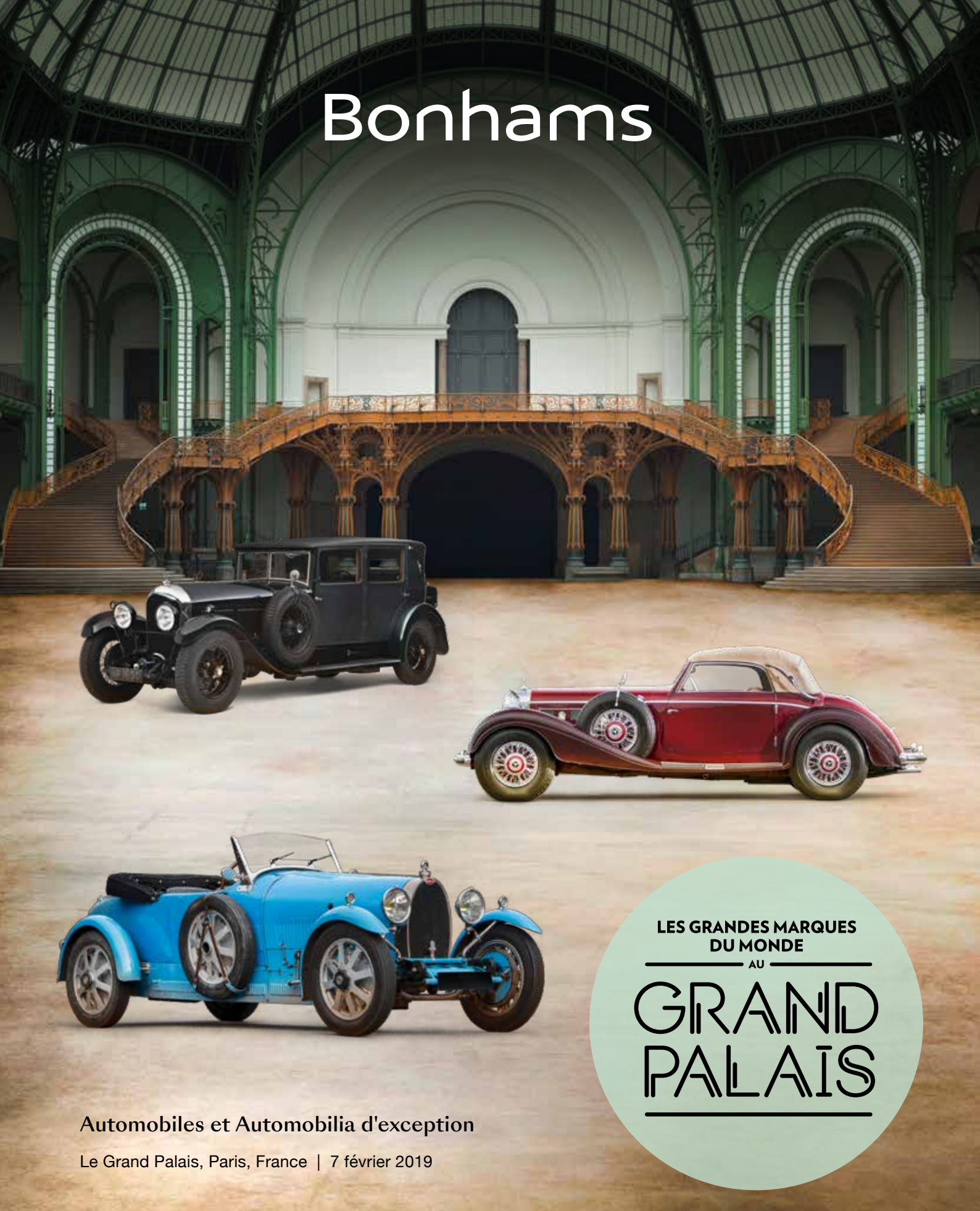
# Bonhams



LES GRANDES MARQUES DU MONDE
AU
GRAND PALAIS

## Automobiles et Automobilia d'exception

Le Grand Palais, Paris, France | 7 février 2019

Lot 277

*Ex J.B. Durham*

**FERRARI 250 GT BERLINETTA 1956**

Carrosserie Boano

LES GRANDES MARQUES DU MONDE AU GRAND PALAIS

# Automobiles et Automobilia d'exception

Le Grand Palais, Paris, France | 7 février 2019

**COMMISSAIRE-PRISEUR**

Automobilia 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 7 février 2019
Automobilia 11h30
Automobiles 14h00

**EXPOSITION PUBLIQUE**

Mercredi 6 février de 9h à 17h30

Jeudi 7 février à partir de 9h

Entrée libre jeudi 7 février de 8h à 9h

**INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÉNEMENT**

Du lundi 4 février au
vendredi 8 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, 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**

25339

**www.bonhams.com**

**AUCTIONEER**

Automobilia 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 7 February 2019
Automobilia at 11.30am
Motor Cars at 2pm

**VIEWING**

Wednesday 6 February from 9am to 5.30pm

Thursday 7 February from 9am

**Free entrance**
Thursday 7 February from 8am to 9am

**CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD**

From Monday 4 to Friday 8 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**

25339

**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

Dans la lignée des grands salons automobiles qui ont marqué l'histoire du Grand Palais depuis les origines, la vente aux enchères Bonhams s'installe dans la Nef le 6 et 7 février.

Limousines, cabriolets, voitures de compétition et modèles iconiques, Bonhams présente plus d'un siècle d'histoire de l'automobile.

Véritables chefs-d'œuvre, ces voitures illustrent à la fois l'art, le design industriel, la technologie et un certain mode de vie. Le public pourra admirer la beauté des lignes des modèles présentés, témoignage du savoir-faire des plus grands designers.

Lieu de toutes les cultures, célébrant la créativité humaine sous toutes ses formes, le Grand Palais se réjouit d'accueillir cette nouvelle édition de la vente aux enchères Bonhams et lui souhaite un beau succès !

In keeping with the great automobile fairs that have marked the history of the Grand Palais since its early days, the Bonhams auction will be held in the Nave on 6 and 7 February.

With limousines, cabriolets, competition cars and iconic models, Bonhams will be presenting over a century of automotive history.

True masterpieces, these cars are at once illustrative of art, industrial design, technology and a certain lifestyle. Visitors will be able to admire the beautiful lines of the models on display, which attest to the expertise of the very greatest designers.

As a place for all cultures that celebrates human creativity in all its forms, the Grand Palais is delighted to be hosting this new edition of the Bonhams auction and wishes it every success!

**Chris Dercon**
**Président de la Réunion des musées nationaux – Grand Palais**

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

C'est avec le plus grand plaisir que je vous annonce cette huitième 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 140 automobiles de collection sur une période de 90 ans allant de 1908 jusqu'à 1998.

Nous avons rassemblé une fantastique sélection fort variée d'automobilia, et d'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 son président Chris Dercon, de nous accueillir pour cette huitième 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 eighth 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 140 motor cars stretching over a 90 year period from 1908 till 1998.

We have sourced an exciting and varied selection of 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 Chris Dercon, for hosting this sale now in its eighth edition and for supporting us with this event.

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 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). You will be asked for proof of identity, residence and references, which, when asked for, you must supply if your bids are to be accepted by us. Please bring your passport, driving licence (or similar photographic proof of identity) and proof of address. We may request a deposit from you before allowing you to bid. We may refuse entry to a Sale to any person even if that person has completed a Bidding FormOnce the form is duly completed, signed and dated, it will be given/sent to Bonhams before the auction begins and a registration number will be issued to each potential bidder.

## Estimates

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

## Public viewing

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

## Buyer's premium

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

Buyers are reminded that for Automobilia a 25% Buyers Premium is payable on the first €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.

**French Debit 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 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.

**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.

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 email where possible, or by post on the next working day after the sale if an email address is not available.

## 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 8 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 18 février 2019 (aux horaires d'ouverture des bureaux) et sur rendez-vous uniquement.

## Automobiles
Tous les véhicules devront êre retirés au Grand Palais le vendredi 8 février 2019 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 7 février, ou le vendredi 8 février avant 15h.

Faute d'avoir été informé jeudi 7 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 7 février, si vous souhaitez retirer votre véhicule vendredi 8 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 8 février 2019:
€40 + TVA par automobile et par jour

## Notice importante:
Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au dimanche 28 février 2019 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 Dawson - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850760
Mobile: +44 (0) 7943 065 813
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 Wyand 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 8 February 2019. 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 18 February 2019 (during normal office hours) and by appointment only.

### Motor Cars
All vehicles must be collected from the Grand Palais by 3pm Friday 8 February 2019. 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 8 February.

Unless Bonhams hear from you by 10pm Thursday 7 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 7 February if you intend to collect your vehicle by 3pm Friday 8 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 8 February 2019:
€40 + TVA per motor car per day

### Important Notice:
The storage facility will remain operational until 5pm Sunday 2 8 February 2019.
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 Dawson - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850760
Mobile: +44 (0) 7943 065 813
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 Wyand 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

François Tasiaux
+32 (0) 472 890 895
francois.tasiaux@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


## 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 8h 30 à 18h
### Customer Services


Monday to Friday 8.30 to 18:00
+44 (0) 20 7447 7447
+44 (0) 20 7447 7401 fax


## Enchères/ Inscriptions à la vente
### Bids service/ Sale registrations


Monday to Friday 8:30 to 18:00
+44 (0) 20 7447 7447 Tel
+44 (0) 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


CARS Europe
Hayley Dawson
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 7943 065 813
hayley@carseurope.net

Chris Dale
+44 (0) 1284 850 950
+44 (0) 7841 985 156
chris@carseurope.net

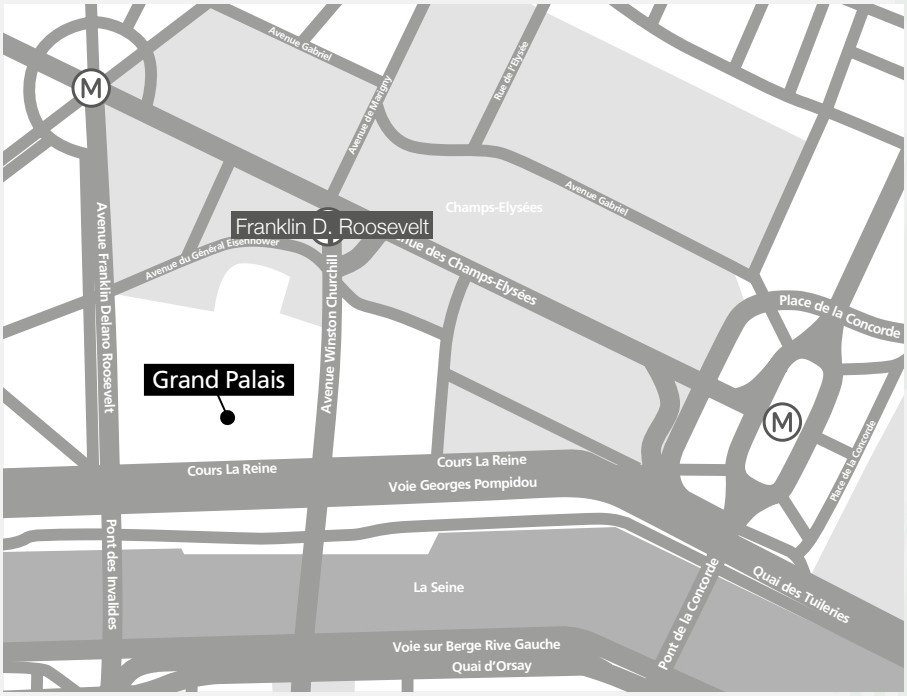

## Remerciements
### Acknowledgements


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:

**Acknowledgements:**
Richard Agostini
Juliette Armand
Frank Benaim
Yves Boitel
Rick Carey
Noelle Chapron
Eddie Daepp
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Catherine Durand
John De Boer
Alex Drouliscos
Andreas Harz
David Hawtin
Dr Clare Hay
Siegfried Otto Hepp
Jaguar Heritage
Kees Jansen
Pierre-Yves Laugier
Marcel Massini, Massini AG
Bradley Mauger
Mark Morris
Nitesh Patel
Vincent Peghaire
José Pessis
Sébastien Pineau
Koen Poschet
Revs Institute
Rolls-Royce Enthusiasts Club
David Sewell
Tad Shay
Jonathan Sierakowski
Michael Thomas
Erik Tuytens
Dimitri Van Looy
Bruno Vendiesse

# 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:

Ashley Border
Simon Clay
Jeremy Cliff
Jacques Coletti
Mathieu Damiens
Dirk De Jager
Cathy Dubuisson
Neil Fraser
C. Gatillon
Louis Houiller
Erik Lasalle
LAT Photographic
Peter Singhof
Alan Stuart
Celine Thiers
Francis Vermeulen
Willem Verstraten
Tom Wood

# Worldwide Motoring contacts
## Contacts d'automobilistes à travers le monde

### Europe

Philip Kantor

Gregory Tuytens

Paul Gaucher

Gregor Wenner

François Tasiaux

**European Motor Cars**
4 rue de la Paix
75002 Paris
+33 (1) 42 61 10 11
eurocars@bonhams.com

### United Kingdom

Malcolm Barber

Tim Schofield

Sholto Gilbertson

Rob Hubbard

John Polson

Richard Stafford

Ben Adams

James Knight

**UK Motor Cars**
101 New Bond Street
London, W1S 1SR
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

### West Coast USA

Jakob Greisen

Mark Osborne

Michael Caimano

Derek Boycks

**West Coast Motor Cars**
7601 W.Sunset Blvd
Los Angeles, CA 90046
+1 (415) 391 4000
usacars@bonhams.com

### East Coast USA

Rupert Banner

Eric Minoff

Evan Ide

Greg Porter

Tim Parker

**East Coast Motor Cars**
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
+1 (212) 461 6514
usacars@bonhams.com

## Additional contacts

**Motor Car Presentation**
Chris Bailey, Showcase SVS
+44 (0) 7889 722 333
www.showcasesvs.co.uk

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

**Buyers/Sellers Accounts UK**
Cheryl Uggles
+44 (0) 20 7468 8292
+44 (0) 20 7447 7430 fax

**Buyers/Sellers Accounts US**
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8591 fax

# Automobilia

Jeudi 7 Février 2019
Lots 1 - 138 à 11 heures.

