, which he aimed to market for Formula 2, sports car and hopefully Formula 1 use under his initials 'AJB'. His four-wheel drive Special had been based upon a Jeep chassis and was powered by the air-cooled engine from a German Wehrmacht scout car. Its good power-to-weight ratio and practical design attracted Archie Butterworth, and it was from experience of this air-cooled Steyr V8 power unit that the British engineer set about building his own series of flat-four cylinder racing engines.

Here we offer this most unusual and intriguing Tojeiro-chassised sports-racing car from 1954, powered by one of the Butterworth AJB flat-four power units. This car, we are advised, was commissioned by former Brooklands racer, Major Ronald Clare Clifford Palmer. For £285, he bought a rolling chassis and associated set of components, including suspension and running gear, from John Tojeiro's Automotive Developments company.



The Tojeiro in 1958

Roger Hans Everett, l'un des amis passionnés du major Palmer, décida d'installer un moteur 1, 5 litre AJB à soupapes à clapet – différent de l'ingénieux (mais pas vraiment au point) système à clapets anti-retour de Butterworth – dans son châssis Tojeiro. Palmer et Everett voulait réduire le poids au maximum, ce qui bien sûr était l'un des avantages du moteur refroidi par air qui ne nécessitait pas le lourd système de refroidissement rempli d'eau. Les moteurs AJB 2 litres étaient utilisés en Formule 2 internationale dans de fines monoplaces Aston-Butterworth appartenant à Bill Aston et Robin Montgomerie-Charrington, pilotées par eux en 1952-1953.

Une élégante carrosserie moulée en fibre de verre fut commandée pour l'avant de cette sportive à Micron company (l'arrière de la voiture était en aluminium) et avec le quatre cylindres à plat AJB Star de 1500 cm3 entrainant les roues arrière via une boîte manuelle à quatre rapports de MG série T, La nouvelle Tojeiro-AJB du major fut immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro XNK 900 le 28 mai 1956.

Cependant, le major s'aperçut rapidement que les carburateurs de moto type Amal recommandés par Butterworth ne marchaient pas de façon satisfaisante lorsqu'ils étaient inversés, bien que la firme affirma le contraire. Il eut beau essayé, il ne réussit pas à convaincre Amal qu'il y avait un problème et finalement – et aussi parce qu'il était confrontés à d'autres difficultés avec AJB – le major Palmer, frustré, laissa carrément tomber la voiture et abandonna toute mise au point supplémentaire.

Major Palmer and fellow enthusiast Roger Hans Everett set about installing a 1.5-litre AJB engine with poppet valves – as opposed to Butterworth's ingenious (but never fully developed) swing-valve system – into this Tojeiro chassis. Palmer and Everett were intent upon saving as much weight as possible, which of course was one tenet of the air-cooled engine design since it required no heavy water-filled radiator and cooling system. The AJB 2-litre engines were deployed in international Formula 2 racing in sleek single-seater Aston-Butterworth cars owned and driven by Bill Aston and Robin Montgomerie-Charrington in 1952-53.

A sleek, moulded glassfibre body was commissioned for the front of this sports-racing car from the Micron company (the rear of the car is aluminium) and with the 1500cc AJB Star flat-four engine driving the rear wheels via an MG T-series four-speed manual gearbox, the Major's new Tojeiro-AJB was first UK registered as 'XNK 900' on 28th May 1956.

However, the Major quickly discovered that the motorcycle type Amal carburettors that Butterworth recommended would not work satisfactorily when mounted as downdraft units, despite the company's published claims to the contrary. Try as he might, he failed to convince Amal that there was a problem, and ultimately – also confronted by other AJB difficulties – the frustrated Major Palmer simply laid-up the car and abandoned further development.

On nous dit que la voiture resta la propriété du major Palmer pendant les 30 années qui suivirent, avant d'être proposée à la vente après son décès. Elle fut vendue aux enchères au Royaume-Uni à un éminent collectionneur qui chargea Michael Williams de Beaufort Restorations de sa restauration. Mr Williams décrit la voiture comme « une véritable relique... en très bon état, (elle) possède encore ses pneus d'origine et une montagne de pièces détachées incluant toutes sortes de carburateurs différents, des bougies et autres éléments que Palmer avait utilisés pour essayer de faire tourner son moteur comme il faut... » Le concepteur et constructeur du moteur, Archie Butterworth, résidait encore à Frimley Green où il gérait un énorme stock de composants pour moteur AJB. Mr Williams continue : « Finalement, nous avons dû tout reprendre pour le faire marcher, mais le gros avantage du moteur AJB tient à ce qu'il a une structure modulaire et qu'on peut le transformer en 1, 5 litre, 2 litres ou 2, 5 litres à volonté (juste) en reliant des cylindres de plus en plus gros au vilebrequin ».

Entre temps, le moteur AJB de cette Tojeiro-Butterworth avait été partiellement reconstruit et remanié pour recevoir des roulements Vandervell modernes, des bielles et des pistons neufs et un nouveau moteur de démarreur. La boîte et l'essieu arrière avait été peu utilisés et furent repris après nettoyage et ébavurage. Des carburateurs Solex type Porsche 356 furent montés à la place des capricieux Amal d'origine, – ou mal utilisé – qui avait causé tant de contrariétés au major Palmer à l'époque. Une fois les travaux de restauration achevés aux environs de 1999, la Tojeiro-Butterworth a été utilisée sporadiquement, bien qu'elle ait participé au meeting HGPCA de Silverstone en avril 2007.

We are advised that the car remained in Major Palmer's ownership for the following 30 years before being offered for sale following his death. It was sold at a UK auction to a prominent collector, who commissioned Michael Williams of Beaufort Restorations to restore it for him. Mr Williams described the car as '...a complete time warp...in very good condition (it) still had the original tyres and a mountain of spares including all sorts of different carburettors, spark plugs and the like which Palmer had used to try and get the engine to run properly...' Engine designer/manufacturer Archie Butterworth was found to be still living in Frimley Green where he held a large stock of AJB engine components. Mr Williams continued: 'Ultimately we had to redesign everything to make it work, but the big advantage of the AJB engine was that it was a modular design and so you could have it made up as a 1.5-litre, a 2-litre or a 2.5 litre (just by) bolting bigger and bigger barrels and pistons to the crankcase.'

This Tojeiro-Butterworth's AJB engine, meanwhile, had been partly re-engineered and re-machined to accommodate modern Vandervell bearings, new con-rods, pistons and a replacement starter motor. The gearbox and rear axle were found to have very little use and were reused after suitable cleaning and fettling. Porsche 356-type Solex carburettors were adopted in place of the original, troublesome – or poorly understood – Amals that had caused Major Palmer such grief in period. Following completion of this restoration work circa 1999, the Tojeiro-Butterworth was sparingly used, though it did compete in the HGPCA Silverstone meeting in April 2007.

Achetée à la vente Bonhams du Goodwood Revival en septembre 2011 (Lot 263) par le vendeur, la voiture a depuis bénéficié d'une rénovation mécanique complète. Elle est désormais utilisable sur route et a été immatriculée en Belgique. Depuis 2011, les travaux ci-dessous ont été effectués ou les pièces suivantes remplacées :
• Moteur refait avec pistons et segments neufs, soupapes et ressorts neufs, guides de tiges de culbuteurs neuves
• Quatre pneus compétition Dunlop neufs
• Nouvelle batterie compétition allégée
• Bouchon de réservoir Aston Martin
• Deux sièges sur mesure en cuir British Racing Green
• Feux avant et arrière, clignotants et feu antibrouillard arrière
• Ventilateur électrique Kenlowe et radiateur d'huile en aluminium
• Couvre-tonneau sur mesure

Cette voiture a été utilisée dans divers événements et des manifestations telles que Mettet (BE), Ecuyers (FR), Chenevièvre (FR), Croix-en-Ternois (FR), Spa-Francorchamps (BE), Montée d'Ittre (BE), Rochefort (BE), etc.

Séduisante et particulièrement curieuse, cette unique survivante est proposée avec son carnet de bord original en peau de chamois, ses papiers d'immatriculation V5 (copie), des photographies d'époque, la facture de vente du châssis, sa première vignette et une riche correspondance entre Roger Everett, Ronald Palmer, John Tojeiro et l'inoubliable Archie Butterworth lui-même. La voiture est largement créditée dans le livre de référence sur Tojeiro et une copie de celui-ci figure au dossier. Originale et unique, cette Tojeiro-Butterworth est en excellent état de marche et démarre au « quart de tour », prête à l'usage.
€90,000 - 130,000

Purchased at Bonhams' Goodwood Revival auction in September 2011 (Lot 263) by the current vendor, the car has since benefited from extensive refurbishment of the mechanicals; it is now road legal and registered in Belgium. Since 2011, the following works have been carried out and/or parts fitted:
• Engine rebuilt with new pistons and rings, new valves and springs, new pushrods and guides
• Four new Dunlop racing tyres
• New lightweight racing battery
• Aston Martin fuel cap
• Two new bespoke seats trimmed in British Racing Green leather
• Front and rear lights, indicators, and rear fog light
• Kenlowe electric fan and aluminium oil radiator
• Custom made tonneau cover

This car has been used on various events and at venues such as Mettet (BE), Ecuyers (FR), Chenevièvre (FR), Croix-en-Ternois (FR), Spa Francorchamps (BE), Montée d'Ittre (BE), Rochefort (BE), etc.

Attractive and utterly intriguing, this unique survivor is offered complete with its original buff log book, (copy) V5 registration document, period photographs, bill of sale for the chassis set, its first tax disc, and a wealth of relevant correspondence between Roger Everett, Ronald Palmer, John Tojeiro and the unforgettable Archie Butterworth, himself. The car is extensively covered in the definitive Tojeiro book, and a copy of the relevant entry is on file. Original and unique, this Tojeiro-Butterworth is in excellent working order and 'on the button', ready to use.

376

MERCEDES-BENZ 300 S COUPÉ 1953

Châssis n° 188011 00318/53

- *Unsurpassed style and luxury*
- *One of only 560 made*
- *Delivered new in Italy*
- *Recent extensive mechanical refurbishment*

Plus chère que la très sportive 300 SL et coûtant presque le double du haut de gamme Cadillac, la Mercedes-Benz 300S était l'une des automobiles les plus exclusives du monde. Habillée dans un style d'avant-guerre élégant, mais techniquement très en avance, la 300 S était construite selon les exigences de qualité sans compromis de la firme de Stuttgart. Inévitablement, la production en fut limitée et seulement 760 unités des 300 S/Sc (560/200) quittèrent l'usine entre 1951 et 1958.

La 300S était un dérivé à empattement court de la berline 300, l'une des premières créations d'après guerre de Mercedes-Benz, qui avait été dévoilée au Salon de Francfort en 1951. L'avènement de la 300 S replaçait Mercedes-Benz au premier rang des constructeurs de prestige et marquait un retour de la marque à la tradition des voitures de luxe de haute performance de la meilleure qualité.

« Aux caractéristiques de hautes performances, d'allure exceptionnelle et de finition dans les moindres détails typiques des modèles Mercedes d'avant guerre, s'ajoutent de nouvelles qualités de silence, de souplesse et de confort de conduite, tandis que les nouvelles suspensions arrière, fruit d'une longue expérience dans les voitures de compétition et de grand tourisme, apportent un niveau de sécurité à haute vitesse sur revêtement dégradé et glissant avec lequel il est difficile de rivaliser », soulignait le magazine Autocar.

More expensive than the 300 SL sports car and almost double the price of the contemporary top-of-the-range Cadillac, the Mercedes-Benz 300 S was one of the world's most exclusive automobiles. Elegantly styled in the pre-war manner yet technologically bang up to date, the 300S was built to the Stuttgart firm's uncompromising quality standards. Inevitably, production was limited, only 760 examples of the 300 S/Sc (560/200) leaving the factory between 1951 and 1958.

The 300 S was a short-wheelbase derivative of the 300 saloon, one of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, which had debuted at the Frankfurt Auto Show in 1951. The 300's arrival re-established Mercedes-Benz in the front rank of prestige car manufacturers, marking as it did a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality.

'To the characteristics of high performance, impressive appearance and fine detail finish which distinguished the big Mercedes models of pre-war days are added new virtues of silence, flexibility and lightness of control, while the latest rear suspension, a product of long experience on Grand Prix cars and touring cars, confers a degree of security at high speeds on rough and slippery surfaces which it would be very difficult indeed to equal,' observed Autocar magazine.

Alors que Mercedes-Benz s'orientait vers la construction monocoque pour ses produits d'attaque et de milieu de gamme au cours des années cinquante, le recours au châssis séparé pour la gamme 300 permettait de proposer un large éventail de carrosseries. Le châssis à croisillon de tubes ovales de la 300 reprenait le schéma des 170 et 220 à suspension indépendante et freins à tambour aux quatre roues, mais apportait un supplément de raffinement avec un différentiel à pignons coniques, des roues équilibrées et un réglage électrique de la hauteur des suspensions arrière à distance. Le six cylindres 3 litres à arbre à cames en tête de 115 ch – celui utilisé avec une injection d'essence sur la 300 SL – vit sa puissance augmentée sur les 300b et 300c suivantes, adoptant finalement l'injection sur la 300d restylée de 1957. Construite à l'unité par les meilleurs artisans de Mercedes-Benz, la 300 était éminemment luxueuse et habillée de matériaux de la meilleure qualité.

La berline au style suranné fut rapidement épaulée par la 300 S (Super), un modèle qui reprenait le flambeau de l'élégance des 540 K d'avant-guerre. Présentée au Salon de Paris en octobre 1951, la 300 S était proposée en coupé et cabriolet sur le châssis de la berline raccourci. Non seulement la 300 S était bien plus légère que la berline, mais elle était aussi plus puissante, disposant d'une alimentation à trois carburateurs Solex au lieu de deux et d'un taux de compression plus élevé.

Although Mercedes-Benz would adopt unitary chassis/body construction for its lower and mid-priced cars as the 1950s progressed, the retention of a traditional separate frame for the 300 family enabled a wide variety of coachbuilt body types to be offered. The 300's cross-braced, oval-tube chassis followed the lines of the 170 S and 220, with independent suspension all round and four-wheel drum brakes, but incorporated the added refinements of hypoid bevel final drive, dynamically balanced wheels and remote electrical control of the rear suspension ride height. Initially developing 115bhp, the 3.0-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine - used in fuel-injected form in the 300SL sports car - was boosted in power for the succeeding 300b and 300c models, finally gaining fuel injection in the re-styled 300d of 1957. Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the Mercedes-Benz 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality.

The conservatively styled saloon was soon joined by the 300 S (Super), a model which succeeded in recapturing all the elegance of the pre-war 540 K. Introduced at the Paris Salon in October 1951, the 300 S was built in coupé and cabriolet forms on a shortened 300 saloon chassis. Not only was the 300 S considerably lighter than the saloon, it was also more powerful, boasting an engine equipped with triple (as opposed to twin) Solex carburettors and a raised compression ratio.

La puissance maximale s'élevait à 150 ch et la vitesse de pointe à 176 km/h. Une seule évolution marqua le cours de la production, l'injection d'essence sur la 300 Sc, qui adoptait également d'autres améliorations – notamment la nouvelle suspension arrière – apportées à la berline.

Grande routière rapide, dans la veine des 540 K, la 300 S était plus rapide, avec une meilleure tenue de route, plus confortable, et de façon générale bien supérieure à sa devancière d'avant-guerre. C'était le porte-drapeau de la marque, stylée, exclusive, destinée à une riche clientèle raffinée qui exigeait des performances hors pair, mais qui n'entendait pas pour autant sacrifier les équipements luxueux et une généreuse habitabilité. La 300 S fait aujourd'hui partie des Mercedes-Benz d'après-guerre les plus recherchées, inégalée en luxe et en style.

Vendue neuve en Italie, cette Mercedes-Benz 300 S coupé appartient au vendeur depuis 2014 et a passé un temps considérable et bénéficié de dépenses somptueuses pour la réfection de sa mécanique, il y a quelques années. Décrite par le vendeur comme étant en excellent état de marche, la voiture est vendue avec un certificat de Mechatronik GmbH.
€270,000 - 340,000

Maximum power output was increased to 150bhp and top speed to 176km/h (109mph). Only one significant change was made in the model's lifetime: the introduction in 1955 of the fuel-injected 300 Sc which incorporated improvements - including revised rear suspension - also made to the saloon.

A fast touring automobile in the tradition of the legendary 540 K, the 300 S was faster, better handling, more comfortable, and generally superior to its pre-war ancestor. It was Mercedes-Benz's flagship model: stylish, exclusive and intended for a wealthy and discerning clientele that demanded superlative performance but were unwilling to sacrifice luxurious appointments and generously sized accommodation. Today the 300 S is among the most sought after of post-war Mercedes-Benz automobiles.

Sold new in Italy, this Mercedes-Benz 300 S Coupé has belonged to the current vendor since 2014, benefiting from considerable time and expense spent on refurbishment of the mechanicals a couple of years ago. Described by the vendor as in excellent running order, the car is offered with a Mechatronik GmbH certificate.

377

PORSCHE 356 A 1600 SPEEDSTER 1957

Châssis n° 83832

- *Matching colours example*
- *Desirable 75hp '1600 SUPER' engine*
- *Porsche Certificate of Authenticity*
- *Lovely example*

Bien que Ferdinand Porsche ait fondé son bureau d'étude indépendant au début des années 1930, son nom ne devait pas apparaître sur une voiture avant 1949. Lorsque ce fut le cas, c'était sur l'une des plus importantes sportives de tous les temps, la Porsche 356. Un cabriolet suivit rapidement le coupé 356 original et, en 1952, une série d'essai de 15 roadsters fut construite à l'attention de l'importateur américain Max Hoffman, qui avait persuadé Porsche du potentiel d'un modèle d'entrée de gamme bon marché. Le bon accueil de ce roadster aux Etats-Unis fut à l'origine de la mise en production du modèle Speedster en 1954.

Reconnaissable au premier coup d'œil à son pare-brise recourbé et aplati – plutôt qu'en V en deux partie – à sa toute petite capote amovible, à sa ceinture de caisse abaissée, à son jonc chromé latéral au niveau des poignées de portes et à ses deux sièges baquets – tous destinés à souligner son caractère sportif – le Speester était en fait un modèle « économique », censé affronter les sportives britanniques bon marché. Le Speedster recevait au départ le moteur Porsche à quatre cylindres à plat de 1, 5 litre, mais fut doté d'une version 1, 6 litre de 60 ch à l'apparition du modèle 356 A, en 1955.

Although Ferdinand Porsche had established his automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars - the Porsche 356. A cabriolet followed hot on the heels of the original 356 coupé, and then in 1952 a trial batch of 15 roadsters was constructed at the behest of US importer, Max Hoffman, who had persuaded Porsche of the potential for a 'cut-price' entry-level model. The roadsters' successful reception in the USA led to the introduction of the Speedster model in 1954.

Instantly recognisable by virtue of its low, wraparound - as opposed to V-shaped - windscreen, smaller and entirely retractable hood, lower door waistline, horizontal trim strip at the level of the door handles, and twin bucket seats - all of which served to emphasise its sporting image - the Speedster was, in effect, an 'economy' model intended to compete with the cheaper British sports cars. The Speedster was powered initially by the 1.5-litre version of Porsche's horizontally opposed four, gaining the new 1.6-litre, 60bhp engine with the introduction of the improved 356A for 1955.

Affiché à 2 995 dollars, le Speedster était la plus légère des Porsche 356, ce qui lui donnait des performances en accord avec cette légèreté, dépassant les 160 km/h. Associé à ses qualités de tenue de route bien connues, le Speedster fut un succès instantané sur la scène sportive américaine alors en pleine effervescence.

Dans un essai comparatif avec le coupé en 1956, Road & Track écrivait : « Il serait difficile de trouver une sportive plus confortable pour les longs voyages à haute vitesse et il est bien évident qu'aucune autre voiture n'offre la même combinaison de confort, de performance et de sobriété que la Porsche Continental, Speedster ou coupé ». Son style, associé à ses performances et à son prix, rendirent le Speedster très populaire – 4 822 exemplaires furent construits entre 1954 et 1958 – et aujourd'hui, la plus belle des versions de la 356 a acquis le statut d'icône.

Une des 1 166 Porsche 356 A Speedster produites en 1957, 83832 a été livrée neuve aux Etats-Unis, comme la plupart des Speedster. Son historique n'est pas connu avant 2007 quand la voiture appartenait à M. Dan Carter. Il a entretenu la Porsche soigneusement, comme en attestent les nombreuses factures de travaux effectués, la plupart émanant du spécialiste European Collectibles de Costa Mesa, en Californie. Les travaux entrepris comprennent la réfection de la boîte de vitesses et la rénovation du système de freinage, effectués en 2009.

Priced at $2,995, the Speedster was the lightest of the 356s, enjoying a commensurate performance boost that meant over 100mph was possible. Allied to its already renowned handling characteristics, this meant that the Speedster was an instant success in the burgeoning American sports car racing scene.

Testing the Speedster alongside its Coupé sibling in 1956, Road & Track magazine reckoned, 'A more comfortable sports car for long, high-speed journeys would be very hard to find and certainly no other car achieves the combination of comfort, performance and fuel economy of the Porsche Continental Speedster or Coupé.' Its combination of style, performance and value for money made the Speedster deservedly popular - 4,822 examples being constructed between 1954 and '58 - and today this most handsome of the 356 variants enjoys iconic status.

One of 1,166 Porsche 356A Speedsters produced in 1957, '83832' was delivered new to the USA, as were most Speedsters. Its history is unknown prior to 2007 when the car belonged to Mr Dan Carter. He maintained the Porsche carefully, as evidenced by numerous invoices for work carried out, many issued by the well-known specialists, European Collectibles in Costa Mesa, California. Works undertaken include overhauling the gearbox and renewing the braking system, the latter being done in 2009.

Récemment importé des Etats-Unis en Belgique, le Speedster était en bon état, mais dans une livrée gris argent et intérieur bleu non conforme. Le propriétaire actuel à fait repeindre il y a peu la voiture dans son bleu Meissen conforme à l'origine, tandis que la sellerie était refaite dans un rouge conforme, comme en atteste le certificat d'authenticité Porsche. Ces travaux ont été effectués au plus haut niveau d'exigence (voir factures au dossier). En outre, des phares aux spécifications européennes ont été installés, une nouvelle capote montée et les butoirs aux normes américaines démontés. De nouvelles roues ont été installées pour remplacer celles non conformes dont la voiture était dotée.

Le Speedster est équipé d'un moteur 1600 Super à numéros non concordants, mais de la même année à la place du moteur 60 ch d'origine, rendant la voiture encore plus agréable à conduire. Le système électrique a été porté à 12 volts pour améliorer sa fiabilité. Des sièges de coupé sont souvent installés dans les Speedster, mais celui-ci possède les sièges de Speedster conformes, appréciés des enthousiastes. La documentation fournie comprend un beau dossier contenant de nombreuses factures, l'ancien titre américain et le certificat Porsche mentionné plus haut, etc.

€260,000 - 340,000

Recently brought from the USA to Belgium, the Speedster was in very good condition but with the incorrect colour combination of silver with blue interior. The current owner recently re-sprayed the car in its correct and original Meissen Blue, while the upholstery was re-trimmed in the correct red as per the accompanying Porsche Certificate of Authenticity. These works were carried out to the highest standards (invoices on file). In addition, European-specification headlights were installed, a new soft-top fitted, and the USA-specification over-rider bumpers removed. New wheels were fitted to replace the incorrect-size ones the car came with.

The Speedster has a non-matching 1600 Super engine of the same year; it produces 75bhp instead of the original unit's 60 horsepower, making this car even more enjoyable to drive, while the electrical system has been upgraded to 12 volts for improved reliability. Coupé seats are sometimes fitted to Speedsters, but this car has the Speedster type preferred by most enthusiasts. Accompanying documentation consists of a nice file containing numerous invoices, the old US title, and the aforementioned Porsche CoA, etc.

378

Ex-musée Schlumpf

LAMBORGHINI MIURA P400 S COUPÉ 1968

Carrosserie Bertone

Châssis n° 3474

- *Part of the Schlumpf collection for 12 years*
- *Long-term private ownership (25 years)*
- *Highly original*

« Mais prenez du recul pendant un instant et cherchez ce qui rend la Miura si spéciale. En 1966 il n'y avait rien de comparable. Seules les voitures de compétition et la discrète petite Bonnet/Matra Djet française proposaient un moteur central. La principale routière de Ferrari était la très traditionnelle 275 GTB à moteur avant. Aussi, lorsque le magnat du tracteur agricole Ferruccio Lamborghini lui ravit la vedette au Salon de Genève avec la Miura, le public fut autant surpris par l'audacieuse disposition de sa mécanique que par la modernité de son style et son incroyable beauté.» – Classic Cars, juillet 2004.

L'audacieux défi de Ferruccio Lamborghini à l'encontre de Ferrari avait commencé en 1964 avec la 350 GT, mais c'est l'arrivée de la Miura – sans conteste la pionnière des supercars – qui installa Lamborghini comme l'un des principaux constructeurs de sportives haut de gamme. Avant les débuts officiels du modèle au Salon de Genève en 1966, les automobiles Lamborghini étaient respectées pour leurs impressionnantes caractéristiques techniques, mais elles manquaient un peu de personnalité. Tout changea avec la Miura, baptisée du nom de Don Eduardo Miura, un éleveur de taureau de combat réputé. Le projet Miura avait vu le jour sous forme d'un châssis roulant exposé au Salon de Turin en 1965, mais personne ne s'attendait à ce qu'il soit mis en production. Pourtant, au moment du Salon Genève l'année suivante, la première voiture terminée était dévoilée à la presse et à un publique stupéfaits.

'But step back for a minute and work out what makes the Miura so special. In 1966 there was nothing like it. Only racing cars and the obscure little French Bonnet/Matra Djet had mid-mounted engines. Ferrari's road-going mainstay was the traditional front-engined 275GTB. So when tractor magnate Ferruccio Lamborghini stole the attention of the Geneva Salon crowd with the Miura, people were shocked as much by its audacious mechanical layout as they were by its era-defining and stunningly gorgeous styling.' – Classic Cars, July 2004.

Ferruccio Lamborghini's bold challenge to Ferrari had begun in 1964 with the 350GT but it was the arrival of the Miura - arguably the founder of the supercar class - that established Lamborghini as a major manufacturer of luxury sporting cars. Prior to the model's official debut at the 1966 Geneva Salon, Lamborghini cars were respected for their impressive mechanical specifications but they somehow lacked a distinctive persona. All this changed with the arrival of the Miura, named after Don Eduardo Miura, a famous breeder of fighting bulls. The Miura project first surfaced as a rolling chassis displayed at the 1965 Turin Motor Show but was not expected to become a production reality. Nevertheless, by the time of the Geneva Salon the following year, the first completed car was ready for unveiling to an awe-struck press and public.

Les caractéristiques techniques de la voiture étaient à couper le souffle par leur sophistication et leur complexité. Conçue par Gianpaolo Dallara, la Miura recevait un moteur central monté transversalement dans un châssis à caisson, ce dernier habillé d'une carrosserie stupéfiante dessinée par Marcello Gandini chez Bertone. Comme la 400 GT contemporaine, la Miura faisait appel à la version 4 litres du V12 à quatre arbres à cames en tête Lamborghini conçu par Giotto Bizzarrini. Avec ses 350 ch, la Miura offrait des performances éblouissantes, une vitesse de pointe de 290 km/h étant revendiquée. Les exemplaires de série étaient régulièrement chronométrés à plus de 270, confirmant que la Miura était la plus rapide voiture de série du monde. Au début de 1968, après la 125e voiture, l'épaisseur de la tôle d'acier utilisé pour le châssis fut portée de 0, 9 mm à 1 mm, tandis qu'à partir d'avril de la même année, les clients pouvaient demander un intérieur en cuir. La production de la P400 originale prit fin plus tard dans l'année 1968 lorsque son héritière la version S fut dévoilée, alors que plus de 470 de ces magnifiques automobiles avaient déjà été construites.

Equipée de la carrosserie numéro 177, le châssis numéro 3474 a été achevé en avril 1968 peint en bleu métallisé avec intérieur moutarde et fut livré en Italie par le concessionnaire Carpanelli. L'historien de Lamborghini et président du club Lamborghini de Belgique, Olivier Namèche, nous informe que 3474 a été accidenté peu de temps après sa livraison et a été retourné à l'usine Lamborghini.

The car's technical specification was breathtaking in its sophistication and complexity. Designed by Gianpaolo Dallara, the Miura carried its transversely mounted engine amidships in a box-section platform chassis, the latter clothed in stunning coupé coachwork styled by Bertone's Marcello Gandini. Like the contemporary 400GT, the Miura used the 4.0-litre version of Lamborghini's Giotto Bizzarrini-designed four-cam V12. With 350bhp available, the Miura was capable of shattering performance, a top speed of 180mph being claimed. Production examples were independently tested at more than 170, confirming that the Miura was the world's fastest production car. Early in 1968, after the 125th car had been completed, the steel used in the chassis was increased from 0.9 to 1mm in thickness, while from April that year customers could specify a leather interior. Production of the original P400 ended later in 1968 when the successor 'S' version was introduced, by which time a little over 470 of these wonderful cars had been produced.

Fitted with body number '177', chassis number '3474' was completed in April 1968 finished in blue metallic with mustard interior and was delivered via the concessionaire Carpanelli in Italy. We are informed by Lamborghini historian and Lamborghini Club Belgium president, Olivier Namèche, that '3474' was crashed shortly after delivery and was returned to Lamborghini.

La voiture étant irréparable, Lamborghini suggéra de fournir une Miura P400 S avec le même numéro de châssis que la Miura P400 originale (accidenté), évitant ainsi à leur client de payer un montant considérable en taxes. La voiture reçut également une nouvelle carrosserie Bertone de P400 S (numéro 476) tandis que le moteur d'origine (numéro 1896) de la P400 était transféré sur la nouvelle voiture qui fut peinte en Giallo (jaune) avec intérieur bleu, la livrée qu'elle conserve encore aujourd'hui. Il se trouve que la Miura de Johnny Hallyday (châssis 3006), la première P400 livrée en France, a elle aussi reçu un châssis et une carrosserie de Miura S de rechange.

Cette voiture, qui fut achetée pense-t-on par un collectionneur particulier italien, fut la propriété du fameux musée Schlumpf de Mulhouse de la fin des années 1970 jusqu'au début des années 1990. Elle fut vendue car le musée entendait se concentrer sur les marques françaises, aussi, la Lamborghini étant italienne, dut laisser la place et passa aux mains de l'actuel propriétaire en 1993. On pense que cette Miura S n'a eu que quatre propriétaires en tout et que les 43 000 kilomètres du compteur sont d'origine.

As the car was irreparable, Lamborghini suggested that it could supply a new Miura P400S with the chassis number from the original (crashed) Miura P400, thereby saving their client a considerable amount of tax. The car also received a new Bertone P400/S body (number '476') while the original engine (number '1896') of the crashed P400 was transferred to the new car, which was finished in Giallo (Yellow) with blue interior, the colour combination it retains today. As it happens, Johnny Hallyday's Miura (chassis '3006'), the first P400 delivered in France, as well has a replacement Miura S chassis/body.

Believed purchased from an Italian private collector, this car was owned by the famous Schlumpf Museum in Mulhouse from the end of the 1970s until the beginning of the 1990s. It was sold because the Museum wanted to focus more on French marques so the Lamborghini, being Italian, had to go, passing to the current owner in 1993. It is believed this Miura S has had only four owners in total, and that the odometer reading of circa 43,000 kilometres is genuine.

TIPO TIPE TYP
P400XN177
MOTORE MOTEUR ENGINE
1896
AUTOTELAIO CHASSIS
3474

En 1994 le moteur a été entièrement refait en Belgique par l'actuel propriétaire, un ancien mécanicien Lamborghini et autorité reconnue de la marque. On nous dit que le moteur est en excellent état, avec toute sa puissance et peut atteindre les 9 000 tr/min. Les freins, la suspension et la transmission ont été révisés en même temps, alors qu'en 2017 une nouvelle révision complète était effectuée. Cette Miura S est hautement originale et bien conservée, l'intérieur que l'on pense d'origine présentant une belle patine. Les Miura sont réputées pour prendre feu facilement, aussi celle-ci est-elle équipée d'un extincteur automatique.

Entre 1995 (lors de sa première immatriculation en Belgique) et 2017, la voiture a été rarement conduite et seulement pour de courts trajets et quelques sorties, couvrant un total de seulement 3 000 kilomètres au cours des 22 dernières années. L'une de ses rares sorties fut effectuée en 2017, cette Miura S participant au Classic Grand Tour et recevant le 1er Prix de la classe 1960-1970 du concours d'élégance. Une magnifique opportunité d'acquérir un exemplaire largement d'origine de la révolutionnaire Lamborghini Miura, un modèle unanimement reconnu comme l'une des sportives les plus importantes de tous les temps.
€1,200,000 - 1,400,000

In 1994 the engine was completely rebuilt in Belgium by the current owner, an ex-Lamborghini mechanic and recognised authority on the marque. The engine is said to be in excellent condition, with a healthy power output and capable of 9,000 revs. The brakes, suspension, and transmission were revised at the same time, while in 2017 a further complete overhaul was carried out. This Miura S is said to be highly original and well preserved, the believed original interior having a lovely patina. Miuras have been known to catch fire easily, so this one is fitted with an automatic fire extinguisher.

Between 1995 (when first registered in Belgium) and 2017, the car has rarely been driven and then only for short trips and outings, covering a total of only some 3,000 kilometres in the last 22 years. One of its rare outings was in 2017, this Miura S participated in the Classic Grand Tour and deservedly won the 1st Prize in the 1960s-1970s Class at the Concours d'Élégance. A wonderful opportunity to acquire a highly original example of the groundbreaking Lamborghini Miura, a model widely recognised as one of the most influential sports cars of all time.

379

Autrefois propriété de Roger Trézel

MERCEDES-BENZ 190 SL CABRIOLET 1961

Châssis n° 121.040-10-020902

- *Delivered new to France*
- *Manual transmission*
- *Recent partial restoration*
- *Registered in France*

Cette Mercedes-Benz 190 SL a été immatriculée neuve en France le 3 mai 1961 et porte encore la plaque du Garage Royal Élysées (l'importateur de l'époque) et son immatriculation parisienne de 1975. En 1972, la Mercedes appartenait à un directeur de SEB, avant de passer aux mains de son second propriétaire, le champion international de bridge bien connu, M. Roger Trézel, réputé comme l'un des représentants les plus accompli de ce jeu. Elle fut ensuite vendue (en 1974) à son troisième propriétaire, un connaisseur passionné, qui participa à de nombreux rallyes comme membre de l'Automobile Club de France. L'entretien pendant les dix années qui ont précédé sa récente restauration partielle a été effectué par le spécialiste Mercedes-Benz Etoile Collections de Suresnes, près de Paris.

Incluant une peinture complète sur métal nu dans sa couleur ivoire d'origine, la restauration partielle mentionnée plus haut a été menée entre février 2016 et août 2017. L'intérieur est entièrement d'origine, y compris les sièges de cuir rouge foncé, qui ont été légèrement « Connollisés » récemment et affiche une superbe patine. De nouvelles moquettes et une nouvelle capote ont été installées et l'intérieur est doté d'un autoradio stéréophonique Blaupunkt et d'une petite banquette arrière qui peut accueillir un troisième passager. Suite à sa récente peinture sur métal nu, aux 75% de chromes refaits, aux nouveaux pneus et à une révision complète incluant la réfection des freins, la voiture est proposée en excellent état et marche parfaitement bien. Elle est vendue complète avec son jeu de clés original et un couvre-tonneau en toile, et elle possède sa carte grise française.

€100,000 - 150,000

This Mercedes-Benz 190 SL was registered new in France on 3rd May 1961 and it still carries the plaque of the Garage Royal Élysées (the original importer) and its 1975 Paris registration. In 1972, the Mercedes belonged to a Director of SEB before passing to the second owner and renowned international bridge champion, Mr Roger Trézel, widely recognised as one of the game's most accomplished exponents. It was then sold (in 1974) to the third owner, an enthusiastic car connoisseur, who participated in numerous rallies as a member of the Automobile Club de France. Maintenance for the ten years prior to the recent partial restoration was carried out by the Mercedes-Benz specialist Etoile Collections in Suresnes, Paris.

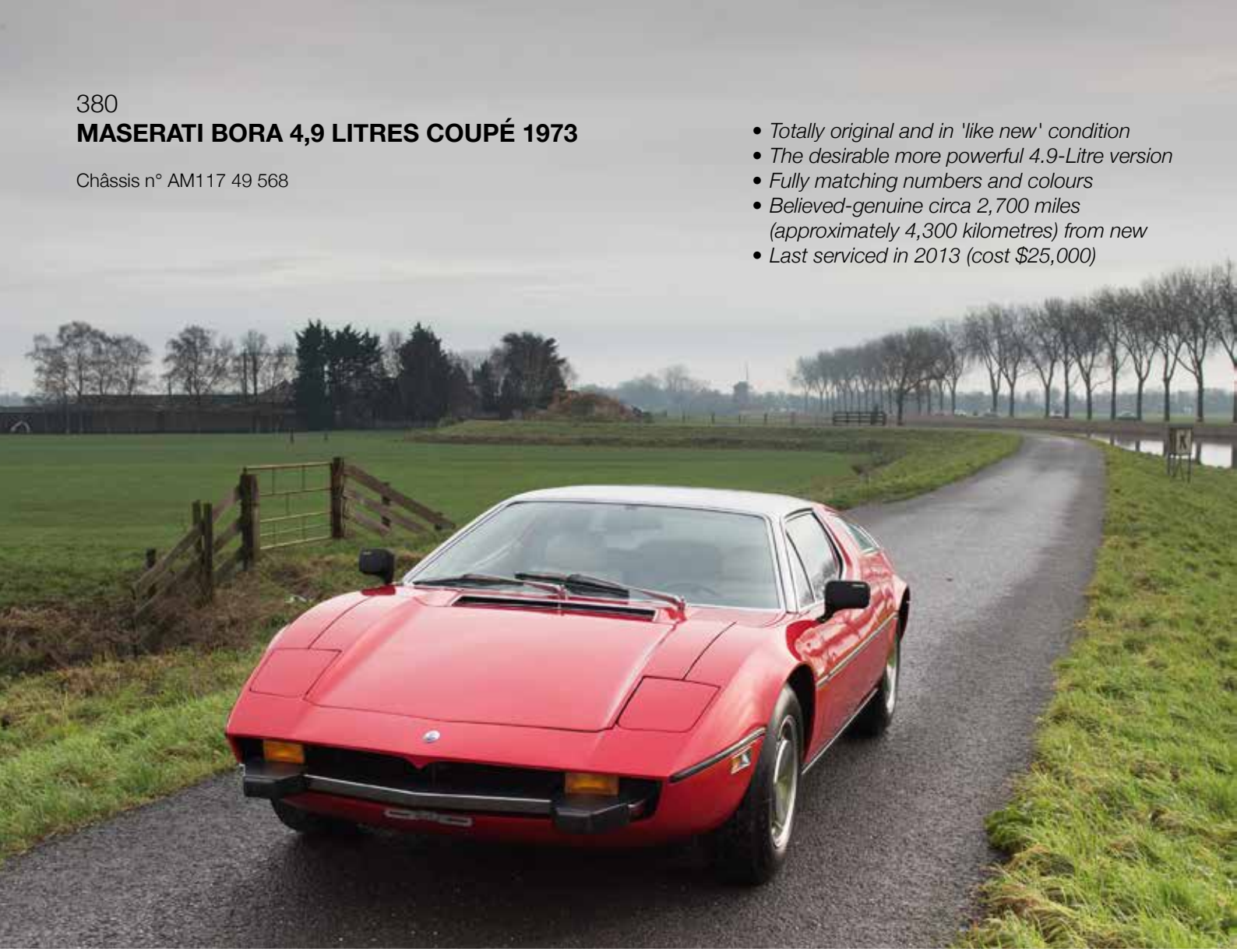
Including a complete bare-metal re-spray of the body in original Ivory, the aforementioned partial restoration was undertaken between February 2016 and August 2017. The interior is very original including the dark red leather seats, which were lightly Connollised recently and possess a delightful patina. A new set of carpets and new convertible hood have been fitted, while the interior also boasts a Blaupunkt stereo and a small bench seat in the rear that can accommodate a third passenger. Following its recent bare metal repaint together with 75% New Chromework, New Tyres, full service including brake overhaul this car is presented in excellent condition and is said to drive very well. It comes complete with original keys and soft-top tonneau, and has a French Carte Grise.

380

MASERATI BORA 4,9 LITRES COUPÉ 1973

Châssis n° AM117 49 568

- *Totally original and in 'like new' condition*
- *The desirable more powerful 4.9-Litre version*
- *Fully matching numbers and colours*
- *Believed-genuine circa 2,700 miles (approximately 4,300 kilometres) from new*
- *Last serviced in 2013 (cost $25,000)*



La vedette du Salon de Genève 1971 fut incontestablement la nouvelle et sensationnelle Maserati Bora. Avec la présentation de la Bora, le grand constructeur de Modène emboîtait le pas des autres constructeurs de supercars en adoptant le moteur central et en abandonnant simultanément le traditionnel châssis tubulaire en faveur d'une construction monocoque. Baptisée du nom d'un vent de l'Adriatique, la Bora était l'œuvre du studio de style de Giorgetto Giugiaro, Ital Design, du moins en ce qui concerne sa carrosserie. Le moteur central était le V8 quatre arbres bien connu dans sa version 4, 7 litres, la boîte transaxle à cinq rapports venait de chez ZF et la suspension indépendante par triangles aux quatre roues était signée Giulio Alfieri, un des créateurs de la monoplace 250 F de Formule 1. La Bora, un des premiers modèles de la nouvelle génération après le rachat de Maserati par Citroën, faisait appel à la technologie hydraulique de Citroën pour le réglage des sièges et du pédalier, pour les phares escamotables et pour les excellents freins assistés. Une ligne fluide et 310 ch en faisaient une voiture rapide – sa vitesse de pointe atteignait 258 km/h – et les accélérations, la tenue de route et le freinage de la Bora étaient à l'avenant.

En janvier 1976, la direction de Maserati avait apparemment envisagé d'arrêter la production de la Bora, mais plus tard dans l'année décida de la prolonger avec son moteur V8 porté à 4, 9 litres. Au total, seulement 25 Bora furent construites cette année-là et la production totale de 1971 à 1978 fut de seulement 564 voitures. Le modèle fut abandonné en 1979.

The highlight of 1971 Geneva Salon was undoubtedly the sensational new Maserati Bora. With the Bora's introduction, the great Modenese manufacturer followed other supercar constructors in going mid-engined while at the same time abandoning its traditional tubular chassis technology in favour of unitary construction. Named after an Adriatic wind, the Bora was the work of Giorgetto Giugiaro's Ital Design, at least as far as its bodyshell was concerned; the mid-mounted engine was Maserati's familiar four-cam V8 in 4.7-litre form, the five-speed transaxle came from ZF and the all-independent double-wishbone suspension was penned by Giulio Alfieri, co-designer of the legendary 250F Formula 1 Grand Prix car. One of the first 'new generation' models to appear following Maserati's acquisition by Citroën, the Bora used the latter's hydraulic technology to adjust seats and pedals, raise the headlamps and operate the excellent power-assisted brakes. A slippery shape plus 310bhp made for a very fast car - top speed was over 258km/h - and the Bora had acceleration, handling, and braking to match.

By January 1976, Maserati's management apparently had discussed shelving the Bora but later that year decided to continue, though with an enlarged 4.9-litre V8 engine. Only some 25 Boras were made that year, and the total produced from 1971 to 1978 was only 564. The type was finally phased out in 1979.

Expédiée neuve aux Etats-Unis, ce séduisant exemplaire de 4, 9 litres a été livré par Grossman Motor Car Corporation à West Nyack, dans l'état de New York à son premier propriétaire, M. Gerald Lustig, le 11 octobre 1973. M. Lustig a gardé la Maserati jusqu'en 2001, lorsqu'elle fut achetée par le collectionneur, Carl Lopp, qui la garda jusqu'en 2013. Le propriétaire suivant commanda au spécialiste de la marque, Auto Turismo Sport de New Milford, dans le Connecticut, de procéder à une rénovation complète pour la présenter dans des concours d'élégance. Terminés vers la fin de 2013, ces travaux intensifs incluent le remplacement des canalisations du système de refroidissement, le circuit hydraulique des freins et le système d'échappement. Les factures (pour 25 000 $) figurent au dossier et la voiture est également vendue avec son manuel d'instruction Maserati d'origine, sa carte de garantie, son carnet d'entretien, ses outils et un registre d'entretien de 1973 à aujourd'hui. Le dossier comprend même une carte de visite du Grossman Motor Group et le mode d'emploi de la radio ainsi qu'un pile Varta !