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

Thursday 7 February 2019
Lots 1 - 138 at 11am

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

Not all imperfections are stated.
All lots sold as viewed

1 (part)

2

1
**VINGT-SIX PHOTOGRAPHIES MONOCHROMES DU MANS D'AVANT ET D'APRES GUERRE,**
copyright M.L.Rosenthal (vendues sans copyright) chacune 18 x 24cm, représentant diverses scènes de courses automobiles dont des vues des stands, des départs, des portraits de pilotes et des clichés des vainqueurs dans leurs voitures, la réouverture du circuit en 1949, un doublon, quelques tirages récents dont quatre clichés de la catastrophe du Mans de 1955, chacune portant au dos le tampon à l'encre du copyright et des notes manuscrites au crayon, accompagnées d'une liste photocopiée des courses et des sujets illustrés. (27)

TWENTY-SIX MONOCHROME PHOTOGRAPHS OF PRE AND POST-WAR LE MANS,
copyright of M.L.Rosenthal (sold without copyright), each 18 x 24cm, assorted motoring racing scenes including pits, starts, racing driver portrait and images of winner with their cars, the re-opening of the track in 1949, one duplicate, some later copies, including four images of the aftermath of the tragic crash at Le Mans 1955, each with copyright ink stamp to reverse and hand-written pencil notes, together with a photocopied list of the races and subject depicted.
(27)

**€800 - 1,000**

2
**ALBUM D'ANCIENNES ET RARES PHOTOGRAPHIES DU CONCOURS PARIS-ROUEN DU PETIT JOURNAL, « PREMIERE GRANDE EPREUVE AUTOMOBILE DE L'HISTOIRE »,**
couverture rigide en Rexine bleu, petit in-4°, avec page de titre (détachée) en français donnant la liste des engagés pour l'épreuve des « Voitures sans chevaux » du 22 juillet 1894 organisée par les éditeurs du « Petit Journal », contenant 19 photographies monochrome format 4 ¼ x 6 ½ pouces par R. Girard, collées sur carton et montrant 19 des 22 concurrents avec leurs véhicules à vapeur et à essence dont Gautier–Wehrlé, Panhard & Levassor, Peugeot, de Bourmont, Serpollet, de Montais, et autres, nombreuses images passées et plusieurs détourées, quelques pages détachées.

AN ALBUM OF RARE AND EARLY PHOTOGRAPHS OF THE 1894 PARIS-ROUEN 'LE PETIT JOURNAL' CONCOURS, "THE FIRST COMPETITIVE MOTOR RACE",
blue Rexine hard covers, small 4to, with title page (detached) in French listing entrants for the 'Voitures Sans Chevaux' (Horseless Carriages) event on 22nd July 1894 and organised by the publishers of Le Petit Journal, containing 19 monochrome 4¼ x 6½ inch photographs by R.Girard, pasted on card leaves and depicting 19 of the 22 entrants with their steam and petrol pioneer vehicles including Gautier–Wehrlé, Panhard & Levassor, Peugeot, de Bourmont, Serpollet, de Montais, and others, many images faded and several with formatting outlines, some pages loose.

**€1,800 - 2,200**

Avertissement: les photographies contenues dans cet album sont vendues sans copyright.

Please note that the photographs contained within this album are sold without copyright.

3
**PAIRE D'AFFICHES PUBLICITAIRES ENGLEBERT, MILIEU DES ANNEES 1950,**
conception graphique d'après Payment, chacune 78 x 118cm, l'une sur toile, l'autre non montée. (2)

A PAIR OF ENGLEBERT ADVERTISING POSTERS, MID 1950S,
artwork after Payment, each 78 x 118cm, one laid on linen, the other unmounted.
(2)

**€300 - 500**

4 ◊◊
**AFFICHE PUBLICITAIRE « PENNZOIL » D'APRES ELTON W. DAVIS,**
pour le marché belge, imprimée par Desmet à Anvers sur papier, 2 feuilles (quelques manques à l'angle inférieur gauche et dans les marges droite et supérieure), 162 x 110cm, encadrée sous verre.

A 'PENNZOIL' ADVERTISING POSTER AFTER ELTON W. DAVIS,
for the Belgian market, printed by Desmet of Anvers on paper, 2 sheet, (some loss to lower left corner, right and top margins), 162 x 110cm, framed and glazed.

**€900 - 1,200**

4

5 ◊◊

**AFFICHE DES « CYCLES ET MOTOCYCLETTES » GLADIATOR, D'APRES MISTI, FRANÇAISE, CIRCA 1902,**

imprimée par P. Jossu et Tranchant à Paris, sur papier (anciennes marques de pliage), 150 x 110cm, encadrée sous Perspex.

A GLADIATOR 'CYCLES & MOTOCYCLETTES' ADVERTISING POSTER, AFTER MISTI, FRENCH, CIRCA 1902, printed by P.Jossu et Tranchant of Paris, on paper (old fold marks), 150 x 110cm, framed and Perspex glazed.

**€1,000 - 1,500**

6 ◊◊

**AFFICHE DES « CYCLES ET AUTOCYCLETTES » CLEMENT D'APRES GAMY, FRANÇAISE, CIRCA 1902,**

imprimée par Mabileau et Cie sur papier, 117 x 156cm, encadrée sous Perspex.

A CLEMENT 'CYCLES AUTOCYCLETTES' ADVERTISING POSTER AFTER GAMY, FRENCH, CIRCA 1902, printed by Mabileau & Cie, on paper, 117 x 156cm, framed and Perspex glazed.

**€1,200 - 1,800**

5

7 ◊

**AFFICHE DU CIRCUIT INTERNATIONAL « CRITERIUM DE REGULARITE TOURISTE », 1906,**

signée (illisible), imprimée par J. E. Goosens de Bruxelles et Lille, montrant des voitures sur le parcours et des jeunes filles en costume national du Luxembourg, des Pays-Bas, d'Allemagne, de Belgique et de France, timbre dans l'angle inférieur gauche, 60 x 88cm, encadrée sous verre.

A CIRCUIT INTERNATIONALE 'CRITERIUM DE REGULARITE TOURISTE' POSTER, 1906, signed (unidentified), printed by J E Goosens of Bruxelles and Lille, depicting cars on the tour and girls in National costume of Luxembourg, Netherlands, Germany, Belgium and France, with stamp in lower left corner, 60 x 88cm, framed and glazed.

**€1,000 - 1,500**

8 ◊

**RARE AFFICHE USINES DELIN « CYCLES, AUTOMOBILES, MOTEURS », BELGE, 1898,**

d'après Georges Gaudy (1872-1940), imprimée par De Ryker de Bruxelles sur papier, 113 x 84cm, deux timbres dans l'angle inférieur gauche, anciennes marques de pliage et quelques marques de ruban adhésif au dos, encadrée sous verre.

A RARE USINES DELIN 'CYCLES, AUTOMOBILES, MOTEURS' ADVERTISING POSTER, BELGIAN, 1898, after Georges Gaudy (1872-1940), printed by De Ryker of Bruxelles, on paper, 113 x 84cm, two stamps to lower right corner, old fold marks and some tape marks to reverse, framed and glazed.

**€1,500 - 2,500**

6

7

8

9

11

11

10

9 ◊

**AFFICHE DE L'EPREUVE AUTOMOBILE « COUPE PILETTE » DE L'AUTOMOBILE CLUB DE SPA, 1907,**
imprimée par Gouweloos Frère & Soeur, Bruxelles sur papier, 83 x 120cm, encadrée sous Perspex.

A 'COUPE PILETTE' RACE MEETING ADVERTISING POSTER, L'AUTOMOBILE CLUB DE SPA, 1907,
printed by Gouweloos Frere & Soeur, Bruxelles, on paper, 83 x 120cm, framed and Perspex glazed.

**€2,000 - 3,000**

10 ◊◊

**AFFICHE DU SALON DE L'AUTOMOBILE DE BRUXELLES 1904,**
d'après Coe Buschere, imprimée par J. H. van Hall Cie, affiche très colorée en deux feuilles montrant St Georges au volant d'une auto terrassant le dragon, 162 x 114cm, encadrée sous Perspex.

A SALON DE L'AUTOMOBILE BRUXELLES 1904 ADVERTISING POSTER,
after Coe Buschere, printed by J. H. van Hall Cie, colourful two sheet poster depicting St.George driving a car and slaying a dragon, 162 x 114cm, framed and Perspex glazed.

**€3,000 - 4,000**

11 ◊

**EMMANUEL VIARD, DEUX DESSINS AUTOMOBILES MONTRANT UNE FERRARI 365 GTB DAYTONA ET UNE BENTLEY A COMPRESSEUR 1929,**
chacune signée des initiales « EV » et datée 2018,
encre et plume sur papier à dessin, montées sur panneau de bois, chacune composée d'une vue générale de la voiture et de trois images de détail en marge, toutes sous Perspex et mesurant environ 65 x 78cm hors tout.
(2)

EMMANUEL VIARD, TWO MOTORING ARTWORKS DEPICTING FERRARI 365 GTB DAYTONA AND 1929 SUPERCHARGED BENTLEY,
each initialled 'EV' and dated 2018, pen and ink on artists paper mounted on wooden panel, each depicting a main view of the car and with three detail images fixed to the margins, all with Perspex glazed cover, each approximately 65 x 78cm overall.
(2)

**€800 - 1,000**

13

12
**DESSIN DE PROFIL D'UNE CARROSSERIE POUR HISPANO-SUIZA ROYALE PAR M. ET C.SNUTSEL FILS DE BRUXELLES,**
étude pour SAR Monseigneur le Duc de Guise, aquarelle sur papier, 44 x 58cm, montée, encadrée sous verre.

A ROYAL HISPANO-SUIZA COACHWORK PROFILE ILLUSTRATION BY M. ET C.SNUTSEL FILS OF BRUXELLES,
the design for S A R Monseigneur le Duc de Guise, watercolour on paper, 44 x 58cm, mounted, framed and glazed.