Importée aux Pays-bas en 2016, cette superbe Bora a parcouru environ 2 700 miles (approximativement 4 300 kilomètres que l'on pense d'origine) depuis sa livraison et se présente dans un état « comme neuf », tournant et se comportant à la perfection. Une réelle trouvaille.
€175,000 - 225,000

Motor magazine concluded its March 1973 road test thus: 'The Bora impressed us as one of the best and most civilised mid-engined exotics we've tried, better developed than most of its ilk and immensely rewarding to drive, especially to drive fast on cross-country roads.' What more could any enthusiast want? The Bora was a stunning supercar by any standards, both then and now.

Supplied new in the USA, this desirable 4.9-litre example was delivered via Grossman Motor Car Corporation in West Nyack, New York to its first owner, Mr Gerald Lustig, on 11th October 1973. Mr Lustig kept the Maserati until 2001 when it was acquired by collector, Carl Lopp, who owned it until 2013. The next owner commissioned marque specialist, Auto Turismo Sport of New Milford, Connecticut to carry out a thorough re-commissioning and preparation for concours display. Completed towards the end of 2013, these extensive works included replacing the cooling system hoses, hydraulic brake lines, and the exhaust system. Related invoices (for $25,000) are on file and the car also comes complete with all its original Maserati instruction books, guarantee card, service booklet, tools, and service records from 1973 to date. The file even contains an original Grossman Motor Group business card and operating manuals for the radio and Varta battery!

Imported into the Netherlands in 2016, this superb Bora has covered a believed-genuine circa 2,700 miles (approximately 4,300 kilometres) since delivery and is presented in 'like new' condition, running and driving without fault. A rare find indeed.

381 *

Voiture du Salon de Turin 1953

LANCIA AURELIA B53 COUPÉ 1952

Carrosserie Allemano

Châssis n° B53 1008

- *Landmark Lancia model*
- *Rare coachbuilt variant*
- *One of few survivors*
- *Offered from a museum collection*

Un des concepts les plus marquants à émerger dans l'Italie de l'après-guerre, la classique Aurelia était la première automobile à faire usage d'un moteur V6. Lancée au Salon de Turin 1950, la berline B10 originale fut rejointe par le coupé B20, dessiné par Pinin Farina, l'année suivante, un coupé fastback 2+2 sur un empattement raccourci qui, combinant les performances d'une sportive et la fonctionnalité d'une berline, peut être considérée comme celle qui initia le concept de Gran Turismo dans le monde.

Des modèles à empattement plus long et à moteurs plus gros à plusieurs stades de préparation suivirent, tandis que pour fournir les carrossiers indépendants Lancia produisait un châssis plate-forme, désigné B50 ou B51 (rapports de pont et monte pneumatique différents) et propulsés par le moteur V6 de 1 754 cm3 de 56 ch. Avec le coupé B20, un moteur 2 litres fut présenté qui était également disponible sur les châssis plates-formes, désigné B52 ou B53 (toujours en fonction du rapport de pont et de la monte pneumatique).

On estime que moins de 90 châssis B53 ont été produits, l'exemplaire à carrosserie Allemano proposé ici ayant été créé pour le Salon de Turin 1953. La carrozzeria Allemano avait été fondée à Turin en 1928 par Serafino Allemano, d'abord spécialisé dans la réparation de voitures avant de se consacrer exclusivement au design au milieu des années 1930. Cette Aurelia coupé est l'œuvre de Giovanni Michelotti, alors styliste en poste. Né à Turin en 1921, Michelotti travailla pour de nombreuses et éminentes carrozzeria, plus particulièrement pour Vignale où il était styliste en chef, avant d'ouvrir son propre studio de design.

One of the most influential designs to emerge from Italy post-WW2, the classic Aurelia was the first car ever to employ a V6 engine. Launched at the 1950 Turin Motor Show, the original B10 saloon was joined the following year by the landmark, Pinin Farina-styled B20 Coupé, a fastback '2+2' on a shortened wheelbase which, with its combination of sports car performance and saloon car practicality, can be said to have introduced the Gran Turismo concept to the world.

Models with longer wheelbases and larger engines in various states of tune followed, while to cater for independent coachbuilders Lancia produced a platform chassis, designated B50 or B51 (with different gearing/tyres) and powered by the standard 1,754cc 56bhp V6 engine. With the announcement of the B20 Coupé, a 2,000cc engine was introduced, which was also made available for the platform chassis, designated B52 or B53 (again depending on gearing/tyres).

It is estimated that fewer than 90 B53 chassis were produced, the Allemano-bodied example offered here having been created for the 1953 Turin Motor Show. Carrozzeria Allemano had been founded in Turin in 1928 by Serafino Allemano, specialising at first in the repair of cars before switching exclusively to design work in the mid-1930s. This Aurelia coupé is the work of its then resident stylist, Giovanni Michelotti. Born in Turin in 1921, Michelotti worked for a number of prominent carrozzeria, most notably Vignale where he was chief designer, before opening his own design studio.

Toute en retenue mais pourtant élégante, la carrosserie deux portes quatre places fait appel à un capot et des portières en aluminium qui rendent la voiture plus légère et plus réactive, tandis que les deux petites entrées d'air horizontales de chaque côté de la calandre donnent plus de personnalité à la face avant.

Le vendeur a acheté la Lancia dans une vente aux enchères en 2011, avant celle-ci, en 2009 elle avait été proposée à la vente issue de la collection de M. Edgar Schermerhorn et était décrite comme ayant subi « une restauration totale à partir d'une voiture d'origine ». Depuis son acquisition, l'Aurelia a fait partie de la collection d'un musée en Turquie et est décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, bien entretenue et marchant parfaitement. La documentation fournie comprend une copie d'un ancien titre de l'état de Californie et un contrôle technique valide.

Bien peu de ces coupés Lancia Aurelia B53 ont été construits et encore moins ont survécu, faisant de cet exemplaire le candidat idéal pour le tourisme ou pour les Concours d'élégance où il sera sûrement accueilli avec enthousiasme. Rare et séduisante, cette Lancia de carrossier représente une magnifique occasion pour le collectionneur averti et mérite une attention particulière.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale.
€130,000 - 160,000

Restrained yet elegant, the two-door, four-seater body boasts aluminium doors and bonnet, making the car lighter and more responsive, while the twin horizontal air intakes flanking the grille give it a particularly striking frontal aspect.

The current vendor purchased the Lancia at auction in 2011, prior to this in 2009 it was offered from the collection belonging to Mr Edgar Schermerhorn and described as 'a total restoration of a highly original car'. Since acquisition, the Aurelia has formed part of a museum collection in Turkey and is described by the vendor as in generally very good condition, well maintained and running smoothly. Accompanying documentation consists of a copy of an old State of California Certificate of Title and a valid technical inspection document.

Very few of these Lancia Aurelia B53 coupés were constructed, and even fewer have survived, making this example an ideal candidate either for continental touring or Concours d'Élégance events where it will surely be enthusiastically welcomed. Rare and desirable, this coachbuilt Lancia represents a wonderful opportunity for the discerning collector and is worthy of the closest inspection.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains in the EU.

382 *

ASTON MARTIN DB 2 COUPÉ 1953

Châssis n° LML/50/118

- *Unique period bodywork modifications*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Long-term ownership circa 1960-2016*
- *Three owners from new*

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 DB 2 devait beaucoup à la DB 1, 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 svelte DB 2 surpassait confortablement sa devancière.

La carrosserie de la DB 2 offrait une habitabilité généreuse à ses deux passagers et la fonctionnalité d'un capot qui basculait entièrement vers l'avant pour faciliter l'accès à sa mécanique pour l'entretien. La carrosserie de la DB 2 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 DB 2 avaient été produites dont 98 cabriolets.

Cette DB 2 à conduite à droite a été livrée neuve en juillet 1953 par le principal importateur Aston Martin en Suisse à M. Alfred Ouvelay, « Conseiller d'Etat, Chef du Département des finances, Lausanne ». La fiche de garantie révèle que la voiture était à l'origine noire avec une garniture intérieure en cuir Connolly marron et qu'elle était équipée d'un tachymètre en kilomètres.

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.

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 right-hand drive DB2 was delivered new in July 1953 via the main Aston Martin importer in Switzerland to Mr Alfred Ouvelay, 'Conseiller d'Etat, Chef du Département des Finances, Lausanne'. The accompanying copy guarantee form reveals that the car was originally finished in black with maroon Connolly leather interior trim, and that it was equipped with a speedometer reading in kilometres.

Au début des années 1960, l'Aston Martin fut vendue à son second propriétaire, M. Desmeules et immatriculée au nom de sa société, Comtesse Henry SA. Pour résoudre le problème bien connu de surchauffe de la DB 2, M. Desmeules commanda des modifications de carrosserie, notamment un nouveau capot avec une calandre avant plus grande, dans le style du fameux carrossier italien Pininfarina. De fait, le résultat rappelle un peu la Ferrari 250 GT châssis court de Pininfarina. Les autres modification comprennent une prise d'air sur le capot, des phares enfoncés dans les ailes, une lunette arrière agrandie, des clignotants sur le couvercle de coffre, des pare-chocs différents et un jonc chromé de chaque côté de la carrosserie.

Cette DB 2 unique est restée en possession de M. Desmeules jusqu'à sa mort, en 2016, lorsqu'elle fut achetée à sa veuve par le vendeur particulier. Avant cela, en 2010, la voiture avait subi une restauration partielle, le châssis, la carrosserie et l'intérieur étant complètement rénovés. La documentation fournie comprend une carte grise suisse et la fiche de garantie mentionnée plus haut. Une opportunité inespérée d'acquérir un exemplaire unique de ce jalon parmi les modèles Aston Martin, jusque-là inconnu de l'Aston Martin Register.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit 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 des taxes de réimportation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.
€220,000 - 260,000

At some time in the early 1960s, the Aston was sold to the second owner, Mr Desmeules, and registered in the name of his company, Contesse Henry SA. In order to solve the DB2's well-known overheating problem, Mr Desmeules commissioned extensive body modifications, principally a new bonnet with an enlarged air intake in the style of the famous Italian coachbuilder, Pininfarina. Indeed, the effect is somewhat reminiscent of Pininfarina's Ferrari 250GT SWB. Other changes include a bonnet-top air scoop, headlamps recessed into the wings, an enlarged rear window, indicators on the boot lid, different bumpers, and a chromed strip down both sides of the body.

This unique DB2 remained in Mr Desmeules possession until the end of his life in 2016, whereupon it was purchased from his widow by the current private vendor. Before then, in 2010, the car had been partially restored: the chassis, body, and interior all being completely refurbished. Accompanying documentation consists of a Swiss Carte Grise and the aforementioned copy guarantee form. A wonderful opportunity to acquire a unique example of this landmark Aston Martin model, hitherto unknown to the AMOC Register.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains 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 returns to Switzerland with a new owner.

383

SUPERFORMANCE MKIII AC COBRA 427 ROADSTER 1996

Châssis n° AC9CSLK1795AM1074

- *Carroll Shelby-approved Cobra replica*
- *428ci (7.0-litre) Ford V8 engine*
- *Manual transmission*
- *Two owners*
- *11,771 miles (approximately 18,900 kilometres) from new*
- *EU duties paid*

Considérée à juste titre comme l'une des plus grande sportive de tous les temps, l'athlétique Cobra cracheuse de feu réussit à soulever l'enthousiasme comme peu de ses contemporaines ont su le faire. Convaincu qu'il existait un marché pour une sportive bon marché associant un châssis et un savoir-faire européens à la puissance d'un V8 américain, le pilote texan Carroll Shelby, vainqueur au Mans, concocta un improbable cocktail à base d'AC et de Ford Motor Company. L'Ace du premier fournit le châssis tubulaire dans lequel il réussit à faire entrer un V8 Ford « small block » allégé. En 1965, un nouveau châssis sur ressorts hélicoïdaux fit son apparition pour recevoir le V8 Ford 427 ci (7 litres), un moteur capable de fournir bien plus de 400 ch dans sa version compétition. Une carrosserie élargie avec des passages de roues surdimensionnés et une calandre de radiateur agrandie se combinaient pour créer la Cobra 427, sportive ultime – et largement imitée.

Environ 1 000 Cobra seulement, tous types confondus, furent construites entre 1962 and 1967, mais la popularité du modèle était telle que la production reprit en 1982 sous les auspices d'Autokraft, basé à Brooklands. Parallèlement à la version MkIV « officielle » d'Autokraft, toute une industrie internationale de petits constructeurs de répliques apparut pour satisfaire la demande incessante de la légendaire Cobra, en faisant sans conteste la voiture en kit la plus populaire de tous les temps.

Rightly regarded as one of the all-time great classic sports cars, the muscular, fire-breathing Cobra succeeded in capturing the hearts of enthusiasts like few of its contemporaries. Convinced that a market existed for an inexpensive sports car combining European chassis engineering and American V8 power, Le Mans-winning Texan racing driver Carroll Shelby concocted an unlikely alliance between AC Cars and the Ford Motor Company. The former's Ace provided the simple twin-tube chassis frame into which was persuaded one of Ford's lightweight, small-block V8s. In 1965 a new, stronger, coil-suspended chassis was introduced to accommodate Ford's 427ci (7.0-litre) V8, an engine that in race trim was capable of producing well in excess of 400bhp. Wider bodywork, extended wheelarch flares, and a bigger radiator intake combined to create the definitive - and much copied - Cobra 427 look.

Only 1,000-or-so Cobras of all types were built between 1962 and 1967, but such was the model's enduring popularity that production was resumed in 1982 under the auspices of Brooklands-based Autokraft. In parallel with Autokraft's 'official' MkIV version, a worldwide cottage industry of replica-builders emerged to satisfy the continuing demand for the legendary Cobra, making it arguably the most popular 'kit car' of all time.

La voiture proposée ici est la 74e Cobra MkIII construite par Superformance International, avec l'accord de Carroll Shelby. En accord avec la politique de Superformance, elle était fabriquée sous la forme d'un châssis roulant complet et livrée à ses clients (aux Etats-Unis) pour être équipée du moteur et de la transmission de leur choix. Dans notre cas, la combinaison choisie fait appel à un V8 Ford « big block » 428 ci (7 litre) et une boîte manuelle Ford Toploader à quatre rapports. Les caractéristiques les plus remarquables du moteur sont les culasses polies, les soupapes en acier inoxydable, les arbre à cames affûté à façon avec poussoirs hydrauliques, les pistons hautes performance Keith Black, la double chaîne de distribution Edelbrock et la pompe à haut débit Melling. La puissance maximale se situe aux alentours des 550 ch. Parmi les autres caractéristiques remarquables, on note les amortisseurs réglables, les instruments Smiths, les roues Superformance look Cobra, l'arceau de sécurité, les pneus Goodyear Eagle, les échappements latéraux, les pare-soleil et l'intérieur en cuir noir.

Cette voiture a été la propriété de M. Tom Martin de Houston, au Texas, avant de passer aux mains de son (second) propriétaire actuel en décembre 2000. Présentée en état « neuf », elle est vendue avec son manuel d'instructions, sa capote, ses fenêtres latérales, sa roue de secours et son certificat et son titre américains. (année de construction 1966) Les droits de douanes européens ont été acquittés.
€100,000 - 150,000

The car offered here is the 74th Cobra MkIII built by the Carroll Shelby-approved Superformance International. In line with Superformance's policy, it was constructed as a fully finished rolling chassis and despatched to their customer (in the USA) for equipping with the engine and transmission of their choice. In this case the combination chosen was Ford's 428ci (7.0-litre) 'big block' V8 engine and a Ford Toploader four-speed manual gearbox. Engine specification highlights include fully ported and polished cylinder heads, stainless steel valves, custom grind camshaft with hydraulic lifters, Keith Black high-performance pistons, Edelbrock double-roller timing chain, and a Melling high-volume oil pump. Maximum power is reported as in the region of 550bhp. Other noteworthy features include fully adjustable shock absorbers, Smiths instruments, Superformance Cobra-look wheels, roll bar, Goodyear Eagle tyres, side-exit exhausts, sun visors, and a black leather interior.

This car was first owned by Mr Tom Martin of Houston, Texas, passing to the current (second) owner in December 2000. Presented in 'mint' condition, it comes complete with instruction manual, convertible hood, side windows, spare wheel, and US Certificate of Title (with year of manufacture 1966). EU duties have been paid.

384

PORSCHE 356 1600 SC CABRIOLET 1964

Châssis n° 160118

- *Matching numbers example*
- *German delivery*
- *In current ownership since 1992*
- *Porsche Certificate of Authenticity*

Des cabriolets avaient été construits dès l'origine de la 356, mais la première Porsche ouverte à marquer les esprits avait été le Speedster, présenté en 1954, à la suite du succès d'un lot de 15 roadsters spéciaux aux Etats-Unis. La construction en fut confiée à divers carrossiers indépendants, principalement Reutter avec une aide substantielle de Karmann à Osnabrück, de Drauz à Heilbronn et de D'Ieteren à Bruxelles. En 1963, Reutter fut racheté par Porsche et à partir de cette date, toutes les 356, coupés and cabriolets, furent construites à Stuttgart, seuls les coupés hardtop étant confiés à Karmann.

Extérieurement très proches des dernières 356 B, l'ultime modèle 356 C arriva en 1963 équipé de freins à disque de type Dunlop - apparus sur la Carrera 2 de 2 litres – parmi les nombreuses améliorations de détail. Les moteurs proposés – tous deux de 1, 6 litre – faisaient 75 ch sur la C et 95 ch sur la SC, cette dernière remplaçant la Super 90.

Lors de l'essai de la 1600 SC, Sporting Motorist concluait : « La Porsche a toujours été une voiture éminemment individualiste et même après toutes ces années, elle l'est encore. Plus douce, plus silencieuse et plus sophistiquée que par le passé, elle reste une « voiture de conducteur », avec cette indéfinissable capacité à répondre au jugement et à l'habileté de celui qui se trouve derrière son volant ». Le journaliste de Sporting Motorist écrivait cela il y a plus de 50 ans, mais ces mots restent toujours d'actualité, expliquant le pouvoir de séduction intact de cette légendaire sportive allemande.

Cabriolets had been manufactured right from the start of Type 356 production, but the first open Porsche to make a significant impact was the Speedster; introduced in 1954 following the successful reception in the USA of a batch of 15 special roadsters. Cabriolet body construction was sub-contracted to a number of different coachbuilders: principally Reutter with significant contributions from Karmann of Osnabrück, Drauz of Heilbronn, and d'Ieteren of Brussels. In 1963 Reutter was taken over by Porsche, and from then onwards all 356 coupés and cabriolets were built in Stuttgart, with only the hardtop coupés entrusted to Karmann.

Outwardly very similar to the final 356Bs, the ultimate 356C model arrived in 1963 sporting Dunlop-type four-wheel disc brakes - first seen on the 2.0-litre Carrera 2 - among numerous detail improvements. Engines available - both of 1.6 litres - were the 75bhp 'C' and 95bhp 'SC', the latter replacing the Super 90.

Testing a 1600SC, Sporting Motorist concluded: 'The Porsche has always been a fiercely individualistic motor car and even after all these years it remains so. Smoother, quieter and more sophisticated than it used to be, it still remains very much a driver's car, with the indefinable ability to respond to the judgement and skill of the man behind the wheel.' Sporting Motorist's scribe was writing more than 50 years ago but his words remain every bit as true today, succinctly explaining the enduring appeal of this legendary German sports car.

Datant de l'avant-dernière année de production, ce cabriolet 356 C est doté de l'alléchant moteur SC de 95 ch. Selon le certificat d'authenticité, édité par Porsche Italie, qui accompagne la voiture, elle a été livrée à son premier propriétaire en Allemagne par le concessionnaire Porsche Ritterbacher de Kaiserslautern le 2 mars 1964. La livrée originale enregistrée est rouge rubis avec intérieur en cuir brun clair. Il est important de noter que le certificat confirme également le numéro du moteur d'origine qui équipe encore la voiture aujourd'hui.

En 1979, la Porsche a trouvé le chemin de l'Italie et a été immatriculée à Rome à partir de 1980, d'abord par une conductrice qui s'est séparée de la voiture en 1981, puis ensuite par un conducteur qui l'a conservée jusqu'en 1992, lorsqu'il l'a vendue au vendeur qui est malheureusement décédé récemment.

La couleur avait déjà été changé pour un jaune Champagne, conforme au nuancier d'époque, avec intérieur noir contrastant, quelque temps avant que la voiture soit achetée par son dernier propriétaire. Cette restauration ancienne présente toujours bien, la voiture ayant été méticuleusement entretenue et son moteur démarre « au quart de tour ». Cette belle Porsche cabriolet est vendue avec le certificat Porsche mentionné plus haut et ses papiers immatriculation italienne.
€110,000 - 130,000

Dating from the penultimate year of production, this 356C Cabriolet has the more desirable 95bhp 'SC' engine. According to the accompanying Certificate of Authenticity, issued by Porsche Italia, the car was delivered to its first owner in Germany via the Porsche dealer Ritterbacher, Kaiserslautern on 2nd March 1964. The original colour scheme is recorded as Ruby Red with light brown leather interior. Importantly, the certificate also confirms the number of the original engine, which is still in the car today.

In 1979, the Porsche found its way to Italy and was registered in Rome from 1980 onwards: first to a lady driver, who parted with the car in 1981, and then to a gentleman who kept it until 1992 when it was sold to the current owner, who sadly passed away recently.

The colour combination had already been changed to the period-correct Champagne Yellow with contrasting black interior some time before the car was purchased by its last custodian. This older restoration still presents well, as the car has clearly been looked after, while the engine is 'on the button'. This beautiful open-top Porsche is offered with the aforementioned Porsche CoA and Italian registration documents.

THE FOLLOWING 3 LOTS ARE OFFERED FROM
A PRIVATE PORSCHE COLLECTION

385

PORSCHE 911 S 2 LITRES « EMPATTEMENT COURT » COUPÉ 1967

Châssis n° 307205S

- *Delivered new to Germany*
- *Early short-wheelbase car*
- *One of the first 911S models*
- *One of only 523 produced*
- *Matching chassis, engine, and transmission numbers*

Désormais dans sa sixième décennie de production, la Porsche 911 personnalise son constructeur comme peu d'autres modèles l'ont fait. Quand on pense « Porsche », c'est aussitôt la 911 qui vient à l'esprit. La sportive préférée de Porsche à l'interminable carrière avait été dévoilée au Salon de Francfort en septembre1963, les livraisons ne débutant qu'en 1964. L'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de sa devancière 356 fut conservée, 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 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 réalésé et optimisé, il allait finalement passer à plus de 3 litres et, en version turbocompressée, délivrer plus de 300 ch. La première des nombreuses évolutions de la 911 arriva en 1966, deux ans après le début de sa mise en production, avec la 911 S. Facilement identifiable par ses jantes en alliage Fuchs à cinq bâtons, la S recevait un moteur profondément modifié de 160 ch et pouvait atteindre une vitesse de pointe de 225 km/h.

La Porsche 911 S proposée ici, numéro de châssis 307205S, est l'un des modèles des débuts à empattement court, particulièrement appréciés par les passionnés de rallyes historiques, ce qui a contribué à rendre les exemplaire non modifiés, comme celui-ci, particulièrement rares et par conséquent très recherchés. On remarquera au tableau de bord les instruments à chiffre verts (conformes aux modèles des années 1965-1967) et les très rares et coûteuses jantes Fuchs en alliage à cinq bâtons, à grand déport.

Now well into its sixth decade of production, the Porsche 911 defines its maker in way that few cars have: think 'Porsche' and you inevitably think '911'. Porsche's long-running and much loved sports car first appeared at the Frankfurt Show in September 1963, with deliveries commencing in 1964. 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 upgrades to the perennial 911 came in 1966, two years after production had commenced, 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, and was capable of a top speed of 225km/h.

The Porsche 911S offered here, chassis number '307205S', is one of the early, short-wheelbase type much favoured by the historic rallying fraternity, a situation that has led to unmodified examples such as this one becoming a great rarity and consequently much in demand. Noteworthy features include the dashboard instruments with green figures (correct for the 1965-1967 model years), and the very rare and expensive, Fuchs deep-dished five-spoke alloy wheels.

Cette voiture a été livrée neuve par Rittersbacher, le concessionnaire Volkswagen Porsche de Kaiserslautern, en Allemagne, le 24 février 1967 et a été immatriculée le 1er juillet de la même année par son premier propriétaire, Wilfried Holzenthal de Weidenhahn, en Allemagne (certificat de livraison fourni). Son historique aux mains de ses trois propriétaires collectionneurs suivants (2001-2011) est également disponible.

L'actuel propriétaire a acheté la Porsche en 2011, alors qu'elle était encore dans sa rare couleur d'origine Beige sable (elle avait cependant déjà été repeinte) et que le reste était dans son état d'origine non restauré. Une visite technique fut menée en mai 2012 par le TüV de Rhénanie (rapport Classic Data disponible) et la voiture fut complètement rénovée au cours des mois qui suivirent par l'un des restaurateurs les plus réputés d'Allemagne, Thomas Grohmann de Classic Car Workshop à Prüm. En plus des révisions d'usage, les travaux incluaient le remplacement de tous les joints de carrosserie, la réfection des sièges en cuir noir et l'installation de nouvelles moquettes, le rechromage de tous les éléments chromés, le remplacement des durits de freins, la révision des carburateurs, le passage des soubassements à la cire chaude et l'installation d'un nouveau silencieux et d'une nouvelle batterie. Le moteur et la boîte sont décrits comme étant en bon état et la voiture est vendue avec son Fahrzeugbrief allemand périmé et un TüV valable jusqu'en janvier 2020. Toutes les factures sont fournies. Une magnifique opportunité d acquérir l'une des magnifiques et rares premières 911 S à empattement court.
€130,000 - 180,000

This car was delivered new via the Volkswagen and Porsche dealer Rittersbacher of Kaiserslautern, Germany on 24th February 1967, and was registered on 1st July of that year to its first owner, Wilfried Holzenthal of Weidenhahn, Germany (delivery certificate available). History relating to its time with three further collector owners (2001-2011) is available also.

The current owner purchased the Porsche in 2011, at which time it was still in its original and rare Sand Beige colour (albeit an older repaint) and otherwise was un-restored and original. A Technical Inspection was carried out in May 2012 by TüV Rhineland (Classic Data report available) and later that year the car was extensively refurbished by one of Germany's most respected restorers, Thomas Grohmann of Classic Car Workshop in Pruem. As well as routine servicing, these works included renewing all the body's rubber seals; re-upholstering the seats in black leather and fitting new carpets; re-plating the brightwork; replacing the brake hoses; overhauling the carburettors; clear re-waxing the under-body; and fitting a new silencer and a new battery. The engine and gearbox are described as in top condition, and the car comes with cancelled German Fahrzeugbrief and fresh TüV valid until January 2020. All invoices are available. A wonderful opportunity to acquire a stunning and very rare early 911S with the desirable short wheelbase.

386

PORSCHE 911 S 2-LITRES « EMPATTEMENT COURT » COUPÉ 1968

Châssis n° 11800539

- *Delivered new to the USA*
- *Matching chassis, engine, and transmission numbers*
- *One of the last short-wheelbase models*
- *US title (Florida), UK V5C, EU taxes paid*
- *Porsche Certificate of Authenticity*

Au cours des 50 dernières années, peu de sportives se sont montrées aussi polyvalente que l'éternelle 911 de Porsche, un modèle qui s'est montré capable d'être une véritable grand tourisme, aussi bien qu'une voiture de rallye ou de circuit. La première des nombreuses évolutions de la 911 arriva en 1966, avec la présentation de la 911 S pour l'année-modèle 1967. Facilement identifiable à ses jantes en alliage Fuchs à cinq bâtons, la S recevait un moteur profondément modifié de 160 ch, le surcroit de puissance portant la vitesse de pointe à 225km/h. Des freins à disque ventilés, plus épais, étaient montés et des modifications étaient apportées à l'intérieur, notamment un volant cuir.

La Porsche 911 S proposée ici, châssis numéro 11800539, est l'une des dernières à empattement court des débuts de production, particulièrement prisées par les passionnés de rallyes historiques, ce qui a contribué à rendre les exemplaires non modifiés, comme celui-ci, particulièrement rares et par conséquent très recherchés. Ayant reçu sa première immatriculation le 10 janvier 1968, il s'agit de l'un des 1 267 modèles 911 S produits entre août 1967 et juillet 1968, livré neuf aux États-Unis. Les options d'origine comprennent les sièges sport et les antibrouillards.

Over the past 50 years, few sports cars have proved as versatile as Porsche's perennial 911, a model that has proved equally capable as a Grand Tourer, circuit racer, or rally car. The first of countless upgrades came in 1966 with the introduction of the 911S for the 1967 model year. 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 to 225km/h. Thicker, ventilated disc brakes were fitted to the 'S' and there were also improvements to the interior, including a leather-rimmed steering wheel.

The Porsche 911S offered here, chassis number '11800539', is one of the last of the early short-wheelbase type much favoured by the historic rallying fraternity, a situation that has led to unmodified examples such as this one becoming a great rarity and consequently much in demand. First registered on 10th January 1968, it is one of 1,267 911S models produced between August 1967 and July 1968, and was delivered new to the USA. Optional equipment fitted includes sports seats and fog lights.

Le 23 janvier 2007, la Porsche était vendue par son propriétaire du moment, Mark Stephen Weekley, à Harald Bradner, puis deux ans plus tard, était expédiée des États-Unis vers le Royaume-Uni où elle fut immatriculée XBY 410F. L'ancien titre américain, l'immatriculation V5C et un MoT périmé britanniques, ainsi que les papiers d'expédition figurent au dossier. Entamé en 2010, un vaste programme de révision et d'entretien a été entrepris au Royaume-Uni et l'on trouvera toutes les factures afférentes de spécialistes réputés au cours de la période 2010 à 2012. En 2011, la voiture fut achetée, préparée et partiellement modifiée par le spécialiste Porsche Paul Stephens de Halstead, dans l'Essex, qui l'a dotée des passages de roues avant plus larges du modèle suivant, la série C, ainsi que d'un becquet avant en résine. De plus, la voiture fut repeinte en rouge Signal (elle était auparavant rouge Polo).

En février 2012, la Porsche fut vendue à son actuel propriétaire en Allemagne (facture au dossier). Cette même année, une rénovation complète fut entreprise par l'un des restaurateurs allemands les plus réputés, Thomas Grohmann de Classic Car Workshop à Prüm. Les travaux effectués comprennent la révision des carburateurs, la rénovation des radiateurs, le remplacement de l'échappement et l'installation d'un compteur en km/h (toutes factures fournies). L'intérieur a été retendu de cuir noir et a reçu de nouvelles moquettes et les chromes sont complets et en bon état. De belle présentation et « prête à partir », cette séduisante Porsche 911 S à empattement court est vendue avec son TüV allemand valable jusqu'en janvier 2020.
€100,000 - 150,000

On 23rd January 2007, the Porsche was sold by its then owner, Mark Stephen Weekley, to Harald Bradner, and two years later was shipped from the USA to the UK where it was registered as 'XBY 410F'. The old US Certificate of Title, UK V5C Registration Certificate, expired UK MoTs, and shipping paperwork are on file. Commencing in 2010, a programme of major servicing and maintenance was undertaken in the UK, and there are related bills on file from recognised specialists for the period 2010 to 2012. In 2011 the car was purchased, prepared and partially modified by Porsche specialist Paul Stephens of Halstead, Essex, being fitted with the flared front wheelarches from the successor 'C-Programme' model, together with a glassfibre front spoiler. In addition, the car was repainted in Signal Red (from Polo Red).

In February 2012, the Porsche was sold to the current owner in Germany (sales invoice on file). That same year an extensive refurbishment was carried out by one of Germany's most respected restorers, Thomas Grohmann of Classic Car Workshop in Prüm. Works undertaken included overhauling the carburettors, renewing the heat exchangers, replacing the exhaust system, and fitting a km/h speedometer dial (all invoices available). The black leather interior has been re-trimmed and re-carpeted, and the brightwork is complete and in good condition. Well presented and 'on the button', this desirable short-wheelbase Porsche 911S comes with fresh German TüV valid until January 2020.

387

PORSCHE 911 S 2,4 LITRES TARGA 1973

Châssis n° 9113310703

- *One of only 925 911S Targas built*
- *Matching chassis, engine, and transmission numbers*
- *Professionally restored in 2017 (all bills available)*
- *Porsche Certificate of Authenticity*
- *EU taxes paid*

En 1972, toutes les versions de la Porsche 911 reçurent le moteur 2, 4 litres (précisément 2 341cm3), époque à laquelle la 911 S recevait la boîte à cinq rapports Type 915 plus robuste et des jantes en alliage de 6x15 pouces en série. La puissance maximale dépendait du marché de destination et la voiture proposée ici est équipée du séduisant moteur « pleine puissance » de 190 ch. Quintessence de la série F, la 911 S atteignait les 100 km/h en 7 secondes et revendiquait une vitesse maximale de 230 km/h.

Arborant sa livrée originale, ivoire avec intérieur en simili cuir noir, cette Porsche 911 S 2, 4 litres a été importée des États-Unis en avril 2013 et sera vendue accompagnée de sa facture de vente et de son titre américain de l'état du Colorado. Les caractéristiques les plus remarquables sont les sièges sport, les jantes en alliage forgé Fuchs et les amortisseurs Koni (en place des Boge).

En 2017 une restauration intégrale « au dernier boulon » a été menée par le très réputé spécialiste Porsche Thomas Grohmann de Classic Car Workshop à Prüm, en Allemagne. Les travaux incluent le démontage complet de la carrosserie du châssis qui a été sablé, soudé, peint, traité anti-gravillon et passé à la cire chaude. Tous les joints ont été remplacés et toutes les bagues de suspension rénovées. La suspension elle-même a été complètement démontée, sablée et peinte à la poudre cuite, tandis que les liaisons étaient rénovées et réglées. Les conduites de freins, le maître-cylindre, les étriers et les disques, les amortisseurs et les arbres de transmission ont été rénovés et de nouveaux pneus montés.

Ne faisant appel qu'à des matériaux d'origine, l'intérieur a été complètement refait, y compris le ciel de toit, le dessus du tableau de bord et les montants de portières, tandis que les moquettes et l'isolation ont été entièrement renouvelés (y compris dans le coffre). De plus, les instruments ont été nettoyés et rénovés et le volant d'origine restauré et rhabillé de cuir.

For 1972, all Porsche 911 variants received the 2.4-litre (actually 2,341cc) engine, by which time the 911S featured the stronger Type 915 five-speed gearbox and 6"x15" alloy wheels as standard. Maximum power output depended on the destination market, and this particular car has the desirable 'full power' 190bhp engine. Epitome of the F Series, the 911S raced to 100km/h in 7 seconds and had a top speed of 230km/h.

Finished in its original colour scheme of Light Ivory with black leatherette interior, this 2.4-litre Porsche 911S was imported from the USA in April 2013 and comes with the bill of sale and its former State of Colorado Certificate of Title. Noteworthy features include sports seats, Fuchs forged alloy wheels, and Koni shock absorbers (instead of Boge).

In 2017 a full 'last nut and bolt' restoration by was carried out by the renowned Porsche restorer Thomas Grohmann of Classic Car Workshop in Prüm, Germany. Works carried out included completely disassembling the body/chassis, which was then sandblasted, welded, painted, stone-guarded, and clear waxed. All seals were replaced and all suspension chassis bushings renewed. The suspension likewise was completely disassembled, sand blasted, and powder coated, while the tie rods were renewed and adjusted. Brake lines, brake master cylinder, brake callipers and discs, shock absorbers and drive shafts were renewed, and new tyres fitted.

Using original materials, the interior was completely re-trimmed, including the headlining, dashboard top, and door pillars, while the carpets and insulation were renewed in their entirety (boot included). In addition, the instruments were cleaned and overhauled, and the original steering wheel restored and re-trimmed in leather.

Les éléments chromés d'origine ont été nettoyés, redressés et sont en excellent état, tandis que les phares et leur entourage ont été rénovés en même temps que les bourrelets et les butoirs de pare-chocs. Tous les joints, les guides de fenêtres et les caoutchoucs ont été remplacés.

Le moteur et la transmission ont été complètement refaits aux caractéristiques d'usine et la pompe à essence et le système d'injection révisés. Les filtres air, la bobine d'allumage, la tête d'allumeur et le doigt de distributeur, ainsi que les bougies sont tous neufs. L'alternateur et le démarreur ont été révisés et le faisceau électrique vérifié et isolé. Les autres éléments rénovés comprennent le silencieux arrière, le radiateur, les supports de moteur et de boîte, le réservoir de carburant, la ligne d'alimentation et les rembourrages isolants du compartiment moteur. Les parois du compartiment moteur ont été sablés et peint à la poudre cuite. On notera que la restauration de la voiture n'a été achevée que récemment et que le moteur devra être rodé.

Toutes les factures sont fournies et la voiture est vendue avec son certificat d'authenticité Porsche, ses reçus de taxes de mai 2000 à octobre 2007, une vignette d'origine, un jeu de clé d'origine (deux plus une de secours), un manuel du propriétaire du modèle 1973 et un certificat TüV allemand récent, valable jusqu'en janvier 2020.

Complètement refaite en faisant appel au maximum de pièces d'origine, cette magnifique Porsche 911 S Targa représente une chance incroyable d'acquérir un exemplaire dans un état « comme neuf », d'une excellente valeur.
€140,000 - 180,000

The original exterior chromed trim parts were cleaned and straightened and are in excellent condition, while the headlights and their surrounds were renewed together with bumper pads and over-riders. All gaskets, window guides, and rubbers were replaced.

The engine and transmission have been completely rebuilt to factory specification, and the fuel pump and fuel injection system overhauled. The air filters, ignition coil and leads, distributor cap and rotor arm, and spark plugs are all new. The alternator and starter have been overhauled and the wiring harness checked and re-wrapped. Other parts renewed include the rear silencer, heat exchanger, engine and gearbox mounts, fuel tank, fuel lines, and the insulating mats in the engine compartment. The engine bay panels have been sandblasted and powder coated. It should be noted that the car's restoration was competed only recently and that the engine needs to be run in.

All invoices are available and the car also comes with a Porsche Certificate of Authenticity; tax receipts from May 2000 to October 2007; an original tax disc; original key set (two plus spare); an original 1973-model owner's manual; and fresh German TüV valid until January 2020.

Comprehensively rebuilt using as many original parts as possible, this beautiful Porsche 911S Targa represents a wonderful opportunity to acquire an example in virtually 'as delivered' condition, representing extremely good value.

388

MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1969

Châssis n° 11304412 007302

- *Delivered new in the USA*
- *Converted to European specification*
- *Automatic transmission*
- *Books and tools*
- *Registered in the Netherlands*

« Pour ceux qui privilégient le raffinement technique et la qualité de construction, elle est la seule de sa catégorie » s'enthousiasmait le magazine Road & Track, après l'essai de la 280 SL en 1968, tandis que son constructeur considérait la 280 SL comme « une grand tourisme au sens premier du terme » et « la combinaison unique des performances d'une sportive avec le confort d'une berline (une Mercedes-Benz, il va sans dire) ».

Dernier maillon d'une gamme populaire à succès qui avait débuté avec la 230 SL en 1963, la Mercedes-Benz 280 SL fut dévoilée en 1967. Le nouveau moteur 6 cylindres 2, 8 litres développait 180 ch, 20 de plus que celui de sa devancière la 250 SL. La vitesse maximale de 195 km/h de la 280 SL n'était pas plus élevée, mais la voiture était plus nerveuse et son 0 à 100 km/h en 10 secondes était amélioré d'une seconde par rapport à celui de sa devancière. Surnommés « pagode » en raison de la forme caractéristique de leur pavillon, ces modèles SL faisaient parties des sportives de tourisme les plus appréciées de l'époque et restent aujourd'hui très recherchés des collectionneurs.

Cette 280 SL a été livrée neuve aux Etats-Unis et a depuis son retour en Europe été convertie aux spécifications européennes par un concessionnaire Mercedes-Benz. Or métallisé avec intérieur en cuir brun, la voiture a été partiellement restaurée et est décrite par le vendeur comme étant en excellent état général. La documentation fournie comprend un certificat Mercedes-Benz et le passeport de la FIVA.
€90,000 - 120,000

'For those who value engineering finesse and high quality construction, it's alone in the field,' enthused Road & Track magazine after testing a 280 SL in 1968, 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).'

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967. The new 2.8-litre six-cylinder engine produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 120mph top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-60mph time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

This particular 280 SL was delivered new to the USA and since its return to Europe has been converted to European specification by a Mercedes-Benz dealership. Finished in gold metallic with brown leather interior, the car has been partially restored and is described by the vendor as in generally excellent condition. Accompanying documentation consists of a Mercedes-Benz certificate and FIVA passport.

389

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER AVEC HARDTOP 1961

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° AR 170384

- *Single family ownership in Italy: 1961-2016*
- *Outstandingly original with rare hardtop*
- *No welding; no rust-repairs*
- *Featured in the Italian film 'The Best of Youth' (2003)*
- *Recently re-commissioned*
- *Perfect incarnation of 'La Dolce Vita'*

Avec la Giulietta, Alfa Romeo inaugurait la formule « petite voiture, grande performance » qui allait, à partir de là, caractériser le meilleur de la marque milanaise. Première des Giulietta, le coupé Giulietta Sprint dessinée par Bertone fit ses débuts au Salon de Turin en avril 1954, animée par une version 1, 3 litre tout aluminium du classique quatre cylindres à double arbre à cames en tête d'Alfa Romeo, conçu par un ancien ingénieur de Ferrari, Giuseppe Busso.

La première Giulietta Sprint Coupé de 1954 série 750 fut rapidement rejointe par des versions berline et Spider. Dessiné et construit par Pinin Farina, le Spider - qui fut son premier modèle de grande série - apportait à la catégorie des petites sportives un niveau de raffinement et de sophistication mécanique qui faisaient passer ses concurrentes pour archaïques. Avec un tel pedigree, il n'est pas surprenant que le Spider ait connu un tel succès, devenant la petite sportive la plus vendue sur le continent européen, ce succès se prolongeant avec la série 101, la version à empattement allongé, dévoilée en 1959. Le succès de la famille Giulietta surprit même Alfa Romeo. Les objectifs de production furent revus à la hausse et pour répondre à la demande de performances accrues, des versions « Veloce » du coupé Sprint et du cabriolet Spider furent présentés en 1956.

With the introduction of the Giulietta, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula that would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. First of the Giuliettas, the Bertone-styled Giulietta Sprint Coupé debuted at the Turin Motor Show in April 1954 powered by a 1.3-litre, all-alloy version of Alfa's classic twin-cam four designed by one-time Ferrari engineer Giuseppe Busso.

The original 750-Series Giulietta Sprint Coupé of 1954 was soon joined by Berlina and Spider versions. Designed and built by Pininfarina and notable as the famous Turin coachbuilder's first volume-produced car, the Spider brought a level of refinement and mechanical sophistication to small sports cars that made the opposition look dated. With such a pedigree the Spider was, not surprisingly, a huge success, becoming mainland Europe's best-selling small sports car and continuing in revised, longer wheelbase form after the introduction of the 101 Series in 1959. The Giulietta family's success surprised even Alfa themselves: production targets were revised upwards and to satisfy demands for increased performance upgraded 'Veloce' versions of the Sprint coupé and Spider convertible were introduced for 1956.

La nouvelle Giulietta Sprint Veloce fut aussitôt engagée avec succès en compétition, remportant sa classe aux Mille Miglia en terminant 11e au classement général, glanant des victoires de classe dans la Coupe des Dolomites, au Tour de France et aux Mille Miglia avec une victoire absolue au Rallye des Alpes.

Cette Giulietta Spider a été en possession d'une seule famille depuis son origine jusqu'à 2016, passant de sa première propriétaire à son neveu après sa mort et a résidé en Italie pendant tout cette période. Dans un exceptionnel état d'origine, elle est particulièrement intéressante pour n'avoir jamais reçu de soudure ni de réparation pour une quelconque oxydation, ce qui est malheureusement en général le cas pour ce modèle. Depuis son acquisition par le vendeur en 2016, la Giulietta a bénéficié d'une rénovation d'un montant de 15 000 £ (environ 17 000 €), qui inclue une nouvelle capote et des pneus neufs (facture fournie). Présentée dans un très bon état d'origine – avec son hardtop d'usine (en acier) – cette Giulietta Spider tout à fait exceptionnelle est vendue avec ses papiers d'immatriculation UK V5C, un MoT en cours de validité et les factures mentionnées plus haut. Une opportunité qu'un collectionneur d'Alfa Romeo averti ne peut pas laisser passer.

€50,000 - 70,000
Sans Réserve

The new Giulietta Sprint Veloce was soon being raced with success, winning its class in the 23rd Mille Miglia and finishing 11th overall, while class victories were achieved in the Coppa Dolimiti, Tour de France and Mille Miglia, and the Alpine Rally won outright.

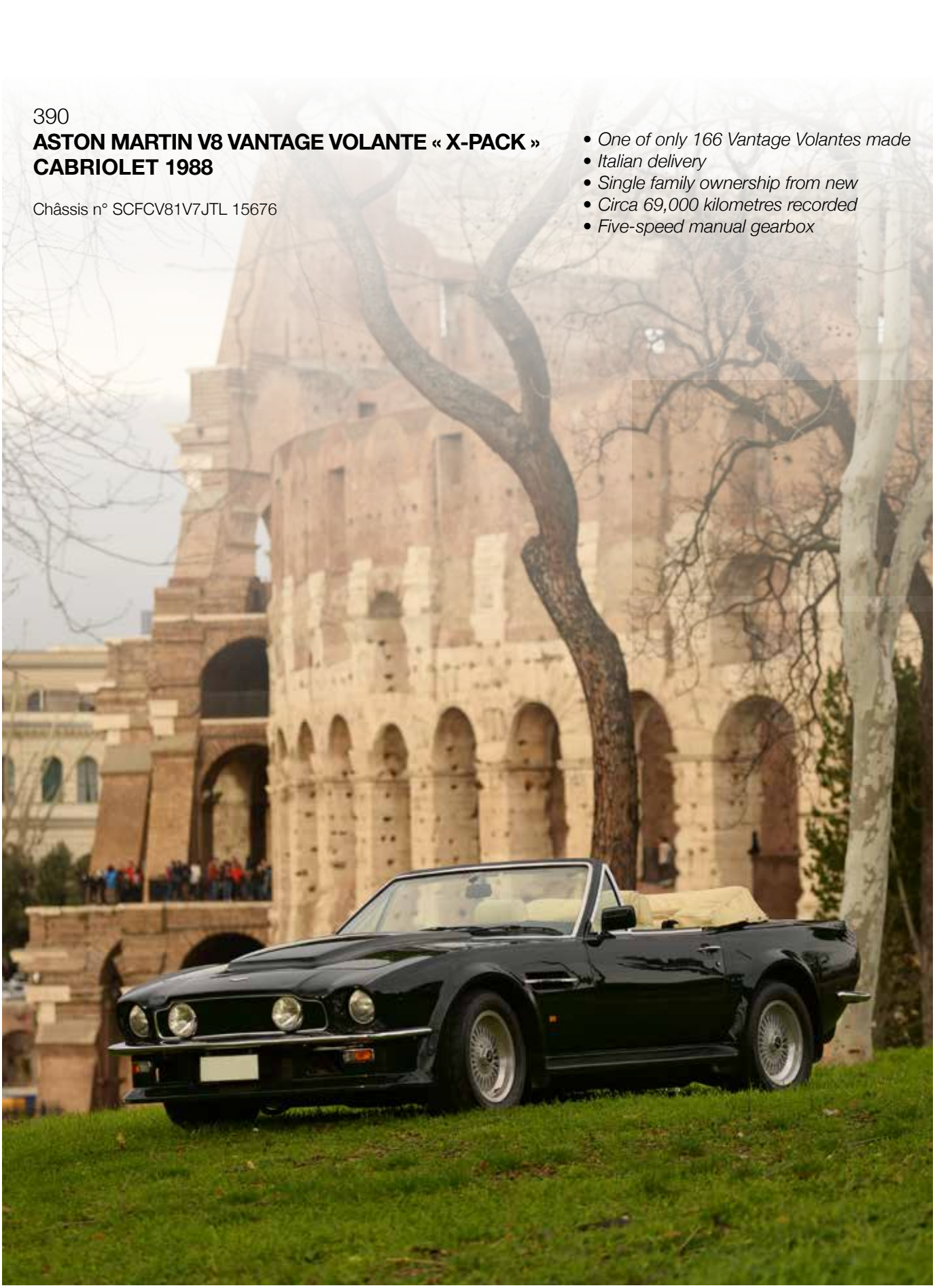
This particular Giulietta Spider enjoyed single family ownership from new until 2016, having passed from the original lady owner to her nephew after her death, and throughout that time was resident in Italy. Outstandingly original, it is very rare in never having required any welding or rust-repairs, which is almost unheard of for this model. Since its acquisition by the current vendor in 2016, the Giulietta has benefited from some £15,000 (approximately €17,000) spent in its re-commissioning, which included a new soft-top and new tyres (bills available). Presented in very good original condition – complete with its factory hardtop (in steel) – this quite exceptional Giulietta Spider is offered with a UK V5C registration document, valid MoT certificate, and the aforementioned bills. An unmissable opportunity for the discerning Alfa Romeo collector.

390

ASTON MARTIN V8 VANTAGE VOLANTE « X-PACK » CABRIOLET 1988

Châssis n° SCFCV81V7JTL 15676

- *One of only 166 Vantage Volantes made*
- *Italian delivery*
- *Single family ownership from new*
- *Circa 69,000 kilometres recorded*
- *Five-speed manual gearbox*



« Quiconque se demanderait pourquoi Aston Martin s'ingénie à construire son propre V8 quand il y a tant de gros moteurs américains disponibles pour pas cher n'a qu'à jeter un œil à la fiche technique et trouvera la meilleure explication du monde. Quelle que soit la puissance fournie par le V8 Aston, elle est suffisante pour propulser cette lourde machine de l'arrêt à 100 km/h en exactement 6 secondes et à 160 km/h en seulement 17, 4 secondes. Mieux encore, nous avons pu atteindre 222 km/h départ arrêté sur un mile et sur le continent nous avons enregistré une vitesse maximale de 260 km/h. » - Autocar, 8 juillet 1971.

À la résurrection du nom Vantage en 1977, les passionnés d'Aston Martin du monde entier ont poussé un soupir de soulagement. Autrefois réservé aux versions les plus puissantes des DB six cylindres, il n'avait pas été utilisé depuis l'arrivée de la V8 en 1969. Plus lourde que sa devancière à six cylindres, la V8 avait souffert avec le durcissement des règlementations sur les émissions, générant une inquiétude quant aux performances des Aston Martin. L'arrivée de la Vantage calma ces inquiétudes.

Pour ramener la V8 d'Aston dans le clan des supercars, une version modifiée du moteur 5 340 cm3 alimentée par quatre carburateurs Weber de 48 mm à la place des 42 mm de série fut proposée. Les soupapes et les conduits d'admission avaient été agrandies et les cames modifiées, donnant une puissance maximale estimée à 375 ch. En dehors de l'adoption de disques ventilés de plus grand diamètre et de pneus Pirelli taille basse, les modifications au châssis étaient limitées.

'Anyone wondering why Aston Martin bother to make their own vee-8 when so many big American ones are so cheaply available need take only one look at the performance data... for the best explanation in the world. Whatever the undisclosed output of the Aston V8, it is enough to rocket this heavy car to 60mph from rest in exactly six seconds and to 100mph in only 14.7 seconds. Much more than this, we were able to reach 138 mph from rest in a mile and on the Continent record a mean maximum speed of 161.5 mph.' - Autocar, 8 July 1971.

With the resurrection of the 'Vantage' name in 1977, Aston Martin enthusiasts everywhere breathed a sigh of relief; previously applied to high-power versions of the DB six-cylinder cars, it had been dormant since the V8's arrival back in 1969. A heavier car than its six-cylinder predecessor, the V8 had suffered as emissions legislation became ever more strangulating, leading to concern that Aston Martin's traditional performance image might be lost. The arrival of the Vantage dispelled any such worries.

Propelling Aston's V8 back into the supercar league was a tuned version of the existing 5,340cc engine breathing through a quartet of 48mm Weber carburettors rather than the standard 42mm units. Valves and ports were enlarged and the camshafts changed, the end result being an estimated maximum output of around 375bhp. Chassis changes were minimal apart from the adoption of bigger ventilated discs all round and low-profile Pirelli tyres.

La Vantage était néanmoins immédiatement reconnaissable de la version de série par ses orifices de capot et ses entrées d'air obturés et par son spoiler avant et son becquet sur le coffre.

Construite pour satisfaire le marché américain, le cabriolet Volante fit ses débuts en 1978, mais ce ne fut pas avant 1986 qu'il en fut proposé une version Vantage, qui à ce moment-là offrait 400 ch. En plus du moteur et du capot Vantage, on trouvait des passages de roue élargies, un becquet de coffre (dont la Volante avait été privée jusque-là) et un spoiler avant agrandi, tandis que des marchepieds en fibre de verre remplaçaient les seuils chromés caractéristiques du modèle. Le résultat était une voiture musclée et agressive qui pouvait se prévaloir d'être le cabriolet le plus rapide du monde, d'autant plus lorsqu'elle était équipée du moteur optionnel X-pack de 432 ch.

Cette Aston Martin V8 Vantage Volante X-Pack authentique, châssis numéro 15676 a quitté l'usine le 12 avril 1988 et a été livrée à son heureux propriétaire italien à Rome par le principal agent, Achilli Motors de Milan le 26 mai de la même année. Les caractéristiques étaient (et sont toujours), une peinture British Racing Green avec intérieur en cuir magnolia contrastant, moquettes beige et capote vert foncé (voir copie de la fiche constructeur au dossier). La peinture qui est probablement d'origine présente un très bel aspect de même que l'intérieur d'origine et la capote.

The Vantage was, nevertheless, readily distinguishable from the standard product by virtue of its blocked-off bonnet scoop, blanked air intake, front chin spoiler and lip on the boot lid.

Produced to satisfy demands from the USA, the Volante convertible debuted in 1978, but it was not until 1986 that it became available to Vantage specification, which by this time meant around 400bhp. Along with the Vantage engine and bonnet came flared wheelarches, boot spoiler (a feature the Volante had previously lacked) and extended front spoiler, while glassfibre extensions replaced the model's hitherto characteristic chromed sill covers. The result was a muscular, aggressive-looking car that could justifiably claim to be the world's fastest convertible, all the more so when it came with the optional 432bhp 'X-Pack' engine.

A genuine Aston Martin V8 Vantage Volante X-Pack, chassis number '15676' left the works on 12th April 1988 and was delivered to its proud Italian owner in Rome via the established main agent Achilli Motors, Milan on 26th May that same year. The specification was (and still is): British Racing Green paintwork with contrasting magnolia leather interior, beige carpets, and a dark green hood (see copy Car Record Card on file). Believed to be factory-applied original, the paintwork still presents beautifully, as does the original interior and hood.

Il est remarquable de noter que l'Aston est restée aux mains du premier propriétaire jusqu'en 2017, ayant d'abord été immatriculée au nom de sa société, puis (à partir de 2009) à son propre nom. À l'époque, il n'y avait pas de concessionnaire Aston Martin officiel à Rome, aussi l'entretien et la révision de la voiture furent-ils confiés à un garage local. En fait, elle a été si bien entretenue qu'aucune restauration n'a été nécessaire. La dernière révision remonte au 8 mai 2017 et inclue le changement de l'huile et des filtres, comme le montre l'étiquette dans le compartiment moteur. Le dernier contrôle technique, valable deux ans, a été effectué le 5 avril 2017.

Il est important de noter que 15676 est vendue avec tous ses livrets y compris le carnet d'entretien qui, pour les raisons expliquées plus haut, ne montre que la première révision effectuée à 4 680 kilomètres par Achilli Motors. Le compteur affiche un peu moins de 69 000 kilomètres qui représentent apparemment la distance réelle parcourue d'origine. Le propriétaire est malheureusement décédé récemment, ce qui explique pourquoi la voiture est vendue par la famille, prête à faire le bonheur de son nouveau gardien ou de sa nouvelle gardienne.

Les Aston Martin V8 Vantage Volante dotés du moteur X-Pack sont assez rares, mais trouver un exemplaire livré en Italie, resté dans la même famille et en si bon état d'origine relève du jamais vu. Cette incroyable et sans conteste la plus séduisante de toutes les Aston Martin V8 mérite une attention particulière.
€320,000 - 380,000

Remarkably, the Aston remained in the hands of the original owner until 2017, first being registered in his company's name, and then (from 2009) in his own. At that time there was no official Aston Martin concessionaire in Rome, so the car's servicing and maintenance was entrusted to the local garage; indeed, it was looked after so well while in his ownership that no restoration was ever necessary. The last service was carried out on 8th May 2017 and included oil and filter changes, as evidenced by a sticker in the engine bay. The last roadworthiness inspection, which is valid for two years, was carried out on 5th April 2017.

Importantly, '15676' comes with all books including the service booklet, which for the aforementioned reasons shows only the first service carried out at 4,680 kilometres by Achilli Motors. The current odometer reading is a little less than 69,000 kilometres: believed the true distance covered from new. Sadly, the owner passed away recently, which is why the car is being sold now by the family, ready to be enjoyed by his or her new custodian.

Aston Martin V8 Vantage Volantes with the X-Pack engine are rare enough, but to find an Italian-delivered example with single family ownership from new and in such original condition is unheard of. This stunning and arguably most desirable of all Aston Martin V8s is worthy of the closest inspection.

391

Autrefois propriété de Pierre Salik

CITROËN DS 23 IE PALLAS PRESTIGE 1974

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 02FG1528
Carrosserie n° 0057.002742
Moteur n° 683.017.431
Chapron n° 6503°

- *Delivered new to Belgium*
- *Only two registered owners*
- *Circa 77,000 kilometres from new*
- *Outstandingly original*
- *Desirable modifications by Chapron to include a division, front and rear air conditioning*
- *Desirable semi-automatic gearbox option*

Parmi ses nombreuses réalisations sur base Citroën, Chapron proposait la DS avec la finition Prestige, sur laquelle les clients pouvaient choisir leur propre niveau de finition parmi un large éventail d'options, incluant la séparation chauffeur, comme sur l'exemplaire proposé ici. Environ 450 DS Prestige ont été construites parmi lesquelles on estime qu'il en reste une soixantaine.

Cette Prestige particulière est une voiture très spéciale en raison de son originalité, de son état et de son histoire. Une des dernières Prestige construites par Chapron, sa première immatriculation date du 5/12/1974, après le lancement officiel de la Citroën CX à Paris. Elle a été livrée neuve en Belgique par Citroën Bruxelles et est accompagnée d'un dossier Chapron complet confirmant que la voiture conserve son moteur et sa carrosserie d'origine. Son premier propriétaire était Pierre Salik, pdg de la société textile éponyme, fabricant des jeans de réputation internationale Salik. Noire avec intérieur en cuir noir, ce dernier en parfait état, la voiture possède également l'air conditionné d'origine, la transmission automatique et des vitres teintées – une combinaison particulièrement rare. Chapron a doté la DS d'un interphone chauffeur/ passagers et d'un double contrôle avant/arrière de l'air conditionné et de la radio.

Among its many productions based on Citroën cars, Chapron offered the DS with 'Prestige' upgrades, customers being able to choose their own level of finish from an extensive range of options, including an internal division for chauffeur-driven examples, as seen here. Some 450 DS Prestige were made, of which it is estimated that only sixty remain.

This particular Prestige is a very special car because of its originality, condition, and history. One of the last Prestiges built by Chapron, the first registration date was 5/12/1974, after the official launch of the Citroën CX in Paris. It was delivered new to Belgium via Citroën Brussels and comes with a complete Chapron file confirming that the car retains its original engine and body. Its first owner was Pierre Salik, CEO of the eponymous textile company, makers of the internationally known Salik Jeans. Finished in black with original black leather interior, the latter in superb condition, the car also features original air conditioning, automatic transmission, and tinted windows – an exceptionally rare combination. Chapron equipped the DS with an interphone driver/ passenger and a double control front/rear for the air conditioning and radio.

Après Pierre Salik, la Prestige fut utilisée comme voiture de société pour l'un des directeurs de l'ancienne banque belge BBL (aujourd'hui ING) et a passé ensuite plus de 30 ans exposée dans le showroom du concessionnaire Citroën de Bruxelles. Pierre Salik et BBL sont les seuls propriétaires enregistrés, les derniers papiers d'immatriculation étant au nom de BBL.

N'ayant pas pris la route pendant la majeure partie de sa vie et peu utilisée, cette Prestige n'a parcouru que 77 000 kilomètres et se présente dans un état d'origine exceptionnel, comme neuve. La documentation fournie comprend le certificat belge d'homologation d'origine de 1974, d'anciens papiers d'immatriculation au nom de Pierre Salik, la carte de garantie officielle, un exemplaire de la facture officielle de Citroën en 1974 et la fiche Chapron mentionnée plus haut incluant l'attestation signée par Noëlle Chapron.
€60,000 - 90,000

Following Pierre Salik's ownership, the Prestige was used as a company vehicle for a director of the former Belgian bank, BBL (now ING) and subsequently spent more than 30 years on display in the showroom of a Brussels Citroën dealer. Pierre Salik and BBL are the only registered owners, the last registration papers being in BBL's name.

Kept off the road for most of its life and little used, this Prestige has covered only some 77,000 kilometres and its presented in beautifully original condition, driving like new. Accompanying documentation consists of the original Belgian homologation certificate of 1974, old registration documents in Pierre Salik's name, the official warranty card, a copy of the official invoice from Citroën in 1974 and the aforementioned Chapron file including the attestation signed by Noëlle Chapron.

392

CITROËN CX 2200 BERLINE 1975

Châssis n° MA-MC-01MC6803

- *First registered in France*
- *Manual transmission*
- *Featured on the cover of 'Citroën, The Complete Story' by Lance Cole*
- *Featured in numerous classic car magazines*
- *Comprehensive history file (inspection recommended)*

À l'origine immatriculée en France, cette rare et importante Citroën CX 2200 de la première série a été exportée au Royaume-Uni en 1991, puis en Finlande en 2014. Elle a connu le même propriétaire en France au moins depuis 1980 (probablement lorsqu'elle était neuve) jusqu'en 1999. Puis cinq propriétaires au Royaume-Uni et un en Finlande. Le compte-tours/tachymètre en kilomètres a été changé pour un autre en miles au début des années 2000 et affiche aujourd'hui 73 000 miles (117 500 km) que l'on pense d'origine et confirmés par l'historique et les papiers du MoT.

L'intérieur est dans un état exceptionnel. Le ciel de toit est très propre et sans traces en on ne note pas de ternissement sur la sellerie d'origine, bien qu'on discerne quelques craquelures dans l'accoudoir du conducteur. Un lecteur de carte conforme à celui d'époque côté passager et le rare vide-poche de tableau de bord sont bien présents. La voiture est également dotée d'antibrouillard avant et arrière et d'un store à lamelles à la lunette arrière. Les autres éléments rares sont l'essuie-glace double et les enjoliveurs pleins. Un jeu complet de ceintures de sécurité conformes a été installé à l'arrière afin d'assurer le transport de trois passagers, ou deux avec l'accoudoir déplié, en toute sécurité. On nous signale que la suspension fonctionne parfaitement, se soulevant rapidement et transportant les occupants dans un confort suprême, même sur les plus mauvais revêtements, tandis que les pneus Michelin complètent l'effet « tapis volant ». La voiture est immatriculée comme véhicule historique en Finlande et sera vendue avec un MoT/TüV valable jusqu'en juillet 2018.
€9,000 - 11,000
Sans Réserve

First registered in France, this rare and important Series 1 Citroën CX2200 was imported into the UK in 1991 and then to Finland in 2014. It had the same owner in France from at least 1980 (possibly from new) until 1999; then five owners in the UK and one in Finland. The speedometer/odometer was changed from kilometres to miles in the early 2000s and currently shows 73,000 miles, which is believed correct and supported by the extensive service history and MoT documentation.

The interior is in outstanding condition: the headlining is very clean and unmarked and there is no fading to the original upholstery, though there are some cracks in the driver's armrest. A period-correct map light on the passenger side and the rare dashboard tray are present. The car also features front and rear fog lights and a rear screen louvre blind. Other rare early features include the twin windscreen wipers and full wheel caps. A full set of correct seat belts has been fitted in the rear to allow the safe carrying of three passengers, or two with the pull-down centre armrest in place. We are advised that the suspension works perfectly, rising quickly and transporting the car's occupants in supreme comfort over even the roughest roads, while Michelin tyres complete the 'magic carpet ride' experience. The car is registered as an Historic Vehicle in Finland (EU) and comes with MoT/TüV valid until July 2018.

393

MERCEDES-BENZ 300B « ADENAUER » LIMOUSINE 1955

Châssis n° 1860115500148

- *Delivered new to France*
- *First owner from 1955 to 1987*
- *Stored and registered in 2001 by the present owner*
- *Extensive bodywork restoration in 2016/2017*
- *Registered in France*

Construite à l'unité par les artisans les plus expérimentés de Mercedes-Benz, la 300 était luxueusement équipée et tendue de matériaux de la plus grande qualité. Rapide et élégante, c'était l'une des très rares voitures de son époque à pouvoir emmener six passagers dans un grand confort en soutenant des vitesses élevées. C'était la voiture de prédilection des personnalités gouvernementales officielles d'Allemagne de l'Ouest, largement appréciée par les hommes d'affaires, les financiers et les politiciens en Europe et aux Etats-Unis. En fait « Adenauer » devint le nom officieux de la 300 berline/limousine, lorsque le chancelier d'Allemagne Konrad Adenauer, devint son plus fameux client.

Livrée neuve en France en mars 1955, cet exemplaire est vendu avec la copie de sa carte grise d'origine, qui indique le premier propriétaire comme étant les Ets Garabédian et porte l'annotation « vendue le 11 février 1987 ». À compter du 11/02/87, la voiture a été stockée dans d'excellentes conditions jusqu'en Septembre 2001 date à laquelle elle a enfin été immatriculée au nom de son détenteur actuel. L'une des caractéristiques les plus remarquables de cette voiture est qu'elle a conservé l'intégralité de ses carnets d'entretien, son manuel d'instruction, son carnet à souche d'entretien, son catalogue de pièces détachées, le guide des centres de service clients et le manuel d'instruction de la radio Becker « Le Mans ». Une copie de la fiche de construction d'origine figure aussi au dossier ainsi que le contrôle technique (de février 2015) et des factures totalisant un peu plus de 24 000 € concernant la restauration de la carrosserie, peinture et chromes, entreprise en 2016/2017. Une rare opportunité d'acquérir un magnifique exemplaire du vaisseau amiral très recherché de Mercedes-Benz dans les années 1950 à un prix raisonnable.

€60,000 - 80,000

Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. It was the car of choice among West German government officials, and throughout Europe and the USA was widely favoured by businessmen, financiers and politicians. Indeed, 'Adenauer' became the 300 saloon/limousine's unofficial model name, after German Chancellor Konrad Adenauer, its most famous customer.

Delivered new to France in March 1955, this example comes with a copy of its original Carte Grise, which records the first owner as 'Ets Garabedian' and is annotated 'sold 11th February 1987'. The car's subsequent ownership is not known prior to September 2001 when the other Carte Grise on file was issued to the current owner. One of this car's more remarkable attributes is the fact that it retains a full complement of its original books; the maintenance manual, service voucher booklet, parts catalogue, customer service centres guide, and Becker 'Le Mans' radio instruction manual all being present. There is a copy of the original factory build sheet on file also together with a Contrôle Technique (issued February 2015) and invoices totalling a little over €24,000 relating to restoration of the body, paint, and brightwork undertaken in 2016/2017. A rare opportunity to acquire a fine example of Mercedes-Benz's much sought-after 1950s flagship at a most affordable price.

394

JAGUAR TYPE E SÉRIE 3 V12 ROADSTER 1974

Châssis n° UE1S23762BW

- *Delivered new to the USA*
- *Imported into France in 1990*
- *Automatic transmission*
- *Well maintained and documented*
- *Registered in France*

En 1972, lors d'un essai de la Type E série 3, le magazine Road & Track qualifia le nouveau V12 de "véritable délice, justifiant presque à lui seul le ticket d'entrée. Le V12 est une mécanique merveilleuse, aussi bien à écouter qu'à contempler. Son échappement possède cette sonorité galopante caractéristique des multicylindres, dont le grand nombre d'explosions par tour leur confère la sonorité d'un moteur qui tournerait plus vite avec moins de cylindres. Il a un ralenti doux et calme, dépourvu de cette fébrilité mécanique habituellement rencontrée sur les V12 de Ferrari ou Lamborghini. Et cette douceur persiste sur toute la plage de régimes."

Livré neuf aux Etats-Unis et importé en France en 1990, ce roadster série 3 a été acheté en 2016 par son propriétaire actuel, malheureusement décédé quelques mois plus tard. Il est présenté en bon état général, a été régulièrement entretenu ces dernières années, et a bénéficié en 2011 de nouveaux collecteurs d'échappement, de nouveaux amortisseurs et d'un réglage des carburateurs, puis d'autres opérations d'entretien en 2016 et 2017. Il est proposé avec sa carte grise française, un certificat du Jaguar Heritage Trust, un épais dossier de factures et un rapport d'expertise favorable datant de 2016.

€45,000 - 65,000
Sans Réserve

Testing the E-Type Series 3 back in 1972, Road & Track magazine reckoned the new V12 power unit, 'a sheer delight, by itself almost worth the price of admission. The V12 is a lovely piece of machinery, lovely to listen to and lovely to behold. The exhaust has that hurried sound characteristic of a multiple-cylinder engine where the many explosions per revolution make it sound as if it's running faster than an engine with fewer cylinders. The idle is smooth and quiet with none of the mechanical busyness one normally experiences from the likes of a Ferrari or Lamborghini V12. And the smoothness lingers throughout the rev range.'

Delivered new to the USA and imported into France in 1990, this Series 3 roadster was purchased in 2016 by the current owner, who sadly died only a few months later. Presented in generally good condition, this E-Type has been regularly serviced in recent years, receiving new exhaust manifolds, new shock absorbers, and a carburettor tune-up in 2011, and other services in 2016 and 2017. The car is offered with French Carte Grise, a Jaguar Heritage Trust Certificate, a substantial file of invoices, and a favourable Rapport D'Expertise (2016).

395

ASTON MARTIN V8 SÉRIE 4 BERLINE SPORT AUTOMATIQUE 1979

Châssis n° V8/SOR/12091

- *One of 468 Series 4 cars*
- *First registered in Jersey, Channel Islands*
- *Previously registered in the UK*
- *Converted from right-to left-hand drive*
- *Registered in France*

A l'issue de l'essai d'une V8 automatique, le magazine Autocar conclut en 1973 : "Une voiture bien équipée au comportement magnifique, faite pour les longs voyages." Performance Car, également après l'essai d'une V8 automatique, considère que son constructeur "a conçu, ainsi qu'il le fait depuis des années, une voiture de caractère ; son châssis conventionnel mais d'un comportement exceptionnel et son moteur fait-main aux performances suffisantes font que la voiture soutient la comparaison avec la production des carrossiers anglais de prestige."

Cette V8 automatique, de couleur Aztec Gold avec intérieur fauve, fut d'abord immatriculée à Jersey (Iles anglo-normandes), puis parvint aux mains de son propriétaire précédent en 1980. Immatriculée alors FYL 457V au Royaume-Uni, elle bénéficia en 1989 d'une importante restauration effectuée par Works Service : révision des culasses, des freins et de la suspension, remplacement des seuils de portes en acier et entretien de la boîte, pour un coût de plus de 12 000 £ (environ 13 000 € - factures disponibles).

Le vendeur a acheté la voiture en 2006 lors de la vente Bonhams tenue chez Aston Martin Works Service (lot 130) ; elle était alors en direction à droite, et a depuis été transformée en direction à gauche. Par ailleurs, les amortisseurs avant ont été remplacés en 2016 et les arrière en 2017, de nouveaux joints de portes et tapis arrière ont été montés et les roues ont été reconditionnées. La voiture est en bon état général ; elle est proposée avec diverses factures, son certificat de contrôle technique français, sa carte grise française et une importante documentation remontant à 1988. La crémaillère de direction d'origine fait partie de la vente.
€60,000 - 80,000
Sans Réserve

Summarising its 1973 road test of a V8 automatic, Autocar magazine concluded: 'A well-equipped car with magnificent stride for long journeys.' Performance Car, also testing a V8 Auto, reckoned its makers "have set out - it has been so for years - to make a car of character, with a chassis of conventional but exceptional ability and manners, with enough performance from its hand-built engine to stand most comparisons and the prestige of English bespoke coachbuilding."

Finished in Aztec Gold with fawn leather interior, this automatic-transmission V8 was first registered in Jersey, Channel Islands before coming into the immediately preceding owner's hands in 1980. Previously registered in the UK (as 'FYL 457V') it benefits from a major refurbishment undertaken at Works Service in 1989 that included overhauling the cylinder heads, brakes, and suspension, replacing the body's steel inner sills, and servicing the transmission at a cost of more than £12,000 (approximately €13,100, invoices available).

The current vendor purchased the car at Bonhams' sale at Aston Martin Works Service in 2006 (Lot 130) since when it has been converted from right- to left-hand drive. In addition, the front shock absorbers were renewed in 2016 and the rears in 2017, new door seals and new (rear) carpets fitted, and the wheels restored. Presented in generally good condition, the car is offered with sundry invoices, French Contrôle Technique, French Carte Grise, and significant post-1988 documentation. The original steering rack is included in the sale.

396

RENAULT SINPAR 4L GENDARMERIE 4X4 1986

Châssis n° VF111280000550039

- *Landmark French car*
- *Very rare 4x4 model with opening soft-top roof*
- *Used by the French Gendarmerie*
- *Restored condition*
- *Registered in France*

La Renault 4 traction avant fut lancée en 1961 pour remplacer la 4 CV à moteur arrière. Elle fut vraisemblablement la première berline bicorps avec hayon de grande diffusion. C'était la réponse de Renault à la 2 CV Citroën et, tout comme celle-ci, elle était dotée de suspensions à barres de torsion à grand débattement ainsi que d'un intérieur généreusement dimensionné, ce qui la rendait parfaite pour des familles comme pour des agriculteurs. La Renault 4, efficace et sans fioritures, se révéla être un magnifique succès commercial pour le constructeur français, qui en vendit un million en seulement quatre ans et demi. Ce modèle fut assemblé un peu partout dans le monde ; sa fabrication prit fin en 1994, alors que plus de huit millions d'exemplaires avaient été produits, ce qui en faisait à l'époque la voiture française la plus vendue.

Parmi les versions spéciales se trouvait le tout terrain 4x4 produit par Sinpar, fabricant français de transmissions, dont la conception et la production furent par la suite repris par Renault. L'exemplaire proposé, très rare et très recherché, a été utilisé par le PGHM (Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne) dans les montagnes de France, plus précisément au Col de Tende, dans les Alpes du Sud.

Ce Sinpar a été restauré en totalité par un collectionneur italien ; il est comme neuf et a été acheté par son propriétaire actuel en 2016. Il est immatriculé en France et est proposé complet, avec un gyrophare bleu.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

Introduced in 1961 to replace the rear-engined 4CV, the front-wheel drive Renault 4 was arguably the first successful mass-produced hatchback. It was Renault's answer to the Citroën 2CV, and like the latter featured long-travel torsion-bar suspension and a generously proportioned interior, making it the ideal choice for families and farmers. A 'no frills' workhorse, the practical Renault 4 would prove an enormous commercial success for the French manufacturer, which had sold one million of them after only 4½ years. The model was assembled in countries around the world, and by the time production ceased in 1994 over eight million Renault 4s had been built, making it the best-selling French car at that time.

Specialised variants included the 'Sinpar' 4x4 all-terrain model produced by the eponymous French transmissions manufacturer, whose design would later be taken over and built by Renault. The very rare and highly sought-after soft-top example offered here was used by the specialist PGHM (Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne) in the French mountains. This particular car was used at the Col de Tende in the Southern French Alps.

Completely restored by an Italian enthusiast and almost as good as new, the Sinpar was bought by the current owner in 2016. It is registered in France and comes complete with a blue light.

397

CHEVROLET CORVAIR MONZA SPYDER COUPÉ 1963

Carrosserie Fisher

Châssis n° 119965

- *Landmark American rear-engined design*
- *Rare early turbocharged car*
- *Beautiful colour combination*
- *An older restoration*
- *Complete with rare original owner's guide and introduction*

La Corvair, lancée fin 1959, était une voiture compacte à moteur arrière, très anticonformiste pour les Américains. Motorisée par un six-cylindres à plat de 2,3 litres refroidi par air et dotée de quatre roues indépendantes, elle était aussi éloignée des standards de l'industrie automobile américaine qu'on pouvait l'être. Le public commença par la bouder et elle se vendait mollement jusqu'à ce qu'arrive le coupé Monza Club qui transforma son image de petite berline familiale en amusante voiture de sport. Une Monza décapotable vint enrichir la gamme en 1962, alors que son moteur avait été porté à 2,4 litres. Mais l'évènement de cette année fut le lancement du Spyder, dont le nom faisait référence à la présence d'un turbocompresseur davantage qu'à une carrosserie découverte. Connue comme "la Porsche du pauvre", la Monza Spyder de 150 chevaux était la plus rapide des Corvair ; elle est aujourd'hui la plus recherchée des modèles de la série 1 (avant 1965).

La Monza Spyder proposée, faisant depuis longtemps partie de la célèbre collection Nespoli, en Italie du Nord, est d'un magnifique noir avec un délicieux intérieur en vinyle rouge. Elle a manifestement été restaurée il y a longtemps, mais elle a toujours bel aspect et elle présente l'avantage d'être vendue avec une notice d'utilisation de la Corvair 1963, document d'origine, et une brochure "Présentation de la Corvair Spyder", deux ouvrages peu répandus. Cette rare Monza Spyder est proposée avec ses documents d'immatriculation italiens annulés ; c'est une opportunité qu'aucun collectionneur sérieux ne peut se permettre de manquer.

€10,000 - 15,000

Sans Réserve

Highly unconventional by American standards, the compact, rear-engined Corvair was introduced in late 1959. Powered by an air-cooled, 2.3-litre, horizontally-opposed six, and featuring independent suspension all round, the Corvair was as far from America's automotive mainstream as it was possible to get. An initially suspicious public was slow to respond and sales were sluggish until the arrival of the Monza Club Coupé changed the model's image from small family saloon to fun sports car. A convertible Monza joined the range in 1962, by which time the Corvair engine had grown to 2.4 litres, but the big news that year was the introduction of the 'Spyder', although in this case that designation referred to the presence of a turbocharger rather than an open body. Known as 'the poor man's Porsche', the 150bhp Monza Spyder was the fastest of the Corvairs and today is the most sought-after of the 1st Series (pre-1965) models.

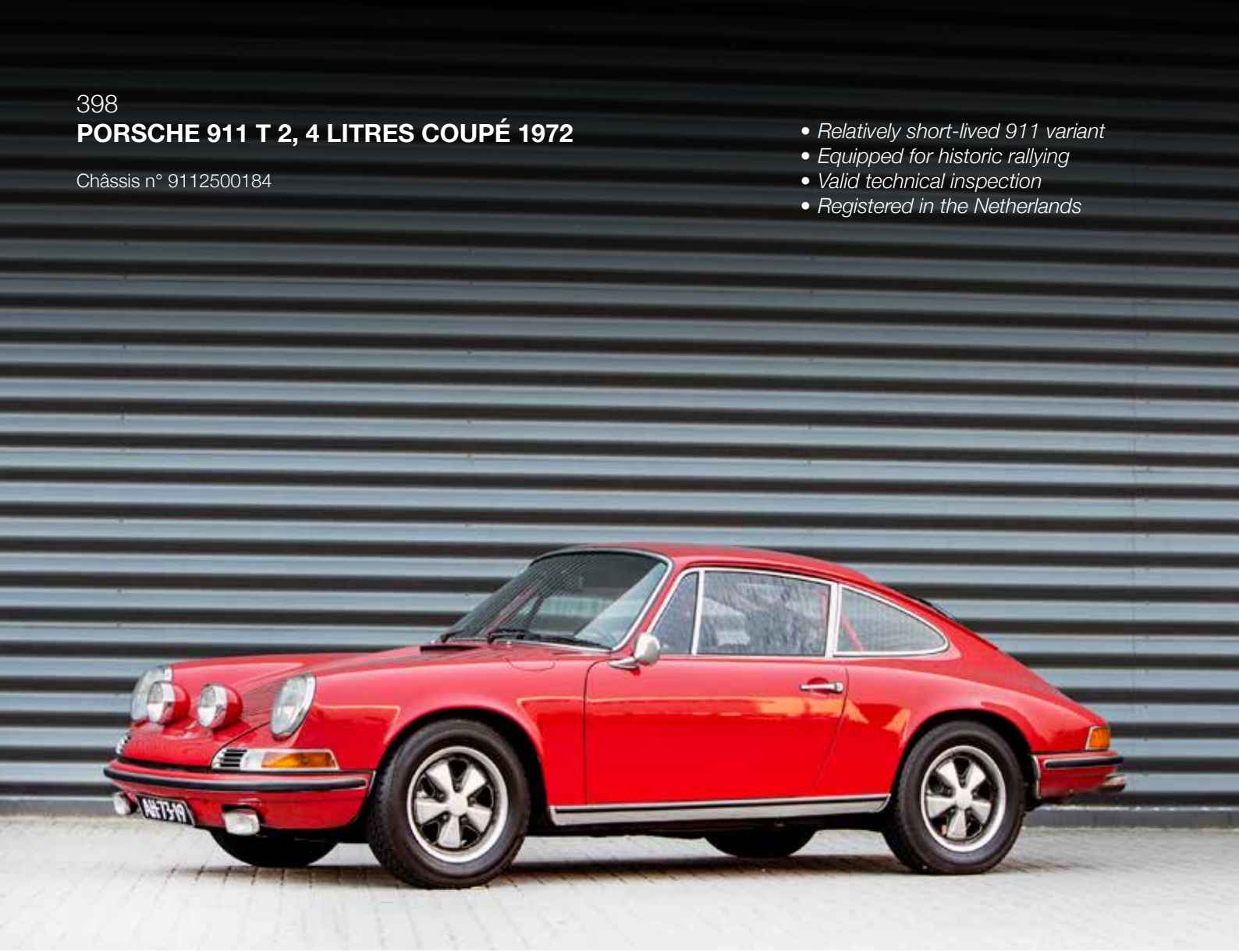
A long-time resident of the famous Nespoli Collection in northern Italy, this Monza Spyder is beautifully finished in black with a lovely red vinyl interior. Obviously an older restoration, it still presents well and has the added advantage of being sold together with an rare original 1963 Corvair owner's guide and 'Introduction to Corvair Spyder' brochure, both rare items in themselves. Offered with cancelled Italian registration papers, this rare Monza Spyder is an opportunity that no serious collector can afford to miss.

398

PORSCHE 911 T 2, 4 LITRES COUPÉ 1972

Châssis n° 9112500184

- *Relatively short-lived 911 variant*
- *Equipped for historic rallying*
- *Valid technical inspection*
- *Registered in the Netherlands*



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. En 1967, Porsche présentait la T (pour Touring) comme nouveau modèle de base de la gamme 911. Au départ la 911T utilisait le moteur 2 litres de 110 ch, puis reçut la version 2, 2 litres en même temps que le reste de la gamme, en 1969. La puissance de la T était alors de 125 ch, grimpant, après l'adoption du moteur 2, 4 litres en 1971, à 130 ch, la même puissance que la première 911. À l'époque, l'empattement de la 911 avait été allongé de 57 mm pour maîtriser la tenue de route parfois hasardeuse, tandis que la gamme ne comptait plus que trois modèles, la 911 T, le milieu de gamme 911 E et le haut de gamme 911 S, tous proposés en version coupé ou Targa. Une tenue de route accrocheuse, une direction réactive, une excellente flexibilité, un freinage superbe, une finition soignée et des sensations fortes et durables étaient quelques-unes des qualités appréciées par le magazine Motor au cours de son essai de la Porsche 911 T en 1973, la dernière année de production du modèle.

Cette 911 T a été équipée pour les rallyes historiques, l'intérieur est doté d'un arceau de sécurité, de sièges baquets, de harnais de sécurité quatre points et d'autres équipements de compétition. Décrite par le vendeur comme étant en bon état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation hollandaise et un contrôle technique valide.
€80,000 - 100,000

Few sports cars have proved as versatile as Porsche's perennial 911; a model that, for the past 50-plus years, has proved equally capable as a Grand Tourer, circuit racer, or rally car. In 1967, Porsche introduced the 'T' (Touring) as the new base model of the 911 range. Initially the 911T used the 2.0-litre engine in 110bhp form, gaining the 2.2-litre unit along with the rest of the range in 1969. The T's power output then was 125bhp, increasing with the introduction of the 2.4-litre engine in 1971 to 130bhp, the same output as the original 911. By that time the 911's wheelbase had been extended by 57mm to tame the sometimes wayward handling, while the models on offer had stabilised at three: 911T, middle-ranking 911E, and top-of-the-range 911S, all of which were available as either a closed coupé or Targa convertible. Tenacious adhesion, responsive steering, very good flexibility, superb brakes, meticulous finish, and a solid, un-burstable feel were just some of the virtues praised by Motor magazine in its test of a Porsche 911T in 1973, the final year of the model's production.

This particular 911T has been equipped for historic rallying, the interior being fitted out with a roll bar, bucket seats, four-point safety harnesses, and other related competition equipment. Described by the vendor as in generally good condition, the car is offered with Netherlands registration papers and valid technical inspection.

399

MG MIDGET TD ROADSTER 1952

Châssis n° TD/14203

- *Formerly part of the Nespoli collection*
- *Left-hand drive*
- *An older restoration*
- *Offered with (cancelled) Italian registration documents*

"La Midget est le dernier exemple de ce que doit être, dans l'esprit de beaucoup de gens, une petite voiture sportive. Elle répond aux attentes de ceux pour qui la voiture n'est pas un moyen, mais un but en soi. Plusieurs milliers de ces petites voitures réussissent admirablement à procurer à leur propriétaire la possibilité d'aller faire leurs courses, de participer à des manifestations sportives importantes ou d'entreprendre avec entrain un trajet de 600 km." – The Autocar, 15 mai 1953.

L'avant-dernière Midget des séries T, la TD, fut lancée en 1949. Plus grande que ses prédécesseurs, elle devait beaucoup à sa contemporaine, la berline Type Y, dont elle reprenait une version modifiée et plus étroite du châssis caisson ; ce dernier supportait une toute nouvelle carrosserie, plus habitable que la précédente mais qui conservait l'allure classique des traditionnelles MG sportives. Son quatre-cylindres éprouvé, le XPAG de 1 250 cm3, était lui aussi reconduit. Cette parenté avec la berline était tout sauf un handicap, car la Type Y était d'une conception plus récente et plus avancée que la Midget TC et était dotée de roues avant indépendantes et d'une direction à crémaillère. Bien que très traditionnelle dans son aspect et dans sa méthode de construction, la caisse de la TD offrait à ses occupants bien davantage de largeur aux coudes que la TC. La TD, produite jusqu'en 1953, fut un grand succès commercial, avec quelque 30 000 exemplaires vendus.

Cette adorable TD direction à gauche fit pendant plusieurs années partie de la collection Nespoli. Autrefois restaurée, très attirante dans sa livrée ivoire avec intérieur rouge foncé, cette voiture est proposée avec ses documents d'immatriculation italiens annulés.
€20,000 - 25,000
Sans Réserve

'The Midget is the survival of what, in the opinion of many people, is the right sort of small sports car. It caters for those who look upon motoring not as a means to an end, but as an end in itself. Many thousands of these little cars are succeeding admirably in providing their owners with something that will, at one moment, journey forth and do the shopping and, at the next, take part in serious competitive events or tackle a 400-mile journey with zest.' – The Autocar, 15th May 1953.