**€500 - 700**

13 ◊◊
**ENSEMBLE DE QUATRE PEINTURES PUBLICITAIRES ENGLEBERT, ANNEES 1930,**
non signées, auraient été utilisées dans une exposition automobile comme éléments décoratifs de stand, toutes huiles sur toile dans le style art déco, 191 x 74cm, encadrées (certaines toiles à retendre, détachées dans leur cadre). (4)

A SET OF FOUR ENGLEBERT ADVERTISING PAINTINGS, 1930S, unsigned, believed used at a motoring exhibition as part of a display stand, each oil on canvas with art Deco designs, 191 x 74cm, framed, (some canvas requires re-stretching, loose in frames). (4)

**€12,000 - 15,000**

12

14

14A

15

15

14 ◊

**GREGORY PERCIVAL (BRITANNIQUE, 1964- ),« ENDURANCE », SCULPTURE EN BRONZE PATINE DE LA PORSCHE 917 K DE STEVE MCQUEEN AU MANS EN 1970/71,**

édition limitée, numérotée P004/010, produite en hommage à la voiture deux fois victorieuse au Mans telle qu'elle figure dans le film « Le Mans » de 1971 avec Steve McQueen, pièce constituée de sept parties coulées en bronze et patinées à la main donnant une impression de voiture en vitesse et marquée par la course, discrètement gravée « Percival P004/010 2018 » à l'intérieur de la partie frontale, sillage aérodynamique stylisé en résine transparente polie à la main, longueur 37cm, longueur totale 76cm sillage compris, montée sur une base en ardoise et vendue avec certificat d'origine émis par l'artiste.
(2)

GREGORY PERCIVAL (BRITISH 1964- ), 'ENDURANCE', A PATINATED BRONZE SCULPTURE OF THE 'STEVE MCQUEEN' 1970/71 LE MANS PORSCHE 917K,
limited edition, numbered P004/010, produced in tribute to the twice Le Mans 24-Hour winning 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 race 'wear', lightly inscribed 'Percival P004/010 2018' to inside of front section, with trailing stylised 'wake' in hand-polished clear glass resin, 37cm long, measuring 76cm long overall including 'wake' and mounted on a slate display base, offered with certificate of issue from the sculptor.
(2)

**€2,500 - 3,500**

14A ◊

**GREGORY PERCIVAL (BRITANNIQUE, 1964-), 'TALLY-HO!', SCULPTURE REPRESENTANT LA SECTION « DOGSBODY » DU SQUADRON 616 DE DOUGLAS BADER DECOLLANT DE LA BASE DE LA RAF DE WESTHAMPNETT EN JUILLET 1941,**

en hommage aux braves pilotes qui combattirent si courageusement lors de la Seconde Guerre mondiale, sculpture en édition limitée achevée en 2018, signée par l'artiste et numérotée 15 sur 25 exemplaires produits, montrant les Spitfire de Douglas Bader, Alan Smith, Johnnie Johnson and Hugh 'Cocky' Dundas, répondant au cri de Bader « Tally-Ho », chaque avion coulé en bronze massif, d'une envergure de 18 cm, tous montés sur une base en résine transparente représentant les trajectoires de vol, mesurant 72 x 46 x 35 cm au total, œuvre accompagnée d'un certificat d'origine émis par l'artiste.
(2)

GREGORY PERCIVAL (BRITISH 1964-), 'TALLY-HO!', SCULPTURE OF DOUGLAS BADER'S 'DOGSBODY' SECTION 616 SQUADRON FLYING FROM RAF WESTHAMPNETT IN JULY 1941,
in honour of the brave pilots who flew so gallantly during the Second World War, a limited edition sculpture completed 2018, signed by the artist and numbered 15 of 25 examples produced, depicting the Spitfires of Douglas Bader, Alan Smith, Johnnie Johnson and Hugh 'Cocky' Dundas, following the call of Bader 'Tally-Ho!', each hand-cast solid bronze Spitfires with a wingspan of 18cm, mounted on clear cast glass resin base to represent the flight trails, measuring 72 x 46 x 35cm overall, offered with certificate of issue from the sculptor.
(2)

**€2,000 - 3,000**

16

17

18

15 ◊◊
**MEDAILLON COMMEMORATIF « JAGUAR 1953 LE MANS » ET ENSEIGNE DE GARAGE,**
fabrication moderne, le médaillon peint à la main avec couronne de lauriers en fibre de verre célébrant la victoire de Jaguar avec la XK120 C pilotée par Tony Rolt et Duncan Hamilton au 24 Heures 1953, diamètre 105cm, l'enseigne de garage peinte à la main, en résine et matériau en bronze composite moulé à froid en forme d'emblème Jaguar des années 1950, 62 x 141cm. (2)

A 'JAGUAR 1953 LE MANS' COMMEMORATIVE ROUNDEL AND A GARAGE DISPLAY EMBLEM,
both modern, the hand-painted roundel with fibreglass laurel wreath surround, celebrating Jaguar's 1st place with the XK120C driven by Tony Rolt and Duncan Hamilton at the 1953 24-Hour event, 105cm diameter, the hand-painted garage display emblem in cold-cast resin and bronze composite material, in the form of the 1950s Jaguar emblem, 62 x 141cm,
(2)

**€800 - 1,000**

16 ◊◊
**« MISS DRIP » FIGURINE PUBLICITAIRE D'ACCUEIL PEINTE A LA MAIN,**
fabrication moderne, en fibre de verre, hauteur 120cm.

A HAND-PAINTED 'MISS DRIP' STANDING FORECOURT FIGURE, modern, fibreglass construction, 120cm high.

**€800 - 1,000**

17 ◊◊
**« MR DRIP » FIGURINE PUBLICITAIRE D'ACCUEIL PEINTE A LA MAIN,**
fabrication moderne, en fibre de verre, hauteur 120cm.

A HAND-PAINTED 'MR DRIP' STANDING FORECOURT FIGURE, modern, fibreglass construction, 120cm high.

**€800 - 1,000**

18 ◊◊
**« MR BIBENDUM » FIGURINE PUBLICITAIRE D'ACCUEIL PEINTE A LA MAIN,**
fabrication moderne, en fibre de verre, hauteur 120cm.

A HAND-PAINTED 'MR BIBENDUM' STANDING FORECOURT FIGURE, modern, fibreglass construction, 120cm high.

**€800 - 1,000**

19

19 ◊◊

**DEUX ENSEIGNES DE GARAGE « HEUER MONACO » ET « HEUER CARRERA » PEINTES A LA MAIN,**
de facture moderne, toutes deux en forme du logo de la célèbre marque horlogère, l'exemplaire « Monaco » en résine et matériau composite d'aluminium moulé à froid, l'exemplaire « Carrera » en résine et matériau composite de laiton moulé à froid, chacune 83 x 117cm.
(2)

TWO HAND-PAINTED 'HEUER MONACO' AND 'HEUER CARRERA' GARAGE DISPLAY EMBLEMS,
both modern, each in the form of the renowned time-piece manufacturer's logo, the 'Monaco' example in cold-cast resin and aluminium composite material, the 'Carrera' example in cold-cast resin and brass composite material, each 83 x 117cm.
(2)

**€800 - 1,000**

20

20 ◊◊

**PLAQUE OVALE COMMEMORATIVE « ASTON MARTIN 1959 LE MANS » ET ENSEIGNE DE GARAGE,**
toutes deux de facture moderne, la plaque ovale peinte à la main entourée d'une couronne de lauriers en fibre de verre célébrant les 1e et 2e places des Aston DBR1 aux 24 Heures du Mans 1959, 60 x 120cm, l'emblème de garage peint à la main en résine et matériau composite de laiton moulé à froid en forme d'emblème ailé Aston Martin, 40 x 152cm.
(2)

AN 'ASTON MARTIN 1959 LE MANS' COMMEMORATIVE OVAL PLAQUE AND A GARAGE DISPLAY EMBLEM,
both modern, the hand-painted oval plaque with fibreglass raised laurel-wreath surround, celebrating 1st and 2nd place for the Aston DBR1 at the 1959 24-Hour event, 60 x 120cm, the hand-painted garage display emblem in cold-cast resin and brass composite material, in the form of the Aston Martin winged emblem, 40 x 152cm.
(2)

**€800 - 1,000**

21

21 ◊◊

**MEDAILLON COMMEMORATIF ET ENSEIGNE DE GARAGE « MARTINI PORSCHE 1971 LE MANS »,**
tous deux de facture moderne, le médaillon entouré d'une couronne de lauriers en fibre de verre célébrant la victoire de la Porsche 917 K pilotée par le Dr Helmut Marko et Gijs van Lennep aux 24 Heures du Mans 1971, diamètre 105cm, l'emblème de garage en résine et matériau composite d'aluminium moulé à froid célébrant aussi cette victoire, 67 x 146cm.
(2)

A 'MARTINI PORSCHE 1971 LE MANS' COMMEMORATIVE ROUNDEL AND A GARAGE DISPLAY EMBLEM,
both modern, the hand-painted roundel with fibreglass laurel wreath surround, celebrating the Porsche 917K's victory, driven by Dr Helmut Marko and Gijs van Lennep, at the 1971 24-Hour event, 105cm diameter, the hand-painted garage display emblem in cold-cast resin and aluminium composite material, also celebrating the victory, 67 x 146cm.
(2)

**€800 - 1,000**

22

24

26

23

25

27

22 ◊
**ENSEIGNE MOULEE EN ALUMINIUM REPRODUISANT L'EMBLEME AILE D'ASTON MARTIN D'AVANT GUERRE,**
de facture moderne, moulage de pré-série utilisé comme épreuve d'artiste préalablement à une édition limitée, pourvue à l'arrière de pattes de fixation pour montage mural, largeur 88cm.

A CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE PRE-WAR ASTON MARTIN WINGED EMBLEM,
modern, preliminary casting used as artist's proof for a proposed limited edition, with brackets to rear for wall mounting, 88cm wide.

**€1,000 - 1,500**

24 ◊
**ENSEIGNE MOULEE EN ALUMINIUM REPRODUISANT L'EMBLEME AILE D'ASTON MARTIN,**
de facture moderne, édition limitée frappée « 2 of 15 » au dos, pourvue à l'arrière de pattes de fixation pour montage mural, largeur 88cm.

A CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE ASTON MARTIN WINGED EMBLEM,
modern, limited edition stamped '2 of 15' to reverse, with bracket to rear for wall mounting, 88cm wide.

**€1,000 - 1,500**

26 ◊
**ENSEIGNE MOULEE EN ALUMINIUM REPRODUISANT L'EMBLEME AILE D'ASTON MARTIN DAVID BROWN,**
de facture moderne, édition limitée frappée « 2 of 15 » au dos, pourvue à l'arrière de pattes de fixation pour montage mural, largeur 88cm.

A CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE DAVID BROWN ASTON MARTIN WINGED EMBLEM,
modern, limited edition stamped '2 of 15' to reverse, with bracket to rear for wall mounting, 88cm wide.

**€1,000 - 1,500**

23 ◊
**ENSEIGNE MOULEE EN ALUMINIUM REPRODUISANT L'EMBLEME BUGATTI,**
de facture moderne, moulage de pré-série utilisé comme épreuve d'artiste préalablement à une édition limitée à 15 exemplaires, pourvue à l'arrière de pattes de fixation pour montage mural, 40 x 78cm.

A CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE BUGATTI EMBLEM,
modern, preliminary casting used as artist's proof for a proposed limited edition run of 15 examples, with bracket to rear for wall mounting, 40 x 78cm.

**€1,000 - 1,500**

25 ◊
**ENSEIGNE MOULEE EN ALUMINIUM REPRODUISANT L'EMBLEME JAGUAR 1961-1963,**
de facture moderne, édition limitée frappée « 2 of 15 » au dos, pourvue à l'arrière de pattes de fixation pour montage mural, largeur 57.5cm.

A CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE 1961-1963 JAGUAR EMBLEM,
modern, limited edition stamped '2 of 15' to reverse, with bracket to rear for wall mounting, 57.5cm wide.

**€1,000 - 1,500**

27 ◊
**PANNEAU PUBLICITAIRE EMAILLE PANHARD & LEVASSOR,**
double face, jaune et noir, quelques éclats et points de rouille, diamètre 98cm.

A PANHARD & LEVASSOR ENAMEL ADVERTISING SIGN,
double sided, in yellow and black, with some chips and rusting, 98cm diameter.

**€400 - 500**

28 ◊◊

**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°.

**€18,000 - 22,000**

**For the full description in English please visit the Bonhams website http://www.bonhams.com/auctions/25339/lot/28/**

29

29
**UN PHARE CENTRAL C. BILLY AUTO-GENERATEUR A ACETYLENE « LE VERITABLE », CIRCA 1900,**
corps acier peint en noir, montage à fourche, support de lentille en laiton, plaque constructeur, écusson à l'arrière, cheminée, couvercle de générateur et anse de transport, diamètre 165mm, verre transparent plat, réflecteur poli (fêlure réparée), anciennes réparations aux charnières et marques sur le corps du phare.

A 'LE VERITABLE' PHARE C BILLY SELF-GENERATING ACETYLENE CENTRE LAMP, CIRCA 1900,
black painted steel body, fork mounted with brass lens mount, maker's plaque, rear badge, chimney, generator cover and loop handle, 6½ inch diameter flat clear lens, polished reflector (with seasoned cracking), some old repairs to hinges and marks to casing.