The penultimate T-Series Midget, the TD appeared in 1949. A larger car than its predecessors, the TD owed much to the contemporary Y-Type saloon, using a narrowed and modified version of the latter's box-frame chassis, on which sat an all-new body roomier than before but retaining the classic looks of the traditional MG sports car and the well-tried 1,250cc XPAG four-cylinder engine. This saloon parentage was far from a handicap, for the Y-Type was a later and more advanced design than the TC Midget, employing independent front suspension and rack-and-pinion steering. Although thoroughly traditional both in appearance and its coachbuilt method of construction, the TD body offered greatly increased 'elbow room' to its occupants when compared to that of the TC. Produced until 1953, the TD was a runaway sales success with some 30,000 sold.

This charming left-hand drive TD resided for many years in the Nespoli collection. An older restoration, attractively finished in ivory with dark red interior, the car is offered with cancelled Italian registration documents.

400

JAGUAR MARK II 3.8-LITRE BERLINE 1960

Châssis n° 210572BW

- *Delivered new to Canada*
- *Long-term resident of California*
- *Automatic transmission*
- *Recent extensive refurbishment*
- *Registered in the UK*

L'une des voitures les plus facilement reconnaissables des années 1960, grâce à ses innombrables apparitions dans des films à la télévision, la berline Mark 2, modèle-phare de Jaguar, a fixé les nouvelles normes de sa catégorie tout au long de sa carrière et reste encore aujourd'hui très prisée des passionnés. Avec l'avènement de la Mark 2 en octobre 1959, la version 3, 8 litres du six cylindres XK à double arbres à cames de Jaguar était proposé pour la première fois chez Jaguar sur une berline de milieu de gamme qui, en configuration 3, 8 litres, avec boîte manuelle et overdrive, devenait une berline capable d'atteindre un authentique 200 km/h et les 100 km/h en 8, 5 secondes, des chiffres éblouissants pour une berline de cette taille encore aujourd'hui. Avec 220 ch sous le pied et un couple de 33, 1 mkg dès 3 000 tr/min, la 3, 8 litres était à peine moins rapide avec la transmission automatique Borg-Warner proposée en option, atteignant les 100 miles à l'heure à peine trois secondes plus tard que la version manuelle, jusqu'à la vitesse maximale de 193 km/h. Il n'est pas surprenant que la 3, 8 litres automatique ait été un choix de plus en plus populaire, particulièrement en Amérique du nord.

Cette Mark 2 à transmission automatique a été livrée neuve au Canada et a passé la majeure partie de sa vie en Californie par la suite, avant de revenir en Europe en 2013. Elle a bénéficié d'importants travaux de rénovation, le moteur ayant été refait en 2013, la partie avant du châssis remplacée en 2014 et la peinture refaite la même année. Décrite par le vendeur comme étant en bon état général, la voiture est vendue avec un dossier historique, son certificat Heritage, le manuel d'origine, son certificat d'immatriculation UK V5C et un MoT valide.

€25,000 - 35,000
Sans Réserve

One of the most readily recognised cars of the 1960s thanks in part to countless appearances in films and on television, Jaguar's seminal Mark 2 saloon set the standard for the class throughout its entire production life and today remains highly prized by enthusiasts. With the advent of the Mark 2 in October 1959, the 3.8-litre version of Jaguar's XK twin-cam six became available for the first time in the company's medium-sized saloon, which in 3.8-litre, manual/overdrive configuration was a genuine 125mph car capable of reaching 60mph in 8.5 seconds, outstanding figures for a saloon of its size even by today's standards. With 220bhp on tap and a whopping 240lb/ft of torque available at a lowly 3,000rpm, the '3.8' was only marginally slower when fitted with the optional Borg-Warner automatic transmission, reaching the 'ton' a mere three seconds adrift of its manual sibling on the way to a top speed of over 120mph. It is hardly surprising that the '3.8' in automatic configuration was an increasingly popular choice, particularly in the North American market.

This automatic-transmission Mark 2 was delivered new to Canada and subsequently spent mots of its life in California before coming to Europe in 2013. It benefits from considerable subsequent refurbishment: the engine being rebuilt in 2013, the chassis front section being replaced in 2014, and a re-spray carried out that same year. Described by the vendor as in generally good condition, the car is offered with a history file, Heritage Certificate, original handbook, UK V5C Registration Certificate, and a valid MoT.

401

MINI VOITURE VESPA 400 1959

Châssis n° 16250

- *Rare example of the only four-wheeled Vespa*
- *Matching numbers*
- *Restored by a previous owner*
- *Registered in France*

Par égard pour FIAT, Piaggio choisit de faire fabriquer sa voiture en France plutôt que dans son Italie natale, et confia le projet aux Ateliers de Construction de Motocycles et Automobiles (ACMA) de Fourchambault, qui produisaient déjà des scooters Piaggio pour le marché français. Baptisée du nom du scooter à succès du constructeur, la Vespa 400 fut dévoilée à Monaco en 1957, puis fut l'une des vedettes du Salon de Paris la même année. C'était une construction monocoque à deux sièges, entre lesquels il restait de la place pour des bagages ou pour deux jeunes enfants ; elle était motorisée par un deux cylindres deux-temps de 393 cm3 monté à l'arrière. De même que les scooters dont elle dérivait, le 400 était alimentée et lubrifiée par du mélange huile-essence ; un système plus pratique basé sur un réservoir d'huile séparé et une alimentation semi-automatique fut bientôt monté, et les modèles suivants bénéficièrent d'une lubrification totalement automatisée. Elle était dotée d'une boîte manuelle à trois rapports (quatre, par la suite), de freins hydrauliques et de quatre roues indépendantes ; on peut aussi mentionner des portes à charnières arrière et un toit en toile entièrement repliable. Lors d'un essai effectué en 1959 par le magazine Motor, la Vespa 400 atteint la vitesse de 83,4 km/h, et fut créditée d'une consommation moyenne de 5,11 litres/100 km.

Cette Vespa 400 à trois vitesses fut achetée en 2016 par son propriétaire actuel à M. André Lemonnier, en France. Sa description mentionne un bon état général ; elle a été restaurée par l'un de ses précédents propriétaires, mais les factures ne sont pas disponibles. Vendue avec sa carte grise française, cette adorable et désormais rare mini-voiture attirera à coup sûr l'attention sur elle, où qu'elle aille.
€12,000 - 15,000

In deference to FIAT, Piaggio chose to have its new microcar manufactured in France rather than its native Italy, entrusting the project to Ateliers de Construction des Motorcycles et Automobiles (ACMA) in Fourchambault, which was already making Piaggio's scooters for the French market. Named after its maker's immensely successful motor scooter, the Vespa 400 was first shown to the public in Monaco in 1957, and was one of the sensations of that year's Paris Salon. The 400 was a unitary construction two-seater, with space behind the seats for luggage or two small children, and was powered by a 393cc twin-cylinder two-stroke engine mounted at the rear. Like its scooter antecedents, the 400 relied on pre-mixed 'petroil' lubrication, though a more user-friendly system employing a separate oil reservoir and semi-automatic dispenser was soon adopted, while later models enjoyed the convenience of fully automatic lubrication. There was a three-speed (later four-speed) gearbox, hydraulic brakes, and independent suspension all round, while other noteworthy features included rear-hinged doors and a full length folding sunroof. Tested by Motor magazine in 1959, the Vespa 400 recorded a top speed of 51.8mph (83.4km/h) and averaged 55.3 miles per gallon (5.11 litres/100 kilometres).

This three-speed Vespa 400 was bought by the current owner in 2016 from Mr André Lemonnier in France. Described as in good condition, the car was restored by one of its previous owners but there are no invoices available. Sold with French Carte Grise, this charming and now rare microcar is guaranteed to attract attention wherever it goes.

402

AMPHICAR 770 CABRIOLET 1963

Châssis n° 103956

- *Rare amphibious car*
- *New soft-top*
- *Complete with tool kit*
- *Registered in France*

L'Amphicar, à l'allure de cabriolet, était par principe une monocoque ; un quatre-cylindres Triumph Herald de 1 147 cm3 monté à l'arrière entraînait ses roues arrière et une transmission spéciale actionnait ses deux hélices. Ainsi équipé, il pouvait atteindre une vitesse maximale d'environ 6 nœuds, soit 7 mph (11 km/h), sur l'eau, et de 70 mph (112 km/h) sur terre, d'où son nom : 770. On raconte qu'un de ses propriétaires affirmait posséder "la voiture la plus rapide sur l'eau et le bateau le plus rapide sur route".

Sur l'eau, aucun dispositif particulier de direction n'était nécessaire : on guidait la voiture de façon classique, avec le volant. Sa conception était certainement bonne, ainsi qu'en atteste un exploit, largement relayé, accompli en 1965 par deux Amphicars qui traversèrent avec succès la Manche, entre l'Angleterre et la France, pour se rendre au Salon de Francfort. La même année, deux autres Amphicar naviguèrent avec succès sur le Yukon, en Alaska. Malgré l'attrait de sa polyvalence, l'Amphicar ne fut pas une réussite commerciale. Aux USA, qui auraient dû être – et étaient – son plus gros marché, l'Amphicar fut handicapé par ses difficultés à satisfaire la réglementation relative aux émissions et à la sécurité. La demande pour ce qui était avant tout un véhicule récréatif n'a jamais atteint, et de loin, les 20 000 exemplaires annuels escomptés : un peu moins de 4 000 avaient été construits lorsque sa production cessa, en 1968. La bizarrerie de l'Amphicar a souvent retenu l'attention des réalisateurs de cinéma ; elle a fait une apparition dans plusieurs films, dont "L'inspecteur Clouseau" en 1968.

Le vendeur a acheté cette Amphicar il y a dix ans et ne sait rien de ses précédents propriétaires. Des travaux ont été récemment effectués sur sa carrosserie pour en préserver l'étanchéité, et sa capote est neuve. Elle est présentée en excellent état général, avec sa carte grise française, un "certificat de navigabilité" et des factures pour un total de près de 8 000 €, dont beaucoup émises par Gordon Imports, en Californie.

€45,000 - 75,000

Necessarily of unitary construction, the cabriolet-style Amphicar was powered by a 1,147cc four-cylinder Triumph Herald engine mounted in the rear and driving the rear wheels. A special transmission drove the two propellers that afforded a maximum cruising speed on water of around 6 knots (7mph), the top speed on land being around 70mph (112km/h) hence the choice of name: '770'. One owner was quoted as saying that he had 'the fastest car on the water and the fastest boat on the road.'

No special steering gear was required for use on water, the car being guided in the normal way using the steering wheel. The design certainly worked, as demonstrated by a well publicised stunt that saw a pair of Amphicars successfully cross the English Channel from France to England in 1965 on their way to the Frankfurt Motor Show, while that same year another pair of Amphicars successfully navigated the Yukon River in Alaska. Nevertheless, and despite the attractions of its dual capability, the Amphicar was not a commercial success. In what should have been, and indeed was, its biggest market - the USA - the Amphicar was handicapped by the many difficulties involved in trying to make it comply with emissions and safety regulations. Demand for what was essentially a novelty vehicle never remotely approached the 20,000 units projected annually, a little under 4,000 being constructed before production ceased in 1968. The Amphicar's quirkiness often attracted the attention of filmmakers and it has appeared in several movies, including 'Inspector Clouseau' (1968).

The vendor bought this Amphicar ten years ago but knows nothing about the previous owners. Recently the car benefited from work on the body to keep it watertight, while the soft-top is new. Presented in generally excellent condition, this Amphicar comes French Carte Grise, a 'certificate to sail', and invoices totalling almost €8,000 (many from Gordon Imports in California).

403

JAGUAR TYPE E 4,2 LITRES SÉRIE 1 COUPÉ 2+2 1966

Châssis n° 1E76799

- *Delivered new to New York, USA*
- *Desirable manual transmission*
- *Professional engine rebuild 2015*
- *Partial restoration 2017*
- *Registered in France*

La Type E 4,2 litres existait en cabriolet et en coupé, auxquels s'ajouta en 1966 une version 2+2 construite sur un empattement allongé de 23 cm. Le nouveau coupé "familial", destiné à élargir l'audience de la Type E au-delà du marché traditionnel des voitures de sport, offrait des progrès en visibilité, du fait de surfaces vitrées augmentées, en garde au toit, en chauffage et en aération, ainsi qu'en volume de bagages. Une boîte automatique Borg-Warner était disponible en option. Malgré ses nombreux avantages, ses ventes restèrent toujours en retrait de celles du coupé et du cabriolet deux places.

Cette Type E coupé 2+2, une des premières des 2 643 de la série 1 construites en direction à gauche, fut livrée neuve à New-York le 7 octobre 1966 à un certain Dr Irwin J Lebish. Son propriétaire actuel l'a achetée le 6 février 2016, et l'on connaît deux de ses précédents propriétaires, des Français. De couleur jaune pâle Primrose avec un intérieur noir, elle est dotée d'une appréciable boîte manuelle. Elle est proposée avec une épaisse liasse de factures remontant à 2009, dont l'une concerne la réfection du moteur effectuée en 2015 au Royaume-Uni par SNG Barratt, un spécialiste de la marque. Elle a été en partie restaurée en 2017, avec en particulier une rénovation du système de freinage ; elle est annoncée comme "sans fuite", et sa carrosserie ainsi que son intérieur, agréablement patiné, sont décrits comme en très bon état, d'origine. Cette voiture représente une rare occasion d'acquérir une Type E dans sa version la plus pratique; elle est proposée avec sa notice d'utilisation d'origine, son certificat de Jaguar Heritage et sa carte grise française.

€40,000 - 60,000

Sans Réserve

The 4.2-litre E-Type was built in roadster and coupé forms, and in 1966 gained an additional 2+2 variant on a 9" (23cm) longer wheelbase. Intended to extend the E-Type's appeal beyond the traditional sports car market, the new 'family orientated' coupé came with improved visibility (thanks to greater glass area), increased headroom, improved heating and ventilation, additional luggage space, and optional Borg-Warner automatic transmission, yet despite its many advantages was consistently outsold by both the two-seater fixed-head coupé and the roadster.

One of 2,643 left-hand drive 'Series 1' examples built, this early E-Type 2+2 coupé was delivered new in New York, USA on 7th October 1966 and first owned by a Dr Irwin J Lebish. The current owner bought the car on 6th February 2016, with two previous French owners known. A desirable manual transmission model, this E-Type was originally finished in Pale Primrose Yellow with black interior. It comes with a substantial file of bills dating back to 2009, including one for an engine rebuild carried out in the UK in 2015 by marque specialists, SNG Barratt. Partially restored in 2017, including an overhaul of the braking system, the E-Type is said to be 'leak free', while the coachwork and interior are described as in very good original condition, the latter nicely patinated. Representing a rare opportunity to acquire the E-Type in its most practical form, the car is offered with an original owner's workshop manual, Jaguar Heritage Certificate, and French Carte Grise.

404

MERCEDES-BENZ 250 SE COUPÉ 1966

Châssis n° 11102112084316

- *Delivered new to France*
- *Automatic transmission*
- *Valid technical inspection*
- *Registered in the Netherlands*

Présenté en 1965, la nouvelle classe S de Mercedes-Benz était immédiatement reconnaissable des précédents modèles par sa carrosserie plus lisse avec une ceinture de caisse et un toit plus bas ainsi qu'une surface vitrée plus importante. Tous les modèles recevaient la même suspension à quatre roues indépendantes, de même que quatre freins à disque et une direction assistée. Le coupé et le cabriolet conservaient cependant l'élégante carrosserie intemporelle qui remontait à 1960. Plus longue que ses devancières, cette élégante voiture arborait une calandre plus large, un pare-brise plus enveloppant, une lunette arrière agrandie et des doubles phares verticaux, tous repris sur la 250 SE équivalente. En tant que modèles haut de gamme de luxe, toutes deux étaient équipées de l'air conditionné, de vitres électriques et d'une radio stéréo en série.

La 250 SE faisait appel à une version à injection du nouveau six cylindres à arbres à cames en tête et sept paliers de Mercedes-Benz d'une cylindrée de 2 496 cm3 et développant 150 ch à 5 600 tr/min. On pouvait choisir entre une transmission manuelle à quatre rapports ou une transmission automatique, tandis que la suspension recevait le système de compensation hydro-pneumatique de Mercedes-Benz. Ainsi équipée, la 250SE atteignait 193km/h, les 96 km/h étant atteint en 12 secondes, un substantiel progrès par rapport aux chiffres de la 220 SE. Aujourd'hui, toutes les versions de ces coupés et cabriolets classiques sont très recherchées.

Le coupé 250 SE proposé ici a été livré neuf en France et sera vendu avec son carnet de bord et sa trousse à outils. Brun métallisé avec intérieur en cuir Cognac, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en bon/excellent état général et sera proposée avec son carnet d'entretien, ses papiers d'immatriculation hollandaise et un contrôle technique valide.

€60,000 - 80,000

Introduced in 1965, Mercedes-Benz's new S-Class range was outwardly distinguishable from preceding models by a sleeker bodyshell with lower roof and waistlines, and increased glass area. All models featured similar all-independent suspension, as well as four-wheel disc brakes and power-assisted steering. The coupé and cabriolet, though, kept the timelessly elegant coachwork first seen back in 1960; longer than their predecessors, these elegant cars featured a wider radiator shell, wraparound windscreen, enlarged rear window, and vertically positioned twin headlamps, all of which were carried over to their 250 SE equivalents. As befitted top-of-the-range luxury models, the duo came equipped with air conditioning, electric windows, and stereo radio as standard.

The 250 SE employed a fuel-injected version of Mercedes-Benz's new, overhead-camshaft, seven-bearing 'six' displacing 2,496cc and developing 150bhp at 5,600rpm. There was a choice of four-speed manual or automatic transmissions, while the rear suspension featured Mercedes-Benz's hydro-pneumatic compensating spring. Thus equipped, the 250SE was good for 193km/h, with 96km/h reachable in 12 seconds, a substantial improvement on the superseded 220 SE's figures. Today all examples of these classic coupés and cabriolets are highly sought after.

The 250 SE coupé offered here was delivered new to France and comes with its original books and tools. Finished in brown metallic with Cognac leather interior, the car is described by the vendor as in generally good/excellent condition, and is offered with maintenance records, Netherlands registration papers, and valid technical inspection.

405

LAMBORGHINI DIABLO VT ROADSTER 1996

Châssis n° A9RE37A0TLA12520

- *Landmark Lamborghini supercar*
- *Delivered new to Holland*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Importer maintained from new*
- *Circa 25,090 kilometres recorded*
- *Registered in Holland*

Après 17 années de production, la légendaire Countach était remplacée par la Diablo, qui, au moment de sa présentation, était la plus rapide, la plus sophistiquée et la plus chère des Lamborghini jamais produites. Le nom de Diablo était emprunté au monde la tauromachie (l'emblème de la marque est un taureau de combat et le fondateur, Ferruccio Lamborghini, est né sous le signe du taureau). Le Diablo original du 19e siècle était un taureau qui avait combattu le fameux toréador El Chicorro pendant plusieurs heures. Diablo signifie aussi diable en espagnol.

Présentée pour la première fois en public à Monaco en janvier 1990, la Diablo avait été améliorée dans tous les domaines par rapport à son illustre devancière, devenant la référence en matière de supercar. Personne ne fut surpris d'apprendre qu'elle avait été dessinée par Marcello Gandini, le styliste qui avait déjà créé les Lamborghini Miura et Countach, tant l'air de famille était évident. Typiquement Lamborghini, la Diablo était basse, large et agressive et reprenait les portes en élytre vues pour la première fois sur la Countach.

After 17 years in production, the legendary Countach was replaced by the Diablo, which on its arrival was the fastest, most advanced and most expensive Lamborghini ever built. The name 'Diablo' had been inspired by the world of bullfighting (the company's emblem is a fighting bull and founder Ferruccio Lamborghini was born under the Taurus star sign). The original Diablo of the 19th Century was a bull that is said to have fought the famous toreador, El Chicorro for several hours. Diablo is also Spanish for devil.

First exhibited publicly at Monaco in January 1990, the Diablo improved on its illustrious predecessor in every way, setting a new benchmark in supercar design. Nobody can have been surprised to learn that it had been styled by Marcello Gandini, the man responsible for the Lamborghini Miura and Countach, for the family resemblance was obvious. Typically Lamborghini, the Diablo was low, wide and aggressive, and retained the 'beetle wing' doors first seen on the Countach.

Sous la tôle, on trouvait un châssis tubulaire développé à partir de celui de la Countach, mais constitué de tubes de section carrée plutôt que ronde et intégrant des zones de déformation à l'avant et à l'arrière. Le recours à des panneaux composites en fibre de carbone, utilisés pour la première fois sur la Countach Evoluzione, fut repris sur la Diablo qui recevait également une suspension modifiée, capable de s'adapter à un futur développement en quatre roues motrices, prévu avec une suspension active. Le V12 Lamborghini à 48 soupapes porté à 5, 7 litres sur la Diablo recevait pour la première fois une injection et développait 492 ch à 7 000 tr/min. Aussi important sinon plus, le couple maximum grimpait à 580 Nm (59, 1 mkg), une amélioration de 55% par rapport à la Countach. Les pots catalytiques étaient montés en série, permettant au V12 de satisfaire aux normes d'émissions internationales.

Plus puissante, avec un coefficient de trainée plus bas que celui de la Countach, la Diablo éclipsait sans difficulté sa devancière, dépassant les 322 km/h lors des essais. Plus important encore, ses accélérations et sa vitesse de pointe étaient légèrement supérieures à celles de la Ferrari F40.

Beneath the skin there was a steel spaceframe chassis, developed from the Countach's, but constructed of square-section rather than round tubing and incorporating 'crumple zones' at front and rear. The use of carbon-fibre composite panels, first seen in the Countach Evoluzione model, was extended in the Diablo, which also featured revised suspension capable of accommodating the envisaged future developments of four-wheel drive and active suspension. Stretched to 5.7 litres for the Diablo, Lamborghini's 48-valve V12 engine gained fuel injection for the first time, producing its maximum of 492bhp at 7,000rpm. Of equal, if not greater significance, maximum torque went up to 428lb/ft, an improvement of 55% over the Countach. Catalytic converters were standard, enabling the reworked V12 to meet emissions requirements worldwide.

With more power and a lower drag coefficient than the Countach, the Diablo easily eclipsed its forebear, exceeding 200mph (322km/h) on test. More importantly, its acceleration and top speed figures were marginally better than those of the Ferrari F40.

Bien que l'une des voitures les plus chères du monde, la Diablo n'était pas une édition limitée, mais une voiture de série avec un intérieur luxueusement traité reflétant l'intention de ses designers de produire une Gran Turismo civilisée aussi à l'aise en ville que sur autoroute ou sur circuit. Une version roadster de type targa à quatre roues motrices, la Diablo VT, arriva peu après. VT signifiait Viscous Traction en référence au visco-coupleur du train roulant qui répartissait la puissance entre les roues avant et arrière. Seules les roues arrière étaient motrices en condition normale, mais si une perte de motricité était détectée, jusqu'à 25% de la puissance disponible passait aux roues avant.

Cette Diablo VT Roadster a été vendue neuve en Hollande et a toujours été entretenue par Hessing, l'importateur officiel Lamborghini à l'époque. On nous signale que la carrosserie a été repeinte au cours de la dernière année dans un magnifique et original bleu Scuro, tandis que l'intérieur en cuir Champagne a été entièrement rénové et se marie parfaitement avec la couleur extérieur. Avec seulement 25 090 kilomètres, cette Diablo VT Roadster peu utilisée offrira un plaisir de conduite extraordinaire à son heureux prochain propriétaire.
€215,000 - 255,000

Although one of the world's most expensive cars, the Diablo was not a limited edition model like the latter but a series production car with a luxuriously appointed interior reflecting its designers' intention to produce a civilised Gran Turismo as suited to city streets and motorways as the racetrack. Four-wheel drive Diablo VT and Targa-style open Roadster versions soon followed. 'VT' stood for Viscous Traction, a reference to the coupling in the drive train that split power between the front and rear wheels. Only the rear wheels were driven under normal circumstances, but if traction was lost, up to 25% of the available power would be fed to the front wheels.

This Diablo VT Roadster was sold new in Holland and has always been maintained by Hessing, the official Lamborghini importer at that time. We are advised that the bodywork has been re-sprayed within the last year in beautiful and original Blu Scuro, while the Champagne leather interior has been completely refurbished and complements the exterior colour perfectly. With only 25,090 kilometres recorded, this little-used Diablo VT Roadster affords the prospect of a truly wonderful driving experience for the fortunate next owner.

THE FOLLOWING 5 LOTS ARE OFFERED FROM
A PRIVATE RALLY CAR COLLECTION

BILSTEIN
Savara
SIEM
brembo
speedline
FERODO
MARTINI

FIAT-ABARTH

406

FIAT X1/9 COUPÉ GROUPE 4 1974

Carrossée par Bertone

Châssis n° 0010014

- *Rare Group 4 rally car*
- *Professionally maintained by an Abarth Classiche team*
- *Valid FIA HTP*

Conçue par la Carrozzeria Bertone et lancée en 1972, la FIAT X1/9 fut la première voiture sportive à moteur central produite en série et véritablement couronnée de succès. De construction monocoque, la X1/9 était équipée sur les quatre roues de suspensions indépendantes à bras McPherson et de freins à disques ; on pouvait la transformer en "spider" ouvert en déposant le pavillon amovible qui se logeait dans le compartiment à bagages avant. Son moteur 1,3 litre d'origine FIAT 128 Rallye était monté en travers et transmettait ses 75 chevaux via une boîte quatre vitesses. Le magnifique châssis de la X1/9 méritait de façon évidente davantage de puissance, ce qui se fit en 1978 sur la série 2 qui reprenait le 1 498 cm3 et la boîte cinq vitesses de la Ritmo Strada. Avec ses 85 chevaux, la X1/9 roulait désormais à 177 km/h et atteignait les 100 km/h en environ 11 secondes.

Conceived by Carrozzeria Bertone and introduced in 1972, the FIAT X1/9 was the world's first really successful mass-produced mid-engined sports car. Of unitary construction, the X1/9 boasted all-round independent suspension by McPherson struts, and disc brakes on all four wheels, and could be converted to open 'spider' configuration by removing the detachable roof panel, which was stowed in the front luggage compartment. Mounted transversely, the 1.3-litre engine was sourced from the FIAT 128 Rally and transmitted its 75bhp via an integral four-speed transmission. The X1/9's superb chassis obviously deserved greater power, which materialised in 1978 with the 2nd Series that used the Ritmo Strada's 1,498cc engine and five-speed gearbox. Now with 85bhp available, the X1/9 could top 177km/h and reach 100km/h in around 11 seconds.

Elle fut par ailleurs travaillée par FIAT pour être engagée en rallye par l'usine, munie pour cela d'un moteur de FIAT 124 réalésé à 1 840 cm3 et coiffé d'une culasse Abarth à 16 soupapes. Mais la politique du groupe était de favoriser Lancia, ce qui fait que ce projet prometteur ne dépassa jamais le stade du prototype.

La voiture présentée est une 1300, actuellement immatriculée en Italie et munie de ses documents et de ses plaques d'immatriculation d'origine ; c'est probablement le seul exemplaire qui ait un PTH FIA en cours de validité. Elle a toujours été entretenue par un préparateur Abarth Classiche. Elle a participé ces dernières années à quelques rallyes en France et a été achetée en 2013 par son propriétaire actuel à un collectionneur italien. Il nous est signalé que le moteur est neuf et que cette voiture rare a récemment bénéficié d'un entretien complet.
€30,000 - 40,000
Sans Réserve

The X1/9 was also developed by FIAT as a works rally car, in which role it was fitted with a bored-out (to 1,840cc) FIAT 124 engine fitted with an Abarth 16-valve cylinder head. However, corporate policy favoured Lancia and so this promising project never got beyond the prototype stage.

A '1300' model, the car offered here is currently registered in Italy with its original document and original registration plate, and is probably the only example with valid FIA HTP. Always professionally maintained by an Abarth Classiche team, the FIAT competed in some rallies in France in recent years, and was bought by the current vendor from an Italian collector in 2013. We are advised that the engine is new, and the car has been recently fully serviced.

407

FIAT 124 ABARTH RALLYE SPIDER AVEC HARD-TOP 1973

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° 124CSA 0064120

- *One of only 1,013 produced*
- *Rare 'homologation special'*
- *Always maintained by an Abarth Classiche professional team*
- *Eligible for prestigious events such as Le Tour Auto*
- *Registered in France*

La FIAT 124 Abarth Rallye était une voiture à hautes performances, "Stradale", construite sur la base de la 124 Spider Sport. Lancé en 1966 au Salon de Turin, cet attirant Spider dessiné par Pininfarina reprenait la mécanique et le soubassement, raccourci, de la berline 124 ; avec ses dérivés, il s'est révélé être un remarquable succès de FIAT, vendu à plus de 200 000 exemplaires. Sa production prit fin en 1982.

Après une présentation sous forme de prototype au Salon de Genève, les livraisons de l'Abarth Rallye débutèrent en novembre 1972. Elle avait été totalement conçue pour les rallyes et était dotée d'une suspension arrière indépendante avec jambes McPherson, de roues aluminium élargies, de passages de roues agrandis, de panneaux de carrosserie en fibre de verre, d'une boîte cinq, d'un différentiel à glissement limité, d'un arceau de sécurité intérieur, d'un toit rigide, de sièges compétition et d'un tableau de bord modifié. Son 1 736 cm3 double arbre à cames délivrait 128 chevaux DIN en version série et 170 chevaux en version rallye.

The FIAT 124 Abarth Rallye was a high-performance 'homologation special' based on the 124 Sport Spider. First introduced in 1966 at the Turin Show and based on a shortened 124 saloon floor pan and running gear, the attractive Pininfarina-styled Sport Spider and its derivatives would prove an outstanding success for FIAT, over 200,000 being sold before production ended in 1982.

The Abarth Rallye first become available in November '72 having been seen previously in prototype form at the Geneva Salon. Extensively revised with rallying in mind, the Abarth Rallye featured independent rear suspension by McPherson struts, wider light-alloy wheels, flared wheelarches, glassfibre panels, a five-speed gearbox, limited-slip differential, an internal roll-over bar, rigid hardtop, competition seats and a revised dashboard. The engine was a 1,736cc twin-cam producing 128bhp (DIN) in standard trim with 170bhp available in full rallying tune.

Une fois les 1 000 exemplaires réglementaires construits, la 124 Spider en version Abarth fut homologuée en Groupe 2 et fut la vitrine de FIAT en rallye pendant la saison 1973, où elle remporta une victoire en Championnat du monde. Réhomologuée en Groupe 3 pour 1974, l'Abarth Rallye décrocha une autre victoire en Championnat du monde ainsi que plusieurs podiums. Son heure de gloire eut lieu en 1975, en Groupe 4, lorsque Maurizio Verini remporta le Championnat d'Europe des rallyes au volant de la dernière version, une 16 soupapes.

La FIAT 124 Abarth Rallye proposée est l'une des 1 013 voitures produites pour l'homologation en Groupe 2. Cet exemplaire n'a jamais été officiellement importé en France, où on en trouve très peu. Elle fut achetée en 2001 par un concessionnaire FIAT, qui l'a revendue à son propriétaire actuel il y a deux ans. Elle est rouge et noire avec un intérieur noir et est présentée comme étant dans son état d'origine, sans point de rouille et jamais modifiée. Elle a depuis l'origine été entretenue par un préparateur Abarth Classiche et est prête à se faire apprécier dans des manifestations prestigieuses telles que le Tour Auto. Elle dispose de sa carte grise française et des documents italiens et Abarth d'origine.
€70,000 - 90,000

Homologated in Group 2 after the required 1,000 cars had been built, the Abarth-modified 124 Spider served as FIAT's frontline rally car throughout 1973, achieving one World Championship victory. Re-homologated into Group 3 for 1974, the Abarth Rallye picked up another World Championship win and several top-three finishes but its finest hour would come in 1975 when, this time in Group 4, Maurizio Verini won the European Rally Championship at the wheel of the final 16-valve version.

The FIAT 124 Abarth Rallye offered here is one of the 1,013 cars actually completed for Group 2 homologation. This model was never officially imported into France and is very rare in that country. In 2001, the Abarth was bought by a FIAT dealership from which it was purchased by the current owner two years ago. Finished in red/black with black interior, the car is described as in original condition, never modified and free of rust. Always maintained by an Abarth Classiche professional team, it is ready to be enjoyed on prestigious events such as Le Tour Auto. Offered with French Carte Grise and original Italian and Abarth documents.

408

LANCIA DELTA INTEGRALE GROUPE A 8V 1988

Chassis no. ZLA 831AB000425550

- *'Competition clienti' Abarth version*
- *Highly original*
- *Racing history*
- *Valid HTP*
- *Abarth Classiche certified*

Du milieu des années 1960 au début des années 1990, Lancia a été un acteur majeur des rallyes internationaux ; entre 1972 et 1992, il a gagné pas moins de onze fois le titre constructeur du Championnat du monde des rallyes, avec une remarquable série de six victoires consécutives à partir de 1987. A la même époque, les pilotes Lancia ont gagné le Championnat d'Europe des rallyes à 14 reprises, et le Championnat du monde des pilotes, instauré en 1978 seulement, quatre fois. Les modèles utilisés – Fulvia HF, Stratos, Rally 037 et la famille Delta : S4, HF et Integrale – font partie des voitures de rallye les plus couronnées de succès de tous les temps.

Après avoir essayé sur ses Delta S4 "spéciales homologation" Groupe B un système combinant un compresseur classique (Volumex) et un turbo, Lancia n'a retenu qu'un turbo pour sa Delta HF, plus conventionnelle. Alors qu'elle avait déjà un comportement de haut niveau, grâce à ses réglages de suspension, la HF était passée au niveau supérieur avec l'arrivée d'une transmission intégrale au meilleur état de l'art, qui intégrait des coupleurs visqueux Ferguson et un différentiel Torsen. Son quatre-cylindres à 8 soupapes de 2,0 litres était déclaré à 260 chevaux en version rallye, pour un maximum autorisé de 300 chevaux, mais il est largement admis que ce chiffre était régulièrement dépassé quand les circonstances le permettaient.

En 1989, un saut supplémentaire de performance fut apporté au 2,0 litres par une culasse à 16 soupapes, qui portait sa puissance en configuration rallye à 295 chevaux. Homologués pour conserver à l'écurie d'usine sa compétitivité, les premiers modèles Evoluzione furent construits vers la fin de 1991 ; ils étaient dotés de voies avant et arrière élargies, des modifications de carrosserie adéquates, d'un moteur plus puissant et de nombreuses autres améliorations de détail. Les Integrale n'étaient disponibles qu'en direction à gauche.

From the mid-1960s until the early 1990s, Lancia was a major force in international rallying, winning the World Rally Championship for Makes no fewer than 11 times between 1972 and 1992, including a remarkable six successive victories commencing in 1987. During the same period, Lancia drivers won the European Rally Championship on 14 occasions and the World Drivers' Championship (only instigated in 1978) four times. The models used – Fulvia HF, Stratos, Rally 037, and the Delta family: S4, HF and Integrale – are among the most successful rally cars of all time.

After experimenting with a system combining both a conventional (Volumex) supercharger and a turbo on their Group B 'homologation special' Delta S4 rally car, Lancia opted for turbo-charging alone for the less exotic Delta HF. Already a fine handling car courtesy of its tuned suspension, the HF moved up a class with the introduction of a state-of-the-art four-wheel-drive transmission incorporating Ferguson viscous couplings and a Torsen differential. The Delta HF's 2.0-litre four-cylinder 8-valve engine produced a claimed 260bhp in rally tune (a maximum of 300 horsepower was stipulated by the rules) but it was widely accepted that this figure was regularly exceeded when conditions allowed.

In 1989, Integrale performance was boosted further by the introduction of a 16-valve cylinder head for the 2.0-litre engine, with maximum power in rally trim increasing to 295bhp. Homologated to maintain the works rally team's competitive edge, the first Evoluzione models were manufactured towards the end of 1991, incorporating wider front and rear track, appropriately altered bodywork, and a more powerful engine among many other detail improvements. The Integrale was only ever available with left-hand drive.

The car at the beginning of a Turkish championship's rally

L'Integrale 8 soupapes Groupe A proposée, exemplaire très rare faisant partie des premiers construits, fut immatriculée pour la première fois à Turin sous le numéro TO 42242H par Abarth, qui jouait le rôle de Service compétition de sa maison-mère FIAT et avait récemment fusionné avec la Squadra Corse Lancia. Elle est proposée dans la livrée caractéristique Martini, sponsor de Lancia à l'époque.

Cette voiture a participé au Championnat de Turquie (photo d'archive dans le dossier), puis est retournée en Italie pour s'offrir une longue carrière en rallye, ainsi qu'en attestent les nombreux stickers apposés sur sa carrosserie. Cette Integrale n'a jamais été modifiée et a toujours été entretenue par un préparateur Abarth Classiche ; elle est restée dans son état d'origine et est vendue complète, avec ses projecteurs avant additionnels et sa boîte six vitesses R70 Groupe A, qui n'a pas roulé depuis qu'elle a été refaite. L'entretien du moteur a été fait, et la voiture est entièrement conforme aux spécifications d'Abarth. Elle est actuellement en configuration terre, et non asphalte, ainsi qu'elle l'était au Championnat de Turquie, mais on peut facilement la transformer en remplaçant ses amortisseurs et ses roues. Cette voiture a participé au Championnat de France sur terre de 2017 et a gagné le Rallye Terre du Diois. La voiture est prête à être savourée ; elle est proposée avec son document original de l'ACI, son Passaporto Tecnico, et son PTH FIA, valide jusqu'en 2026. Elle dispose aussi des documents d'immatriculation italiens annulés et devra être immatriculée par son acheteur. Une merveilleuse occasion d'acquérir l'une des plus rares et plus attirantes voitures de rallye de son époque.
€170,000 - 220,000

The rare, early, 8-valve Integrale Group A rally car offered here was first registered in Turin as 'TO 42242H' to Abarth, which had previously been acting as parent-company FIAT's competitions department and had recently merged with Lancia's Squadra Corse. It is finished in the distinctive white livery of the famous Martini drinks company, Lancia's sponsors at the time.

This car participated in the Turkish Championship (archive photograph is on file), subsequently returning to Italy where it enjoyed a lengthy rallying career, as evidenced by numerous stickers present on the body. Never modified and always maintained by an Abarth 'Classiche' team, the Integrale remains in original condition and is sold complete with additional front lighting and its Group A six-speed R70 transmission, which has covered zero kilometres since being rebuilt. The engine has been serviced and the car is to Abarth specification throughout. It is currently in gravel (as opposed to tarmac) configuration (as it was for the Turkish Championship) but can easily be changed by swapping the shock absorbers and wheels. In 2017, this car competed in the French gravel championship and won the Rallye Terre de Diois.
Ready to be enjoyed, the car is offered with its original ACI document, Passaporto Tecnico, and FIA HTP (J2 period) valid until 2026. The car also comes with cancelled Italian registration documents and will need to be registered by the purchaser. A wonderful opportunity to acquire one of the rarest and most desirable rally cars of its era.

409

Ex-usine, rare version 16 soupapes injection

FIAT 124 ABARTH RALLYE GROUPE 4 EX-USINE 1975

Châssis n° 0092695

- *One of only seven Olio FIAT works cars*
- *Abarth Classiche certified*
- *In-period competition history*
- *Always maintained by an Abarth Classiche professional team*
- *Registered in France (Carte Grise de Collection)*
- *Valid FIA HTP*

La FIAT 124 Abarth Rallye était une voiture à hautes performances, "spéciale homologation", construite sur la base de la 124 Spider Sport. Lancé en 1966 au Salon de Turin, cet attirant Spider Sport dessiné par Pininfarina reprenait la mécanique et le soubassement, raccourci, de la berline 124 ; avec ses dérivés, il s'est révélé être un remarquable succès de FIAT, vendu à plus de 200 000 exemplaires. Sa production prit fin en 1982. Après une présentation sous forme de prototype au Salon de Genève, les livraisons de l'Abarth Rallye débutèrent en novembre 1972.

Elle avait été totalement conçue pour les rallyes et était dotée d'une suspension arrière indépendante avec jambes McPherson, de roues aluminium élargies, de passages de roues agrandis, de panneaux de carrosserie en fibre de verre, d'une boîte cinq, d'un différentiel à glissement limité, d'un arceau de sécurité intérieur, d'un toit rigide, de sièges compétition et d'un tableau de bord modifié. Son 1 736 cm3 double arbre à cames délivrait 128 chevaux DIN en version série et 170 chevaux en version rallye. Une fois les 1 000 exemplaires réglementaires construits, la 124 Spider en version Abarth fut homologuée en Groupe 2 et fut la vitrine de FIAT en rallye pendant la saison 1973, où elle remporta une victoire en Championnat du monde.

The FIAT 124 Abarth Rallye was a high-performance 'homologation special' based on the 124 Sport Spider. First introduced in 1966 at the Turin Show and based on a shortened 124 saloon floor pan and running gear, the attractive Pininfarina-styled Sport Spider and its derivatives would prove an outstanding success for FIAT, over 200,000 being sold before production ended in 1982. The Abarth Rallye first become available in November '72 having been seen previously in prototype form at the Geneva Salon.

Extensively revised with rallying in mind, the Abarth Rallye featured independent rear suspension by McPherson struts, wider light-alloy wheels, flared wheelarches, glassfibre panels, a five-speed gearbox, limited-slip differential, an internal roll-over bar, rigid hardtop, competition seats and a revised dashboard. The engine was a 1,736cc twin-cam producing 128bhp (DIN) in standard trim with 170bhp available in full rallying tune. Homologated in Group 2 after the required 1,000 cars had been built, the Abarth-modified 124 Spider served as FIAT's frontline rally car throughout 1973, achieving one World Championship victory.

La FIAT 124 Abarth Rallye proposée, extrêmement rare, est l'une des sept voitures d'usine, peinte aux couleurs de l'équipe Olio FIAT. Les quatre premières voitures furent engagées par l'usine en Championnat du monde, et les trois autres furent vendues à des concurrents privés. Initialement immatriculée à Turin sous le numéro M46462 TO, la voiture proposée est, selon Abarth, la meilleure des Groupe 4 survivantes ; elle est à la fois authentique et en excellent état. La totalité des rarissimes pièces Abarth l'équipe toujours.

Cette voiture, à l'historique bien connu et bien documenté, a couru dans des championnats italiens et européens entre les mains de Cuniolo et Poletti. Elle s'est classée avec eux 7e au général lors du Rallye Quattro Regioni en 1977 ; il existe aussi des photos d'archives la montrant en course au rallye de San Martino di Castrozza en septembre 1977. Après Cuniolo, la 0092695 fut la propriété de différents Italiens. Son vendeur l'a achetée en 2002 à un spécialiste bien connu, Volta, et l'a pilotée dans différentes manifestations, dont le Tour Auto en 2012.

Sa riche documentation historique comprend les originaux des documents ACI et d'homologation, une copie du Foglio di Montaggio, l'ancien et l'actuel PTH FIA, une copie de ses papiers d'immatriculation italiens au nom de Abarth Servizio Assistenza Rallye et une copie du Foglio Complementare recensant la totalité de ses précédents propriétaires. La voiture est fournie avec sa plaque d'usine originale, la M46462 TO. Elle a toujours été entretenue par un préparateur Abarth Classiche et est prête à se faire apprécier dans des manifestations de prestige telles que le Tour Auto.
€200,000 - 250,000

The ultra-rare FIAT 124 Abarth Rallye offered here is one of the seven works cars and is finished in the team's Olio FIAT livery. The first four cars were raced by the works in the World Championship; the remaining three were sold to private entrants. First registered in Turin as 'M46462 TO', the car offered here is, according to Abarth, the best of the surviving Group 4 cars, being both very original and in excellent condition. All the rare Abarth works parts are still fitted to this car.

Well known and well documented, this car competed in the Italian and European championships driven by Cuniolo/Poletti. It finished 7th overall at the Quattro Regioni Rallye in 1977 with Cuniolo/Poletti, and there are archive photographs showing the car competing in the Rallye San Martino di Castrozza in September '77. After Cuniolo's ownership, '0092695' was owned by various Italian drivers; the current vendor bought the car in 2002 from the well-known Italian specialist, Volta, and has driven it on various events including the 2012 Tour Auto.