**€800 - 1,200**

30

30 ◊
**PAIRE DE PHARES A ACETYLENE AUTO-GENERATEURS C. BILLY « LE VERITABLE », CIRCA 1902,**
numérotés 447 et 516, corps en laiton avec couvercle des générateurs à charnières et générateurs amovibles numérotés 612 et 605, montage à fourche, simple cheminée plate ouverte, anse de transport, plaque constructeur, réflecteur poli, verres plats de 158mm. (2)

A PAIR OF 'LE VERITABLE' PHARE C. BILLY SELF GENERATING ACETYLENE HEADLAMPS, CIRCA 1902,
numbered 447 and 516, brass body with hinged generator cover and removable generators numbers 612 and 605, fork mounted, simple flat open chimney, loop handle, maker's plaques, polished reflector, 6¼ inch clear flat lenses.
(2)

**€2,000 - 3,000**

31

31 ◊
**PAIRE DE PHARES A ACETYLENE AUTO-GENERATEURS ECLAIREUR BLERIOT, CIRCA 1902,**
numérotés 5742 et 5743, corps en laiton avec couvercle des générateurs à charnières et générateurs amovibles (quelques fêlures réparées sur le laiton), montage à fourche, simple cheminée plate ouverte, anse de transport, plaques constructeur, réflecteur poli (usure), entourage des verres diamètre 158mm, verres manquants. (2)

A PAIR OF ECLAIREUR BLERIOT SELF GENERATING ACETYLENE HEADLAMPS, CIRCA 1902,
numbered 5742 AND 5743, brass body with hinged generator cover and removable generators, (some seasoned cracking to brass) fork mounted, simple flat open chimney, loop handle, maker's plaques, polished reflector (worn), 6 1/4 inch lens rims, lacking glass.
(2)

**€2,000 - 3,000**

32

32 ◊
**PAIRE DE PHARES DUCELLIER A ACETYLENE AUTO-GENERATEURS, CIRCA 1904,**
corps en laiton montage à fourche avec anse de transport, générateur intégral, simple cheminée plate, réflecteur poli avec lentilles rondes portées par trois barrettes (une cassée) derrière des verres transparents plats de 190mm, verres rouge latéraux biseautés (une lampe avec verres plats), quelques traces de chocs et de réparations. (2)

A PAIR OF DUCELLIER SELF GENERATING ACETYLENE HEADLAMPS, CIRCA 1904, (CHECK REGISTERED DESIGN NUMBER 403913),
fork mounted brass bodies with loop handle, integral generator, simple flat chimney, polished reflector with tri-bar mounted bulls-eye lens (one cracked) behind 7 1/2 inch flat clear lens, faceted Ruby glass side lenses (one lamp replaced with flat lenses), some dents and old repairs in places.
(2)

**€1,500 - 2,500**

33
**PAIRE DE LANTERNES OPERA (DE COTE) CORPS CARRE CIRCA 1900,**
en laiton avec patte d'accrochage latérale, lentilles frontales à double biseau, verres latéraux rouge (un cassé), anciennement à pétrole transformés à l'électricité avec perçages des boîtiers, brûleurs et système électrique démontés, hauteur totale 29cm.
(2)

A PAIR OF SQUARE BODIED OPERA LAMPS, CIRCA 1900,
brass with side flange mount, double bevelled front lenses, cut ruby side lenses (1 cracked), once oil illuminated, converted to electric with drilled cases, oil burners and electric fittings now removed, 29cm high overall.
(2)

**€800 - 1,200**

33

34 ◊
**PAIRE DE PHARES ELECTRIQUES SUPRALUX WILLOCQ-BOTTIN, ANNEES 1930,**
chromés, corps numéro 1411, montage sur pied, verres striés gravés de 25cm de diamètre. (2)

A PAIR OF SUPRALUX WILLOCQ-BOTTIN ELECTRIC HEADLAMPS, 1930S,
chromed cases number 1411, pillar mounted, etched ribbed 10inch lenses.
(2)

**€800 - 1,200**

34

35 ◊
**PAIRE DE PHARES RUBIS A ACETYLENE, FABRICATION BELGE,**
corps en laiton, montage à fourche, avec plaque constructeur émaillée sur la cheminée plate (un chapeau arrière manquant), réflecteurs polis et verres transparents plats biseautés de 196mm. (2)

A PAIR OF PHARES RUBIS ACETYLENE HEADLAMPS, BELGIAN,
fork mounted brass body with enamelled maker's badge to flat chimney, (one lacking rear cap), polished reflectors with 7 3/4 inch bevelled clear flat lens.
(2)

**€1,200 - 1,800**

35

36
**PAIRE DE PHARES A ACETYLENE WILLOCQ-BOTTIN MIROIR REFLECTEUR, MODELE 643, CIRCA 1910,**
numérotés S325 et S391, corps cylindrique avec montage à étrier, miroir arrière, miroir réflecteur derrière un verre plat de 172 mm, complet avec son support et ses accessoires. (Qty)

A PAIR OF WILLOCQ-BOTTIN MIRROR-BACKED ACETYLENE HEADLAMPS, MODEL 643, CIRCA 1910,
numbered S325 and S391, flat drum shaped body with stirrup mounts, mirror mounted to rear, internal reflecting mirror behind 6 3/4 inch flat lens, complete with bracket and assorted fittings.
(Qty)

**€1,200 - 1,800**

36

37
**PAIRE DE LANTERNES DE COTE A ACETYLENE NIRONA MODELE 275, CIRCA 1910,**
corps cylindrique monté sur étrier, verres de 134mm (gravées en bandeaux). (2)

A PAIR OF NIRONA MODEL 275 ACETYLENE SIDELAMPS, CIRCA 1910,
stirrup mounted brass drum-shaped body, 5¼ inch lenses (etched as strips).
(2)

**€800 - 1,200**

37

38

39

40

41

38
**MONTRE DE BORD JAEGER DE PARIS 36 HEURES POUR BUGATTI TYPE 35,**
mouvement suisse, boîtier en nickel étroit avec remontoir à 3 heures, cadran nickelé avec chiffres romains noirs, verre biseauté, diamètre hors tout 84mm, avec petite plaque provenant d'une Bugatti Type 35, en état de fonctionnement au moment de la rédaction du catalogue.

A JAEGER OF PARIS 36-HOUR DASHBOARD CLOCK FOR BUGATTI TYPE 35,
Swiss movement, slim nickel case with winder at 3 o'clock, nickelled dial with black Roman numerals, bevelled glass lens, 84mm diameter overall, with small inset plaque to rear stamped '94749', removed from a Bugatti Type 35, in working order at time of cataloguing.

**€800 - 1,200**

39
**RARE CHRONOMETRE DE BORD SOLVIL, SUISSE, ANNEES 1920,**
support en laiton nickelé biseauté, cadran blanc avec aiguille sauteuse des secondes à rattrapante, cadrans secondaires des minutes et des heures, cercle extérieur gradué de 20 à 1000 pour les calculs de vitesses moyennes, remontoir à 12 heures, le cadran tournant avec le boîtier pour découvrir le poussoir de retour à droite et le poussoir stop-retour à gauche, verre de 78 mm, support de 112mm de diamètre, arrière du boîtier câblé pour l'éclairage et réglage avance-retard dissimulé sous un volet coulissant.

A RARE SOLVIL DASHBOARD MOUNTING CHRONOMETRIC STOPWATCH, SWISS, 1920S,
nickel-plated brass bezel mount, white dial with sweep seconds hand with split, and subsidiary minutes and hours dials, the outer rim with 20-1,000 scale for speed/distance calculation, winder at 12 o'clock, the dial rotating within case to reveal return button on the right and split seconds stop/return on left, the bezel 78mm diameter, the mount 112mm diameter, the rear of the case wired for illumination and with advance/retard control concealed under sliding panel.

**€1,400 - 1,600**

40 ◊◊
**CALANDRE DE RADIATEUR DOREE POUR MERCEDES-BENZ TYPE 300 CE AVEC MASCOTTE,**
datée juillet 1987, entourage plaqué or avec écusson et dotée d'une mascotte de radiateur sur ressort, pourvu d'une grille en plastique au dos, numéro de pièce 124 888 02 23, largeur 72 cm, avec emballage carton d'origine Mercedes-Benz.
(2)

A MERCEDES-BENZ TYPE 300CE GOLD-PLATED RADIATOR SURROUND WITH MASCOT,
dated July 1987, gold-plated metal surround with badge and fitted with sprung radiator mascot, fitted with plastic grille to reverse, Part Number 124 888 02 23, measuring 72cm wide, with Mercedes-Benz packing carton.
(2)

**€800 - 1,200**

D'après le vendeur, ce radiateur a été spécialement commandé par un membre de la famille du Sultan de Brunei.

According to information supplied by the vendor, this radiator was specially commissioned by a member of the Sultan of Brunei's family.

41 ◊◊
**RADIATEUR BELLANGER, ANNEES 1920,**
entourage nickelé avec faisceau peint en noir, logo de la marque nickelé, au dos, plaque de garantie numérotée 44129, monté sur un support en bois, hauteur totale 112cm.

A BELLANGER RADIATOR, 1920S,
nickel plated surround with black painted core, nickel plated marque script, the back applied with guarantee plaque numbered 44129, mounted on a stand on wooden blocks, 112cm high overall.

**€500 - 700**

42 43 44 45

42 ◊◊
**RARE MOTEUR MONOCYLINDRIQUE POUR TRICYCLE DE DION BOUTON, CIRCA 1900,**
numéro 16107 43, supposé 2 HP, numéros frappés sur les deux carters, culasse à ailettes démontable, sur un support en métal monté sur une panneau en bois, hauteur totale, 60cm.

A RARE DE DION BOUTON TRICYCLE SINGLE CYLINDER ENGINE, CIRCA 1900,
number 16107 43, believed 2 HP, numbers stamped on both crankcases, with black painted finned removable cylinder head, on a metal bracket mounted on a wooden display base, 60cm high overall.

**€2,000 - 3,000**

43 ◊◊
**MOTEUR MONOCYLINDRIQUE MINERVA, CIRCA 1900,**
numéro 10584 frappé sur les deux carters avec culasse à ailettes peinte en noir, sur un support en métal monté sur un panneau en bois, hauteur totale 54cm.

A MINERVA SINGLE CYLINDER ENGINE, CIRCA 1900,
number 10584, stamped on both crankcases, with black painted finned cylinder head, on a metal bracket mounted on a wooden display base, 54cm high overall.

**€1,200 - 1,800**

44 ◊◊
**MOTEUR MONOCYLINDRIQUE DE DION BOUTON, CIRCA 1898,**
numéro 2385, frappé sur les deux carters, culasse refroidie par eau peinte en noir, sur un support en métal monté sur une panneau en bois, hauteur totale, 63cm.

A DE DION BOUTON SINGLE CYLINDER ENGINE, CIRCA 1898,
number 2385, stamped on both crankcases, with black painted water-cooled cylinder head, on a metal bracket mounted on a wooden display base, 63cm high overall.

**€1,500 - 2,500**

45 ◊◊
**MOTEUR MONOCYLINDRIQUE DE DION BOUTON, CIRCA 1899-1900,**
numéro 1690, frappé sur les deux carters, également marqué 100 x 120 x 03, culasse refroidie par eau peinte en rouge, sur un support en métal monté sur une panneau en bois, hauteur totale, 80cm.

A DE DION BOUTON SINGLE CYLINDER ENGINE, CIRCA 1899-1900,
number 15690, stamped on both crankcases, also marked 100 x 120 x 03, with red painted water-cooled cylinder head, on a metal stand mounted on a wooden display base, 80cm high overall.

**€1,750 - 2,750**

46

47

48

46
**CARAFE A DECANTER EN FORME DE RADIATEUR MERCEDES-BENZ 540K PAR RUDDSPEED, FABRICATION BRITANNIQUE,**
entourage chromé, avec grille imprimée et écusson de radiateur émaillé et mascotte à l'étoile tricuspide, hauteur 22cm.

A MERCEDES-BENZ 540K RADIATOR DECANTER BY RUDDSPEED, BRITISH,
chromed surround, with printed grille, with enamel radiator badge and three-pointed star mascot, 22cm high.

**€1,000 - 1,500**

47
**COFFRET DE 36 PLAQUETTES EMBLÈMATIQUES D'AUTOMOBILES EN ARGENT MASSIF PAR JOHN PINCHES, ANNÉES 1970,**
produit au milieu des années 1970 pour commémorer le Beaulieu National Motor Museum, le coffret ouvrant sur un intérieur garni de feutrine bleu contenant 36 lingots frappés chacun du poinçon de Londres avec une image en bas relief d'une automobile classique, vintage ou ancêtre de course ou de route dont Alfa Romeo, Bentley, Bugatti, Hispano-Suiza, Mercedes-Benz, et autres, chaque lingot d'une largeur de 52mm et pesant environ 68 gr, logé dans un coffret spécial, quelques marques anciennes sur le couvercle, largeur 41cm.

A CASED SET OF STERLING SILVER COMMEMORATIVE MOTORING INGOTS BY JOHN PINCHES, 1970S,
produced in the mid-1970s for the Beaulieu National Motor Museum, the wooden case with lid opening to interior fitted with 36 ingots, each hallmarked London and struck with image of veteran, vintage or pre-War road or race car including Alfa Romeo, Bentley, Bugatti, Hispano-Suiza, Mercedes-Benz, and others, each ingot 52mm wide and weighing approximately 68gms, all contained within a fitted wooden case, some old marks to lid, 41cm wide.