The accompanying historical paperwork is extensive, consisting of the original ACI and original homologation documents; a copy of the Foglio di Montaggio; old/current FIA HTP; a copy of the Italian registration document under the name of 'Abarth Servizio Assistenza Rallye'; and a copy of the Foglio Complementare listing all the previous owners. The car also comes with its original works registration plate 'M46462 TO'. Always maintained by an Abarth Classiche professional team, it is ready to be enjoyed on prestigious events such as Le Tour Auto.

410

LANCIA DELTA S4 GROUPE B RALLYE 1986

Châssis n° 0051

- *Genuine works car*
- *First registered to FIAT Auto Spa*
- *Abarth Classiche certified*
- *100% original and never restored*
- *Ready to enjoy*

Du milieu des années 1960 au début des années 1990, Lancia a été un acteur majeur des rallyes internationaux ; il a gagné pas moins de onze fois le titre constructeur du Championnat du monde des rallyes entre 1972 et 1992, avec une remarquable série de six victoires consécutives à partir de 1987. A la même époque, les pilotes Lancia ont gagné le Championnat d'Europe des rallyes à 14 reprises, et le Championnat du monde des pilotes, initié en 1978 seulement, quatre fois. Les modèles utilisés – Fulvia HF, Stratos, Rally 037 et la famille Delta : S4, HF et Integrale – font partie des voitures de rallye les plus couronnées de succès de tous les temps.

En 1985, dans la lignée d'Audi, Lancia avait introduit en Championnat du monde des rallyes la Delta S4, une nouvelle concurrente à quatre roues motrices qui reprenait l'allure de son homonyme de série. Mais cette ressemblance revendiquée s'arrêtait aux apparences, car les mécaniques des deux voitures ne partageaient quasiment rien. Alors que la Delta de série était une bicorps traction avant à cinq places, la S4 à deux places avait installé son moteur à l'emplacement des sièges arrière et dissimulait sous sa carrosserie légère en composites un châssis tubulaire, similaire à celui de la 037 Rallye et doté d'une suspension à quatre roues indépendantes intégralement réglables. Ses extrémités avant et arrière, aux nombreux appendices aérodynamiques destinés à plaquer la voiture au sol à haute vitesse, étaient rapidement démontables en cas d'accident.

From the mid-1960s until the early 1990s, Lancia was a major force in international rallying, winning the World Rally Championship for Makes no fewer than 11 times between 1972 and 1992, including a remarkable six successive victories commencing in 1987. During the same period, Lancia drivers won the European Rally Championship on 14 occasions and the World Drivers' Championship (only instigated in 1978) four times. The models used – Fulvia HF, Stratos, Rally 037, and the Delta family: S4, HF, and Integrale – are among the most successful rally cars of all time.

Following Audi's lead, Lancia had introduced a new four-wheel-drive World Rally Championship contender in 1985, the Delta S4, which bore more than a passing resemblance to its road-going namesake. That deliberate likeness though, was merely skin deep, for the two cars had next to nothing in common mechanically. For whereas the Delta road car was a conventional, front-wheel-drive, five-seater hatchback, the two-seater S4 carried its engine where the rear seat passengers would have been and concealed a tubular spaceframe chassis - similar to that of the Rally 037 and incorporating fully adjustable all-independent suspension – beneath lightweight composite bodywork. Featuring numerous aerodynamic aids designed to increase downforce at high speeds, both front and rear sections of the S4's body were quickly detachable in the case of an accident.

Ses quatre roues étaient entraînées via un différentiel central et un arrière, et son 1 759 cm3 - 16 soupapes de conception Abarth innovait avec le cumul d'un turbo et d'un compresseur destiné à pallier le temps de réponse du turbo aux bas régimes. Du fait du coefficient 1,4 appliqué par la FIA à la cylindrée des moteurs suralimentés, la Delta S4 courait en catégorie 2 500 cm3, ce qui lui imposait un poids minimum de 890 kg. Elle avait commencé avec 400 chevaux, qui étaient devenus plus de 500 à la fin de son développement.

Une fois construits, les 200 exemplaires de Stradale (version route) imposés par le règlement du Groupe B, la version course fit ses débuts en novembre 1985 lors du Rallye du RAC ; le succès d'Henri Toivonen et de Markku Alén, respectivement 1er et 2e, y marqua l'histoire des rallyes. La Delta S4 remporta trois autres victoires au Championnat du monde 1986, assurant ainsi à Lancia la 2e place des constructeurs et à Alén la 2e place des pilotes. Puis elle dut se retirer en fin de saison, car la FIA avait imposé pour 1987 la réglementation du Groupe A. Cette décision avait été dictée par une série d'accidents graves, dont celui, mortel, de Toivonen en Corse au volant d'une S4 d'usine, accident qui coûta aussi la vie à son copilote Sergio Cresto.

The transmission drove all four wheels via central and rear differentials while the Abarth-designed 1,759cc, 16-valve engine broke new ground also, employing both supercharging and turbo-charging to reduce the effects of 'turbo lag' at low revs. As the FIA applied a 'x1.4' formula to the capacity of forced induction engines, the Delta S4 ran in the up-to-2,500cc class, which permitted a minimum weight of 890kg (1,958 lbs). A maximum power output of around 400bhp was available from the start, rising to in excess of 500bhp by the end of development.

After the required 200 Stradale (road-going) models required by Group B regulations had - allegedly - been constructed, the competition version made its first appearance in November 1985 at the RAC Rally, Henri Toivonen and Markku Alén finishing 1st and 2nd respectively to record one of the most successful debuts in rallying history. The Delta S4 went on to score three more World Championship victories in 1986, securing Lancia 2nd place in the Makes' competition and 2nd place for Alén in the Drivers', before being compulsorily retired at the end of the year when the FIA imposed Group A regulations for 1987. The FIA's decision had been prompted by a series of serious accidents, including Toivonen's fatal crash in Corsica at the wheel of a works S4, which also claimed the life of his co-driver, Sergio Cresto.

La Lancia Delta S4, qui n'a couru que treize mois, est l'une des plus rares voitures de rallye Groupe B. On a de sérieuses raisons de douter que Lancia ait réellement construit les 200 versions route requises pour l'homologation, et les experts pensent qu'il en subsiste à ce jour moins de 80. Les authentiques voitures d'usine sont encore plus rares.

La Lancia Delta S4 Groupe B proposée fut tout d'abord immatriculée le 20 octobre 1986 à Turin par FIAT Auto Spa, sous le numéro TO 44805F. Ce n'est pas une Stradale modifiée, mais une authentique voiture de rallye usine, construite par Abarth, qui jouait le rôle de Service compétition de sa maison-mère FIAT et avait récemment fusionné avec la Squadra Corse Lancia. Elle est proposée dans sa livrée caractéristique Martini, sponsor de Lancia à l'époque.

Selon Abarth, la 0051 doit être l'un des trois mulets (voitures de reconnaissance) construits. Elle n'a jamais couru en Championnat du monde, et elle est devenue obsolète lorsque le Groupe B fut abandonné fin 1986. Elle fut peu après réimmatriculée sous le numéro TO-44816F, puis vendue en 1988 à Comauto, une écurie de course italienne.

In use for only 13 months, the Lancia Delta S4 is one of the rarest of Group B rally cars. There is considerable doubt that Lancia actually produced the 200 road cars required for homologation, expert opinion being that fewer than 80 exist today. Genuine works cars are even rarer.

The Lancia Delta S4 Group B rally car offered here was first registered on 20th October 1986 in Turin as 'TO 44805F' to FIAT Auto Spa. It is not a converted Stradale model but a genuine works rally car built by Abarth, which had previously been acting as parent-company FIAT's competitions department and had recently merged with Lancia's Squadra Corse. It is finished in the distinctive white livery of the famous Martini drinks company, Lancia's sponsors at the time.

According to Abarth, '0051' is probably one of the three 'muletto' (reconnaissance) cars built. It was never raced in the World Championship, and along with its contemporaries was rendered obsolete when Group B was cancelled at the end of 1986. The registration was changed to 'TO-44816F' soon afterwards, and then in 1988 the car was sold to Comauto, an Italian Racing team.

Elle appartint ensuite à deux collectionneurs italiens avant d'être vendue à un autre collectionneur, l'Allemand John Bosch, un Ferraristi de premier plan qui avait piloté des Audi et des Opel dans les années 1970 et 1980. Le dossier de cette rare Delta S4 comprend des documents importants tels qu'une copie des papiers d'immatriculation italiens initiaux, les documents originaux de conformité et d'homologation, le certificat Abarth Classiche, etc.

Le propriétaire actuel a acheté cette Lancia le 17 juin 2008 ; il a participé avec elle aux éditions 2008, 2009 et 2015 du Rally Legend à SAN MARIN , Italie , et s'est également engagé aux Boucles de Spa en 2012. Le Français Bruno Saby (pilote de Delta S4 en 1988) l'a utilisée sur la piste de glace, la même année au Legend Show de Serre Chevalier.

Cette Lancia d'usine extrêmement rare nous est présentée comme étant en excellent état et 100% conforme à sa définition d'origine ; elle possède même toujours ses sièges d'origine marqués aux noms de Markku Alén et de son co-pilote Ilkka Kivimäki. Les réservoirs d'essence d'origine ont cependant été changés pour une utilisation de l'auto en toute sécurité lors du Legend Show. Les feux additionnels avant font partie de la vente ainsi que les réservoirs d'essence d'origine. Régulièrement entretenue par un préparateur Abarth Classiche, cette très rare Lancia Groupe B d'usine est entièrement prête à se faire apprécier.
€580,000 - 780,000

Subsequently, the Lancia belonged to two different Italian collections before being sold to German collector, John Bosch, a major Ferraristi who was drove for Audi and Opel in the 1970s and '80s. The file of this rare Delta S4 includes important documents like a copy of the car's original Italian registration document; original conformity and homologation paperwork; Abarth Classiche certificate, etc.

The current owner purchased the Lancia on 17th June 2008 and participated with it in the Rally Legend in 2008, 2009, and 2015. The owner also entered 'Les Boucles de Spa' in 2012 with the car, while Frenchman Bruno Saby (a Lancia Delta S4 driver in 1988) drove it at the Legend Show Serre Chevalier that same year on the ice racetrack.

This ultra-rare ex-works Lancia is in excellent condition and 100% original in specification, even retaining its original seats marked with the names of Markku Alén and his co-driver, Ilkka Kivimäki. We are advised that for security reasons, the original fuel tanks have been replaced by more secure ones for the Legend Show. An additional front light is included in the sale as well as the original fuel tanks. Regularly maintained by an Abarth Classiche professional team, this rare ex-works Lancia Group B supercar is ready to enjoy.

411

FORD SIERRA RS COSWORTH TROIS PORTES 1988

Châssis n° WFOEXXGBBEGG36522

- *Delivered new to France*
- *Three owners from new*
- *Very well maintained*
- *Fully documented*
- *29,307 kilometres recorded*

Au milieu des années 1980, Ford renouvela son alliance avec Cosworth afin de créer une Sierra éponyme dont l'assemblage commença en juin 1986 à l'usine de Genk en Belgique. Prenant pour base la carrosserie de la Sierra trois portes, la RS Cosworth combinait le bloc moteur Pinto 1 993 cm3 de série avec un vilebrequin et des bielles forgées, une combinaison que l'on voyait pour la première fois sur un moteur Ford de série. Surplombant cet ensemble, une culasse Cosworth à 16 soupapes, alimentée par un turbocompresseur Garrett AiResearch, indispensable pour obtenir une puissance suffisante pour la compétition, qui allait à son apogée atteindre les 500 ch ! Même dans sa version routière de série la RS Cosworth fournissait une puissance stupéfiante de 204 ch. Inutile de dire que les trains roulants de la Sierra de base avaient été entièrement modifiés pour l'encaisser.

La Sierra RS Cosworth a été livrée neuve en France le 25 avril 1988 par Durruty, le concessionnaire officiel Ford de Bayonne. Son premier propriétaire, M. Pourvahab, un homme d'affaire de Biarritz, l'a payée 175 000 francs et en a pris livraison avec une immatriculation temporaire (facture originale et certificat d'immatriculation au dossier). Six semaines plus tard, la voiture était immatriculée par son propriétaire à Biarritz et recevait en même temps un équipement antivol exigé par l'assurance (certificat au dossier).

In the mid-1980s, Ford to renew its alliance with Cosworth to create the eponymous Sierra, assembly commencing in June 1986 at the company's Genk plant in Belgium. Based on the three-door Sierra bodyshell, the RS Cosworth combined the standard 1,993cc Pinto engine's cylinder block with a forged steel crankshaft and connecting rods, the first time the latter combination had been seen in a production Ford engine. Topping it off was a Cosworth-developed, 16-valve cylinder head fed by a Garrett AiResearch turbocharger, the latter being deemed necessary to achieve a competitive power output for racing, which in time would amount to over 500bhp! Even in standard road trim the RS Cosworth produced a staggering 204bhp. Needless to say, the standard Sierra underpinnings were comprehensively up-rated to cope.

This Sierra RS Cosworth was delivered new in France on 25th April 1988 via the official Ford dealer, Durruty in Bayonne. Its first owner, Mr Pourvahab, a businessman living in Biarritz, paid a total of FF 175.000 for the car, and took delivery on a temporary registration (the original invoice and registration certificate are on file). Six weeks later, the car was registered by its owner in Biarritz, and at the same time received the anti-theft etching required by the insurance company (certificate on file).

Le premier propriétaire a pris grand soin de la voiture pendant plus de vingt années, parcourant seulement 28 732 kilomètres (voir facture de vente au dossier). Le propriétaire suivant, M. André Lenoir de Berre-l'Étang (Bouches-du-Rhône), immatriculait la Sierra en février 2009 et la conserva pendant les sept ans qui suivirent. La voiture était parfaitement remisée et peu conduite (le contrôle technique de 2015 indique 29 217 kilomètres). Finalement, en 2016, la voiture vint enrichir la collection d'un éminent collectionneur Belge. Aujourd'hui la voiture arbore encore l'immatriculation française des Bouches-du-Rhône (308 BTS 13) de son second propriétaire.

L'état actuel de la voiture témoigne du grand soin dont elle a été l'objet toute sa vie durant. L'intérieur ne montre pratiquement aucun signe d'usure et elle arbore une magnifique peinture bleu Zandvoort. Tous les livrets et manuel d'instructions sont présent, y compris le très rare supplément « Sierra Cosworth RS ». La voiture est décrite comme étant en excellent état général et marchant extrêmement bien.

La Sierra RS Cosworth a toujours été un modèle convoité, affichant même des records de vol à ses débuts. Elles sont aujourd'hui très recherchées des collectionneurs avertis comme en témoigne un récent article dans 'Octane' daté janvier 2018, spécialement lorsqu'elles se présentent dans leur état d'origine, intactes, et affichent une provenance limpide comme cet étonnant exemplaire qui coche toutes les cases.
€40,000 - 60,000
Sans Réserve

The first owner took great care of the car for more than 20 years, covering 28,732 kilometres (see bill of sale on file). The next owner, Mr André Lenoir of Berre-l'Etang (Bouches-du-Rhône), registered the Sierra in February 2009 and kept it for the next seven years. The car was well stored seldom be driven (the roadworthiness report of 2015 indicates 29,217 kilometres). Finally, in 2016, the car was added to the stable of a prominent Belgian collector. Today, the car still sports its French second-owner registration plates from the Département Bouches-du-Rhône ('308 BTS 13').

The car's current condition is a testimony to the great care it has enjoyed all its life. The interior shows almost no signs of wear, and the original Zandvoort Blue exterior colour presents beautifully. All books and instruction manuals are present, including the very rare 'Sierra Cosworth RS' supplement. The car is described as in generally excellent condition and runs extremely well.

The Sierra RS Cosworth has always been a coveted car as confirmed by a recent article in 'Octane' magazine dated January 2018, with record numbers stolen in their early days. Today, they are much sought after by discerning collectors, especially when presented in original, unmolested condition and with excellent provenance like this stunning example, which ticks all the boxes.

412

Ex-Beppe Schenetti, Ferrari F355 Challenge championne d'Italie 1995

FERRARI F355 CHALLENGE COUPÉ 1995

Châssis n° ZFFPA41B00101736

- *One of 108 F355 Challenge models made*
- *Raced in the Ferrari Challenge Italy 1995-1999*
- *10 race wins and 14 additional podium places*
- *Road registered in Germany*
- *Invited to Red Bull Ring Austria*

En 1995, Ferrari présenta la F355 Challenge destinée exclusivement au « Ferrari Challenge », une compétition monotype créée en 1993, initialement réservée aux clients de la 348 Berlinetta. Pour la F355 Challenge, Ferrari commercialisa un kit de pièces de compétition (coûtant quelques 30 000 $) que l'on pouvait acheter chez les concessionnaires autorisés afin d'être installé sur une F355 routière de série. On pouvait aussi commander une F355 Challenge finie à l'usine.

Les modifications du modèle Challenge incluaient un système d'échappement allégé, un volant compétition, des ailes arrière, un embrayage compétition, des freins Brembo de 14 pouces (type F40), des jantes alliage Speedline de 18 pouces en magnésium, des pneus slick Pirelli Racing, des rotules et des ressorts de suspension compétition, des écopes de refroidissement de freins avant et arrière, un ventilateur de radiateur amélioré avec contrôle manuel, un arceau et tous les équipements habituels de sécurité. Aucune modification au moteur n'était autorisée (les moteurs étaient scellés) en dehors de celles apportées par le kit d'échappement. Au total, 108 modèles F355 Challenge furent produits avant que le Challenge Ferrari ne passe à la F360 en 2000.

In 1995, Ferrari introduced the F355 Challenge for use specifically in the 'Ferrari Challenge', a one-make race series that had been created in 1993, initially for owners of the 348 Berlinetta. For the F355 Challenge, Ferrari made available a kit of racing parts (costing some $30,000), which would be supplied to authorised dealers for fitting to customers' standard road-going F355s. Alternatively, Challenge cars could be ordered fully finished from the factory.

The Challenge model's additions/modifications included a lightweight exhaust system; competition steering wheel; rear wing; competition clutch; Brembo 14" brakes (F40 type); Speedline 18" magnesium-alloy wheels; Pirelli racing slicks; solid suspension bushes and competition springs; brake cooling ducts at front and rear; upgraded radiator cooling fans; manual fan control; a roll cage; and all the usual safety equipment. No engine tuning was allowed (the engines were sealed) apart from that achieved by using the kit exhaust. In total, 108 F355 Challenge models were produced before the Ferrari Challenge series switched to the F360 in 2000.

Pilotée par Beppe Schenetti, cet exemplaire a couru dans le Challenge Ferrari F355 d'Italie chaque saison de 1995 à 1999 inclus, remportant le championnat en 1995. Schenetti remporta deux des quatre épreuves de cette saison-là et termina second dans les deux autres pour s'adjuger le titre. Lorsque la voiture se retira de la compétition quand le Challenge F355 s'arrêta à la fin de la saison 1999, Schenetti avait ajouté 8 victoires et 12 podium supplémentaires au total, en faisant l'une des Ferrari ayant connu le plus de réussite en compétition de tous les temps ! Fort à propos, il couronna cette brillante réussite par une victoire dans la dernière épreuve du Challenge, la finale mondiale à Vallelunga en 1999 (historique complet en compétition fourni).

En 2017, la voiture a subi une restauration mécanique incluant une révision à moteur sorti (voir factures au dossier totalisant plus de 13 000 €). Elle est également vendue avec son Fahrzeugbrief allemand, le carnet de bord d'origine, une sélection de photos d'époque en course et l'historique de compétition mentionné plus haut. Une invitation au « Challenge and GT Days » 2018 au Red Bull Ring en Autriche (d'une valeur de 2 280 €) est comprise dans la vente, ainsi qu'un modèle au 1:43.
€140,000 - 180,000

Driven by Beppe Schenetti, this example raced in the Ferrari F355 Challenge Italy every season from 1995 to 1999 inclusive, winning the championship in '95. Schenetti won two of that season's four rounds and finished 2nd in the other two to clinch the title. By the time this car retired from active competition when the F355 Challenge came to an end at the 1999 season's conclusion, Schenetti had added a further eight wins and 12 podium places to the total, making it one of the most successful racing Ferraris of all time! Appropriately enough, he crowned this magnificent achievement with victory in the Challenge's final ever round: the World Final at Vallelunga in 1999 (full racing history available).

In 2017, this car underwent a mechanical restoration including an engine-out service (see invoices on tile totalling more than €13,000). It also comes with German Fahrzeugbrief, the original service book, a selection of in-period racing photographs, and the aforementioned extensive racing history. An invitation to the 2018 'Challenge and GT Days' at the Red Bull Ring Austria (worth €2,280) is included in the sale together with a 1:43 scale model.

413
NO LOT

414

FORD ESCORT RS COSWORTH 'MOTORSPORT' 1994

Châssis n° WFDBXXGKABRS94371

- *Delivered new in Italy*
- *Part of the Nespoli Collection since delivery*
- *Number '019' of the limited edition 'Motorsport' series*
- *Believed correct circa 9,600 kilometres from new*
- *One of the most sought after of modern high-performance Fords*

Fer de lance couronné de succès de Ford en Championnat du monde des rallyes, l'Escort RS Cosworth fut lancée en production en février 1992. Bien qu'elle ressemblât fortement à l'Escort de série, elle était construite sur un soubassement raccourci de Sierra 4x4, dont elle reprenait la mécanique. Ce qui signifiait que, contrairement à l'Escort Mark V de série, le moteur de la RS Cosworth était monté en long et non en travers. Un spoiler avant, des passages de roues gonflés et un monstrueux spoiler arrière en queue de baleine, tous nécessaires pour la compétition, donnaient à l'Escort RS Cosworth une présence sur la route avec laquelle peu de voitures pouvaient rivaliser. Elle était équipée en série de vitres électriques teintées, d'un verrouillage centralisé et d'un toit ouvrant. Quelque 227 chevaux assuraient à cette voiture agile et compacte des performances remarquables : 6,2 secondes pour le 0 à 96 km/h et 222 km/h en pointe. Son arrêt de production en janvier 1996 fut pour plus d'un une triste journée. Il n'y eut que 7 145 exemplaires produits, et cette voiture culte est désormais l'une des plus recherchées parmi les Ford modernes de hautes performances.

De couleur Ash Black (noir cendré) avec intérieur en tissu gris, cette très rare Escort RS Cosworth fut livrée neuve en Italie à la Collection Nespoli ; elle a une fois changé de propriétaire, mais est restée au sein de la collection. C'est l'exemplaire n° 019 de la série limitée Motorsport produite pour le marché italien. Elle n'a pas de toit ouvrant, mais elle est dotée de vitres électriques et de l'air conditionné ainsi que de séduisantes roues OZ Racing toujours chaussées de leurs pneus Pirelli P Zero d'origine. Les environ 9 600 km indiqués au compteur semblent un chiffre exact. La voiture est complète, avec son outillage et ses documents de bord, dont son carnet d'entretien et ses documents d'immatriculation italiens annulés. Un exemplaire de l'une des plus séduisantes Ford des années 1990, qui a véritablement défié le temps.

€30,000 - 40,000
Sans Réserve

Successful spearhead of Ford's World Rally Championship campaign, the Escort RS Cosworth commenced production in February 1992. Although the RS Cosworth strongly resembled the Escort road car, it was based on a shortened Sierra 4x4 floor pan and used the latter's running gear. This meant that, unlike the mainstream Mark V Escort, the RS Cosworth mounted its engine fore-and-aft rather than transversely. A front air dam, flared wheelarches, and an outrageous 'whale tail' rear spoiler - all necessary for effective competition - gave the Escort RS Cosworth a road presence that few cars could match, while electric windows, central locking, tinted glass, and a sunroof were all standard features. Some 227 horsepower in a nimble, compact car made for stupendous performance: 0-96km/h in 6.2 seconds, 222km/h top speed; and the end of production in January 1996 was a sad day for many. Only 7,145 cars were produced, and today this 'cult classic' is one of the most sought after of modern high-performance Fords.

Finished in Ash Black with grey cloth interior, this very rare Escort RS Cosworth was delivered new in Italy to the Nespoli Collection (it changed ownership once but has remained in the collection). It is one of the limited edition 'Motorsport' cars produced for the Italian market, this example being number '019'. There is no sunroof, but the car features electric windows and air conditioning as well as the desirable OZ racing wheels, still shod with their original Pirelli P Zero tyres. The odometer reading of circa 9,600 kilometres is believed to be correct, and the car comes complete with all books and tools, including the service book, and cancelled Italian registration documents. A true time-warp example of one of the most desirable Fords of the 1990s.

415

RENAULT CLIO V6 BICORPS AVEC HAYON 2002

Châssis n° VF1C61A0625187858

- *Delivered new to the Nespoli Collection in Italy*
- *Only circa 5,400 kilometres recorded*
- *Stunning 'time-warp' condition*
- *Renault leather wallet and all books*

"Quand les autres constructeurs se livrent à des bizarreries sur des bicorps avec hayon, ils appellent cela des concept-cars et les mettent au placard après quelques salons automobiles et autres dossiers de presse. Mais quand Renault transforme la Clio en installant un V6 à la place des sièges arrière, ils la mettent en production." Le magazine Evo.

A la suite de sa Renault 5 Turbo, une "spéciale homologation" construite en série limitée pour les rallyes du Groupe B entre 1979 et 1986, le plus grand constructeur automobile français lança en 2001 la tout aussi extravagante Clio V6. Tout comme son exotique prédécesseur, la V6 abandonna l'architecture moteur avant / traction avant de la Clio d'origine pour installer le moteur à la place des sièges arrière. Il est inutile de préciser que cela imposa une reconception complète de la voiture. Ce fut Tom Walkinshaw Racing, en Grande-Bretagne, qui fut chargé de construire la première série de Clio V6. Son 24 soupapes, emprunté à PSA, le groupe concurrent, produisait 227 chevaux.

Cet exemplaire d'une "classique moderne" Renault immédiatement collectionnable fut livrée neuve à la célèbre Collection Nespoli, en Italie du Nord. Elle est de couleur gris argent et sa sellerie est en cuir bleu foncé avec inserts en tissu gris. Elle n'affiche que quelque 5 400 km au compteur et nous est présentée dans un état qui a étonnamment défié le temps. Elle est proposée avec ses documents d'immatriculation italiens annulés et la pochette d'origine Renault en cuir qui contient toute sa documentation de bord. C'est une rare opportunité d'acquérir ce qui est toujours la plus musclée des berlines musclées.

€45,000 - 55,000
Sans Réserve

'When other manufacturers do daft things with hatchbacks they call them concept cars and mothball them after a couple of motor shows and press releases. When Renault caricatures a Clio's bodywork and puts a V6 where the rear seats should be, it goes into production.' – Evo magazine.

Reprising its Renault 5 Turbo – a 'homologation special' built in limited numbers for Group B rallying between 1979 and 1986 – France's largest motor manufacturer introduced the equally outrageous Clio V6 in 2001. Like its exotic forebear, the V6 abandoned the original Clio's front engine/front-wheel drive layout, instead carrying its engine where the rear seats would have been. Needless to say, this entailed some radical re-engineering. This was undertaken in the UK by Tom Walkinshaw Racing, which was entrusted with building the first series of the Clio V6. Tuned to produce 227bhp, the 24-valve engine was sourced from the rival PSA Group.

This example of Renault's instantly collectible 'modern classic' was delivered new to the famous Nespoli Collection in northern Italy. Finished in silver with dark blue leather upholstery featuring grey cloth inserts, the car displays a total of only some 5,400 kilometres on the odometer and is presented in stunning 'time-warp' condition. Offered with cancelled Italian registration documents and the original Renault leather wallet, complete with all books, it represents a rare opportunity to own what is still one of the hottest of hot hatches.

416 Ω

MASERATI SHAMAL 1990

Châssis n° ZAM339B00MA300060

- *One of only 369 Shamals produced*
- *Single-owner since 1994*
- *Showing only 6,200km*
- *Recently serviced*

Pour une performance optimale, Maserati avait opté pour une configuration V8. Le nouveau moteur tout aluminium offrait un alésage de 80 mm pour une course de 80 mm, un double arbre à cames en tête, quatre soupapes par cylindre, deux turbocompresseurs IHI dernier cri refroidis par liquide, ainsi qu'une injection électronique et un allumage Weber/Marelli. Les pièces utilisées pour la création de cette merveille de moteur sont si sophistiquées qu'on peut les comparer à celles des redoutables supercars Ferrari 288 GTO et F40. La sophistication continue avec le système de suspension qui fait appel à un ensemble de leviers interactifs qui maintiennent les roues toujours parfaitement verticales par rapport à la surface de la route. Ce système de pointe a été développé en partenariat direct avec Koni. Un complément à la suspension est apporté par le différentiel « Ranger » nouvellement conçu, capable d'envoyer toute la puissance disponible sur un seul des arbres de transmission privant l'autre de tout couple, permettant d'affecter toute la puissance où elle est nécessaire.

En plus de ces merveilles mécaniques, l'esthétique de la Shamal était futuriste et révolutionnaire. Dessinée par le centre de style Maserati en collaboration avec l'ancien styliste de Bertone Marcello Gandini, auteur d'une incroyable collection de voitures les plus séduisantes au monde, la Shamal partageait des éléments de style avec quelques-unes de ses créations les plus radicales. Différentes des autres supercars affichant ce pedigree, l'intérieur de la Shamal était luxueusement doté, avec une somptueuse sellerie en cuir et de riches boiseries, associés aux aménagements les plus modernes.

For maximum performance, Maserati selected a V8 configuration. The new, all aluminum engine featured an 80mm bore by 80mm stroke, dual overhead camshafts, four valves per cylinder, state of the art twin water cooled IHI turbochargers, and a Weber/Marelli electronic fuel injection and ignition system. The parts used to create this marvel of an engine are so great that they can be compared to that of the Ferrari's hallowed 288 GTO and F40 supercars. The sophistication continues with the suspension system which employs a system of interacting levers to ensure that the wheels always remain completely square relative to the road surface. This high-tech system was developed in direct partnership with Koni. An Allie to the suspension was the newly developed 'Ranger' differential, which was capable of sending all available power to just one half-shaft, leaving zero torque on the other, allowing the power to be utilized where it was needed most.

In addition to its mechanical marvels, the Shamals esthetics were futuristic and groundbreaking. Designed by the Maserati Design Center in collaboration with ex-Bertone stylist Marcello Gandini, a man with an enviable selection of the world's most desirable cars to his credit, The Shamal shares design elements with some of his most radical creations. Different from other supercars with these credentials, the cockpit of the Shamal was luxuriously appointed with sumptuous leather upholstery and plentiful wood veneer trim, amongst a host of modern amenities.

Lorsque la production de la Shamal cessa, seulement 369 exemplaires de cette exclusive Maserati moderne avaient été construits.

Cet étonnant exemplaire noir Dazing sur Pella Nera (cuir noir) de la rare Shamal a, pense-t-on, été livrée neuve en Suisse, car elle est accompagnée des certificats d'émission suisses de ses débuts. La voiture a été achetée par le vendeur en 1994 et elle a fait partie d'une incroyable collection de niveau international. Affichant à peine 6 200 kilomètres au compteur – un chiffre qui est d'origine – la voiture a une superbe présentation. Il s'avère qu'une couche de protection antirouille au Dinitrol a été appliquée dans les années 1990 expliquant la préservation de la voiture. En 2017, le moteur a été récemment révisé avec un réglage de la courroie de distribution.

Vendue complète avec son manuel du propriétaire, son livret de garantie et son catalogue de vente, ainsi que son carnet d'atelier et d'entretien, cette Shamal représente une rare occasion d'acquérir une des sportives les moins banales de l'époque récente. Pour un passionné ou un investisseur, cette Shamal est en tout cas un achat extrêmement sensé.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux normal de la TVA à l'importation locale sur le prix d'adjudication et les frais acheteurs.
€50,000 - 75,000
Sans Réserve

By the time Shamal production ceased only 369 examples of this most exclusive modern Maserati had been made.

This Dazing Black over Pella Nera example of the rare Shamal is believed to have been sold new in Switzerland, possessing Swiss smog check certificates from the earliest days. The car was acquired by the seller in 1994, where it has made up part of a truly outstanding, world class collection. Showing a mere 6,200 kilometers on the odometer - a figure that is understood to be from new - the car presents beautifully. It appears that a Dinitrol rust protection coating was applied in the 1990s, aiding to the preservation of the car. In 2017, the engine received a fresh service where the timing belt was refreshed.

Complete with its owner's manual, warranty booklet, sales brochures, as well as its workshop and service manuals, this Shamal is rare opportunity to acquire one of the most uncommon sports cars of the modern era. Whether an enthusiast or an investor, this Shamal is an extremely smart acquisition.

Please note this motor car is subject to the normal local import tax on Hammer Price and Buyer's Premium, should it remains in the EU.

417

FERRARI F355 BERLINETTA 1995

Châssis n° ZFFPA41B000099851

- *Delivered new in Europe*
- *21,110 kilometres recorded*
- *Desirable manual transmission example*
- *Recently serviced by Ferrari*
- *Ferrari Classiche certified*

"Complexe, raffinée et très rapide, elle représente un bond en avant qui permet au V8 Ferrari de se mesurer avec fierté aux 456GT et 550 Maranello," concluait avec enthousiasme le magazine Car après son essai de la F355. Présentée à la presse automobile en mai 1994, la F355 a effectivement restauré l'image des V8 Ferrari qui, malgré les 328 et 348, avait pâti du lancement de la Mondial, voiture "pour tous pays". Celle-ci, avec ses quatre places, son habitacle bien équipé et sa suspension relativement douce, était considérée comme beaucoup trop raisonnable pour être une "vraie" Ferrari. Mais la F355 était coulée dans le moule de la voiture des grands pilotes, la Dino 246GT. On mesurera son degré de modernité par son meilleur temps sur la piste Ferrari de Fiorano, plus court de trois secondes que celui de la formidable 512TR.

Malgré ses prodigieuses performances, la F355 n'était pas qu'une "voiture de course sur route" ; c'était aussi une voiture très moderne qui tirait parti de la meilleure technique du moment, un amortissement variable piloté par calculateur qui permettait de concilier des exigences aussi contradictoires qu'une tenue de route parfaite et un confort acceptable. Une pédale d'embrayage douce, une assistance de direction variable et un airbag conducteur étaient autant d'items contribuant à rendre la voiture rassurante et agréable à utiliser.

'Complex, sophisticated, and very fast, it is the quantum leap that has enabled the Ferrari V8 to run in proud parallel with the 456GT and 550 Maranello,' enthused Car magazine's review of the F355. First presented to the motoring press in May 1994, the F355 effectively re-forged the reputation of Ferrari's V8 which, 328 and 348 notwithstanding, had suffered since the introduction of the Mondial 'world car'. The latter, with its four seats, well-appointed interior, and - relatively - soft ride, was considered far too sensible to be a 'proper' Ferrari; the F355 though, was cast in the mould of that great drivers' car, the Dino 246GT. Just how great an advance it was may be gauged from the fact that the F355's best time around Ferrari's Fiorano test track was three seconds quicker than the formidable 512TR's.

Despite its prodigious performance the F355 was no mere 'racer on the road', but a thoroughly modern automobile employing state-of-the-art technology, in the form of computer-controlled variable damping, to reconcile the differing requirements of ultimate roadholding and acceptable comfort. A light-action clutch, proportional power-assisted steering, and driver's air bag were other features calculated to make the car reassuringly user-friendly.

Mais le cœur de la F355 était son impressionnant V8 de 3,5 litres. Avec ses quatre arbres à cames en tête et ses cinq soupapes par cylindre, architecture empruntée au moteur Ferrari de F1, ce remarquable moteur était donné pour 370 chevaux à 8 250 tr/min et 364 Nm de couple entre 5 000 et 6 500 tr/min. Une boîte à six rapports, montée transversalement derrière le moteur implanté longitudinalement, présentait un étagement suffisamment resserré pour maintenir le moteur dans les tours en toute circonstance. La F355 était construite sous trois formes : Berlinetta, GTS et Spider.

Cette impeccable Ferrari F355 Berlinetta fut livrée neuve en Europe, dans la classique livrée Rosso Corsa avec intérieur noir. Elle a parcouru moins de 21 500 km et est proposée avec le très précieux certificat Ferrari Classiche, qui atteste que son châssis, son moteur, sa boîte de vitesses, ses transmissions, sa suspension, ses freins, ses roues, sa carrosserie et son intérieur sont d'origine. Sa peinture peut être considérée comme essentiellement d'origine, et son intérieur est en très bon état, sans zone "collante", ce qui est un problème courant. Cette belle F355 Berlinetta a récemment bénéficié d'un entretien (nouvelles courroies de distribution, etc.) par les soins de Ferrari ; elle est présentée avec son carnet d'entretien, son historique et le certificat Classiche déjà cité.
€60,000 - 90,000
Sans Réserve

The heart of the F355 though, was its phenomenal 3.5-litre V8 engine. Equipped with four overhead camshafts and five valves per cylinder - a layout borrowed from Ferrari's Formula 1 engine - this remarkable unit produced a claimed 370bhp at 8,250rpm, with 268lb/ft of torque available from 5,000 to 6,500rpm. A six-speed gearbox, mounted transversely behind the longitudinally disposed engine, ensured a sufficiency of ratios to keep the motor on the boil whatever the situation. The F355 was built in three different configurations: Berlinetta, GTS, and Spider.

Finished in classic Rosso Corsa with black interior, this pristine Ferrari F355 Berlinetta was delivered new in Europe. The car has covered fewer than 21,500 kilometres from new and comes with the all-important Ferrari Classiche Certificate confirming that the chassis, engine, gearbox, transmission, suspension, brakes, wheels, bodywork, and interior are original. The paintwork is believed mostly original, while the interior is in very good shape with no 'sticky' parts (a common problem). Recently serviced by Ferrari (new timing belts, etc), this beautiful F355 Berlinetta is offered with service booklet, history file, and the aforementioned Classiche certificate.

418

MASERATI INDY 4700 COUPÉ 1971

Carrosserie Vignale

Châssis n° AM116/47 874

- *Delivered new in Italy*
- *One of 364 examples of the 4.7-litre version*
- *Matching numbers*
- *ZF manual transmission*
- *Restored in the 2000s*
- *Re-commissioned in 2016*

Maserati prolongea la lignée de sa superbe Ghibli deux places à carrosserie Ghia avec une tout aussi élégante Indy 2+2, bien que cette dernière, présentée en 1968, première Maserati de construction monocoque, ait été dessinée par la Carrozzeria Vignale. L'Indy fit sa première apparition publique sur le stand Vignale du Salon de Turin 1968 et fut officiellement lancée par Maserati au Salon de Genève en 1969. Les trains roulants étaient conventionnels avec une suspension indépendante à l'avant, un essieu arrière rigide et quatre freins à disque, tandis que le moteur était – à l'origine – le V8 4, 1 litres à quatre arbres à cames en tête bien rôdé de la marque Modénaise – rapidement suivi des versions 4, 7 litres et 4, 9 litres.

Une boîte manuelle ZF à cinq rapports était montée en série, une trois vitesses automatique Borg Warner étant proposée sur demande. Avec une puissance de 260 ch, la vitesse maximale de la luxueuse quatre places de Maserati se situait aux alentours de 240 km/h, un chiffre que les versions de plus fortes cylindrées amélioraient encore. La carrosserie profilée de Vignale était si fonctionnelle que l'Indy pouvait emmener quatre passagers dans un relatif confort sans pénaliser ses performances de sportive. En version 4, 9 litres, la puissance revendiquée de l'Indy était de 320 ch, ce qui portait sa vitesse maximale à 266 km/h. Direction assistée et air conditionné étaient installés en série sur le modèle 4900.

Maserati followed up its stunning, Ghia-styled Ghibli two-seater with the equally elegant Indy 2+2, though the latter, announced in 1968 and noteworthy as the first unitary construction Maserati, was the work of Carrozzeria Vignale. The Indy first appeared publicly on Vignale's stand at the 1968 Turin Motor Show and was officially launched by Maserati at the Geneva Salon in 1969. Running gear was conventional, with independent front suspension, live rear axle and four-wheel disc brakes, while the power unit was - initially - the Modena firm's well-tried, 4.1-litre, four-cam V8, with 4.7- and 4.9-litre versions following.

A ZF five-speed manual gearbox was standard, with a three-speed Borg Warner automatic available to special order. With 260bhp on tap, the top speed of Maserati's luxury four-seater was in the region of 150mph (240km/h), a figure the subsequent larger-engined versions improved upon. The sleek Vignale coachwork was so effective that the Indy was able to carry four people in relative comfort without impairing its performance as a sports car. In 4.9-litre form the Indy's claimed maximum increased to 320bhp, which pushed its top speed to 165mph (266km/h). Power steering and air conditioning were standard on the '4900' model.

Le résumé de l'article du magazine Autocar était presque une pure louange : « Grand tourisme classique à moteur V8 et potentiel de 250 km/h. Mécanique magnifiquement souple, boîte de vitesses onctueuse et légère, direction assistée. Bons freins, tenue de route équilibrée, comportement confortable, superbe stabilité. Prix élevé, mais pas de mauvaise surprise ».

Cette Indy 4, 7 litres a été livrée neuve à Rome, en Italie en avril 1971, passant en Afrique du Sud dans les années 1980. Conservée au sec de 1995 à 2005, la Maserati a été restaurée en Afrique du Sud entre 2005 et 2007, puis en 2016 a été entièrement rénovée, y compris une réfection mécanique. Le vendeur nous signale que la voiture marche parfaitement bien avec un moteur réactif et une boîte douce. La documentation fournie comprend un certificat d'origine Maserati et un carnet de bord sud africain. Une rare opportunité d'acquérir une de ces Maserati classiques carrossées par Vignale, extrêmement élégantes et très exclusives.
€90,000 - 120,000
Sans Réserve

Autocar magazine's summary was one of almost unalloyed praise: 'Classic touring car with vee-8 engine and 160mph potential. Beautifully smooth power unit, silky gearbox and light, power assisted steering. Good brakes, balanced handling, comfortable ride, superb stability. High price but few disappointments.'

This 4.7-litre Indy was delivered new in Rome, Italy in April 1971, moving to South Africa in the 1980s. Dry-stored from 1995 to 2005, the Maserati was restored in South Africa between 2005 and 2007, and then in 2016 was extensively re-commissioned, including a mechanical overhaul. The vendor advises us that the car drives well, with responsive engine and smooth gearchange. Accompanying documentation consists of a Maserati Certificate of origin and a South African logbook. A rare opportunity to acquire one of these supremely elegant and exclusive Vignale-styled classic Maseratis.
To be sold without reserve

419 Ω

MERCEDES-BENZ 190E 2.5-16 EVOLUTION 2 1990

Châssis n° WDB2010361F736404

- *Number '211' of 500 produced*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Circa 94,000 kilometres recorded*
- *Only two owners*
- *All books including the stamped service booklet*

Mercedes était au coude à coude avec BMW lorsque fut lancée en décembre 1982 la 190, sa berline compacte qui lui permit d'atteindre des clients qui n'étaient jusqu'alors pas en mesure de s'offrir les produits de haute qualité du constructeur de Stuttgart. Ce choix se traduisit par une remarquable réussite : les ventes de la 190 se montèrent à près de deux millions d'exemplaires au cours de ses dix années de production.

Présentée au Salon de Genève 1990, l'"Evo 2" était parée d'un impressionnant kit de carrosserie, qui se terminait par un énorme béquet arrière. Celui-ci résultait du règlement du Groupe A, qui n'autorisait pour courir aucun équipement aérodynamique non présent en série ; sa hauteur permettait par ailleurs de préserver la visibilité arrière, autre exigence.

Bien que son aspect extérieur évoquât la piste, l'intérieur de l'Evolution 2 restait strictement "business class", avec une riche sellerie cuir et des placages de bois dans la plus pure tradition Mercedes. Sous le capot, le quatre-cylindres 2,5 litres 16 soupapes avait été légèrement affûté ; il produisait 231 chevaux, soit 36 de plus que la version de série. Les chiffres officiels étaient de 250 km/h pour la vitesse de pointe et de 8,1 secondes pour le 0 à 100 km/h. Les trains roulants avaient été adaptés au surcroît de puissance : freins redimensionnés, ressorts plus raides, roues de 17 pouces et suspension à correction d'assiette et garde au sol réglable. Quelques mois après son lancement, les 500 voitures requises pour l'homologation en Groupe A avaient été produites.