**€1,000 - 1,500**

48
**COFFRET A CIGARES/CIGARETTES SUR LE THEME DES ANCETRES AUTOMOBILES, CIRCA 1900,**
coffret en laiton nickelé avec poignée centrale, deux charnières noyées avec des estampes colorées à la main d'après Gilbert S. Wright montrant des scènes automobiles/équestres anciennes, intérieur garni de bois de cèdre, 23 x 17,5cm, auquel on joint une autre boîte à cigares et deux coffret à cigarettes, les couvercles décorés aussi de scènes automobile/équestres anciennes colorées à la main. (4)

A VETERAN-ERA MOTORING THEMED CIGAR/CIGARETTE BOX, CIRCA 1900,
nickel plated brass case with central handle, with two hinged lids inset with hand-coloured prints after Gilbert S. Wright depicting early motoring/equestrian scenes, with cedar-wood lined interior, 23 x 17.5cm, together with another cigar box and two cigarette boxes, the lids inset with similarly hand-coloured veteran car/equestrian motoring scenes. (4)

**€1,000 - 1,500**

49

50

49 ◊

**COSTUME PUBLICITAIRE « BIBENDUM » POUR MICHELIN,**
daté du milieu des années 1990, costume complet comprenant une partie inférieure attachée par des fermetures à glissière à un haut avec des bras retenus par des fermetures à glissières et une tête complète avec lunettes en plastique noir et une ceinture « Michelin », complété d'une paire de bottes blanches à fermeture à glissière, d'une paire de gants de coton blanc et d'un grand sac de transport en vinyle.
(9)

A MR BIBENDUM PROMOTIONAL SUIT FOR MICHELIN,
believed mid 1990s, full-size suit comprising lower half with braces zip-fastening to upper torso with zip-fastened arms, and head complete with black plastic 'spectacles' and a 'Michelin' sash, together with a pair of white zip-fastening boots, a pair of modern white cotton gloves, and a large vinyl bag for transportation.
(9)

**€1,500 - 2,500**

50 ◊◊

**GRANDE ET IMPRESSIONNANTE « TETE DE GAULOIS » DELAHAYE POUR DECORATION D'UN HALL D'EXPOSITION, ORIGINE FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
représentant une tête stylisée de guerrier gaulois inspirée de la mascotte « Le Gaulois » de Delahaye attribuée à Pierre Guerre, fabriquée en plaques d'aluminium épaisses de 10 mm rivetées et polies, montée sur une base circulaire, hauteur totale 80cm.

A LARGE AND IMPRESSIVE 'GAULOIS' STANDING SHOWROOM DISPLAY PIECE FOR AUTOMOBILES DELAHAYE, FRENCH, 1920S,
in the form of a stylised warrior head and based on the Delahaye 'Gaulois' mascot attributed to Pierre Guerre, constructed from heavy riveted 10mm thick polished aluminium plates on a circular base, standing 80cm high overall.

**€4,500 - 5,500**

Selon le vendeur, cet objet décoratif serait l'un des 15 exemplaires produits pour les principaux concessionnaires Delahaye en France.

According to information supplied by the vendor, this showroom piece is believed to be one of 15 examples produced for principle Delahaye dealerships in France.

51

51 ◊

**COFFRET DE PRÉSENTATION EN BOIS D'UN ENSEMBLE DE LINGOTS EN ARGENT, INTITULÉ « CENT ANS D'HISTOIRE DE L' 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 65 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 46cm, offert avec deux livrets en vinyle contenant en français les détails des modèles et les documents concernant le coffret dont le certificat de l'éditeur, Le Médaillier de Paris, daté du 1er février 1974, une brochure promotionnelle et une liste manuscrite détaillant les modèles représentés (quelques marques d'usure et taches) (7).

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 65gms, 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 two vinyl booklets containing details of the models in French text and related ephemera comprising associated certificate from retailer Le Medaillier of Paris, dated 1st February 1974, an accompanying promotional pamphlet and illustrative sheet, and a hand-written list detailing the models depicted, (some wear and staining). (7)

**€5,000 - 6,000**

52

52

**DECOR DE BUREAU « CIGOGNE EN VOL » HISPANO-SUIZA PAR F. BAZIN, FRANÇAIS, CIRCA 1920,**

signature sur la base, exemplaire en bronze naturel avec extrémités des ailes rivetées, longueur 21cm, montée sur son socle original en marbre vert et noir avec une plaque de base en laiton.

A HISPANO-SUIZA 'FLYING STORK' DESKPIECE BY F.BAZIN, FRENCH, CIRCA 1920,

signed to base, un-plated bronze example with riveted fixing to wing tips, 21cm long, mounted on original green/black marble base and with brass base plate.

**€5,000 - 6,000**

53
**« LOCOMOTIVE EN VITESSE », BRONZE DE STYLE ART DÉCO PAR LAFONTAINE, FRANÇAIS, CIRCA 1930,**
signé, sculpture en bronze nickelé avec panache de fumée stylisé émis par la cheminée, monté sur un socle en marbre, 19 x 10cm.

AN ART DECO 'SPEEDING LOCOMOTIVE' BRONZE BY LAFONTAINE, FRENCH, CIRCA 1930,
signed, nickel plated bronze sculpture with stylized 'smoke' streaming back from the funnel, mounted on a marble base, 19 x 10cm.

**€6,500 - 8,500**

53

54
**BELLE ET RARE PENDULE DE BUREAU EN ARGENT ROLLS-ROYCE PAR BREITLING,**
boîtier en argent en forme de radiateur, marque 800 sur la base, remontoir supérieur sous forme de mascotte « Spirit of Ecstasy » agenouillée, mouvement huit jours Breitling, cadran carré avec aiguilles et heures dorées, hauteur 8,7cm dans son écrin de présentation original.

A FINE AND RARE SILVER ROLLS-ROYCE DESK CLOCK BY BREITLING,
continental silver radiator shaped case, 800 mark to base, kneeling 'Spirit of Ecstasy' mascot as winder to top, eight-day Breitling movement, square face with gilt hands and hour markers, 8.7cm high, in original presentation case.

**€7,500 - 9,500**

54

55
**PETIT MODELE D'ANCETRE AUTOMOBILE EN ARGENT MASSIF PAR CHARLES WESTWOOD & SONS DE CHESTER, 1909,**
représentant une torpédo à quatre places avec sièges en velours vert, poinçon sur le dessous et date frappée sur un marchepied, longueur 10,5cm, monté sur un socle en bois.

A SMALL STERLING SILVER MODEL OF AN EDWARDIAN MOTORCAR BY CHARLES WESTWOOD & SONS OF CHESTER, 1909,
depicting a four-seat open tourer, with green velvet seats, hallmarked to underside and date mark to one running board, 10.5cm long, mounted on a wooden plinth.

**€2,000 - 2,500**

55

56
**SUPERBE SERVICE A COCKTAIL DE VOYAGE EN FORME D'AEROPLANE DES ANNEES 1920 PAR J. A. HENCKELS ZWILLING DE SOLINGEN, ALLEMAGNE, CIRCA 1928,**
service à cocktail en laiton nickelé poli, inspiré par le romantisme du voyage aérien, en forme de monoplan stylisé des années 1920 comprenant un « fuselage » avec bouchon en forme de carénage de moteur à hélice bipale et deux « ailes » formées par les flasques, l'ensemble se démontant totalement pour accéder à toutes les autres pièces du service, le « fuselage » formant shaker à cocktails avec presse-citron, passoire et bouchon, contenant les flacons de boissons et un ensemble de quatre gobelets à bordure dorée et entonnoir, avec un ensemble de quatre cuillères rangées dans le « train d'atterrissage » à roues et un tire-bouchon logé dans l'empennage, la passoire marquée « D.G.R.M. 894384 Made in Germany » et chaque gobelet marqué « Germany » sur la base un rare exemplaire plus grand des deux versions produites à l'origine, longueur totale 32cm.

A SUPERB TRAVELLING COCKTAIL SET IN THE FORM OF A 1920S AEROPLANE, BY J A HENCKELS ZWILLING OF SOLINGEN, GERMANY, CIRCA 1928,
polished nickel-plated brass cocktail set inspired by the romance of air travel, in the form of a stylised 1920s monoplane, featuring 'fuselage' with 'twin-blade propeller' mounted 'cowling' cap, and pair of hip-flask 'wings', the whole fully disassembling to reveal full complement of drinking accessories, the 'fuselage' cocktail shaker with strainer/lemon squeezer and lid, containing drinks flask and set of four gilt-lined stacking cups and funnel, with set of four spoons stacked within the wheeled 'under-carriage' and corkscrew contained in the 'tail-plane', the strainer marked 'D.R.G.M. 894384 Made in Germany', and each cup marked 'Germany' to base, a rare larger example of the two versions originally produced, and measuring 32cm long overall.

**€8,000 - 10,000**

57

58

57
**« FANGIO/LANCIA D-50 », BRONZE D'ETUDE PAR EMMANUEL ZURINI, 1995,**
signé, édition limitée n° 4/8, fondu par E. Gotard, longueur 18cm, montée sur une base en bois.

'FANGIO/LANCIA D-50' BRONZE STUDY BY EMMANUEL ZURINI, 1995,
signed, limited edition number 4/8 cast by E. Gotard, 18cm long, mounted on a wooden block base.

**€1,500 - 2,000**

58
**BELLE SCULPTURE EN BRONZE D'INSPIRATION AERONAUTIQUE, PAR PAUL MOREAU-VAUTHIER, FRANÇAIS, INSPIREE PAR LA « COUPE MICHELIN », CONCOURS D'AVIATION EN 1908,**
Sculpture en bronze patiné représentant un aviateur pionnier montant sur le mythique cheval ailé Pégase s'élevant d'un hémisphère terrestre en échappant à l'étreinte d'une figure allégorique féminine symbolisant la force de la gravité terrestre, avec signature du sculpteur clairement apparente sur l'arrière de la base et l'inscription *« fonte sur platre »* avec cachets du fondeur Susse Frères de Paris et signature autour de la base, le globe portant en français l'inscription *« L'Homme enfourchant sa Machine Volante échappe à l'Attraction de la terre"*, le bronze monté sur un socle original en marbre vert et noir portant une plaque en laiton gravée en français *« à M.A. Lebreton - Stockiste du Pneus Michelin - En souvenir de 32 ans de loyale collaboration »*, la sculpture haute de 28,5cm au total.

A FINE AERONAUTICAL PRESENTATION BRONZE SCULPTURE BY PAUL MOREAU-VAUTHIER, FRENCH, INSPIRED BY THE "MICHELIN CUP" AVIATION CONTEST TROPHY IN 1908,
cast patinated bronze sculpture depicting an early aviator climbing onto the mythical winged horse Pegasus taking off from a terrestrial hemisphere globe escaping the clutches of a female allegorical figure symbolising the earth's pull of gravity, with clearly inscribed sculptor's signature to rear of base and further inscribed *'fonte sur platre'*, with Susse Freres of Paris foundry stamps and signature around the base, the globe with inscription in French *"L'Homme enfourchant sa Machine Volante échappe à l'Attraction de la terre" ("Man riding his flying machine escapes the attraction of the earth")*, the bronze mounted on original green/black marble base which bears brass plaque engraved in French *"à M.A.Lebreton - Stockiste du Pneus Michelin - En souvenir de 32 ans - de fidele collaboration 1898-1930" ("to M.A.Lebreton - Stockist of Michelin Tyres - a souvenir of 32 years of loyal collaboration")*, the sculpture standing 28.5cm overall.

**€3,000 - 4,000**

La « Coupe Michelin » était une série de concours d'aviation organisée de 1908 à 1935, parrainée par Michelin, manufacturier de pneumatiques, et organisée par l'Aéro-Club de France.

On pense que des Trophées Michelin de plus grande dimension, dont ce bronze est inspiré, furent décernés à d'importants pionniers de l'aviation et à des firmes aéronautiques pour leurs exploits dans les airs, outre de plus petites sculptures comme cet exemplaire présenté à la vente dont on pense que 100 exemplaires seulement produits par la fonderie Susse Frères furent offerts personnellement à des pilotes, des ingénieurs ou d'importants agents Michelin.

"The Michelin Cup" was a series of aviation contests held from 1908-1935, sponsored by Michelin, the French tyres manufacturer and arranged by the Aero-Club de France.

It is believed that larger exhibition size Michelin Trophies, from which this bronze is inspired, were presented to important Pioneer aviators and aviation companies for notable achievements in the air, with smaller presentation bronze sculptures such as the example offered here, of which it is suggested that only 100 examples were produced by the Susse Freres foundry, were presented as personal copies for individual pilots, designers or important Michelin dealerships.

59

59
**MASCOTTE « NU FEMININ AILE »,**
marquée AEL sur un côté de la base puis « Ell » à l'arrière, bronze nickelé, longueur 19cm, monté sur
socle.

A 'WINGED FEMALE NUDE' MASCOT,
marked 'AEL' to side of base and further inscribed 'Ell' to rear of base, nickel-plated bronze, 19cm long, mounted on a display base.

**€800 - 1,200**

60

61

60
**ECUSSON EMAILLE POUR AUTOMOBILE « COURNNEMENT DU ROI GEORGE VI », 1937,**
écusson nickelé par Smiths Motor Accessories et marqué sur l'arrière du pied, en émail rouge, blanc et bleu montrant la couronne royale, le centre portant deux fois le chiffre royal « Crowned GviRER May 1937 », un des exemplaires produits en nombre limité pour commémorer le couronnement du roi George VI du 12 mai 1937, l'écusson haut de 7 cm, monté sur un socle en bois tourné.

A KING GEORGE VI CORONATION ENAMEL CAR BADGE, 1937,
nickel-plated badge by Smiths Motor Accessories and marked to rear of stem, in red, white and blue enamel and featuring the Royal coronet, the centre bearing dual Royal cypher 'Crowned GviRER May 1937', one of a limited number produced to commemorate the coronation of King George VI on 12th May 1937, the badge 7cm high, mounted on a turned wooden display base.