Mercedes-Benz went head to head with BMW when it launched the compact 190 Series in December 1982, expanding its market to include motorists hitherto unable to afford the Stuttgart manufacturer's high-quality products. This policy proved an outstanding success, with sales of the 190 totalling almost two million over the course of its ten-year production life.

Premiered at the 1990 Geneva Motor Show, the 'Evo 2' featured a dramatic looking body kit, complete with huge rear wing. The latter had been necessitated by Group A rules that did not permit any non-production aerodynamic devices to be fitted for racing, and was mounted so that it did not interfere with rearward vision, another requirement.

Although its exterior appearance suggested the racetrack, the Evolution 2's interior remained strictly 'business class', with opulent leather upholstery and wood veneer embellishment in the best Mercedes-Benz tradition. Under the bonnet, the 2.5-litre 16-valve four had been mildly tweaked, producing 231bhp, some 36 horsepower more than the stock version. A top speed of 250km/h (155mph) and a 0-100km/h (62mph) time of 8.1 seconds were claimed. The running gear was suitably upgraded to cope with the increased performance, incorporating larger brakes, stiffer springing, and 17" diameter wheels, while the self-levelling suspension's adjustable ride height feature was retained. Within a few months of its launch, the 500 cars required for Group A homologation had been completed.

En course, les "Evo 2" se comportèrent aussi bien que leur aspect le promettait, et Klaus Ludwig remporta le Championnat DTM pour Mercedes en 1992.

Cette Evo 2, qui totalise quelque 94 000 km à son compteur, fut livrée neuve en Suisse. Son actuel (et second) propriétaire l'a achetée il y a dix ans, réalisant ainsi son rêve d'enfant, et n'a parcouru qu'environ 20 000 km avec. De couleur noire avec un intérieur cuir assorti, cette moderne Mercedes de collection est proposée avec sa carte grise suisse et sa documentation de bord complète, dont son carnet d'entretien estampillé lors des révisions. Elle est présentée en excellent état général, et constitue une merveilleuse occasion d'acquérir à un prix relativement abordable ce modèle de collection produit en série limitée.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux normal de la TVA à l'importation locale sur le prix d'adjudication et les frais acheteurs.

Bien que la voiture soit accompagnée d'une carte grise suisse, veuillez noter que la voiture sera soumise à des taxes de réimportation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.
€85,000 - 125,000

On the racetrack the 'Evo 2' performed as well as its competition-inspired looks suggested it should, Klaus Ludwig duly clinching the DTM Championship for Mercedes-Benz in 1992.

Currently displaying a total of only some 94,000 kilometres on the odometer, this Evo 2 was delivered new in Switzerland. The current (second) owner bought the car 10 years ago, fulfilling a childhood dream, and has covered only some 20,000 kilometres in it. Finished in black with matching leather interior, this most collectible modern Mercedes comes with Swiss Carte Grise and all its original books, including the service stamped service booklet. Presented in generally excellent condition, it represents a wonderful opportunity to acquire this collectible limited edition model at a relatively affordable price.

Please note this motor car is subject to the normal local import tax on Hammer Price and Buyer's Premium, should it remains in the EU.

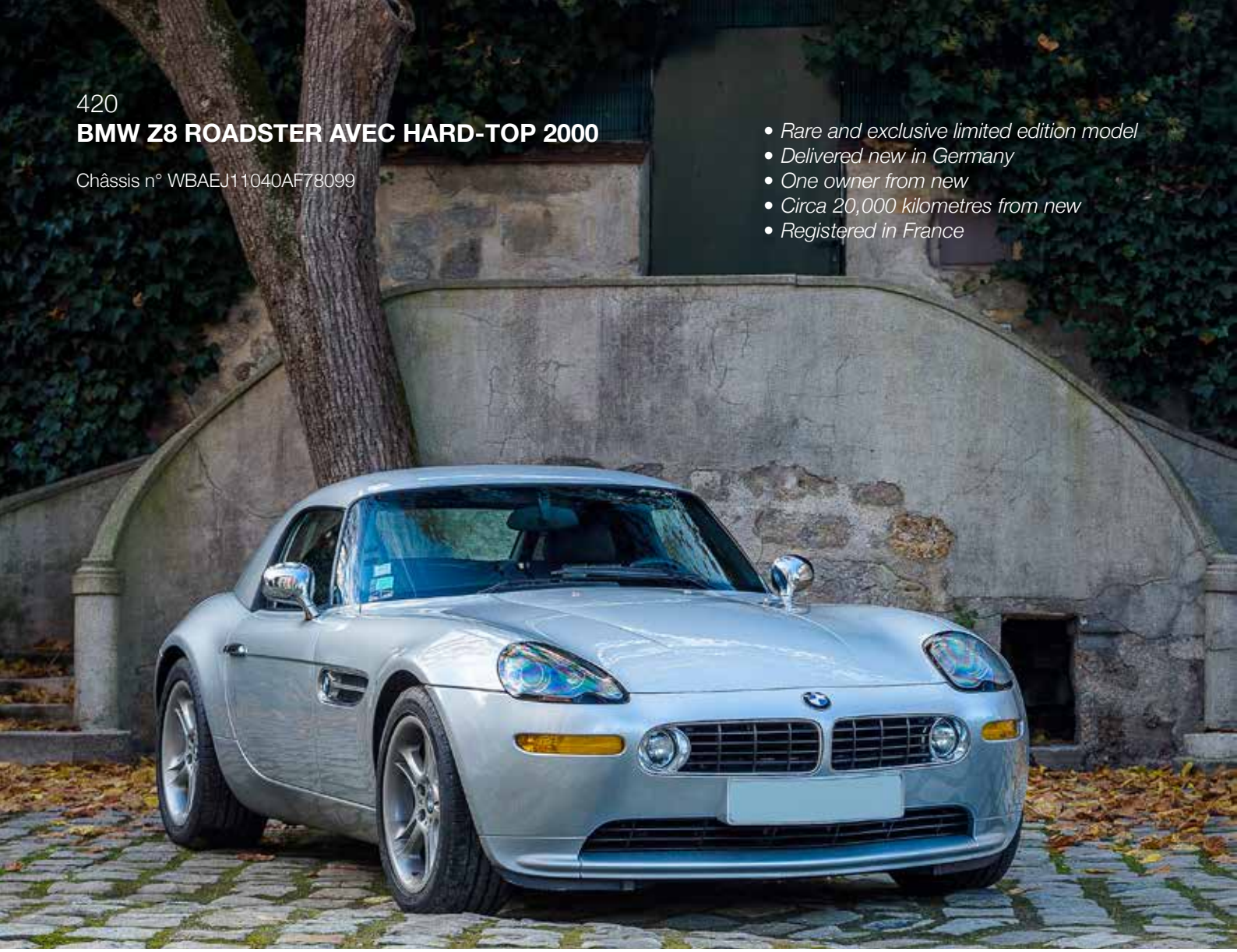
Although the car also comes with a Swiss Carte Grise, please note the car will be subject to re-import tax should it returns to Switzerland with a new owner.

420

BMW Z8 ROADSTER AVEC HARD-TOP 2000

Châssis n° WBAEJ11040AF78099

- *Rare and exclusive limited edition model*
- *Delivered new in Germany*
- *One owner from new*
- *Circa 20,000 kilometres from new*
- *Registered in France*



Ces derniers temps, de nombreux constructeurs automobiles, en particulier les héritiers d'un passé sportif, souhaitent se référer à un modèle légendaire du passé lors du lancement d'un nouveau modèle. BMW adhère à cette tendance "rétro", qui s'est initialement manifestée en 1996 avec les coupé et cabriolet Z3, dont le style rappelait avec brio celui des 328, les légendaires sportives d'avant-guerre. Dans le même esprit, le concept-car Z07 de 1997 se référait à la 507 d'après-guerre, un roadster de luxe dessiné par Alfred Goetz et produit en série limitée.

La Z07 fit sensation au Salon de Tokyo 1997 ; elle reçut un accueil si enthousiaste que BMW décida d'en dériver une version de série, la Z8. Celle-ci resta pour l'essentiel remarquablement fidèle au concept original, dont elle retint la calandre à deux ouvertures et les évents d'ailes avant caractéristiques de la 507. L'un des points les plus remarquables de la Z07 était son intérieur dans le style de l'époque ; il fut repris sur la Z8.

La caisse et le soubassement de la Z8 sont en aluminium, léger et résistant à la corrosion ; son moteur, le V8 32 soupapes de 4 941 cm3 qu'elle partage avec la berline M5, est fabriqué par la division Motorsport de BMW.

In recent times many motor manufacturers, particularly those with a significant sporting heritage, have felt the need to reference iconic models from the past when launching their latest. BMW has proved adept at exploiting this 'retro' trend, commencing in 1996 with the Z3 coupé and convertible, the styling of which brilliantly recalled its fabulous '328' sports car of pre-war days. Its next effort along similar lines - the 'Z07' concept car of 1997 - took its inspiration from the post-war Alfred Goetz-designed '507', a luxurious limited edition roadster.

The sensation of the 1997 Tokyo Auto Show, the Z07 was received so enthusiastically that BMW took the decision to press ahead with a production version: the Z8. For the most part the Z8 remained remarkably faithful to the original concept, retaining the 507-like twin-nostril front grille and distinctive front-wing vents. A period-style interior had been one of the Z07's most remarked upon features, and that too made it into the Z8.

The Z8's body panelling and spaceframe chassis were fabricated in lightweight and corrosion resistant aluminium, while the 32-valve 4,941cc V8 engine, shared with the M5 saloon, was built by BMW's Motorsport division.

Avec ses 400 chevaux, la Z8 atteint les 100 km/h en 4,7 secondes et sa vitesse de pointe est bridée à 250 km/h par un limiteur de régime intégré. Sa boîte manuelle 6 rapports est une Getrag ; elle transmet la puissance à des pneus capables de rouler à plat. Il est inutile de préciser que la Z8 est dotée de tous les accessoires modernes qu'on est en droit d'attendre sur une telle vitrine : sa dotation comprend l'antipatinage, le contrôle de stabilité, les airbags frontaux et latéraux, la navigation GPS, l'air conditionné et la motorisation du réglage des sièges et du volant, ainsi que de la manœuvre de la capote.

Le fait que la Z8 soit un modèle de faible diffusion, assemblé essentiellement à la main, permettait à BMW de proposer à ses clients de larges possibilités de personnalisation. Pour la rendre encore plus attractive aux yeux des collectionneurs, l'usine avait annoncé qu'un stock de pièces de Z8 serait maintenu disponible pendant 50 ans. Malgré un prix de lancement aux Etats-Unis de plus de 128 000 dollars, la demande initiale fut si forte que des enchères prirent naissance, de nombreuses Z8 se vendant bien au-dessus de ce prix. Sa fabrication cessa fin 2002, après production de 5 703 de ces merveilleuses voitures.

De couleur gris argent avec intérieur noir, cette Z8 de première main fut livrée neuve en Allemagne et est actuellement immatriculée en France. Cette magnifique et attirante voiture a à peine effectué 20 000 km; elle est complète, avec son hard top et sa capote d'origine, son carnet d'entretien et sa notice d'utilisation.
€180,000 - 240,000

With 400bhp on tap, the Z8 raced to 100km/h (62mph) in 4.7 seconds and only the built-in rev limiter stopped it from exceeding 250km/h (155mph). Power reached the run-flat tyres via a Getrag six-speed manual gearbox. Needless to say, the Z8 also came with all the modern appurtenances one would expect of a flagship model: traction control, stability control, front and side air bags, GPS navigation, climate control, and power operation of the seats, steering wheel, and convertible hood all being included in the package.

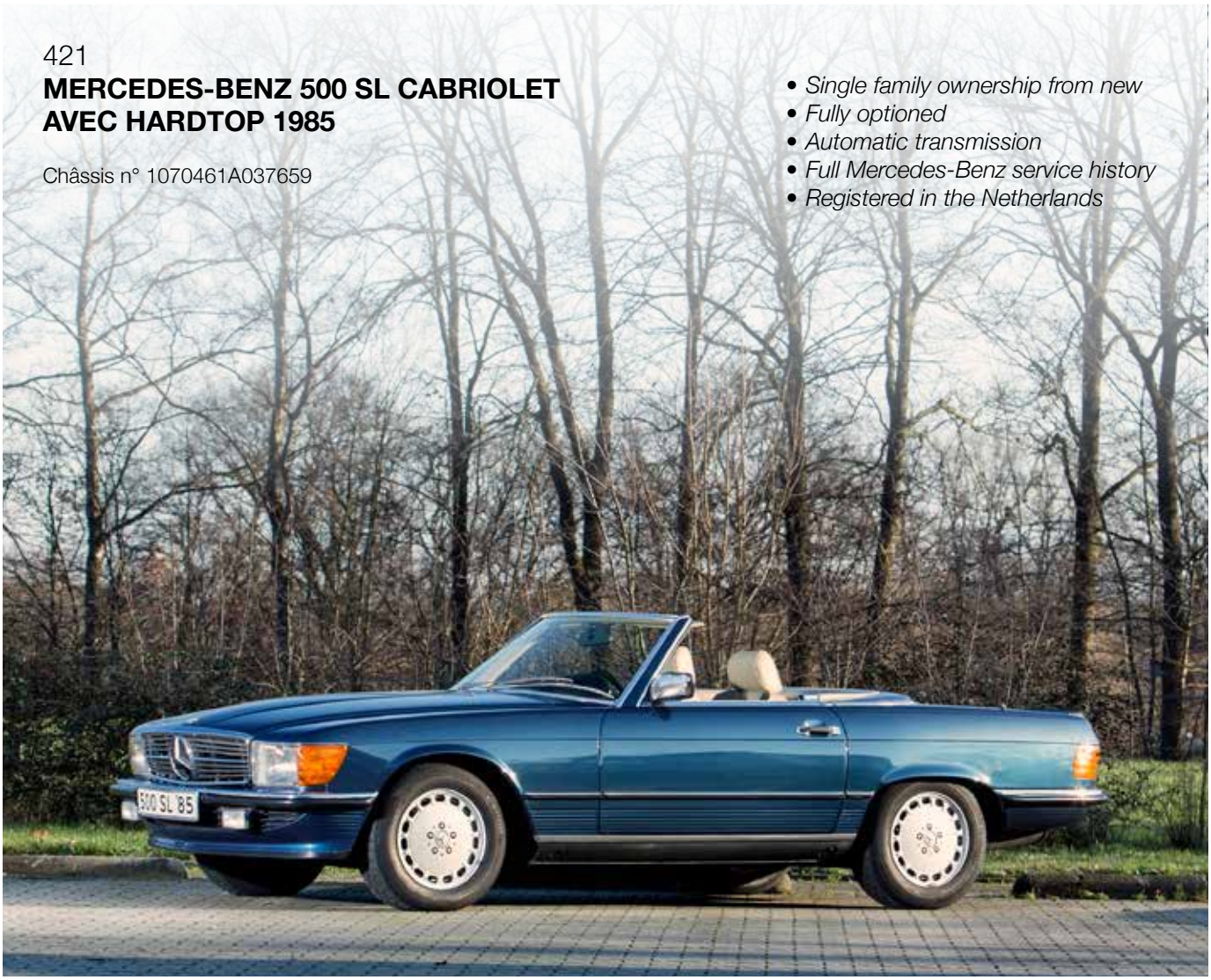
The fact that the Z8 was a low-volume model assembled, for the most part, by hand, enabled BMW to offer customers considerable freedom in personalising their cars. Further enhancing its appeal to collectors, the factory announced that a 50-year stockpile of Z8 parts would be maintained. Despite a (US) launch price of over $128,000, initial demand was so high that a bidding war broke out, with many Z8s selling for well in excess of that figure. By the time production ceased at the end of 2002, 5,703 of these fabulous cars had been built. Finished in silver grey with black interior, this one-owner Z8 was delivered new in Germany and is currently registered in France. This beautiful and desirable car has covered a mere 20,000 kilometres from new and comes complete with hardtop and original cover, service book and instruction manuals.

421

MERCEDES-BENZ 500 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1985

Châssis n° 1070461A037659

- *Single family ownership from new*
- *Fully optioned*
- *Automatic transmission*
- *Full Mercedes-Benz service history*
- *Registered in the Netherlands*



Luxueusement équipée et superbement finie dans la meilleure tradition des modèles haut de gamme de Mercedes-Benz, la 500 SL cabriolet et la 500 SLC coupé furent dévoilées au Salon de Genève en mars 1980 aux côtés des 380 SL/SLC extérieurement identiques. La 500 recevait le V8 tout alliage à arbres à cames en tête qui avait fait ses débuts sur la 450 SLC 5 litres de 1977. Plus puissant mais pourtant plus sobre que le V8 existant, ce nouveau moteur de 5 litres développait 240 ch à 5 000 tr/min, une puissance suffisante pour propulser la 500 SL à 225 km/h. Sur un empattement plus court que la 450, la nouvelle venue reprenait le style séduisant de sa devancière et recevait un spoiler à l'avant et à l'arrière. Le train roulant dernier cri restait pratiquement inchangé, bien que des améliorations aient été apportées à la suspension indépendante et aux freins. La transmission automatique à quatre rapports était montée en série.

Profitant de tous les avantages d'avoir été en la possession d'une seule et même famille depuis son origine, cette 500 SL cabriolet très soignée, méticuleusement entretenue par une concessionnaire Mercedes-Benz a parcouru seulement 88 060 kilomètres d'origine et se présente donc dans un excellent état. Dotées de toutes les options (liste fournie), elle est vendue complète avec tous ses livrets et ses outils, ainsi que des accessoires Mercedes-Benz rares qui comprennent un ensemble de pique-nique, des plaids, des bagages et un parapluie. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation hollandaise, un certificat de contrôle technique et un historique d'entretien complet chez Mercedes-Benz avec factures.
€60,000 - 70,000

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

Enjoying all the benefits of single family ownership from new, this meticulously cared-for, Mercedes-Benz dealer-maintained 500 SL convertible has covered a mere 88,060 kilometres from new and is presented in commensurately excellent condition. Fully optioned (list available), it comes complete with all books and tools, plus rare Mercedes-Benz accessories to include a picnic set, blanket, luggage trunk, and umbrella. Accompanying documentation consists of Netherlands registration papers, technical inspection certificate, and full Mercedes-Benz service history including bills.

422

FERRARI TESTAROSSA COUPÉ 1989

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFF1117B000077965

- *Delivered new in Italy*
- *Circa 63,000 kilometres recorded*
- *Paintwork and wheels redone 2017*
- *Outstanding condition*
- *Registered in France*

La Testarossa, cette supercar qui fut le vaisseau amiral de Ferrari, faisait revivre lors de son lancement en 1984 une appellation prestigieuse de la marque italienne. Successeur de la Berlinetta Boxer, la Testarossa en reprit le douze-cylindres à plat de 5,0 litres monté en position centrale, d'une puissance portée à 380 chevaux à 6 300 tr/min grâce à des culasses à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette augmentation de puissance, la voiture avait gagné en douceur et en agrément de conduite et offrait une très grande souplesse sur le dernier rapport, pour une vitesse maximale de 290 km/h.

Dessinée par Pininfarina, la Testarossa rivalisait par son aspect avec la Lamborghini Countach ; elle rencontra un vif succès, et ses prises d'air latérales alimentant les radiateurs devinrent l'un des effets de style les plus reconnaissables et les plus copiés de l'époque. Plus large que la 512BB, pour loger des pneus eux-mêmes plus larges, la Testarossa réussissait à concilier des efforts de placage aérodynamiques élevés avec une faible résistance à l'avancement, tout cela sans qu'aucun spoiler ou autre artifice ne vînt altérer la grâce de sa silhouette. Malgré son augmentation de taille par rapport à la 512BB, la Testarossa avait réussi à être plus légère qu'elle, du fait d'une carrosserie en aluminium (sauf le pavillon et les portes, en acier), ce qui était quelque peu inhabituel sur une Ferrari de série.

Ferrari's flagship model, the Testarossa supercar revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine, which now boasted a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 290km/h.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied - styling devices. A larger car than the 512BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body - its steel doors and roof excepted - being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium.

Parmi les notes de luxe présentes dans son habitacle bien équipé, figuraient l'air conditionné, des sièges réglables électriquement, un volant inclinable et beaucoup de cuir. Contrairement à certaines de ses concurrentes, la Testarossa avait peu d'organes de commandes et était assez facile à conduire, ce qui, allié à ses performances exceptionnelles et à son aspect sensationnel, entraîna une forte demande, dès le début et pendant longtemps. La Testarossa reste à ce jour étonnamment sous-évaluée, ce qui lui confère un rapport qualité-prix exceptionnel dans la famille des douze-cylindres Ferrari.

Cette Testarossa fut livrée neuve à Milan par Grepaldi Auto SpA le 25 juillet 1989. Son propriétaire actuel l'a achetée en février 2017 et l'a fait en partie restaurer. On nous informe que sa peinture et ses roues ont été refaites et sont maintenant en excellent état, et que d'autres détails ont également été traités. Son dossier comporte des factures sur les dix dernières années, dont celles relatives au reconditionnement du système d'injection et des freins. Elle est présentée avec toute sa documentation de bord, deux clés, sa carte grise française et un certificat de contrôle technique en cours de validité. Cette belle Testarossa, dans sa classique livrée rouge avec intérieur en cuir noir, est proposée dans un état véritablement remarquable.
€80,000 - 100,000
Sans Réserve

Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather. Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand. Today the Testarossa remains surprisingly undervalued, representing exceptional value for money among 12-cylinder Ferraris.

This particular Testarossa was delivered new via Grepaldi Auto SpA in Milan, Italy on 25th July 1989. The current owner bought the Ferrari in February 2017, since when it has been partially restored. We are advised that the paintwork and wheels have been redone and are now excellent, while many other smaller details have been attended to also. There are invoices on file dating back ten years, including bills for overhauling the fuel injection system and brakes, and the car also comes with all manuals/books, two keys, French Carte Grise and valid Contrôle Technique. Finished in the classic colour combination of red with black leather interior, this beautiful Testarossa is presented in truly outstanding condition.

423

TRANSPORTEUR IVECO DE LA « SCUDERIA FERRARI » 2001

Carrosserie Orlandi

Châssis n° ZGA662R00Z004231

- *In service with Scuderia Ferrari 2001-2005*
- *Used by World Champion Michael Schumacher and Rubens Barrichello*
- *Subsequently converted into a luxury motor home*
- *Automatic transmission*
- *Registered in the UK*

Ce transporteur Iveco Domino à carrosserie Orlandi a été construit sur mesure pour la Scuderia Ferrari de Formule 1 en 2001 et est resté en activité avec elle jusqu'à la fin de la saison 2005. À cette époque, Ferrari dominait la Formule 1, son premier pilote Michael Schumacher s'assurant les quatre derniers de ses sept championnats du monde (2001-2004).

Iveco est un constructeur italien basé à Turin, d'où ce choix évident pour le transporteur de ce qui est en fait l'écurie national d'Italie en compétition automobile. Long de près de 12 mètres, ce modèle Domino Orlandi HDH est doté d'une suspension pneumatique et propulsé par un moteur de 380 ch, via une transmission automatique ZF à 8 rapports.

L'Iveco de Ferrari a été spécialement conçu pour les réunions stratégiques et les rencontres entre les pilotes – Schumacher et Rubens Barrichello – avec les autres membres du personnel de l'écurie. Dans sa configuration originale, le véhicule offrait deux appartements séparés avec des accès indépendants, chacun équipé de postes de télévision LCD, dune table d'ordinateur, d'un téléphone satellitaire, d'une connexion internet, de rangements fermés et d'un dressing. De pus, chacun avait sa propre table de physiothérapie pour les massages après course.

This Iveco Domino Orlandi-bodied motor coach was custom built for Scuderia Ferrari's Formula 1 operations in 2001 and remained in service with them until the end of the 2005 season. This was a period during which Ferrari dominated Formula 1, its lead driver Michael Schumacher securing the last four of his seven World Championships (2001-2004).

Iveco is an Italian manufacturer based in Turin and therefor the obvious choice of transportation for what is, in effect, Italy's national motor racing team. Some 12 metres in length, this Domino Orlandi HDH model rides on air suspension and is powered by a 380 horsepower engine, which drives via a ZF eight-speed automatic transmission.

Ferrari's Iveco motor coach was specifically designed for strategic meetings and interviews between the drivers – Schumacher and Rubens Barrichello – and other team personnel. In its original configuration, the vehicle featured two separate apartments with independent access, each of which was equipped with an LCD television, computer table, satellite telephone, internet connection, enclosed shelving, and wardrobes. In addition, each had its own physiotherapy table for post-race treatment.

Le propriétaire suivant de l'Iveco commanda une conversion totale en motor home de luxe dernier cri. De nombreuses modifications ont été apportées aux caractéristiques d'origine, et incluent des composants du système électrique et de la mécanique optimisés, une salle de bain équipée de lavabos en céramique, des systèmes de chauffage et d'air conditionnés indépendants, d'un générateur diesel de bord de 220 volts, d'un système audio Bose et d'un lit double Hastens Luxuria.

L'actuel propriétaire a acheté le véhicule en 2009. Entretenu sans regarder à la dépense, il a parcouru un peu moins de 90 000 kilomètres d'origine et est décrit par le vendeur comme étant en très bon état. Rosso Corsa avec sellerie en cuir beige, il porte toujours ses mentions « Scuderia Ferrari » et est incontestablement le logement de prédilection pour le globe trotter passionné de sport automobile. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation UK V5C, divers certificats du MoT périmés, diverses factures relatives à la conversion en motor home et un certificat d'authenticité Ferrari signé par le directeur d'écurie, Stefano Domenicali. Une pièce intime et unique de l'histoire de Ferrari en Formule 1 datant de l'époque où le « cheval cabré » connaissait ses plus grands succès.
€125,000 - 150,000
Sans Réserve

The Iveco's next owner commissioned a full conversion into the ultimate luxury motor home. This involved making numerous improvements to the specification, which now includes upgraded electrical and mechanical components, a complete bathroom with ceramic lavatory, independent heating and air-conditioning systems, onboard 220-volt diesel generator, a Bose home theatre system, and a Hastens Luxuria double bed.

The current owner purchased the vehicle in 2009; maintained regardless of cost, it has covered fewer than 90,000 kilometres from new and is described by the vendor as in overall very good condition. Finished in Rosso Corsa with beige leather upholstery, it still displays its distinctive 'Scuderia Ferrari' branding and is surely the ultimate in accommodation for the globetrotting motor sports enthusiast. Accompanying documentation consists of a UK V5C Registration Certificate, sundry expired MoT certificates, various invoices relating to the motor home conversion, and a Ferrari Certificate of Authenticity signed by the Team Principal, Stefano Domenicali. An intimate and unique piece of Ferrari's Formula 1 history dating from a period when the 'Prancing Horse' enjoyed almost unprecedented success.

424

PORSCHE 911 TURBO 3, 3 LITRES COUPÉ 1985

Châssis n° WP0ZZZ93Z8S001142

- *Iconic model*
- *Recent complete engine rebuild*
- *143,166 kilometres recorded*
- *All books and tools*
- *Netherlands registered*

Ce sont les règles d'homologation en Groupe 4 de la FIA qui exigeaient qu'au moins 400 versions routières d'un modèle soient construites avant de pouvoir être engagé en compétition qui donnèrent naissance au « Project 930 », autrement dit la légendaire 911 Turbo. Produite à partir d'avril 1975, la Turbo associait un turbocompresseur KKK au moteur 3 litres RSR, un cocktail qui délivrait 260 ch pour une vitesse de pointe de 250 km/h en version route.

Les ailes surgonflées et l'aileron style « plateau télé », typiques de la Turbo, avaient déjà été vus sur le modèle Carrera, alors que l'intérieur était le plus luxueux jamais vu à ce jour sur une 911, avec une sellerie cuir, l'air conditionné et les vitres électriques. Le moteur de la Turbo avait été porté à 3, 3 litres en 1978, gagnant un échangeur dans le processus, la puissance passant à 300 ch et la vitesse de pointe, de celle qui était la plus rapide à l'accélération à l'époque, s'élevait à 275 km/h. Plus raffinée des 911 jusqu'à ce jour, tout en maintenant des performances de pointe, la Turbo se vendit par milliers, devenant la sportive ultime de son époque.

Cette 911 Turbo a bénéficié d'une réfection complète du moteur par Porsche Classic Partner Enter et est décrite par le vendeur comme étant en bon/excellent état général, affichant actuellement un total de 143 166 kilomètres au compteur. Immatriculée aux Pays-Bas, la voiture est vendue avec tous ses manuels d'instruction, ses outils et des factures totalisant quelques 35 000 €.
€90,000 - 110,000

It was the FIA's Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built before they could be used for racing, which spurred the development of 'Project 930': the legendary 911 Turbo. In production from April 1975, the Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 250km/h.

The Turbo's characteristic flared wheelarches and 'tea tray' rear spoiler had already been seen on the Carrera, while the interior was the most luxurious yet seen in a 911, featuring leather upholstery, air conditioning, and electric windows. The Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres for 1978, gaining an inter-cooler in the process; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 257km/h. More refined than hitherto yet retaining its high performance edge, the Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age.

This 911 Turbo benefits from a recent complete engine rebuild by Porsche Classic Partner Enter and is described by the vendor as in generally good/excellent condition, currently displaying a total of 143,166 kilometres on the odometer. Registered in the Netherlands, the car comes with all instruction books, tools, and invoices totalling some €35,000.

425

ABARTH 500 ASSETTO CORSE 2011

Châssis n° 00264005

- *Rare limited-edition competition model*
- *Number '9' of 85 produced*
- *One owner from new*
- *Never raced*
- *For track use only (cannot be road registered)*
- *Abarth attestation on file*

The company founded by Carlo Abarth had first come to prominence in the 1960s as manufacturer of a series of giant-killing competition cars based on the diminutive FIAT Nuova 500, so it was inevitable that when the 21st Century version came along there would be an Abarth variant. In fact, since the current FIAT 500's arrival in 2007 there have been numerous Abarth-badged models, all offering improved performance and special styling features. Most of these have been road-going models, but in 2008 at the Paris Auto Show Abarth unveiled a track-only version: the Assetto Corse. Designed by the FIAT Group's Centro Stile department, the latter was intended for use in the single-make '500 Abarth Challenge Trophy'. The Assetto Corse was manufactured directly by Abarth and sold only to drivers deemed suitably experienced. Noteworthy features included a 1.4-litre turbocharged engine producing 200bhp; six-speed gearbox; welded-in roll cage; up-rated suspension; Brembo 4-piston front brakes; lightweight 17" alloy wheels; and aerodynamic body enhancements front and rear. The result was an aggressive-looking 'pocket rocket' in the best Abarth tradition.

A works car built by Abarth (according to the FIA homologation), the example offered here is the 9th of 85 produced (see Abarth attestation on file). Purchased new by the current vendor, it cannot be registered and is offered for sale as a limited-edition collectors' item and for track use only. This particular car was used only for training and has never been raced, thereby escaping the inevitable accident damage suffered by the rest of the Abarth Trophy participants. A passenger seat is fitted as an option, and this Assetto Corse retains the carbon-fibre exterior finish applied when it was new. The car is described as fun to drive, easy to use and maintain, and ready to be enjoyed.

€25,000 - 35,000
Sans Réserve

La société créée par Carlo Abarth s'est fait remarquer dans les années 1960 comme constructeur de voitures aux innombrables victoires en course, toutes basées sur la petite FIAT Nuova 500. Il était donc inévitable qu'une version Abarth de la 500 du 21e siècle vît le jour. En fait, depuis la sortie en 2007 de l'actuelle FIAT 500, il y a eu de nombreux modèles siglés Abarth, tous dotés de performances améliorées et d'un traitement esthétique spécifique. La plupart sont des versions de route, mais au Salon de Paris 2008, Abarth a dévoilé une version réservée aux circuits : l'Assetto Corse. Dessinée par le Centro Stile du Groupe FIAT, elle était destinée à un championnat mono-marque, le 500 Abarth Challenge Trophy. L'Assetto Corse était construite directement par Abarth et exclusivement vendue à des conducteurs réputés suffisamment expérimentés. Parmi ses caractéristiques essentielles figurait un 1,4 litre turbo de 200 chevaux, une boîte six, un arceau de sécurité intérieur, une suspension raffermie, des étriers avant Brembo à 4 pistons, des roues alliage de 17 pouces et des appendices aérodynamiques à l'avant comme à l'arrière. Tout cela donnait une "fusée de poche" au look agressif, dans la plus pure tradition Abarth.

La voiture proposée, une voiture d'usine construite par Abarth (selon l'homologation FIA), est la 9e des 85 à avoir été produites (Cf. le certificat Abarth dans le dossier). Elle a été achetée neuve par le vendeur. Elle ne peut pas être immatriculée et est proposée à la vente en tant qu'objet de collection à édition limitée, utilisable uniquement sur circuit. Elle n'a servi que pour des baptêmes de piste et n'a jamais couru, ce qui lui a permis d'éviter les accidents qu'ont inévitablement subis les autres participantes au Trophée Abarth. Cette Assetto Corse est équipée de l'option siège passager et a conservé sa finition extérieure fibre de carbone d'origine (la peinture blanche d'origine sous ce film protecteur est comme neuve). Elle est présentée comme très plaisante à conduire, facile à utiliser et à entretenir et prête à enchanter son utilisateur.

426

MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1977

Châssis n° WDB10704210003596

- *Rare manual transmission model*
- *Two owners from new*
- *Valid technical inspection*
- *Registered in the Netherlands*
- *Comes with original hardtop*

La famille des populaires 230/250/280 SL de Mercedes-Benz fut remplacée en 1971 par un tout nouveau modèle dessiné de manière à ne laisser aucun doute quant à son ascendance immédiate. Plus longue et plus large que la « vieille » 280 SL, la nouvelle W107 faisait appel à des zones déformables à l'avant et à l'arrière pour complaire aux dernières normes en matières de crash-test et était donc inévitablement plus lourde que sa devancière. Comme on pouvait s'y attendre sur un haut de gamme Mercedes-Benz, l'air conditionné, la direction et les freins assistés étaient montés en série.

Première de cette lignée, on trouvait la 350 SL/SLC à moteur V8, mais il faudrait attendre trois années supplémentaires avant le retour d'une version 280 SL/SLC. Presque identique mécaniquement à ses grandes sœurs, mais un peu plus légère, cette nouvelle version recevait le même six cylindres 2, 8 litres à double arbre à cames en tête que les autres modèles 280, délivrant 185 ch sur la SL/SLC, puissance suffisante pour une vitesse de pointe dépassant tout juste les 200 km/h. Les transmissions proposées en option étaient la boîte manuelle à cinq rapports et la transmission automatique standard. Le principal attrait de la 280 SL restait cependant sa consommation réduite, tout en conservant le style et le luxe d'un modèle plus grand et plus coûteux.

Cette 280 SL cabriolet est équipée de la rare et séduisante boîte manuelle à cinq rapports. Verte avec intérieur crème, on pense que la voiture est dans son état d'origine, en dehors d'une éventuelle peinture refaite à un moment donné. Décrite par le vendeur comme tant en très bon état général, elle est vendue complète avec ses carnets, sa trousse à outils, ses papiers d'immatriculation hollandaise et un contrôle technique valide.

€35,000 - 40,000

Mercedes-Benz's popular 230/250/280 SL family was replaced in 1971 by an all new design, which nevertheless was styled in a manner that left no doubt about its immediate ancestry. Longer and wider than that of the 'old' 280 SL, the new W107 featured front and rear crumple zones to meet the latest crash protection standards and was, inevitably, heavier than its predecessor. As one would expect from a top-of-the-range Mercedes-Benz, air conditioning and power-assisted steering and brakes came as standard.

First of this new line was the V8-engined 350 SL/SLC, but it would be another three years before the 280 SL/SLC returned. Mechanically almost identical to its larger siblings, though somewhat lighter, the new version had the same 2.8-litre, twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine as the other '280' models, producing 185bhp in the SL/SLC, an output that was good enough for a top speed of just over 200km/h. Transmission options consisted of a four- or five-speed manual as well as the standard automatic. The main attraction of the 280 SL, though, was that it offered superior fuel economy while retaining all the style and luxury of the larger and more expensive models.

This 280 SL convertible is equipped with the rare and desirable four-speed manual gearbox. Finished in green with cream interior, the car is believed original apart from a possible repaint some time ago. Described by the vendor as in generally very good condition, it comes complete with books, tools, Netherlands registration papers, and valid technical inspection.

427 Ω

NISSAN SKYLINE GT-R (R32) COUPÉ 1992

Châssis n° BNR32-217246

- *Limited edition Group A 'homologation special'*
- *Delivered new in Japan*
- *Recently repainted in its original colour*
- *Circa 44,000 kilometres from new*
- *Full service history*

Lancée en 1969, la Nissan Skyline GT-R devint la vitrine hautes performances de la marque japonaise et fut produite en de nombreuses versions jusqu'en 2002. La voiture proposée, motorisée par un six-cylindres double turbo de 2,6 litres délivrant 276 chevaux, appartient à la troisième génération, les R32 à quatre roues motrices qui rencontrèrent au Japon et en Australie un immense succès en Groupe A.

Cet exemplaire de haut niveau n'a parcouru que 43 936 km, alors que la plupart des survivantes en sont maintenant à au moins 100 000. Elle est équipée de l'air conditionné, de la direction assistée, de vitres électriques, de roues aluminium et de l'ABS ; elle est complète, avec sa clé d'origine, son outillage et sa roue de secours. Livrée en mars 1992, elle n'a eu qu'un seul propriétaire, a été en permanence entretenue et est en bon état. Elle est presque entièrement d'origine ; seuls sont neufs les tapis avant et arrière, des NISMO R32. Elle a été bien entretenue par son propriétaire, mais elle avait besoin d'être repeinte, ce qui a été fait dans sa teinte d'origine, le gris métallisé Gun Grey. La plupart des joints ont été remplacés, et l'intérieur a été entièrement nettoyé et rénové : les sièges, la planche de bord, le volant, les soufflets de levier de vitesses et de frein à main, les coiffes de pédales, etc. Par ailleurs, la voiture est équipée de nouveaux pneus, des Bridgestone Potenza, son compartiment moteur a été nettoyé par un professionnel, et ses bras et balais d'essuie-glaces avant et arrière, ses disques et étriers de freins, etc., ont été reconditionnés et sont "comme neufs".

Cette GT-R est proposée avec son carnet d'entretien d'origine, son historique d'entretien et sa notice d'utilisation sous sa couverture d'origine. C'est une véritable voiture de collection, et une occasion peut-être unique d'en posséder un aussi bel exemplaire.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux normal de la TVA à l'importation locale sur le prix d'adjudication et les frais acheteurs.
€55.000 - €65.000
Sans Réserve

First introduced in 1969, the Nissan Skyline GT-R became the Japanese firm's high-performance flagship and was produced in various series up to 2002. Powered by a 2.6-litre twin-turbocharged six-cylinder engine producing 276bhp, the car offered here belongs to the third generation, all-wheel drive 'R32' series, which was immensely successful in Group A touring car racing in Japan and Australia.

A top quality example that has covered only 43,936 kilometres (most survivors have covered at least 100,000 by now), this GT-R features air conditioning, power steering, power windows, aluminium alloy wheels, and ABS, and comes complete with its original key, tools, and spare tyre. A one-owner car delivered in March 1992, it has been continuously maintained and is in good condition. The car is almost entirely original; only the front and rear floor mats are new NISMO R32 items. Although well maintained by the owner, the car needed repainting and has been refinished in its original Gun Grey metallic. Most weather seals were replaced and the interior cleaned and refurbished throughout: seats, dashboard, steering wheel, gearshift boot, handbrake boot, pedal rubbers, etc. In addition, new Bridgestone Potenza tyres have been fitted; the engine bay professionally cleaned; and the front and rear wiper arms and blades, brake rotors and calipers, etc restored to 'like new' condition.

This GT-R comes with all its maintenance history including the original service book and service records, as well as the owner's instruction manual with its original cover. A true collectors' car, it represents a possibly once-in-a-lifetime opportunity to own such a good example.

Please note this motor car is subject to the normal local import tax on Hammer Price and Buyer's Premium, should it remains in the EU.

428

MERCEDES-BENZ E500 BERLINE 1994

Châssis n° WDB1240361C163176

- *Delivered new in Germany*
- *Two previous owners*
- *Circa 63,500 kilometres recorded*
- *Automatic transmission*
- *Registered in the UK*

Mercedes a lancé en 1984 la Classe E, une gamme renouvelée de sept berlines de taille intermédiaire basée sur la nouvelle carrosserie W124 ; leurs moteurs allaient du quatre-cylindres de 2,0 litres au six-cylindres de 3,0 litres. Lors de son lancement, ce condensé de l'état de l'art automobile présentait l'un des plus faibles coefficients aérodynamiques parmi les voitures particulières, avec pour la 200 un remarquable Cx de 0,28.

Bien que dotée de tous les équipements de luxe naturels sur une Mercedes de haut de gamme, la 500 E avait réussi à être plus légère que la sportive 500 SL. Avec le moteur de cette dernière, un V8 32 soupapes de 5,0 litres et 326 chevaux, la 500 E atteignait des performances impressionnantes : le 0-100 km/h en 6,1 secondes et une vitesse de pointe d'environ 260 km/h. Quand la gamme W124 fut restylée en 1993, la désignation du modèle passa du suffixe au préfixe, la 500 E devenant la E 500. C'est dans cette configuration que la production de la E 500 se poursuivit jusqu'à la fin de l'année modèle 1994.

De couleur gris argent métallisé avec intérieur en cuir anthracite, cette magnifique E 500 date de juin 1994. Elle fut livrée neuve en Allemagne, puis transportée au Japon. Elle a eu deux précédents propriétaires, et est présentée comme étant en excellent état. On trouve parmi ses caractéristiques notables un toit ouvrant électrique, des sièges avant chauffés et réglables électriquement, une climatisation automatique, des vitrages athermiques, un antidémarrage avec alarme et un rideau de lunette arrière à commande électrique (la liste des équipements commandés est disponible). La voiture est présentée avec son certificat d'immatriculation britannique V5C, son certificat de contrôle technique, ses documents fiscaux, sa notice d'utilisation, son historique d'entretien et trois clés.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

In 1984 Mercedes-Benz introduced a revised range of seven medium-sized 'E-Class' saloons, all sharing the new W124 body style and with engines ranging from a 2.0-litre four up to a 3.0-litre six. When introduced, this state-of-the art example of automotive technology possessed one of lowest drag coefficients of any passenger vehicle, the 200 model achieving the remarkable figure of 0.28 Cd.

Despite possessing all the luxury accoutrements associated with a range-topping Mercedes-Benz, the 500 E contrived to be lighter than the 500 SL sports car. Powered by the latter's 5.0-litre, 32-valve, 326bhp V8, the 500 E delivered shattering performance, reaching 100km/h (62mph) in 6.1 seconds and topping out at around 260km/h (162mph). When the W124 range was face-lifted in 1993, model designations changed from suffix to prefix, the 500 E becoming the E 500. In this guise the E 500 was produced until the end of the 1994 model year.

Finished in Brilliant Silver Metallic with Anthracite leather interior, this superb E 500 was built in June 1994. Supplied new in Germany and subsequently delivered to Japan, the car has had two previous owners and is said to be in excellent condition. Noteworthy features include an electric sunroof, electrically adjustable heated front seats, automatic climate control, heat-insulating glass all round, alarm/immobiliser, and an electric rear-window roller blind (full original order specification available). The car is offered with a UK V5C Registration Certificate, roadworthiness certificate, tax form, owner's manual, instruction books, service records, and three keys.