**€1,000 - 1,500**

61
**RARE ECUSSON DE MEMBRE DU CLUB DE TOURISME DE PALESTINE, ANNEES 1930,**
coulé en relief représentant un chameau et un volant d'auto, nickelé, hauteur 11,5cm, monté sur un socle en bois noir.

A RARE AUTOMOBILE CLUB TOURING ASSOCIATION OF PALESTINE MEMBER'S BADGE, 1930S,
cast relief depicting a camel and a steering wheel, nickel plated, 11.5cm high, mounted on an ebonised block display base.

**€4,000 - 5,000**

62

62
**MASCOTTE « CIGONE PARISIENNE » PAR E. FADY PRODUITE EN EXCLUSIVITE POUR LES CLIENTS DU GARAGE ST DIDIER, PARIS, ANNEES 1920,**
signée sur la base, en bronze nickelé avec inscriptions supplémentaires autour de la base dont H. Briand Fondeur, longueur 20cm, montée sur un socle en marbre gris.

A 'CIGONE PARISIENNE' MASCOT BY E.FADY EXCLUSIVELY PRODUCED FOR CLIENTS OF GARAGE ST DIDIER, PARIS, 1920S,
signed to base, nickel-plated bronze, further inscribed around the base including H.Briand Foundry details, 20cm long, mounted on a grey marble display base.

**€1,500 - 2,000**

63

64

65

63
**MASCOTTE DU BIPLAN « POINT D'INTERROGATION » CIRCA 1930,**
sans signature, bronze chromé, commémorant et représentant les aviateurs Dieudonné Costes et Maurice Bellonte héros de la première traversée sans escale Paris-New York à bord de leur biplan Breguet XIX « Point d'interrogation » à moteur Hispano-Suiza le 1e septembre 1930, avec une inhabituelle disposition de la voilure biplane fondue séparément, envergure 19cm, ancienne réparation à la base, montée sur un socle en marbre.

A DOUBLE-WINGED 'POINT D'INTERROGATION' MASCOT, CIRCA 1930, unsigned, chrome-plated bronze, commemorating and depicting the aviators Dieudonne Costes and Maurice Bellonte in the first transatlantic non-stop Paris-New York flight in their Breguet XIX "Point d'Interrogation" Hispano-Suiza engined bi-plane on 1st September 1930, with unusual separately cast double-winged arrangement, wingspan 19cm, old repair to base, mounted on marble display plinth.

**€1,500 - 2,000**

64
**MASCOTTE «LE SINGE ROI », AVANT GUERRE,**
sans signature, bronze nickelé, représentant un chimpanzé portant une couronne et les mains sur la bouche, hauteur 12cm, monté sur une base en marbre.

A 'KING MONKEY' MASCOT, PRE-WAR, unsigned, nickel-plated bronze, depicting a chimpanzee wearing a crown and with his hands over his mouth, 12cm high, mounted on a marble base.

**€1,500 - 2,000**

65
**MASCOTTE PUBLICITAIRE « LA PLONGEUSE » POUR LES MAILLOTS DE BAIN JANTZEN FABRICATION AMERICAINE, ANNEES 1920,**
marquée « Copyright USA », fonte creuse, en alliage nickelé, hauteur 15 cm, montée librement sur une base en marbre.

A 'DIVING GIRL' PROMOTIONAL MASCOT FOR JANTZEN'S SWIMSUITS, AMERICAN, 1920S,
marked 'Copyright USA', hollow-cast, nickel-plated alloy, 15cm high, loosely mounted on a marble base.

**€800 - 1,200**

66

68

67

66
**MASCOTTE « PLUS VITE » DEMON DE LA VITESSE PAR H. BRIAND, FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
signée « HBriand Edn Paris » sur l'arrière de la base,
bronze nickelé en forme de buste de démon ailé stylisé, inscription « Plus Vite » à l'avant de la base, longueur 15cm, montée sur une base en bois peinte.

A 'PLUS VITE' SPEED DEMON MASCOT BY H.BRIAND, FRENCH, 1920S,
signed 'HBriand Edn Paris' to rear of base, nickel-plated bronze, in the form of a winged stylised Demon bust, inscribed 'Plus Vite' to front of base, 15cm long, mounted on a black painted wooden base.

**€1,500 - 2,000**

67
**MASCOTTE « GOLFEUR AILE » ANNEES 1920,**
non signée, bronze nickelé, représentant un golfeur ailé en pantalon et casquette de golf avec club et portant un trophée, assis sur une balle de golf en matériau composite, hauteur 15 cm, fixé sur un bouchon de radiateur d'époque monté sur une base en bois tourné.

A 'WINGED GOLFER' MASCOT, 1920S,
unsigned, nickel-plated bronze, depicting a winged golfer in plus-fours and cap with golf club and holding a trophy, seated on a golf ball of composite material, 15cm high, fitted to a period radiator cap above a turned wooden display base.

**€4,000 - 5,000**

Un exemplaire de cette mascotte est représenté dans l'ouvrage de David Kay et Lynda Springate : Automotive Mascots; (page 101).

An example of this mascot is illustrated in the 1999 publication, David Kay & Lynda Springate: Automotive Mascots; (see page 101).

68
**MASCOTTE « LA CIGOGNE EN VOL » POUR HISPANO-SUIZA PAR F. BAZIN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
signée « F.Bazin » sur la base avec numéro 2355 frappé sur le dessous, bronze nickelé avec extrémité des ailes rivetée, longueur 21cm, montée sur une base en bois tourné.

A HISPANO-SUIZA 'FLYING STORK' MASCOT BY F.BAZIN, FRENCH, 1920S,
signed 'F.Bazin' to base and with stamped number 2355 to underside of base, nickel-plated bronze with riveted fixing to wing tips, 21cm long, mounted on a turned wooden display base.

**€4,000 - 5,000**

69

70

71

71

69
**MASCOTTE « DANSEUSE EGYPTIENNE » PAR D ALONZO POUR ETLING, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
signée sur la base avec mention «Etling Paris » sur le rebord de la base, bronze nickelé, version la plus grande de cette mascotte, hauteur 18,5cm, montée sur un bouchon de radiateur sur une base en bois tourné.

AN 'EGYPTIAN DANCER' MASCOT BY D ALONZO FOR ETLING, FRENCH, 1920S,
signed to base and inscribed 'Etling Paris' around the edge of the base, nickel-plated bronze, larger version of the mascot, 18.5cm high, mounted on a radiator cap above a turned wooden display base.

**€2,000 - 3,000**

70
**MASCOTTE « LA NAGEUSE » PAR E GREGOIRE, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,**
signée sur la base, bronze nickelé, représentant une nageuse nue, hauteur 10 cm, montée sur un bouchon de radiateur sur une base en bois tourné.

A 'WAVE RIDER' MASCOT BY E GREGOIRE, FRENCH, CIRCA 1920,
signed to base, nickel-plated bronze, depicting a swimming female nude, 10cm high, mounted on a radiator cap above a turned wooden display base.

**€2,000 - 3,000**

71
**DEUX MASCOTTES « COQ GAULOIS », FABRICATION FRANÇAISE,**
comprenant un « Coq Gaulois » par Charles Paillet,, signée, bronze nickelé, version de taille moyenne de cette mascotte montée sur un socle en bois peint en noir, et un « Coq Chantecler », mascotte publicitaire produite du milieu des années 1920 aux années 1950 pour les « Carburants Industriels du Nord de la France », marquage sur le devant de la base, métal nickelé, version Modèle A, hauteur 13,5cm, monté sur une base en marbre. (2)

TWO 'COCKEREL' MASCOTS, FRENCH,
comprising 'Coq Gaulois' by Charles Paillet, signed, nickel-plated bronze, medium sized version of the mascot, 12cm high, mounted on a black painted wooden base, and a 'Chantecler' Cockerel, promotional mascot produced from the mid 1920s-1950s for Carburants Industriels du Nord of France, marked to front of base, nickel-plated metal, Model A version, 13.5cm high, mounted on a marble base.
(2)

**€800 - 1,200**

72

**RARE MASCOTTE AUTOMOBILE « MR JORROCKS » PAR « SNAFFLES » (CHARLES JOHNSON PAYNE), BRITANNIQUE, 1922,** signée « Snaffles » avec mention « Registered Design No 692157 » sur la base, fonte à cire perdue représentant le personnage humoristique « Mr John Jorrocks » en costume de chasse, sonnant de la trompe et monté sur son cheval au galop, complet de sa cravache et de ses rênes, version deluxe de cette mascotte avec base décorée de feuillages, différant de des simples modèles ultérieurs, hauteur 12,5cm, montée sur une base en bois , offerte avec un exemplaire de la quatrième édition de 1874 de « Jorrocks' Jaunts and Jollities », publiée par George Routledge & Sons contenant les histoires et les œuvres humoristiques de M. Jorrocks. (2)

A RARE 'MR JORROCKS' CAR MASCOT, BY 'SNAFFLES' (CHARLES JOHNSON PAYNE), BRITISH, 1922,
signed 'Snaffles' and with Registered Design No 692157 to base, 'cire perdue' cast nickel-plated bronze mascot, depicting the comical cartoon character 'Mr John Jorrocks' in huntsman's full dress sounding his bugle and mounted on his galloping horse, complete with riding crop and reigns, deluxe version of the mascot with decorative foliage base, differing from the simple post design of later examples, 12.5cm high, mounted on a wooden display base, offered together with a 4th edition of the 1874 publication Jorrocks' Jaunts and Jollities, published by George Routledge & Sons, featuring stories and illustrations of Mr Jorrocks humorous activities.
(2)

**€3,000 - 4,000**

M. John Jorrocks était un personnage imaginaire comique créé par le romancier et écrivain sportif anglais Robert Smith Surtees (1805-1864) qui publia une série de dessins illustrant les exploits de « Mr. Jorrocks of St.Botolph Lane and Great Coram Street », épicier « cockney » assez grossier aimant la vie rustique, les sports et la chasse, dans son « New Sporting Magazine » entre 1831 et 1834, dessins réunis et publiés plus tard par George Routledge & Sons dans l'ouvrage « Jorrocks's Jaunts and Jollities » de 1838.

Charles « Snaffles » Johnson Payne (1884–1967), artiste anglais auteur d'illustrations à sujets militaires, de course et équestres fut le sculpteur auteur de la mascotte « Mr Jorrocks » présentée à la vente.

Mr John Jorrocks was a fictional comical character created by English novelist and sports writer Robert Smith Surtees (1805-1864) who serialised in pictorial form the exploits of 'Mr Jorrocks of St.Botolph Lane and Great Coram Street', a vulgar urban Cockney grocer with a taste for country life, sports and hunting, in his sporting editorial New Sporting Magazine between 1831 and 1834, which were later collated and published by George Routledge & Sons in the 1838 title 'Jorrocks's Jaunts and Jollities'.

Charles 'Snaffles' Johnson Payne (1884–1967) was an English artist, painting mainly military, racing and equestrian scenes, and was the sculptor of the 'Mr Jorrocks' mascot offered for sale here today.

73

73
**MASCOTTE « NU SUR UNE ROUE AILEE » RARE ET IMPRESSIONNANTE PAR SA DIMENSION PAR JEAN VERSCHNEIDER, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,**
signée sur la base, fonte creuse à cire perdue, bronze nickelé de la fonderie Goldscheider, représentant un nu féminin allégorique chevauchant une roue ailée, hauteur 19cm et longueur 30cm, montée sur un grand bouchon de radiateur d'époque fixé sur une base en bois tourné.

A RARE AND IMPRESSIVELY LARGE 'NUDE ON WINGED WHEEL' MASCOT BY JEAN VERSCHNEIDER, FRENCH, CIRCA 1920,
signed around base, Cire Perdue hollow cast nickel-plated bronze mascot cast at the Goldscheider foundry, depicting an allegorical female nude riding a winged wheel, measuring 19cm high, 30cm long, mounted on a large period radiator cap above a turned wooden display base.

**€15,000 - 18,000**

74
**MASCOTTE « COCHON » PAR HENRI PAYEN, FRANÇAIS, CIRCA 1925,**
signée sur la base, bronze nickelé, longueur 9, 5 cm, montée sur un socle en marbre.

A 'PIG' MASCOT BY HENRI PAYEN, FRENCH, CIRCA 1925,
signed to base, nickel-plated bronze, 9.5cm long, mounted on a marble display base.

**€800 - 1,200**

74

75

76

77

75
**RARE MASCOTTE ART DECO « LA VENUS NOIRE JOSEPHINE BAKER » PAR A. RENEVEY, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1926,**
signée sur la base, bronze polychrome à détails dorés, représentant une danseuse de tradition africaine en jupe à plumes avec collier, bracelets et bracelets aux chevilles, hauteur 17cm, montée sur un socle en bois tourné.