429

BENTLEY CONTINENTAL R COUPÉ 1993

Châssis n° SCBZB03D8PCX42674

- *Delivered new to Germany*
- *Left-hand drive*
- *Two owners*
- *Full Bentley service history*
- *Registered in Germany*

La renaissance de Bentley dans les années 1980 reposait essentiellement sur des modèles dont l'architecture de base était partagée avec d'autres modèles Rolls-Royce, mais au Salon de Genève en 1985, on pouvait admirer la maquette d'un coupé « Project 90 », destinée à tester la réaction du public à un modèle haute performance exclusivement Bentley. Quand le modèle définitif – la Bentley Continental R – fut dévoilé, six années plus tard, la foule se mit spontanément à applaudir. Dessiné avec l'assistance des consultants d'International Automotive Design, la Continental R avait bénéficié d'une création assistée par ordinateur et de tests en soufflerie pour la mise au point de son élégante ligne aérodynamique. Malgré la nécessité d'intégrer des éléments moins traditionnels, comme les portières autoclaves, le résultat était bien dans le style de Bentley, mais revisité pour les années 1990. La boîte de vitesses était également nouvelle, une quatre rapports automatique avec un overdrive sur le dernier rapport, mais le principal intérêt résidait dans les performances de la nouvelle venue. Inutile de dire qu'elles étaient extraordinaires, la combinaison d'un moteur de Turbo R associé la carrosserie aérodynamique faisait descendre le 0 à 100 km/h au-dessous des 6 secondes et faisait grimper la vitesse maximale à plus de 240 km/h.

Dans sa livrée British Racing Green avec intérieur en cuir noir, cet exemplaire à conduite à gauche a été livré neuf en Allemagne et n'a connu que deux propriétaires. Décrite par le vendeur comme étant en bon état général, elle est vendue avec un historique d'entretien complet par Bentley et elle a l'air neuve et se comporte comme telle. La documentation supplémentaire comprend un certificat du MoT du Royaume-Uni (valable jusqu'en novembre 2018) et ses papiers d'immatriculation allemande.

€40,000 - 50,000
Sans Réserve

Bentley's 1980s resurgence had hitherto relied exclusively on models whose basic architecture was shared with other Rolls-Royce products, but on display at Geneva in '85 was 'Project 90', a mocked-up coupé intended to gauge public response to the idea of a high-performance car unique to Bentley. When the real thing - the Bentley Continental R - was unveiled six years later, the waiting crowd burst into spontaneous applause. Styled with the assistance of consultants International Automotive Design, the Continental R benefited from computer-aided design and wind tunnel testing in the devising of its sleekly streamlined shape. Despite the need to incorporate non-traditional features such as doors recessed into the roof, the result looked every bit a Bentley, albeit one restated for the 1990s. Also new was the gearbox, a four-speed automatic with an 'overdrive' top ratio, but the main focus of interest was the newcomer's performance. Needless to say, this was outstanding, the combination of the Turbo R engine in the new wind-cheating shape cutting the 0-60mph (96km/h) time to under 6 seconds and boosting top speed to in excess of 150mph (240km/h).

Finished in British Racing Green with black leather interior, this left-hand drive example was delivered new to Germany and has had only two owners. Described by the vendor as in generally excellent condition, it comes with full Bentley service history and is said to look and drive like new. Additional documentation consists of a UK MoT certificate (valid until November 2018) and German registration papers.

To be sold without reserve

430

MG METRO TURBO BERLINE TROIS PORTES 1983

Châssis n° SAXXB2ND2BD688589

- *Delivered new to France and LHD*
- *One owner: 1983-2017*
- *Circa 80,000 kilometres recorded*
- *Possibly unique highly original example*
- *'Hot hatchback about town'*

En 1990 la nouvelle Rover Metro fut dévoilée et la Metro originale, vieille de dix ans, réformée. Ce qui marquait aussi la fin des modèles Metro et Metro Turbo portant l'écusson MG qui avaient tous deux conquis de nombreux adeptes depuis leur présentation en 1982. À l'époque, l'arrivée de la MG Metro avait marqué le retour du fameux écusson octogonal deux années après l'arrêt de la MGB. La puissance du moteur 1, 3 litre A-Series de la Metro était porté de 62 à 72 ch sur la version MG – qui lui permettait d'atteindre un bon 160 km/h. L'amélioration des trains roulants sous la forme d'une suspension modifiée et de roues en alliage aidait à maintenir les performances accrues sous contrôle. Dévoilée en 1983, la Turbo équipé d'un moteur développé par Lotus offrait 93 ch qui lui permettaient d'atteindre 177km/h. Quand la production prit fin, plus de 140 000 MG Metro avaient été produites, en faisant l'une des berlines MG les plus populaires de tous les temps.

Bien qu'il ait été construit 29 610 MG Metro Turbo, bien peu ont survécu, seulement 32 étant répertoriées au Royaume-Uni en 2017. Cet exemplaire à conduite à gauche a été livré neuf à Strasbourg, où il a connu un seul propriétaire, avant d'être exporté au Royaume-Uni en septembre 2017. Le vendeur nous signale que la peinture et les panneaux de carrosserie sont à '90% d'origine' et que la voiture est en très bon état d'origine. Les papiers comprennent un certificat 'Heritage', les papiers d'immatriculation UK V5C et un MoT en cours de validité.
€15,000 - 20,000
Sans Réserve

In 1990 the new Rover Metro was introduced and the original ten-year-old Metro phased out. This also meant the end of the MG-badged Metro and Metro Turbo models, both of which had won many friends since their introduction in 1982. Back then the arrival of the MG Metro marked the return of the famous octagon badge two years after the MGB's demise. Power output of the Metro's 1.3-litre A-Series engine was increased from 62 to 72bhp for the MG version - good enough for a top speed of 100mph. Improvements to the running gear in the form of modified suspension and alloy wheels helped keep the increased performance in check. Introduced for 1983, the Turbo came with a Lotus-developed engine producing 93bhp, which was good enough for a top speed of 110mph (177km/h). When production ceased, over 140,000 MG Metros had been made, making the model one of the most popular MG saloons ever.

Although 29,610 MG Metro Turbos were produced, relatively few survive, with only 32 registered in the UK in 2017. This left-hand drive example was delivered new to Strasbourg, France where it enjoyed only one registered keeper prior to being imported into the UK in September 2017. We are advised by the vendor that the paintwork and panels are '90% original', and that the car is in generally very good original condition. Accompanying paperwork consists of a Heritage Certificate, UK V5C registration document, and a valid MoT certificate.

431 Ω

BMW Z3 COUPÉ 2000

Châssis n° WBACK51060LC99169

- *Two owners*
- *Very well specified*
- *Automatic transmission*
- *Maintenance records available*
- *Circa 39,170 kilometres recorded*

La BMW Z3, lancée en 1996, fut une remarquable réinterprétation de la légendaire 328, la sportive d'avant-guerre. L'arrivée en 1997 d'un six-cylindres de 2,8 litres la transforma et lui procura un niveau de performances enfin digne de ce que promettait sa ligne. Les six-cylindres étaient plus richement équipées que les quatre-cylindres, avec une capote électrique (sur les roadsters), une sellerie cuir et des roues alliage de 16 pouces.

Cette 2,8 litres fut immatriculée pour la première fois au Japon via un membre du réseau officiel BMW. Elle n'a eu que deux propriétaires (tous deux non-fumeurs), a été bien entretenue et dispose de son historique d'entretien complet. La voiture est accompagnée de son carnet d'entretien d'origine, de sa notice d'utilisation et de celle de son équipement audio, le tout dans la pochette cuir BMW d'origine. Elle est complète, avec son outillage de bord et sa roue de secours.

Son premier propriétaire la conservait en permanence dans un garage, et le second la gardait sous housse, de façon à la conserver en excellent état. Son intérieur en cuir rouge s'accorde parfaitement à sa couleur extérieure d'origine, le Titansilber métallisé de BMW. Ses pneus, des Michelin Pilot Sport 3, n'ont parcouru que 1 500 km. Ses autres équipements notables sont l'air conditionné, la direction assistée, les vitres électriques, le verrouillage centralisé, l'ABS, les airbags, l'accès mains libres, les équipements CD, MD et TV, la navigation, le toit ouvrant et les sièges cuir.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux normal de la TVA à l'importation locale sur le prix d'adjudication et les frais acheteurs.
€25.000 - €30.000
Sans Réserve

A brilliant exercise in 'retro' styling that recalled its fabulous '328' sports car of pre-war days, BMW's Z3 was introduced in 1996. The arrival of the 2.8-litre six-cylinder engine in 1997 transformed the Z3, endowing it with a level of performance that at last matched the promise of its looks. Six-cylinder cars enjoyed a lengthier equipment list than the 'fours', which included an electric hood (roadster), leather upholstery, and 16" alloy wheels.

This particular 2.8-litre car was first registered in November 2000 in Japan at an authorised BMW dealership. It has had only two owners (neither of them a smoker), has been well maintained and comes with all its original maintenance records. The car also has its original service book, owner's manual, and audio manual in the original BMW leather case, and comes complete with tools and spare wheel.

The first owner kept the car garaged at all times, while the second kept it covered up to preserve it in excellent condition. The leather red interior is the perfect complement to the original BMW Titansilber metallic exterior colour, while the Michelin Pilot Sport 3 tyres were fitted only 1,500 kilometres ago. Other noteworthy features include air conditioning, power steering, power windows, central locking, ABS, airbags, keyless entry, CD, MD, TV, navigation system, sunroof, and leather seats.

Please note this motor car is subject to the normal local import tax on Hammer Price and Buyer's Premium, should it remains in the EU.

432

MERCEDES-BENZ AMG E36 BREAK SPORT 1995

Châssis n° WDB 124088 1F 310186

- *One of only 171 built*
- *Seven seats*
- *Circa 58,500 kilometres from new*
- *Automatic transmission*
- *Full Service history*
- *Registered in Germany, with also a certificate to register it in France ("PV de Réception à Titre Isolé").*

AMG, qui est maintenant la filiale officielle "Performances" de Mercedes, produit depuis longtemps des dérivés de hautes performances sur la base de Mercedes de série. Ces versions améliorées font dans le monde entier le bonheur d'enthousiastes, parmi lesquels on trouve des personnalités de la compétition automobile, du spectacle, du sport et des affaires.

Ce très rare break de sport, intégralement traité selon la définition AMG E36, fut immatriculé pour la première fois en Allemagne le 1er juillet 1995 puis fut transféré au Japon le 31 mai 1996 ; ses anciens documents d'immatriculation japonais figurent au dossier. De couleur blanc polaire avec intérieur en cuir bleu, il bénéficie de riches équipements tels qu'un toit ouvrant, une radio Becker avec 6 haut-parleurs, sept confortables places dont les fauteuils avant électriques, un volant en cuir bleu et bois, la colonne de direction électrique. Cette Mercedes bien documentée n'a eu que trois propriétaires, dont l'actuel depuis 2002. La totalité des travaux d'entretien a été effectuée dans le réseau Mercedes. Des factures récentes pour un total dépassant les 5 000 € accompagnent la voiture. Celle-ci est présentée en excellent état général. Elle a récemment bénéficié d'un entretien, et est proposée avec son contrôle technique français, sa documentation de bord complète, trois brochures AMG (français, anglais et allemand) et un article comparant les breaks E36 et Volvo 850 T-5R. Elle est actuellement immatriculée en Allemagne, mais un certificat permettant de l'immatriculer en France est fourni (PV de Réception à Titre Isolé).

€55,000 - 75,000
Sans Réserve

AMG, which is now the official performance division of Mercedes-Benz, has a long history of producing high-performance derivatives of Mercedes' standard production vehicles, and these improved versions enjoy an enthusiastic following world-wide, with prominent figures of the motorsport, entertainment, sport and business communities being counted among aficionados.

This very rare, fully AMG-converted E36 sports estate was first registered on 1st July 1995 in Germany, and on 31st May 1996 arrived in Japan (old Japanese registration document on file). The car is finished in Polar White with blue leather interior, and comes fully optioned with sunroof, Becker radio with 6 speakers, comfortable seating for seven with electric front seats, blue leather and wooden steering wheel, electric steering column. Well documented, the Mercedes has had only three owners, the last since 2002. All services have been carried out by Mercedes-Benz dealerships, and there are invoices totaling more than €5,000 with the car, which is presented in generally excellent condition. Recently serviced, it is offered with French Contrôle Technique, manufacturer's specification sheet, all books and manuals, three AMG brochures (French, English, and German), and a magazine article comparing the E36 and Volvo 850 T-5R estates. The car currently has German registration papers but a certificate to register it in France is present also ("PV de Réception à Titre Isolé").

433

FERRARI TESTAROSSA COUPÉ 1990

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFAA17B000088132

- *Delivered new in France*
- *One owner from 1995 to 2012*
- *Circa 27,000 kilometres recorded*
- *Full service history*

Rivalisant sans problème avec la Lamborghini Countach en termes de présence, la Testarossa connut un large succès, les ailettes de ses radiateurs latéraux étant l'un de ses traits les plus spectaculaires de l'ère moderne – souvent copiés. Plus grosse que la 512 BB – l'accroissement de la largeur avait été dicté par les pneus de plus grande dimension – la Testarossa réussissait l'exploit de combiner un appui élevé avec une trainée limitée, son élégante carrosserie étant caractérisée par l'absence de tout aileron ou autre appendice aérodynamique. Malgré sa taille supérieure à celle de la 512 BB, la Testarossa était plus légère que sa devancière, la carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – ayant recours, de façon plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série, à l'aluminium.

Les touches de luxe de l'habitacle, très bien équipé, incluaient l'air conditionné, des sièges électriques, un volant réglable et une sellerie en cuir intégrale. Contrairement à certaines de ses rivales, la Testarossa était docile et relativement facile à conduire, des qualités qui, alliées à ses performances extraordinaires et à son allure spectaculaire, contribuèrent à générer une très forte et durable demande. Aujourd'hui, la Testarossa reste étonnamment sous-évaluée, représentant une affaire exceptionnelle parmi toutes les Ferrari à moteur V12.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied - styling devices. A larger car than the 512BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body - its steel doors and roof excepted - being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium.

Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather. Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand. Today the Testarossa remains surprisingly undervalued, representing exceptional value for money among 12-cylinder Ferraris.

Cette Testarossa particulière a été vendue neuve par l'importateur Ferrari en France, les Établissements Pozzi, à un client résidant à Megève et de 1995 à 2012 a appartenu au même propriétaire demeurant à Saint-Nazaire. Affichant seulement 27 000 kilomètres d'origine, la voiture est toujours dans un bel état. L'entretien est entièrement documenté par les factures. Les travaux les plus importants incluent une révision par le Garage Barteau, spécialiste Ferrari, à 11 417 kilomètres (en 1995), tandis qu'à 20 209 kilomètres (en 2000), les deux culasses ont été démontées et révisées, à nouveau par le Garage Barteau, pour un coût de 58 000 francs. Une autre révision a été effectuée à 23 545 kilomètres (en 2003).

En 2012, alors qu'elle avait parcouru moins de 25 000 kilomètres, la Ferrari était acheté par son propriétaire suivant. En sa possession (en 2014) une révision complète a été effectuée incluant le changement des courroies de distribution, le réglage des soupapes, le montage de plaquettes de freins neuves à l'avant et le changement de tous les filtres et liquides (facture a dossier). Acheté par son actuel propriétaire en 2014, la Ferrari a depuis fait partie de son immense collection de grandes classiques et a été peu utilisée. Présentée dans une rare nuance jaune Fly avec intérieur en cuir noir, cette superbe Testarossa est vendue avec son manuel d'instruction, sa carte grise française périmée et l'historique d'entretien mentionné plus haut.
€75,000 - 95,000

This particular Testarossa was sold new by the French Ferrari importer, Établissements Pozzi, to a Megève-based client, and from 1995 to 2012 belonged to one owner, a resident of Saint-Nazaire. Only some 27,000 kilometres have been covered from new, and the car remains in beautiful condition. Maintenance is fully documented in accompanying bills; significant works include a service by Ferrari specialists, Garage Barteau, at 11,417 kilometres (in 1995) while at 20,209 kilometres (in 2000), both cylinder heads were dismantled and serviced, again by Garage Barteau, at a cost of 58,000 francs. Another service was carried out at 23,545 kilometres (in 2003).

In 2012, by which time it had covered fewer than 25,000 kilometres, the Ferrari was bought by its next owner. While in his ownership (in 2014) a major service was carried out to include changing the cam belts, checking valve clearances, fitting new front brake pads, and changing all filters and fluids (invoice on file). Purchased by the present owner in 2014, the Ferrari has since then formed part of his extensive collection of classic cars, seeing relatively little use. Presented in the rarely seen colour of Giallo Fly, with black leather interior, this superb Testarossa is offered with instruction manuals, cancelled French Carte Grise, and the aforementioned service history.

434

BMW Z3M COUPÉ 1999

Châssis n° WBSCM91020LB56751

- *Two previous owners*
- *Manual transmission*
- *Recent servicing and detailing*
- *Circa 59,500 kilometres recorded*
- *Registered in the UK*

Le Coupé Z3M, qui était lors de son lancement la BMW aux accélérations les plus foudroyantes, se targuait d'une généreuse dotation de série comprenant des vitres électriques, l'ABS, la direction assistée, l'air conditionné, des sièges chauffants, des airbags conducteur et passager, un système audio à six haut-parleurs, une alarme avec antidémarrage, des rétroviseurs extérieurs chauffants, des roues alliage de 17 pouces et un différentiel à glissement limité. Après son arrêt en 2002, le Coupé Z3M, qui alliait des performances et une allure folles à une remarquable facilité d'utilisation, ne fut pas remplacé dans la gamme BMW ; il est assurément appelé à devenir un objet de collection recherché.

Cet enthousiasmant Coupé Z3M fut livré neuf au Japon et acheté par son vendeur en janvier 2017 ; il bénéficie de différents enrichissements séduisants qui lui ont été prodigués par Schnitzer, le préparateur de longue date de BMW. Il s'agit d'un béquet arrière, d'enjoliveurs de sorties d'échappement chromés, d'un spoiler avant, de roues alliage d'une série limitée et de pédales customisées ; le tout est parfaitement adapté à la voiture et la fait paraître légèrement plus agressive. Le moteur et la transmission n'ont pas été modifiés.

Cette voiture n'a eu que deux propriétaires précédents ; elle est présentée en excellent état général, sans avoir subi d'accident. Des travaux ont été effectués récemment, en juillet 2017 à 57 500 km, par ProTech Cars, le spécialiste BMW d'Aylesbury (Royaume-Uni) : entretien et contrôle, reconditionnement des roues alliage, changement de batterie et rénovation complète de l'extérieur et de l'intérieur. La voiture est proposée avec son contrôle technique actuel, son certificat d'immatriculation britannique V5C, son carnet et son historique d'entretien, ainsi que son manuel d'utilisation original dans son porte-documents BMW en cuir.
€35,000 - 55,000
Sans Réserve

The first M-Power Z3, powered by the 3.2-litre engine from the 3-Series Evolution model, appeared in January 1998. Built until February 2001 when the model was revised, the first-series Z3M Coupé and Roadster were powered by the 3,201cc S50 engine producing 321bhp and 258lb/ft of torque; figures that translated into a tyre-smoking 0-60mph (97km/h) time of 5.2 seconds and a top speed of 155mph (249km/h). The fastest-accelerating BMW ever at the time of its introduction, the Z3M Coupé boasted a generous specification that included electric windows, ABS, PAS, air conditioning, heated seats, driver/passenger air bags, six-speaker stereo system, alarm/immobiliser, heated exterior mirrors, 17" alloy wheels, and a limited-slip differential as standard. Combining outrageous looks and performance with impressive practicality, the Z3M Coupé was not replaced within BMW's line-up after its deletion in 2002, and is surely destined for 'highly collectible' status in the future.

Delivered new to Japan and purchased by the vendor in January 2017, this exciting Z3M Coupé features various desirable enhancements provided by BMW's long-time competitions collaborators, Schnitzer. These additions consist of a rear spoiler, chromed exhaust pipe embellishers, front splitter, limited edition alloy wheels, and custom pedals, all of which are perfectly suited to the car and make it look slightly more aggressive. No changes were made to the engine or drive train.

This car has had only two previous owners and is presented in accident-free and generally excellent condition. Undertaken in July 2017 (at 57,500 kilometres) by BMW specialists ProTech Cars of Aylesbury, UK, recent works included a service and inspection, alloy wheels refurbished, and a new battery plus full external and internal detailing. The car is offered with current MoT, UK V5C Registration Certificate, service booklet and service records, and the original owner's manual in the BMW leather wallet.

435

FIAT 500 JOLLYCAR 2017

Châssis n° ZFA3120000J790684

- *An evocation of the 1950s beach car*
- *One of a limited edition built in Italy*
- *Circa 6,500 kilometres recorded*
- *EU registered*

Aussi évocatrice de La Dolce Vita italienne que l'immortel scooter Vespa, le concept de voiture de plage est incarné à merveille par la « Jolly » de Ghia. Nouveau et innovant concept apparu dans l'Italie des années 1950, la Jolly transformait les humbles berlines comme les Fiat 500 et 600 de simple transport de base à spectaculaire 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.

Compte tenu du succès de la version 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 d'une Fiat 500 d'aujourd'hui, comme celle présentée ici. Cette voiture 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 coupés au laser, identiques à ceux des arceaux des voitures de rallye. 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).

Cette Jolly prend pour base une berline Fiat 500 de série de 2017, animée par le moteur à essence 1, 2 litre via une boîte manuelle à cinq rapports. Immatriculée en Europe (avec toutes les modifications signalées), cette adorable et amusante voiture de loisirs est décrite par le vendeur comme étant en excellent état général.
€45,000 - 55,000
Sans Réserve

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, the original seatbelts being retained. The woodwork and chromework is in marine style, and the car comes with a portable sunshade (it can be used without or without this).

This particular Jolly is based on a standard FIAT 500 Saloon dating from 2017, which is powered by the 1.2 litre petrol engine driving via a five-speed manual gearbox. Registered in the European Union (with all modifications notified), this lovely and fun car is described by the vendor as in generally excellent condition.

436

JAGUAR XJ12 SÉRIE 3 VANDEN PLAS BERLINE 1987

Châssis n° SAJBN1047HC467768

- *Rare top-of-the range sports saloon*
- *One of only 613 made*
- *Delivered new to Canada*
- *Automatic transmission*
- *Registered in the UK*

Cette Jaguar XJ12 Série 3 Vanden Plas direction à gauche fut livrée neuve à M. Joseph Sikorski par Cooke Motors Ltd, concessionnaire Jaguar à Calgary (Canada). C'est l'un des 613 exemplaires produits. En 1998, elle fut importée au Royaume-Uni et immatriculée D931 ELL, puis confiée un an après à HR Owen qui l'adapta aux conditions de roulage locales et lui fit subir des opérations d'entretien, dont un remplacement du tachymètre. Les documents font état à ce moment de 43 406 miles affichés qui, ajoutés aux 9 058 miles actuellement affichés, conduisent à un "kilométrage" total véridique de 52 464 miles, soit environ 84 400 km. Vendue en 2005 par M. Trevor Sikorski à un londonien, elle a depuis lors été peu utilisée.

Cette XJ12 gris tungstène avec intérieur en cuir gris Saville est dans un état véritablement merveilleux. Elle a récemment bénéficié d'une remise à niveau profonde du freinage, dont un remplacement des disques et des plaquettes avant et arrière, plus d'importantes opérations d'entretien : remplacement des huiles, des filtres, des bougies, du faisceau HT, des bobines, de la tête de distributeur, de la pompe à carburant, des coupelles supérieures de suspension avant et de la batterie. Le toit ouvrant et l'air conditionné sont en état de marche.

Très bel exemplaire sans défaut, magnifique à conduire, cette voiture est proposée avec un épais dossier contenant de nombreuses factures d'entretien, tant du Canada que du Royaume-Uni. Elle est complète, avec toutes ses notices d'usine, son carnet d'entretien, son cric et son outillage.
€10,000 - 15,000
No Réserve

This left-hand drive Jaguar XJ12 Series 3 Vanden Plas was supplied new by Jaguar dealers Cooke Motors Ltd of Calgary, Canada to Mr Joseph Sikorski. One of only 613 examples produced, it was imported into the UK and registered there in 1998 as 'D931 ELL'; the Jaguar was delivered to HR Owen, who converted it for use on UK roads and serviced the car a year later. Part of this work included changing the speedometer. Documents show the mileage at that time as 43,406, which combined with the current reading of 9,058 miles reflects a correct and genuine mileage of 52,464. Sold by a Mr Trevor Sikorski in 2005 to a London resident, the car has seen little use since.

Finished in Tungsten Grey with Saville Grey leather interior, this XJ12 remains in truly wonderful condition. It benefits from a recent major overhaul of the brake system, including new front and rear discs and pads, plus a major service; all oils, filters, spark plugs, HT leads, ignition coils, distributor cap, fuel pump, and front suspension top mounts were replaced, and a new battery fitted. Both the sunroof and air conditioning system are in working order.

A very fine unmolested example that drives beautifully, the car is supplied with large history file containing numerous bills for servicing and maintenance work both in Canada and the UK. It also comes complete with all the factory handbooks, service book, jack, and tool kit.

437

MERCEDES-BENZ 200 LUXE BERLINE 1981

Châssis n° WDB123220100340794

- *Delivered new to France*
- *Single family ownership*
- *Circa 54,500km from new*
- *Original paintwork and 'as new' interior*
- *Manual gearbox*
- *Comprehensive service history*

Cette Mercedes 200 fut livrée neuve le 19 mai 1981 par Mercedes-Benz Longchamp, à Paris. Elle est présentée dans un état remarquable, d'origine, et n'a appartenu qu'à une seule famille (l'oncle et le neveu). Elle a parcouru environ 54 500 km, certifiés. Sa deuxième carte grise est dans le fichier, avec une copie de la première. Elle appartenait à de riches propriétaires terriens, qui ne l'ont jamais fait rouler sous la pluie et l'ont souvent transportée par train, pour de longues distances. Quand elle n'était pas utilisée, elle stationnait en garage, sous une housse.

Elle est d'un assortiment de couleurs particulièrement attirant : brun noisette, avec un intérieur beige safran clair en tissu MB Tex. Sa peinture d'origine est magnifiquement préservée et sa sellerie, protégée depuis le début par des housses confectionnées sur mesure, n'a jamais été exposée à la lumière du jour. Les options d'usine sont la direction assistée, le verrouillage centralisé, le verrouillage de boîte à gants, l'accoudoir avant repliable, la lunette arrière chauffante, des antibrouillards avant à halogènes, des filets de retenue pour menus objets et un éclairage arrière de courtoisie. Le propriétaire avait fait rajouter par Mercedes un rétroviseur extérieur à droite ; la voiture est toujours équipée de son autoradio Blaupunkt Montreux d'origine, complet avec sa notice.

La voiture est présentée avec son carnet d'entretien et de garantie d'origine, estampillé, sa carte d'identité (Data Card), toutes ses factures d'entretien de chez Mercedes, sa carte grise française et son contrôle technique valable jusqu'au 12/04/2019. Sont également présents un jeu de trois clés et sa notice d'utilisation d'origine.

€15,000 - 25,000
Sans Réserve

This Mercedes-Benz 200 was delivered new on 19th May 1981 by Mercedes-Benz Longchamp in Paris. Presented in outstandingly original condition, the car has enjoyed single-family ownership from new (uncle and nephew) and has covered a certified circa 54,500 kilometres. The second Carte Grise is on file together with a photocopy of the first. The owners were wealthy landowners, who never drove the Mercedes in the rain and on longer trips often transported it by train. When not in use it was kept garaged, protected by a cover.

The colour combination is particularly appealing: Walnut Brown with Saffron Light Tan interior in MB Tex fabric. The original paintwork is beautifully preserved, as is the upholstery, which has been protected since delivery by made-to-measure zipped covers and has never seen the light of day. Factory fitted options include power steering, central locking, lockable glove compartment, folding front armrest, electrically heated rear window, halogen fog lamps, parcel nets, and rear courtesy light. The first owner had the right-side door mirror fitted by Mercedes-Benz, and the car also retains its original Blaupunkt Montreux radio, complete with instruction manual.

The car comes with its original stamped service book and guarantee, its ID (Data Card), all Mercedes-Benz maintenance bills, and French Carte Grise and Contrôle Technique valid until 12/04/2019. It also has a set of three keys and all its original instruction books.

438

MERCEDES-BENZ 350 SLC COUPÉ 1977

Châssis n° 107 023 12 013122

- *Delivered new in Italy*
- *Automatic transmission*
- *Engine rebuilt circa 7,500 kilometres ago (see text)*
- *Worthy of close inspection*

Bien que plus grands que leurs prédécesseurs, le cabriolet 350 SL et le coupé 350 SLC conservaient l'allure générale de la famille des 230/250/280 SL si longtemps produits. Ce furent les premières Mercedes sportives à être équipées d'un V8, et les 200 chevaux de ce dernier faisaient plus que compenser l'augmentation de poids. Leur tenue de route était magnifique, grâce aux suspensions indépendantes comparables à celles des 200/250 de la nouvelle génération, et leurs quatre freins à disques (ventilés à l'avant) permettaient de maîtriser des performances qui dépassaient les 210 km/h. On pouvait choisir entre deux boîtes à quatre rapports, manuelle ou automatique. Le coupé 350 SLC avait un empattement supérieur à celui du cabriolet 350 SL, ce qui offrait la possibilité de loger deux sièges arrière. Il se distinguait par ailleurs du cabriolet par ses persiennes sur les vitres de custode. Les 350 SL et 350 SLC étaient luxueusement équipés, dans la plus pure tradition Mercedes ; c'étaient davantage des voitures sportives que de véritables voitures de sport, ce qui ne nuisit en aucune façon à leurs ventes, qui dépassèrent les 29 000 unités entre 1971 et 1980.

Livrée en Italie, cette 350 SLC est bleu métallisé avec un intérieur à damiers assorti ; elle est équipée d'une boîte automatique, de vitres électriques et de roues alliage Fuchs. Son dossier contient des factures d'Autorama, concessionnaire Mercedes à Vercelli, en Italie du Nord, portant sur une réfection du moteur intervenue en 2000, à 150 000 km, pour un montant de près de 12 millions de lires, soit environ 6 000 €. On pense que son totalisateur kilométrique avait alors été remis à zéro ; il affiche à ce jour un peu moins de 7 500 km. Ces élégants coupés V8 ont toujours été tenus en haute estime, et cet exemplaire mérite d'être examiné de près.

€10,000 - 15,000
Sans Réserve

Although larger than their predecessors, the 350 SL convertible and 350 SLC coupe retained the overall look of the long-running 230/250/280 SL family and were the first of the Mercedes-Benz sportscar line to use a V8 engine, the latter's 200bhp more than offsetting the increase in bulk. All-independent suspension similar to that of the New Generation 200/250 models ensured superb ride and handling, while four-wheel disc brakes (ventilated at the front) helped restrain the 210km/h-plus performance. There was a choice of either four-speed manual or similar automatic transmission. The 350 SLC coupé was longer in the wheelbase than the convertible 350 SL, the extra length affording room for two rear seats, and could be distinguished by its louvred rear side window, absent from the SL. Luxuriously equipped in the finest Mercedes-Benz tradition, the 350 SL and 350 SLC were more sports-tourers than outright sports cars, a fact that did nothing whatsoever to harm sales that totalled in excess of 29,000 units between 1971 and 1980.

Delivered new in Italy, this 350 SLC is finished in blue metallic with matching chequered interior, and is equipped with automatic transmission, electric windows, and Fuchs alloy wheels. The history file contains invoices from the Mercedes-Benz dealership Autorama of Vercelli in Northern Italy for an engine rebuild carried out in 2000 (at 150,000 kilometres) for a total of close to 12 million Lire, approximately the equivalent of €6,000 today. It is believed that at that point the odometer was turned back to zero, the current reading being a little under 7,500 kilometres. These stylish V8-engined coupés have always been held in high regard, and this example deserves close inspection.

MOTORING
SALES DIARY 2018

March 8
The Amelia Island Auction
Collectors' Motor Cars and Automobilia
Fernandina Beach Golf Club
Fernandina Beach, Florida, USA

March 18
The Members' Meeting Sale
Important Sports & Competition Motor Cars
Goodwood Motor Circuit
Chichester, UK

April 22
The Spring Stafford Sale
Pioneer, Vintage and Collectors' Motorcycles
and Related Memorabilia
Stafford, UK

May 11
The Monaco Sale
Important Collectors' Motor Cars
'Villa La Vigie'
Av. Princesse Grace,
F-06190 Roquebrune-Cap-Martin, France

June 2
The Aston Martin Sale
Aston Martin, Lagonda Motor Cars
and Related Automobilia
AMOC International, Concours D'etat
Englefiled House
Reading, UK

June 3
Greenwich Concours d'Elegance
Collectors' Motor Cars and Automobilia
Greenwich, Connecticut, USA

July 13
The Goodwood Festival of Speed Sale
Collectors' Motor Cars and Automobilia
Goodwood House, Chichester, UK

August 24
The Quail Lodge Auction
Collectors' Motor Cars
Carmel, California, USA

September 1
The Beaulieu Sale
Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia
The National Motor Museum, Hampshire, UK

September 8
The Goodwood Revival Sale
Collectors' Motor Cars and Automobilia
Goodwood Motor Circuit, Chichester, UK

October 5
The Zoute Sale
Collectors' Motor Cars
Knokke-Heist, Place Albert de Knokke Le Zoute
Belgium

October 8
Collectors' Motor Cars and Automobilia
Simeone Foundation
Philadelphia, Pennsylvania, USA

October 14
The Autumn Stafford Sale
Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia
Stafford, UK

October 27
The Padua Auction
Important Collectors' Motor Cars
Auto e Moto d'Epoca
Padova, Italy

November 2
The London to Brighton Veteran Car Run Sale
Veteran Motor Cars and Related Automobilia
New Bond Street, London, UK

December 1
The Bond Street Sale
Important Collectors' Motor Cars
New Bond Street, London, UK

December 5
London Olympia
Collectors' Motor Cars and Automobilia
London Olympia, London, UK

Conditions Générales

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

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

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

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

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

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

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

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

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

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

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

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

Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des rapports de condition 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 rapports de condition ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les 'conditions reports' concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.

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

Les enchères

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ordres d'achat

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

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

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

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

Les incidents de la vente

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

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

Adjudication

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

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

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

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

Préemption de l'état français

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

Le paiement

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

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

- Concernant les lots Automobilia
25% sur les premiers 150,000€
20% au dessus de 150,001 et jusqu à 2,000,000€
12.5% à partir de 2,000,000€

- 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.

Symboles précédents les numéros de Lot :

†	Taux de TVA en vigueur sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat
Ω	TVA sur les objets importés au taux en vigueur prélevable sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat.
*	TVA sur les objets importés à un taux préferentiel de 5.5% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.
Y	Les Lots peuvent être assujéttis à des régulations particulières lors de leur export dans un pays tiers de l'union Européenne. Veuillez regarder le paragraphe sur les espèces en voie de disparition qui se trouve dans le catalogue.
Φ	Ce lot contient ou est fabriqué en ivoire. Le Gouvernement des Etats-Unis a interdit l'importation d'ivoire aux USA.
≈	Veuillez noter qu'en raison d'une récente législation, il se pourrait que le rubis et la jadéite d'origine birmane (Myanmar) ne puissent pas être importés aux Etats-Unis. Les rubis et jadéites d'origine non birmane nécessitent un certificat avant de pouvoir être importés aux Etats-Unis.

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

Automobiles et Motos de collection

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

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

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

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

Exportations des Lots

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

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

Certificat d'exportation

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

Espèces En Voie De Disparition

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

Droits de reproduction

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

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

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

Loi et compétence juridictionnelle

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

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

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

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

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

General Conditions

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

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

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

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

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

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

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

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

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

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

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

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

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

Condition of Lots

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

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

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

Auctions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Absentee bids

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

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

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

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

Incidents affecting the sale

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

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

Sale

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

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

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

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

Pre-emption right of the French state

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

Payment

- In addition to the Hammer price, for each Lot 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 €150,000 of the Hammer Price
20% from €150,001 to €2,000,000 of the Hammer Price
12.5% from €2,000,000 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.

Symbols beside Lot numbers:

†	TVA at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
Ω	TVA on imported items at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
*	TVA on imported items at a preferential rate of 5.5% on Hammer Price and the prevailing rate on Buyer's Premium
Y	Lots may be subject to specific regulations when exporting these items outside the EU. Please see the section on Endangered Species in the catalogue.
Φ	This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of ivory into the USA.
≈	Please note that as a result of recent legislation ruby and jadeite gem stones of Burmese (Myanmar) origin may not be imported into the US. Rubies and jadeite of non-Burmese origin require certification before import into the US.

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

Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.

- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.

- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.

- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.

- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

Export licence

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

Endangered Species

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

Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.

- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.

- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.

- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against
you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.

- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceeding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.

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

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

MARCH 8, 2018
Fernandina Beach, Florida

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

One of only two known to exist
1919 PIERCE-ARROW SERIES 51 FOUR PASSENGER TOURING

Superb Coachwork by Pourtout
1927 GEORGES IRAT MODEL A

Beautifully executed six-year restoration
1936 HORCH 853 ROADSTER
Replica coachwork by Appel Klassiker

Rare Overdrive Model
1939 BENTLEY 4 1/4 TOURER

THE AMELIA ISLAND AUCTION

CONSIGNMENTS INVITED

Ex-Ed Elesian, 1955 Indianapolis competitor, freshly completed restoration
1952 KURTIS KK4000 SINGLE SEATER

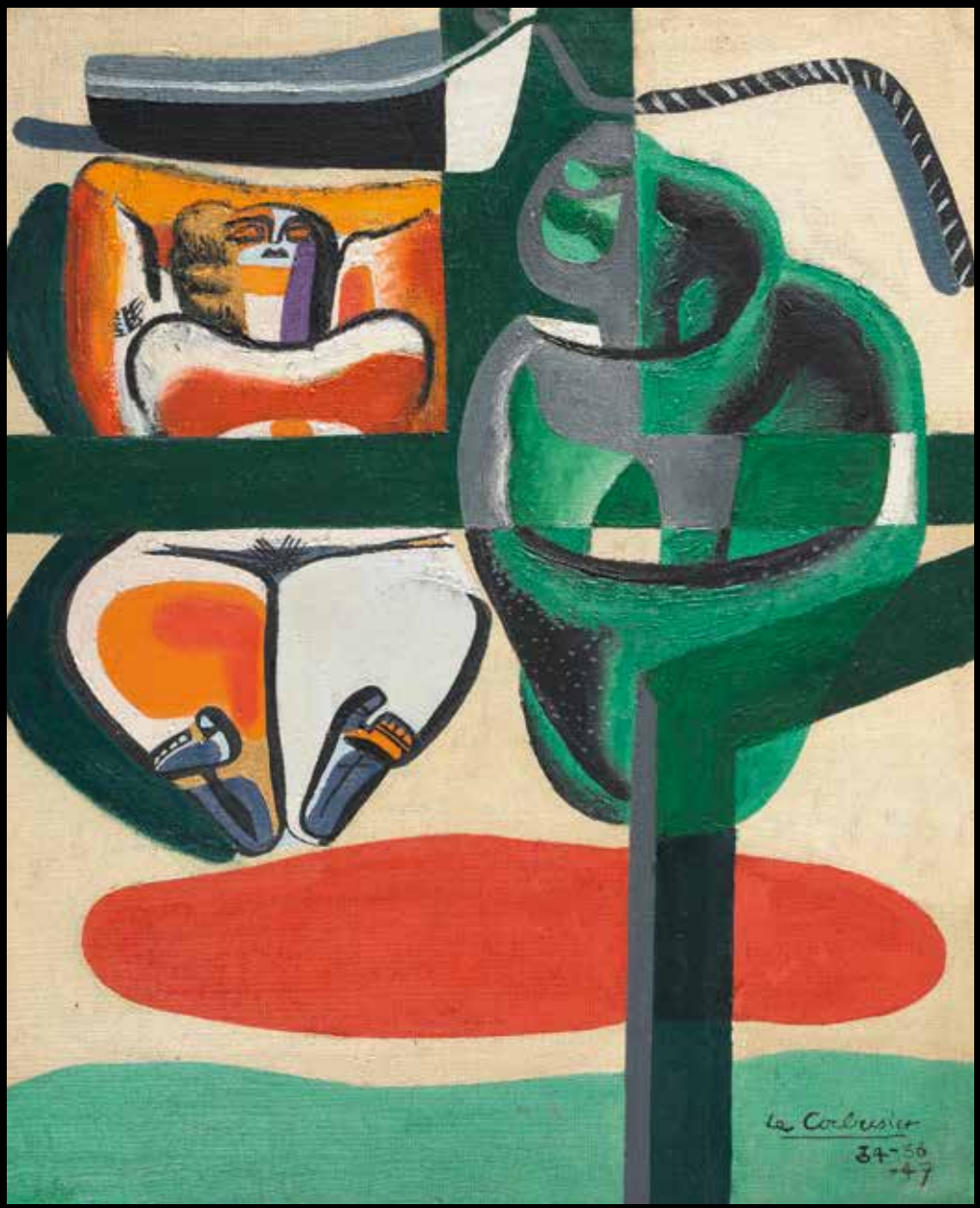
Bonhams

bonhams.com/amelia

IMPRESSIONIST & MODERN ART
Thursday 1 March 2018
New Bond Street, London

LE CORBUSIER (1887-1965)
Baigneuse, barque et coquillage
oil on canvas
100.5 x 80.7cm (39 9/16 x 31 3/4in).
£1,400,000 - 1,800,000 *

ENQUIRIES
+44 (0) 20 7468 8328
india.phillips@bonhams.com



Bonhams

LONDON

bonhams.com/impressionist

* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit bonhams.com/buyersguide

THE SPRING STAFFORD SALE

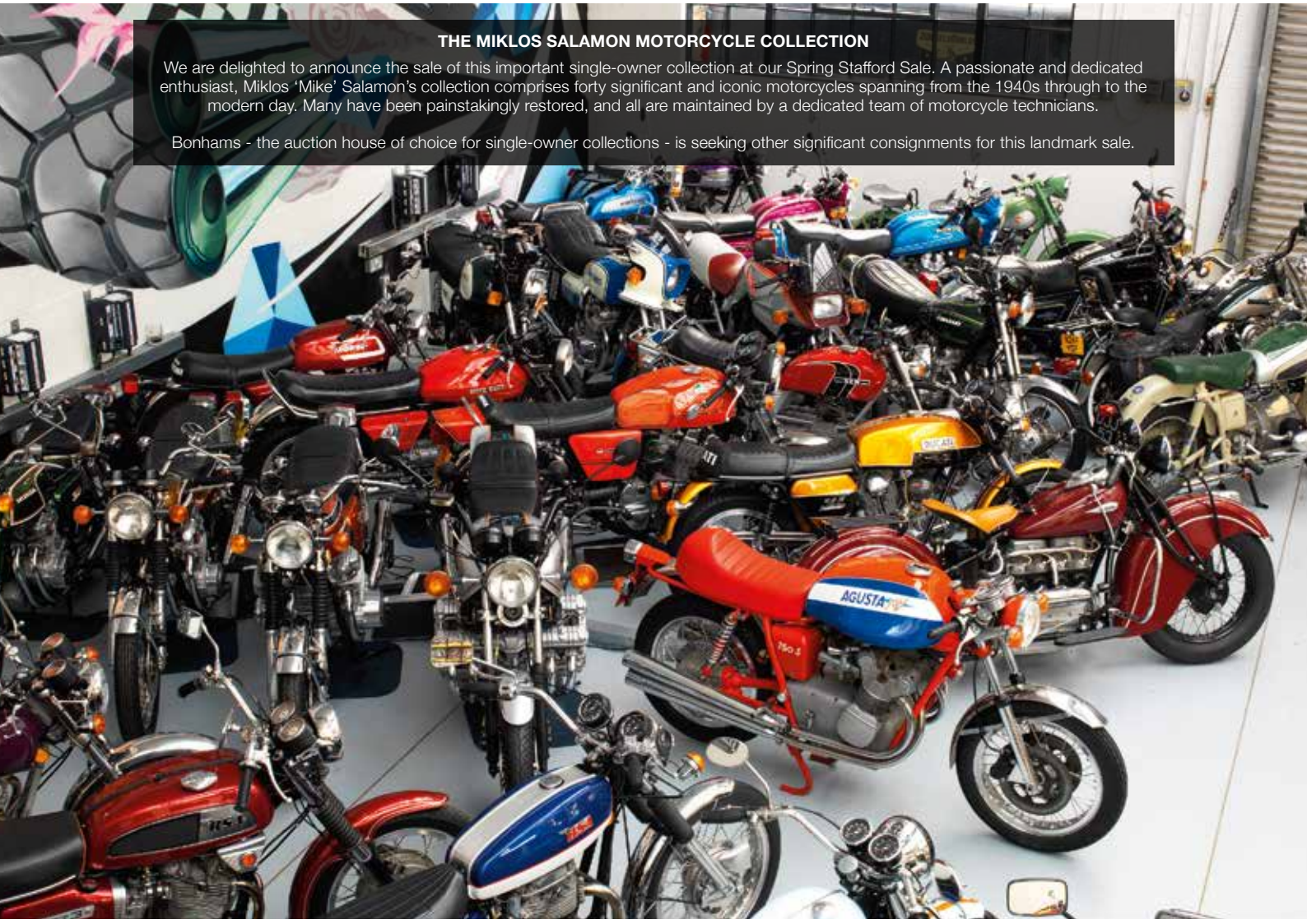
Important Collectors' Motorcycles and Spares
Including The Miklos Salamon Motorcycle Collection
The International Classic MotorCycle Show

Sunday 22 April 2018

COMPLIMENTARY AUCTION APPRAISAL
To discuss any aspect of selling or buying collectors motorcycles at auction, please contact the London office or visit **bonhams.com/motorcycles** to submit a complimentary auction appraisal request.

ENQUIRIES
London
+44 (0) 20 8963 2817
ukmotorcycles@bonhams.com

ENTRIES INVITED



THE MIKLOS SALAMON MOTORCYCLE COLLECTION

We are delighted to announce the sale of this important single-owner collection at our Spring Stafford Sale. A passionate and dedicated enthusiast, Miklos 'Mike' Salamon's collection comprises forty significant and iconic motorcycles spanning from the 1940s through to the modern day. Many have been painstakingly restored, and all are maintained by a dedicated team of motorcycle technicians.

Bonhams - the auction house of choice for single-owner collections - is seeking other significant consignments for this landmark sale.

Bonhams

bonhams.com/motorcycles

AUGUST 24, 2018
Carmel, California

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

1963 JAGUAR E-TYPE LIGHTWEIGHT
Sold for $8,000,000

1957 BMW 503 CABRIOLET
Sold for $583,000

1972 FERRARI 365GTS/4 DAYTONA SPIDER
Sold for $2,410,000

1990 FERRARI F40
Sold for $1,457,500

1959 AC ACE-BRISTOL
Sold for $451,000

1965 FERRARI 275 GTB ALLOY LONG-NOSE
Sold for $3,080,000

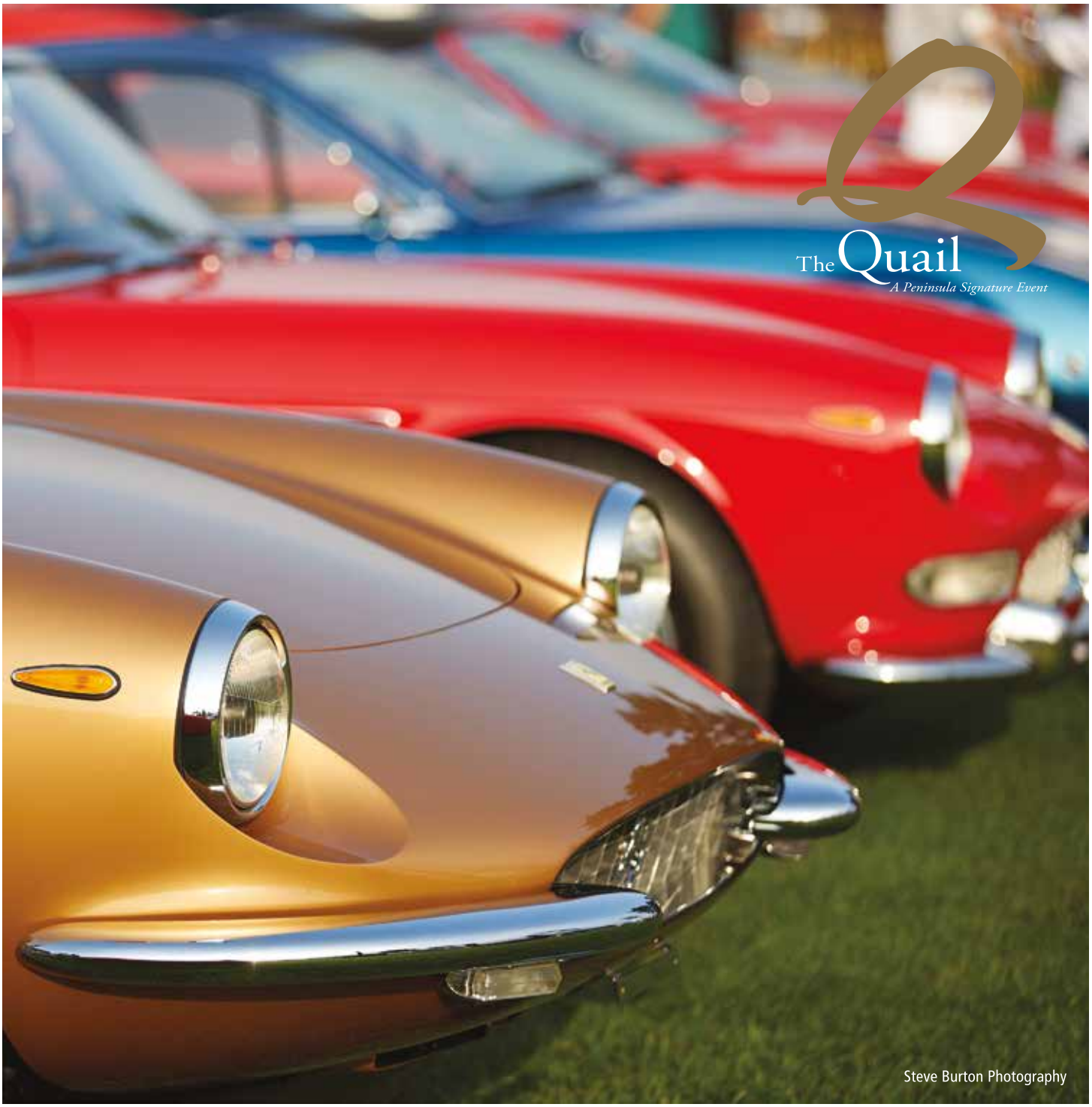
QUAIL LODGE AUCTION

CONSIGNMENTS INVITED

1995 McLAREN F1
Sold for $15,620,000

Bonhams

bonhams.com/quail



CALLING ALL CARS!

The Quail, A Motorsports Gathering • Friday, August 24, 2018 • 10:00am to 4:00pm • Hosted at Quail Lodge & Golf Club in Carmel, California

The 16th Annual *The Quail, A Motorsports Gathering* invites you to participate in one of the world's most exclusive concours held during Monterey Car Week by entering a vehicle from your private collection! *The Quail's* 2018 Featured Class is: 70 Years of the Iconic Porsche 356. *The Quail's* Traditional Classes include: Pre-War Sports and Racing, Post-War Racing, Post-War Sports 1945-1960, Post-War Sports 1961-1975, The Great Ferraris, Supercars, Custom Coachwork, and Sports and Racing Motorcycles.

To enter a vehicle from your private collection, obtain an application by visiting signatureevents.peninsula.com or by calling +1 (831) 620-8879.

FOLLOW US! Facebook.com/PSE.TheQuailEvents • Twitter.com/TheQuailEvents
Instagram.com/TheQuailEvents • YouTube.com/QuailSignatureEvents

THE PENINSULA
SIGNATURE EVENTS

ZOUTE SALE

by Bonhams

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM

5 OCTOBER 2018

6th EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE

PLATINUM SPONSORS

LEBEAU-COURALLY SINCE 1865

EY Building a better working world

Degroof Petercam

stow

GOLD SPONSORS

Ruinart

ASL

YACHT COUNCIL

DIRK WILLEMYNS

PELICAN BOUGE FRANCE

GROUP CLAEYS

RIVER Est 59 WOODS

VREDESTEIN

ALD Automotive

konvert

Interparking

LOEWE.

Bonhams

SILVER SPONSORS

Miles

MATCH

PARTNERS

2018
SALE DATES

Entries now invited

Antique Arms & Armour
Wednesday 23 May
Wednesday 28 November

Modern Sporting Guns
Thursday 24 May
Thursday 29 November

Coins & Medals
Wednesday 21 March
Wednesday 18 July
Wednesday 21 November

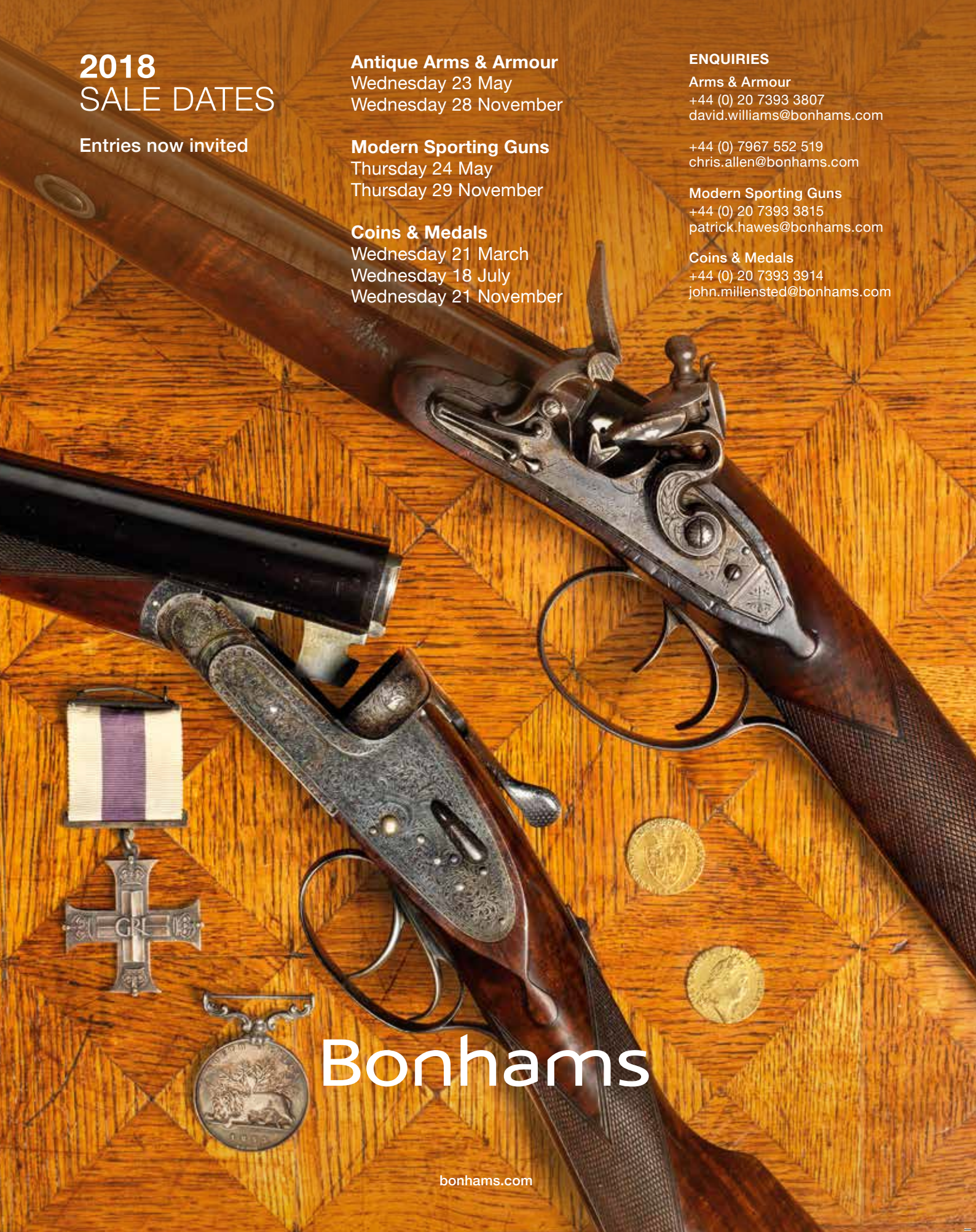
ENQUIRIES

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

+44 (0) 7967 552 519
chris.allen@bonhams.com

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

Coins & Medals
+44 (0) 20 7393 3914
john.millensted@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com

Bonhams

AMSTERDAM CC&C CAPITAL CARS & CLASSICS

BONHAMS JOINS CAPITAL CARS & CLASSICS AMSTERDAM 10 AND 11 MARCH 2018

Capital Cars & Classics is the classic car fair in the heart of The Netherlands. A top quality event with international allure where you can see the very best and most exclusive classic cars in a perfect industrial ambiance in Amsterdam. Tasty selected oldtimers, youngtimers and some modern supercars will be shown as the main theme. This exclusive event took place in april 2016 for the first time and is already named alongside European events as Techno Classica and Retromobile. An event for high-end visitors.

Furthermore we will offer culinary surprises for the food aficionados as well as luxury lifestyle items such as watches, clothing and car-event organisers. In brief, Capital Cars & Classics is a great happening that will make your heart beat faster.

Bonhams joins Capital Cars & Classics. Can we welcome you also?

Save the date on Saturday 10 and Sunday 11 March 2018.

GASSAN A Brilliant Choice

CLASSICUS PRIVATE INSURANCE

CARROS

OGER

ORDER TICKETS ON WWW.CC-C.NL

KNOKKE-LE-ZOUTE,

A LUXURIOUS HOLIDAY RESORT AT THE EPICENTRE OF LIFESTYLE AND ART ON THE BELGIAN SEASIDE.

Knokke-Heist with Le Zoute, Belgium's most prestigious seaside resort and home to the international jet-set, is hosting the Zoute Grand Prix for the 9th year in a row. From the 4th to 7th October 2018, a crowd of more than 150,000 people is expected to enjoy a weekend full of nostalgia of classic cars, a classic rally, a spectacular GT tour, a sale by Bonhams, a Concours d'Elégance and numerous other events involving the most stylish classics and breath-taking modern cars.

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

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

More info : www.zoutegrandprix.be

PROGRAM ZOUTE GRAND PRIX® 4-7 OCTOBER 2018

ZOUTE RALLY® by Stow – 4-6 October 2018
A regularity rally limited to 200 classic cars with first registration between 1920 and 1965, starting and finishing in Knokke–le-Zoute. **Register your car online.**

ZOUTE TOP MARQUES® – 4-7 October 2018
Podiums with the latest and most exclusive modern cars, which will be displayed along the Kustlaan and Albertplein in Le Zoute.

ZOUTE SALE® by Bonhams – 4-5 October 2018
A prestigious international auction of fine and rare collectors' motor cars to be held on the Beach in front of the central Albertplein in Le Zoute. Preview on Thursday 4th and sale on Friday 5th October. **Register your car online.**

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Degroof - Petercam – 6-7 October 2018
The eigth edition of the Concours d'Elegance will take place on Saturday and Sunday at the Fairway 1 & 4 of the prestigious Royal Zoute Golf Club, where a limited number of quality entries in pre- and post-war classics will be selected by the organising committee and judged by an international jury.
Register your car online.

ZOUTE GT TOUR® by EY – 7 October 2018
A tour for 200 of the most exclusive modern GT cars newer than 20 years, with start and finish in Knokke-Le-Zoute.
Register your car online.

ZOUTE GRAND PRIX

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM

4-7 OCTOBER 2018

9th EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE

PLATINUM SPONSORS

LEBEAU-COURALLY SINCE 1865

EY Building a better working world

Degroof Petercam

stow

GOLD SPONSORS

Ruinart

ASL

DIRK WILLEMYNS

PELICAN ROUGE FRANCE

GROUP CLAEYS

RIVER 59 WOODS

VREDESTEIN

ALD Automotive

konvert

Interparking

LOEWE.

Bonhams

SILVER SPONSORS

Miles

PARTNERS

14th
CONCOURS D'ÉLÉGANCE
PALEIS HET LOO
29th JUNE - 1st JULY
2018
Guy Allen

Polygon

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

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

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

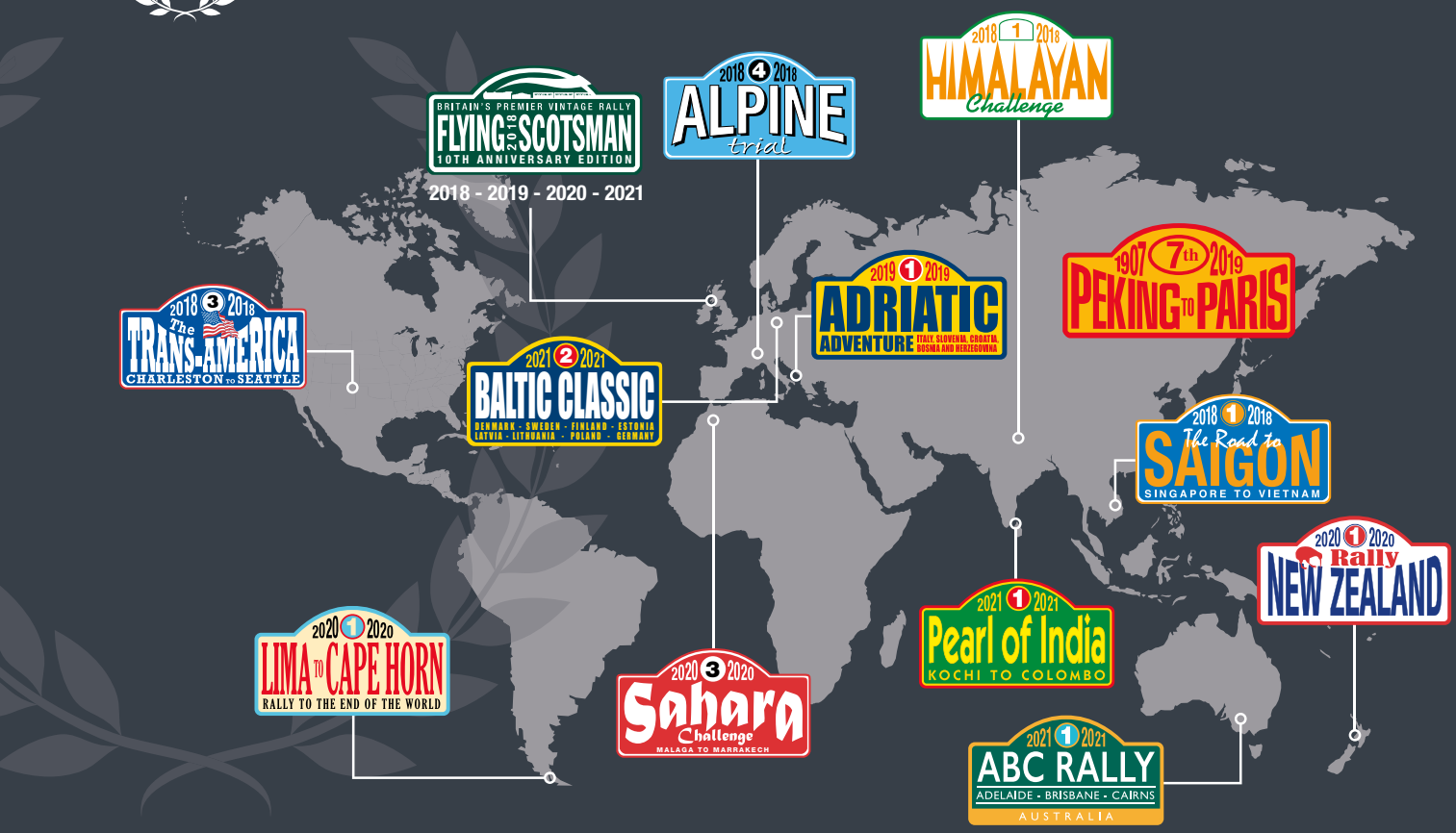
> Polygon Transport
Unit 2H, Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood
Southampton
SO40 4BL

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

Valued Polygon clients

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

The Endurance Rally Association
Home of the Peking to Paris Rally



Vintage & Classic Endurance Rallying

The Endurance Rally Association (ERA) specialises in long-distance rallies for vintage and classic cars. Our events are real challenges, but we strive to make them hugely enjoyable and social - the camaraderie is second to none. The routes are well researched and mechanical and medical support is provided throughout.

Our team has organised over 70 major rallies through more than 50 countries. Between 2018 and 2021 we are embarking on an ambitious calendar of new endurance rallies to take you and your vintage or classic car on adventures across virtually every continent on earth.

Newcomers and experienced crews welcome. **Contact the rally office for entry details**

Registration and Bidding Form

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

Bonhams

Paddle number (for office use only)

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

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

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

Sale title: Grand Palais	Sale date: 8 February 2018
Sale no. 24882	Sale venue: Le Grand Palais, Paris

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

General Bid Increments:

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

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

Customer Number	Title
First Name	Last Name
Company name (to be invoiced if applicable)	
Address	
City	County / State
Post / Zip code	Country
Telephone mobile	Telephone daytime
Telephone evening	Fax
Preferred number(s) in order for Telephone Bidding (inc. country code)	
E-mail (in capitals)	
By providing your email address above, you authorise Bonhams to send to this address information relating to Sales, marketing material and news concerning Bonhams. Bonhams does not sell or trade email addresses.	
I am registering to bid as a private buyer ☐	I am registering to bid as a trade buyer ☐
If registered for TVA in the EU please enter your registration here: ☐☐ / ☐☐☐ - ☐☐☐☐ - ☐☐	Please tick if you have registered with us before ☐

Please note that all telephone calls are recorded.

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

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

Your signature:	Date:

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

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.
Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:
Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
Bonhams France SAS, 4 Rue de la Paix, 75002 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

Formulaire d'inscription et d'enchère

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

Bonhams

Numéro d'identification (réservé à l'administration)

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

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

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: Grand Palais	Date de la vente: 8 février 2017
N° de la vente: 24882	Lieu de la vente: Le Grand Palais, Paris

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

Paliers d'enchère généraux:

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

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

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

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

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

Remarque : tous les appels téléphoniques sont enregistrés.

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

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

Votre signature:	Date:

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

N.B. Seuls les paiements provenant d'un compte dont le titulaire porte le même nom que celui indiqué sur la facture et le formulaire d'inscription aux enchères seront acceptés. Veuillez envoyer par courriel ou télécopie le formulaire d'inscription aux enchères et les renseignements demandés à l'adresse suivante :
Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, Londres, W1S 1SR. Tél. : +44 (0) 20 7447 7447 Fax : +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
Bonhams France SAS, 4 Rue de la Paix, 75002 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

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

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
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

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 Etcell
10 High Street
Whittlebury
TOWCESTER
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 323 006
Mob: 07786 330 191
roger.etcell@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

The Netherlands
Koen Samson
De Lairessestraat 154
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@bonhams.com

USA (Head offices)

Oregon
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
Michael Caimano
7601 Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
Tel: +1 929 666 2243
Fax: +1 323 850 5843
michael.caimano@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

Southeast
Greg Porter
Tel: +1 336 406 6636
Greg.Porter@bonhams.com

Rest of the World

Australia
Merryn Schriever
97-99 Queen Street
Woollahra
Sydney NSW 2025
+61 2 8412 2222
+61 2 9475 4110 fax
merryn.schriever@bonhams.com

New Zealand
John Kennedy
Craighall
Puruatanga Road
Martinborough 5711
New Zealand
Tel: +64 6 306 8228
Mob: +64 21 042 5396
jlk@talktalk.net

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

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

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

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

Bonhams Specialist Departments

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

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

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

Aboriginal Art
Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

African, Oceanic & Pre-Columbian Art
U.S.A
Fredric Backlar
+1 323 436 5416

American Paintings
Kayla Carlsen
+1 917 206 1699

Antiquities
Francesca Hickin
+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
+1 212 644 9059

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

Australian Colonial Furniture and Australiana
+61 2 8412 2222

Books, Maps & Manuscripts
UK
Matthew Haley
+44 20 7393 3817
U.S.A
Catherine Williamson
+1 323 436 5442

British & European Glass
UK
John Sandon
+44 20 7468 8244
U.S.A.
Suzy Pai
+1 415 503 3343

British Ceramics
UK
John Sandon
+44 20 7468 8244

California & American Paintings
Scot Levitt
+1 323 436 5425

Carpets
UK
carpets@bonhams.com
U.S.A.
+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

Entertainment Memorabilia
UK
Katherine Schofield
+44 20 7393 3871
U.S.A
Catherine Williamson
+1 323 436 5442

European Ceramics
UK
Sebastian Kuhn
+44 20 7468 8384
U.S.A
+1 415 503 3326

Furniture
UK
Thomas Moore
+44 20 8963 2816
U.S.A
Andrew Jones
+1 415 503 3413

European Sculptures & Works of Art
UK
Michael Lake
+44 20 8963 6813

Greek Art
Anastasia Orfanidou
+44 20 7468 8356

Golf Sporting Memorabilia
Kevin Mcgimpsey
+44 131 240 2296

Irish Art
Penny Day
+44 20 7468 8366

Impressionist & Modern Art
UK
India Phillips
+44 20 7468 8328
U.S.A
William O'Reilly
+1 212 644 9135

Indian, Himalayan & Southeast Asian Art
H.K.
Edward Wilkinson
+85 22 918 4321
U.S.A
Mark Rasmussen
+1 917 206 1688

Islamic & Indian Art
Oliver White
+44 20 7468 8303

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
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 & Contemporary Middle Eastern Art
Nima Sagharchi
+44 20 7468 8342

Modern & Contemporary South Asian Art
Tahmina Ghaffar
+44 207 468 8382

Modern Design
Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Motor Cars
UK
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
U.S.A
Mark Osborne
+1 415 503 3353
EUROPE
Philip Kantor
+32 476 879 471

Automobilia
UK
Toby Wilson
+44 8700 273 619
Adrian Pipiros
+44 8700 273621

Motorcycles
Ben Walker
+44 8700 273616

Native American Art
Ingmars Lindbergs
+1 415 503 3393

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

Prints and Multiples
UK
Lucia Tro Santafe
+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
Ellis Finch
+44 20 7393 3973
U.S.A
Aileen Ward
+1 323 436 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
Jonathan Darracott
+44 20 7447 7412
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Whisky
UK
Martin Green
+44 1292 520000
U.S.A
Erin McGrath
+1 415 503 3363
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

Wine
UK
Richard Harvey
+44 (0) 20 7468 5811
U.S.A
Kate Wollman
+1 415 503 3221
Erin McGrath
+1 415 503 3363
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

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

UNITED KINGDOM

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

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

South East England

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

Isle of Wight
+44 1273 220 000

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

West Sussex
+44 (0) 1273 220 000

South West England

Bath
Queen Square House
Charlotte Street
Bath BA1 2LL
+44 1225 788 988
+44 1225 446 675 fax

Cornwall – Truro
36 Lemon Street
Truro
Cornwall
TR1 2NR
+44 1872 250 170
+44 1872 250 179 fax

Exeter
The Lodge
Southernhay West Exeter,
Devon
EX1 1JG
+44 1392 425 264
+44 1392 494 561 fax

Tetbury
Eight Bells House
14 Church Street
Tetbury
Gloucestshire
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 Mearns
Glasgow
G77 5LL
+44 141 223 8866
+44 141 223 8868 fax

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

Wales

Representatives:
Cardiff
Jeff Muse
+44 2920 727 980

EUROPE

Belgium
Boulevard
Saint-Michel 101
1040 Brussels
+32 (0) 2 736 5076
belgium@bonhams.com

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 4-1C
28001 Madrid
+34 915 78 17 27
madrid@bonhams.com

Sweden
Ingrid Bjäringer
+46 (0)709 79 90 07
sweden@bonhams.com

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

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

MIDDLE EAST

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

NORTH AMERICA

USA

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

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

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

Representatives:
Arizona
Terri Adrian-Hardy
+1 (602) 859 1843
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

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 (470) 393 7322
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

Oregon
Sheryl Acheson
+1 (971) 727 7797
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 (202) 422 2733
virgina@bonhams.com

Washington
Heather O'Mahony
+1 (206) 566 3913
seattle@bonhams.com

Washington DC
Gertraud Hechl
+1 (202) 422 2733
washingtonDC
@bonhams.com

CANADA

Toronto, Ontario •
Jack Kerr-Wilson
340 King St East
2nd Floor, Office 213
Toronto ON
M5A 1K8
+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
Jessica Zhang
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)8110 033 792
+27 (0)7611 20171
neil.coventry@bonhams.com

South Africa -
Johannesburg
Penny Culverwell
+27 (0)71 342 2670
penny.culverwell@bonhams.com

Motor Car Index

Lot No	Year	Sale Item Description
389	1961	Alfa Romeo Giulietta Spider with Hardtop
353	1964	Alfa Romeo Giulia 1600 Spider
308	1936	Alta 2-Litre Sports
402	1963	Amphicar 770 Cabriolet
335	1934	Aston Martin 1½-Litre Mark II 2/4-seater Sports
382	1953	Aston Martin DB2 Sports Saloon
372	1954	Aston Martin DB2/4 'Mark I' 3.0-Litre Sports Saloon
365	1954	Aston Martin DB2/4 3.0-Litre Drophead Coupé
395	1979	Aston Martin V8 Series 4 Automatic Sports Saloon
390	1988	Aston Martin V8 Vantage Volante 'X-Pack' Convertible
302	1923	Benjamin 5hp Type B Course Cyclecar
344	1935	Bentley 3½-Litre 'Continental Open Tourer'
337	1926	Bentley 3-Litre 'Red Label' Speed Model Tourer
301		Bentley 4½-Litre Child's Car
429	1993	Bentley Continental R Coupé
369	1962	Bentley S2 Continental Drophead Coupé
349	1935/1947	BMW Veritas 2000 Rennsport
414	1999	BMW Z3M Coupé
420	2000	BMW Z8 Roadster with Hardtop
431	2000	BMW Z3 Coupé
336	1928	Bugatti Type 40 Grand Sport
309	1935	Bugatti 3.3-litre Type 57 Tourist Trophy Torpedo
342	1937	Bugatti Type 57 Pillarless Sports Coupe
304	1906	Cadillac Model M 'Osceola' Coupé
319	1910	Cadillac Model 30 Toy Tonneau
345	1934	Chauviere POWER BOAT 'RAFALE V' (formerly 'AURORA')
352	1961	Chevrolet Corvette Roadster
397	1963	Chevrolet Corvair Monza Spyder Coupé
360	1967	Citroën DS21 Décapotable
391	1974	Citroën DS23 IE Pallas Prestige
392	1975	Citroen CX2200 Saloon
320	1908	De Dion Bouton Type AX Double Berline
307	1931	Delage D8C Drophead Coupé
341	1948	Delahaye 135 Drophead Coupé
310	1948	Delahaye 148 Drophead Coupé
363	1958	Facel Vega HK500 Coupé
370	1970	Ferrari 365GTB/4 'Daytona' Spyder Conversion
422	1989	Ferrari Testarossa Coupé
433	1990	Ferrari Testarossa Coupé
417	1995	Ferrari F355 Berlinetta
412	1995	Ferrari F355 Challenge Coupé
407	1973	FIAT 124 Abarth Rallye Spider with Hardtop
347	1904	FIAT Type 24/32 Rear Entrance Tonneau Car
346	1924	FIAT 501S Tourer
409	1975	FIAT 124 Abarth Rallye Group 4 Spider
425	2011	FIAT 500 Assetto Corse Sports Saloon
435	2017	FIAT 500 Jollycar
406	1974	FIAT X1/9 Group 4 Coupé
315	1912	FN Model 1600 Two Seater
318	1912	FN Model 2000 Five Seat Tourer
333	1912	Ford Model T Touring
411	1988	Ford Sierra RS Cosworth Hatchback
434	1994	Ford Escort RS Cosworth 'Motorsport'
312	1925	Hispano Suiza H6B 32CV Brougham de Ville
338	1939	Horch 853a Sportcabriolet
331	1926	Imperia Type 8-25SS 8HP Fabric Saloon
350	1953	Inter Type 175A Microcar
423	2001	Iveco 'Scuderia Ferrari' Motor Coach
362	1954	Jaguar XK140 SE Roadster
356	1958	Jaguar XK150 'S' 3.4-Litre Roadster
400	1960	Jaguar Mark 2 3.8-Litre Saloon
364	1962	Jaguar E-Type 'Series 1' 3.8-Litre Roadster
374	1965	Jaguar E-Type Series 1 4.2-Litre Roadster
403	1966	Jaguar E-Type 'Series 1' 4.2-Litre 2+2 Coupé
354	1967	Jaguar E-Type Series 1 4.2-Litre Roadster with Hardtop
394	1974	Jaguar E-Type Series 3 V12 Roadster
436	1987	Jaguar XJ12 Series 3 Vanden Plas Sports Saloon
357	1966	Lamborghini 400GT 2+2 Coupé
378	1968	Lamborghini Miura P400/S Coupé
366	1974	Lamborghini Countach LP400 'Periscopio' Coupé
405	1996	Lamborghini Diablo VT Roadster
381	1952	Lancia Aurelia B53 Coupé
351	1959	Lancia Appia Coupé
410	1986	Lancia Delta S4 Group B Rally Car
408	1988	Lancia Delta Integrale Group A Rally Car
305	1940	Lincoln-Zephyr Continental Cabriolet
358	1962	Lotus Elite Series 2 Coupé
373	1960	Maserati 3500 GT Vignale Spyder
418	1971	Maserati Indy 4700 Coupé
380	1973	Maserati Bora 4.9-Litre Coupé
416	1990	Maserati Shamal design by Marcello Gandini
376	1953	Mercedes-Benz 300 S Coupé
393	1955	Mercedes-Benz 300b 'Adenauer' Limousine
367	1957	Mercedes-Benz 300 SL Roadster to SLS Aluminium Comp Spec
379	1961	Mercedes-Benz 190SL Convertible
404	1966	Mercedes-Benz 250 SE Coupé
388	1969	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with Hardtop
368	1969	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with Hardtop
426	1977	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with Hardtop
438	1977	Mercedes-Benz 350 SLC Coupé
437	1981	Mercedes-Benz 200 Luxe Saloon
421	1985	Mercedes-Benz 500 SL Convertible with Hardtop
419	1990	Mercedes-Benz E190 2.5-16 Evolution 2 Sports Saloon
428	1994	Mercedes-Benz E 500 Saloon
432	1995	Mercedes-Benz AMG E36 Sports Estate
399	1952	MG Midget TD Roadster
430	1983	MG Metro Turbo Hatchback
317	1907	Minerva Type K 40hp Open Drive Limousine/Torpedo
325	1910	Minerva Model S 26HP Open Drive Landaulette
321	1911	Minerva Model Z 38HP Open Drive Limousine
323	1912	Minerva Model CC 38hp Tourer
330	c.1922	Minerva 20hp Sedanca de Ville
316	1925	Minerva Type AD 'Feval' Fabric Saloon
324	1926	Minerva Model AF Town Car
334	1928	Minerva Type AK Landaulette
322	1934	Minerva Type AL 40cv Imperial Cabriolet
328	1934	Minerva Type AL 40CV Sports Coupe
329	1935	Minerva Type F/M8 Limousine
314	1914	Nagant Type 8000 10/12hp Touring Car
427	1992	Nissan Skyline GT-R (R32) Coupé
327	c.1913	Pipe M22 All Weather Cabriolet
371	1956	Porsche 356A 1600 Speedster
377	1957	Porsche 356A 1600 Speedster
355	1961	Porsche356B 1600 Coupé
384	1964	Porsche 356C 1600SC Cabriolet
359	1965	Porsche 911 'SWB' Coupé
385	1967	Porsche 911S 2.0-Litre 'SWB' Coupé
386	1968	Porsche 911S 2.0-Litre 'SWB' Coupé
398	1972	Porsche 911T 2.4-Litre Coupé
361	1973	Porsche 911 Carrera RS Touring Coupé
387	1973	Porsche 911S 2.4-Litre Targa Coupé
424	1985	Porsche 911 Turbo 3.3-Litre Coupé
348	1912	Regal 25hp Model N 'Underslung' Runabout
339	1909	Renault Type BH 50hp 'Roi des Belges'
306	1910	Renault 35CV Type AIB Open Drive Limousine
396	1986	Renault Sinpar 4L 'Gendarmerie' 4x4 Hatchback
415	2002	Renault Clio V6 Hatchback
343	1915	Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost Limousine
340	1926	Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost 'Playboy Roadster'
311	1928	Salmson GS8 Roadster
332	1934	Sunbeam 25hp Sports Saloon
383	1996	Superformance MkIII 'AC Cobra 427' Roadster
375	1956	Tojeiro-Butterworth AJB Air-cooled Competition Sports
303	1924	Turcat-Méry 15/25hp Model SG Saloon
401	1959	Vespa 400 Microcar
326	1909	Zedel Type CA 10HP Double Phaeton

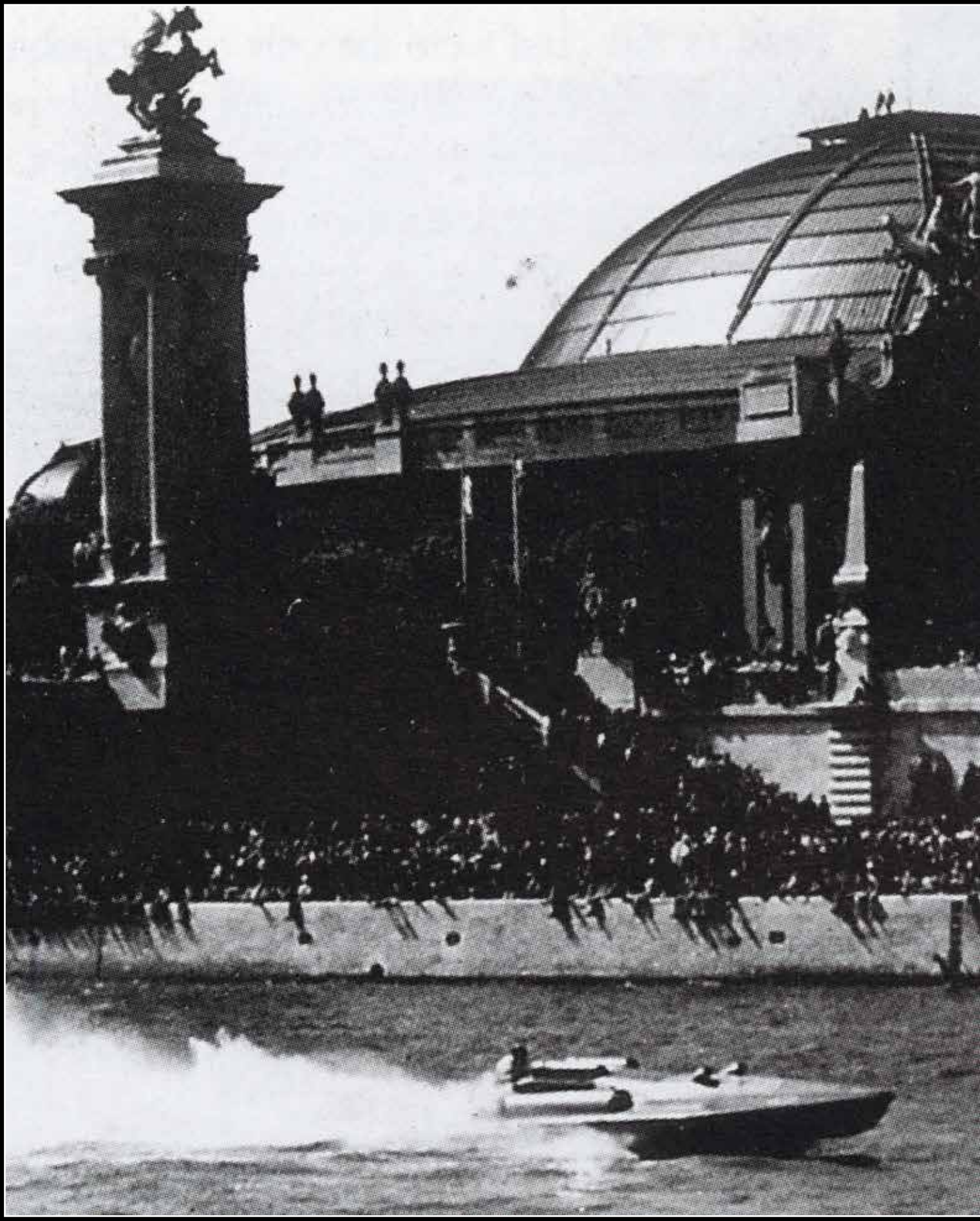
Whisky & Gin Français

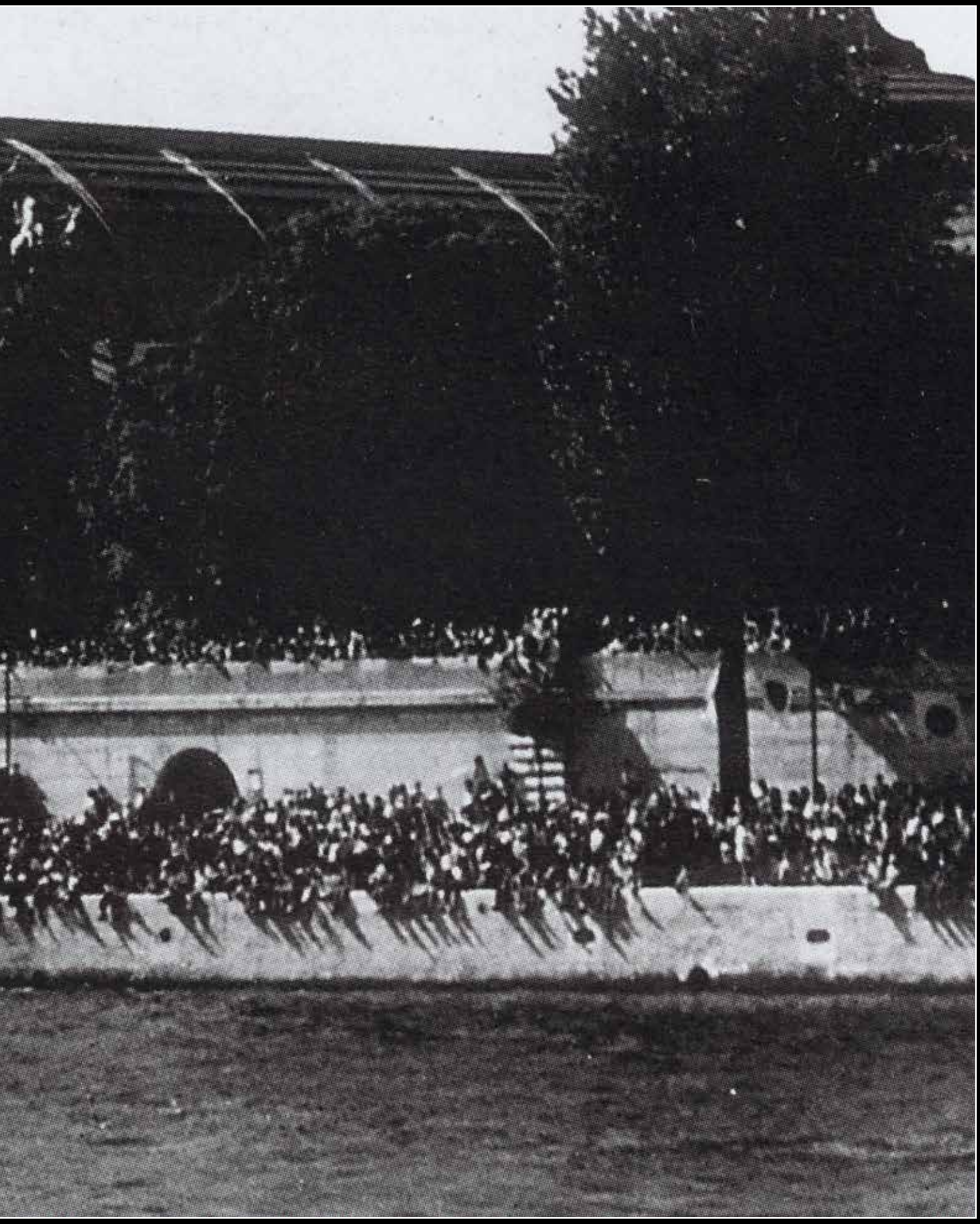
Distillerie d'Hautefeuille
Ferme du château
80110 Beaucourt-en-Santerre
Picardie - FRANCE

contact@distilleriedhautefeuille.com

Liste des points de vente sur :
www.distilleriedhautefeuille.com

distildhautefeuille
distilleriedhautefeuille





1793

Bonhams
4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11

Supported by

Maison de Ventes aux Enchères Internationale – **bonhams.com/cars**