A RARE ART DECO 'LE VENUS NOIRE "JOSEPHINE BAKER"' MASCOT BY A.RENEVEY, FRENCH, CIRCA 1926,
signed to base, polychrome bronze with gilt detailing, depicting a female dancer of African heritage in feather skirt with necklace, bangles and ankle bracelets, 17cm high, mounted on a turned wooden display base.

**€3,000 - 4,000**

Il est communément admis que cette mascotte représente la danseuse et chanteuse afro-américaine née à St Louis Joséphine Baker (1906-1975) qui, après s'être fixée à Paris en 1925 se rendit célèbre par ses spectacles érotiques au Théâtre des Champs-Elysées et aux Folies Bergère et plus précisément par son numéro appelé « Danse sauvage » dans lequel l'artiste presque nue portait une jupe faire d'une rangée de bananes artificielles, cette « danse des bananes » ayant fait sensation à l'époque dans la société parisienne.

It is a popular belief that this mascot depicts the St.Louis born African American dancer and entertainer Josephine Baker (1906-1975), who, after relocating to Paris in 1925, was famed for her erotic performances at the Theatre des Champs-Elysees and at the Folies Bergere, most notably a particular performance known as the 'Danse Sauvage' during which the scantily-clad Baker wore a skirt made of a string of artificial bananas, more commonly referred to as 'The Banana Dance, causing a sensation at the time in Parisian society.

76
**MASCOTTE « BULLDOG » PAR ANTOINE BOFILL, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,**
signée sur le côté de la base avec le cachet du fondeur MAM, mascotte en bronze moulé représentant un bulldog assis, hauteur 11cm.

A 'BULLDOG' MASCOT BY ANTOINE BOFILL, FRENCH, CIRCA 1920,
signed to side of base and with MAM foundry stamp, cast bronze mascot in the form of a sitting French Bulldog, 11cm high.

**€800 - 1,000**

78

79

80

77
**MASCOTTE « CHOUETTE » PAR A. E. LEJEUNE, FABRICATION BRITANNIQUE, CIRCA 1920,**
frappée « AEL » sur l'arrière de la base, bronze nickelé, représentant une chouette perchée ailes déployées, hauteur 10 cm, envergure 20,5cm, montée sur une bouchon de radiateur d'époque sur une base en bois tourné.

AN 'OWL' MASCOT BE A E LEJEUNE, BRITISH, CIRCA 1920,
stamped 'AEL' to rear of base, nickel-plated bronze, depicting a perched owl with wings outstretched, 10 cm high, 20.5cm wingspan, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.

**€2,000 - 3,000**

78
**RARE MASCOTTE « CHOUETTE PERCHEE » PAR CHARLES PAILLET, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,**
signée sur la base, fonte creuse nickelée, hauteur 13,5cm, montée sur une bouchon de radiateur d'époque sur une base en bois tourné

A RARE 'PERCHED OWL' MASCOT BY CHARLES PAILLET, FRENCH, CIRCA 1920,
signed to base, hollow-cast nickel-plated, with fine detailing, 13.5cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.

**€8,000 - 10,000**

79
**MASCOTTE « NYMPHETTE AILEE » PAR TORVILLE LUA, FRANÇAIS, CIRCA 1910,**
signée sur l'arrière de la base, bronze nickelé représentant un nu féminin ailé avec drapé,
hauteur 20cm, montée sur une bouchon de radiateur sur une base en bois tourné.

A 'WINGED NYMPHETTE' MASCOT BY TORVILLE LUA, BELIEVED FRENCH, CIRCA 1910,
signed to rear of base, nickel-plated bronze mascot depicting a draped winged female nude, 20cm high, mounted on a radiator cap above a turned wooden display base.

**€5,000 - 6,000**

80
**BELLE MASCOTTE « COBRA ROYAL » PAR HENRI RISCHMANN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
signée et marquée France, hauteur 13,5cm, sur un socle.

A FINE KING COBRA MASCOT BY HENRI RISCHMANN, FRENCH, 1920S,
signed and stamped France, 13.5cm high, on a display base

**€4,500 - 5,500**

Rischmann fut réputé pour ses sculptures animalières argentées et polychromes et ce modèle fut aussi utilisé pour un étui de montre de gousset au milieu des années 1920.

Rischmann was well known for his silvered and polychromed animalia sculptures and this particular design was also used as a gentleman's pocket watch holder in the mid-1920s.

81

82

83

81
**RARE MASCOTTE HYDRAVION SUPERMARINE S6B VAINQUEUR DE LA COUPE SCHNEIDER, CIRCA 1931,**
grand modèle, nickelé, représentant l'hydravion Supermarine S6B, envergure 14cm, hélice tournante, monté sur un bouchon de radiateur sur un socle en bois noir tourné.

A RARE SCHNEIDER TROPHY WINNING SUPERMARINE S6B SEAPLANE MASCOT, BRITISH, CIRCA 1931,
larger version, nickel plated based on the Supermarine S6B, wingspan 14cm, with rotating propeller, mounted on a radiator cap, above a turned ebonised base.

**€2,000 - 3,000**

82
**MASCOTTE HYDRAVION DE LA COUPE SCHNEIDER, FABRICATION BRITANNIQUE, CIRCA 1931,**
petit modèle, nickelé, représentant l'hydravion Supermarine S6B, envergure 9cm, avec hélice tournante, montée sur un bouchon de radiateur.

A SCHNEIDER TROPHY SEAPLANE MASCOT, BRITISH, CIRCA 1931, small version, nickel plated based on the Supermarine S6B, wingspan 9cm, with rotating propeller, mounted on a radiator cap.

**€1,750 - 2,250**

83
**MASCOTTE « CENTAURE » POUR UNIC PAR FRANCOIS BAZIN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
signée, bronze nickelé représentant un centaure armé d'un arc, numéroté 4001, complet avec son thermomètre en verre, hauteur 16cm, monté sur une base noire.

A UNIC 'CENTAUR' MASCOT BY FRANCOIS BAZIN, FRENCH, 1920S, signed, nickel plated bronze figure of a centaur with bow, numbered 4001, complete with pillar and glass calormeter, 16cm high, mounted on an ebonised display base.

**€3,500 - 4,500**

Créé par Bazin pour la marque d'automobiles UNIC, cette mascotte figure sur les modèles à huit cylindres produits à la fin des années 1920.

Designed by Bazin for the automobile marque UNIC, this mascot appeared on the 8-cylinder vehicles the company produced in the late 1920s

84

85

86

84
**RARE MASCOTTE « BALLON DE BARRAGE », BRITANNIQUE, CIRCA 1920,**
non signée, bronze nickelé, longueur 13cm sur une base en bois tourné.

AN UNUSUAL BARRAGE BALLOON MASCOT, BRITISH, CIRCA 1920, unsigned, hollow cast nickel plated bronze, 13cm long, on a turned wooden base.

**€1,500 - 2,000**

85
**RARE MASCOTTE « ST CHRISTOPHE AILE » PAR FRANCOIS BAZIN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
signée, bronze nickelé, avec mention « Saint Christophe Protégez Nous », montée sur une base noire, hauteur totale 17cm.

A RARE WINGED ST CHRISTOPHER MASCOT BY FRANCOIS BAZIN, FRENCH, 1920S,
signed, nickel plated bronze, lettered 'Saint Christophe Protegez Nous', mounted on an ebonised base, 17cm high overall.

**€1,250 - 1,750**

François Bazin (1890-1943) est considéré comme le meilleur des sculpteurs français créateurs de mascottes en bronze. Outre cette rare mascotte accessoire, Bazin a sculpté la « Cigogne en vol » pour Hispano-Suiza ainsi que divers autres mascottes art déco qui permettaient aux automobilistes de personnaliser leur voitures dans les années 1920 et 1930.

Francois Bazin (1890-1943), is regarded as the best of the various French sculptors who included bronze car mascots in their oeuvre. Apart from this rare accessory mascot, Bazin sculpted the 'Cigogne Volante' for Hispano-Suiza, and a number of other high Art Deco mascots offering collectors the opportunity to personalise their automobiles during the 1920s and 30s.

86
**RARE MASCOTTE « BAT MAN » PAR SASPORTAS, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,**
signée, bronze nickelé finement détaillé reprenant ce personnage mythique, envergure 16cm, monté sur une base en chêne noirci.

A RARE 'BAT MAN' MASCOT BY SASPORTAS, FRENCH, CIRCA 1920, signed, well detailed nickelled bronze mythical winged figure with 16cm wingspan, mounted on a black oak base.

**€2,500 - 3,500**

87

88

89

87
**MASCOTTE « CHEF INDIEN AU SERPENT » PAR F.BAZIN POUR EDITIONS MARVEL, CIRCA 1920,**
frappée « F.Bazin » sur le côté de la base avec le cachet des Editions Marvel sur la bas, bronze nickelé représentant un chef indien d'Amérique agenouillé avec son tomahawk et un serpent enroulé autour de son bras, quelques manques au placage, hauteur 13,5cm, monté sur un bouchon de radiateur.

A 'CHIEFTAIN WITH SNAKE' MASCOT BY F.BAZIN FOR EDITIONS MARVEL, CIRCA 1920,
stamped 'F.Bazin' to side of base and with Edition Marvel stamp to base, nickel-plated bronze, depicting a kneeling Native American Chieftain with tomahawk and a snake coiled around his arm, some loss to plating in places, 13.5cm high, mounted on a radiator cap.

**€1,000 - 1,500**

88
**RARE MASCOTTE « CITRON DEL ARTE » PAR M. BERTIN POUR AUTOMOBILES CITROEN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
avec signature et « marque déposée » frappées sur le côté de la base, bronze nickelé représentant un Arlequin debout derrière un gros citron portant l'emblème au double chevron de Citroën, hauteur 12cm, montée sur un bouchon de radiateur nickelé.

A RARE 'CITRON DEL ARTE' MASCOT BY M.BERTIN FOR AUTOMOBILES CITROEN, FRENCH, 1920S,
with signature and Depose mark stamped to side of base, nickel-plated bronze mascot depicting a Harlequin standing behind a large lemon bearing the Citroen double chevron emblem, 12cm high, mounted on a nickelled radiator cap.

**€1,200 - 1,600**

89
**MASCOTTE ART DECO POUR AUTOMOBILES SARA, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
non signée, bronze nickelé, représentant un personnage agenouillé stylisé soufflant sur un moteur, hauteur 7, 5 cm, quelques marques et manques sur le placage, montée sur un petit bouchon de radiateur nickelé (quelques marques anciennes) sur une base en bois orné d'un médaillon ancien à thème aéronautique marqué « *Gloire aux Oiseaux de France* ».

AN ART DECO MASCOT FOR AUTOMOBILES SARA, FRENCH, 1920S,
unsigned, nickel-plated bronze, depicting a stylised kneeling winged figure blowing on a motor, 7.5cm high, some old marks and loss to plating in places, mounted on a small nickelled radiator cap (some old marks) above a wooden display base inset with French early aeronautical themed bronze medallion marked *'Gloire aux Oiseaux de France'*.

**€800 - 1,000**

90

91

92

90
**MASCOTTE « ESPRIT DE SERENITE » PAR P. MARTEAU, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
signée sur la base, bronze nickelé, représentant un gracieux nu féminin drapé voiles flottant au vent, hauteur 17,5cm, montée sur une base en bois tourné.

A 'SPIRIT OF SERENITY' MASCOT BY P.MARTEAU, FRENCH, 1920S,
signed to base, nickel-plated bronze mascot depicting a graceful draped nude female with her robes billowing in the wind, 17.5cm high, mounted on a turned wooden display base.

**€1,000 - 1,500**

91
**MASCOTTE « GARÇONNET CHEVAUCHANT UN ESCARGOT », CIRCA 1920,**
non signée, fonte creuse nickelée représentant un enfant assis sur la coquille d'un gros escargot guidé par les rênes, hauteur 12,5cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque.

A 'BOY RIDING SNAIL' MASCOT, CIRCA 1920,
unsigned, hollow cast nickel-plated mascot depicting a young infant seated on the back of a large snail, with reigns, 12.5cm high, mounted on a period radiator cap.

**€800 - 1,000**

92
**MASCOTTE « FORENEDE DANSKE MOTOREJERE » (FEDERATION DES AUTOMOBILISTES DANOIS), CIRCA 1910,**
en bronze, insert avec écusson double face en émail rouge et blanc à médaillon central dans un simple volant, surmonté d'une créature mythique stylisée au-dessus d'un support ornementé, hauteur 19cm, porté par un pied en laiton plus récent monté sur un socle en marbre.

A 'FORENEDE DANSKE MOTOREJERE' (FEDERATION OF DANISH MOTORISTS) CAR MASCOT, CIRCA 1910,
bronze, inset with circular double-sided badge in red and white enamel with central medallion within simple wheel, surmounted by stylised winged mythical creature above ornate stand, 19cm high, above a later brass stem mounted on a marble display base.

**€1,200 - 1,500**

93

94

95

93
**MASCOTTE « CHOUETTE SAVANTE » PAR G. GROHE, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1910,**
signée sur la base, fonte creuse en alliage de zinc avec traces de dorure représentant une chouette savante assise sur un livre avec une plume d'oie, un rouleau, une longue-vue, un compas et un rapporteur, hauteur 12cm, montée sur une base en bois tourné.

A 'WISE OWL' MASCOT BY G.GROHE, FRENCH, CIRCA 1910,
signed to base, hollow cast spelter with traces of gilding, depicting a learned owl, seated on a book with a quill pen, scroll, telescope, dividers and protractor, 12cm high, mounted on a turned wooden display base.

**€3,000 - 4,000**

94
**MASCOTTE « CHIEN BERGER ALLEMAND » PAR L. RIGOT, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
marquée « L. Rigot » sur le côté de la base, bronze nickelé, représentant un chien de berger assis, hauteur 13cm, monté sur une base en bois peint.

AN 'ALSATIAN DOG' MASCOT BY L.RIGOT, FRENCH, 1920S,
marked 'L.Rigot' to side of base, nickel-plated bronze, stylised depiction of a seated Alsatian, 13cm high, mounted on a black painted wooden base.

**€1,000 - 1,500**

95
**BELLE MASCOTTE « SKIEUSE » PAR HUBERT FADY, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1930,**
signée, figure en bronze polychrome en tenue de sports d'hiver sur une base en marbre, hauteur totale 20cm.

A FINE SKI-LADY MASCOT BY HUBERT FADY, FRENCH, 1930S,
signed, polychrome bronze figure in traditional winter attire, on a marble display base, 20cm high overall.

**€2,500 - 3,500**

96

97

98

96
**MASCOTTE « TETE DE GAULOIS » POUR AUTOMOBILES DELAHAYE, ANNEES 1920,**
attribuée à Pierre Guerre, avec placage au chrome ultérieur, en forme de tête de guerrier stylisé avec casque ailé, hauteur 20cm, montée sur une base en bois.

A 'GAULOIS' MASCOT FOR AUTOMOBILES DELAHAYE, 1920S,
attributed to Pierre Guerre, with later chrome plating, in the form of a stylised warrior head with winged helmet, 20cm high, mounted on a wooden base.

**€800 - 1,200**

97
**MASCOTTE « ELEPHANT » PAR CHARLES, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
signée sur la base, mascotte en bronze chromé ultérieurement, hauteur 11cm, montée sur une base en marbre.

AN 'ELEPHANT' MASCOT BY CHARLES, FRENCH, 1920S,
signed to base, bronze mascot with later re-nickelled plating, 11cm high, mounted on a marble base.

**€800 - 1,200**

98
**MASCOTTE « GUARDIAN », BRITANNIQUE, CIRCA 1921,**
non signée, sans numéro, bronze nickelé représentant un guerrier Viking avec casque ailé portant une épée et un bouclier avec un lion rampant héraldique en relief, marquée d'une immatriculation britannique 686777 de 1921 sur l'arrière de la base, hauteur 14,5cm, montée sur une base en bois tournée.

A 'GUARDIAN' MASCOT, BRITISH, CIRCA 1921,
unsigned and not numbered, nickel-plated bronze, armoured Viking type warrior figure in winged helmet holding a sword and shield with heraldic Lion Rampant design in relief, marked with 1921 date UK registration number 686777 to rear of base, 14.5cm high, mounted on a turned wooden display base.

**€1,000 - 1,500**

Un exemple similaire de cette mascotte avec bouclier rond adoptée plus tard par la North Eastern Automobile Association est illustrée dans l'ouvrage de 1999 de David Kay et Lynda Springate : Automotive Mascots; (page 140).

A similar example of this mascot with circular shield later adopted by the North Eastern Automobile Association is illustrated in the 1999 publication, David Kay & Lynda Springate: Automotive Mascots; (see page 140).

99

99
**TRES RARE MASCOTTE « SCARABEE AVIONS VOISIN », CIRCA 1921,**
non signée, bronze nickelé, grande et impressionnante mascotte en forme de scarabée ailé, hauteur 16,5cm, montée sur une base noire en bois tourné.

AN EXTREMELY RARE 'AVIONS VOISIN' "SCARAB" CAR MASCOT, CIRCA 1921, unsigned, nickel-plated bronze, large and impressive mascot in the form of the winged scarab beetle, 16.5cm high, mounted on a turned ebonised display base.

**€8,000 - 10,000**

Seul exemplaire connu à ce jour de cette mascotte exceptionnelle.

To date, this is the only known example of this exceptional mascot in existence.

100

100
**BELLE ET RARE MASCOTTE « CHEVAL SAUTANT » PAR CASIMIR BRAU POUR HERMES, FABRICATION FRANÇAISE, 1925,**
signée, en bronze avec traces du placage original au nickel, longueur 21cm sur une base noire.

A FINE AND RARE LEAPING HORSE MASCOT BY CASIMIR BRAU FOR HERMES, FRENCH, 1925,
signed, bronze with remains of original nickel plating, 21cm long, on an ebonised block base.

**€5,000 - 6,000**

Ce modèle de Cheval Sautant a été commandé à Casimir Brau par Hermès en 1925.

This Leaping Horse mascot design was commissioned from Casimir Brau by Hermes in 1925.

100A

**BELLE MASCOTTE “MR MERCURY” EN ARGENT MASSIF PAR MAPPIN & WEBB, LONDRES, 1931, PROBABLEMENT SUR COMMANDE SPÉCIALE DE NATIONAL BENZOLE CO. LTD,**

non signée, mascotte coulée en argent massif représentant la tête du dieu romain au casque ailé avec poinçon sur le bord supérieur de l’aile gauche et sur le côté gauche de la base, hauteur 9 cm, longueur 11 cm, montée sur un bouchon de radiateur d’époque poli sur un socle en bois tourné.

A FINE ‘MR MERCURY’ MASCOT IN STERLING SILVER BY MAPPIN & WEBB, LONDON, 1931, A BELIEVED SPECIAL COMMISSION FOR NATIONAL BENZOLE CO.LTD,
unsigned, solid cast sterling silver mascot in the form of the head of the mythical Roman figure with winged helmet, with hallmark to upper edge of left wing and to left side of base, 9cm high, 11cm long, mounted on a period polished radiator cap above a turned wooden display base.

**€10,000 - 15,000**

D’après le vendeur, cette mascotte aurait été commandée par Samuel Henshow fondateur et président de National Benzole qui après quelques discussions, finit par choisir l’image de “Mr Mercury” comme logo commercial de National Benzole, figure qui apparut d’abord dans les campagnes publicitaires en 1928.

According to information supplied by the vendor, it is believed that this mascot was specially commissioned by Samuel Henshaw, the founder and chairman of National Benzole, having, after some discussion, eventually chosen the ‘Mr Mercury’ figure as the National Benzole marketing logo, which first appeared in advertising campaigns in 1928.

100A

101

**RARE MASCOTTE « COCHON DANS L’ARGENT »,**

non signée, métal plaqué montrant un cochon dans un tas de pièces de monnaie, mention « 100 000 » venue de fonderie sur le côté, hauteur 7,5cm montée sur une base en marbre.

AN UNUSUAL ‘PIG IN MONEY’ MASCOT,
unsigned, plated metal, depicting a pig in a sack of coins and cast ‘100,000’ to the side, 7.5cm high, mounted on a marble base.

**€1,000 - 1,500**

101

102

**MASCOTTE « CHIEN BERGER ALLEMAND » PAR E. ILINSKY, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**

signée avec cachet du fondeur « Fumiere et Cie »sur la base, mascotte en bronze nickelé représentant un chien berger allemand à la chaîne, hauteur 16 cm, monté sur une base en marbre.

AN ‘ALSATIAN DOG’ MASCOT BY E.ILINSKY, FRENCH, 1920S,
signed with ‘Fumiere et Cie’ foundry stamp to base, nickel-plated bronze mascot of a seated Alsatian with chain, 16cm high, mounted on a black marble base.

**€1,400 - 1,800**

102

103

104

103
**MASCOTTE ‘COQ NAIN » EN VERRE PAR LALIQUE APRES 1945,**
en verre pressé transparent et dépoli avec mention « Lalique France » gravée à l’acide sous la base, hauteur 20,5cm.

A POST 1945 COQ NAIN GLASS MASCOT, BY CRISTAL LALIQUE, acid etched ‘Lalique France’ under the base, in clear and frosted glass, 20.5cm high.

**€800 - 1,000**

105

104
**MASCOTTE « SIRENE » EN VERRE OPALESCENT PAR RENE LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE EN 1928,**
mention « R.Lalique » moulée avec double queue à la lettre « Q » sur la queue, hauteur 99mm.

A ‘SIRENE’ MASCOT IN OPALESCENT GLASS BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 1928,
moulded ‘R.Lalique’ with double-tailed ‘Q’ to tail, 99mm high.

**€2,000 - 3,000**

105
**MASCOTTE « TETE D’EPERVIER » EN VERRE OPALESCENT PAR RENE LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 21 JANVIER 1928,**
mention « Lalique France » moulée sur l’arrière du cou, hauteur 58mm.

A ‘TETE D’EPERVIER’ MASCOT IN OPALESCENT GLASS BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 21ST JANUARY 1928,
moulded ‘Lalique France’ to rear of neck, 58mm high.

**€1,500 - 2,000**

106
**RARE MASCOTTE « COMETE » EN VERRE PAR DAVID GUERON ET EDOUARD CAZAUX, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1928,**
avec signature Gueron moulée en relief au bas, en forme d'étoile filante à six pointes d'une forme géométrique simple avec effet satiné sur la queue au-dessus d'une base en verre texturé, peut-être une commande spéciale d'un riche commanditaire, hauteur 15cm.

A RARE 'COMETE' GLASS MASCOT BY DAVID GUERON AND EDOUARD CAZAUX, FRENCH, CIRCA 1928,
with relief moulded signature 'Gueron' to lower point, in the form of a six-pointed shooting star of simple geometric form with subtle frosted effect to stylised tail, above a textured glass base, possibly a special commission for a wealthy patron, 15cm high.

**€3,000 - 4,000**

106



107

107
**MASCOTTE « HIRONDELLE » EN VERRE TRANSPARENT AVEC NUANCE D'AMETHYSTE PAR RENE LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 10 FEVRIER 1928,**
mention « R.Lalique France » moulée sur l'arrière de la base, avec une nuance améthyste dans le verre, hauteur 14cm.

A 'HIRONDELLE' MASCOT IN CLEAR GLASS WITH AMETHYST TINT BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 10TH FEBRUARY 1928, moulded 'R.Lalique France' to rear of base, in the form of a swallow with pale amethyst tint to glass, 14cm high.

**€3,000 - 4,000**

108
**RARE MASCOTTE « PINTADE » EN VERRE PAR RENE LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 28 SEPTEMBRE 1929,**
signature « R.Lalique France » à la molette sur l'arrière de la queue et « R. Lalique » moulé sur le côté droit, en verre transparent, hauteur 101mm.

A RARE 'PINTADE' GLASS MASCOT BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 28TH SEPTEMBER 1929,
wheel-cut signature, 'R.Lalique France' to rear of tail and moulded 'R.Lalique' to right side, in clear glass, 101mm high.

**€6,000 - 8,000**

108

109

109
**MASCOTTE « CHRYSIS » EN VERRE PAR RENE LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 21 MARS 1931,**
mention « R Lalique France » gravée à l'acide sur la base, en verre satiné, hauteur 131mm.

A 'CHRYSIS' GLASS MASCOT BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 21ST MARCH, 1931,
acid-etched 'R.Lalique France' to front of base, in clear glass with satin finish, 131mm high.

**€2,500 - 3,500**

110

110
**MASCOTTE ART DECO « NU DRAPE » PAR LUCILE SEVIN POUR ETLING, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE EN 1932,**
en verre satiné, moulage « Etling France 50 » sur le côté de la base à degrés, représentant une gracieuse figure féminine drapée tenant sa robe étendue, la tête tournée d'un côté, fixée sur une base en bois peint en noir, hauteur totale 22cm.

AN ART DECO 'DRAPED NUDE' GLASS MASCOT BY LUCILE SEVIN FOR ETLING, FRENCH, INTRODUCED 1932,
in satin glass, moulded 'Etling France 50' to side of stepped base, depicting graceful draped female standing holding her dress out, with her head held to one side, fixed within black painted wooden base, 22cm high overall.

**€1,400 - 1,800**

111

112

112

111
**MALLETTE EN CUIR FERRARI, FABRICATION ITALIENNE, ANNEES 1970,**
extérieur en cuir brun foncé avec poignée, serrure à combinaison et cartouche à motifs Ferrari et Cavallino, intérieur gainé de peau de porc beige, avec séparation et pochettes à documents à l'intérieur du couvercle, état d'usage, 43 x 32 x 11cm.

A FERRARI LEATHER BRIEFCASE, ITALIAN, 1970S,
dark brown leather exterior with handle, combination locks and panel with 'Ferrari' and Cavallino motifs, with beige pig skin interior, with divider and documents pockets to inside of lid, used condition, 43 x 32 x 11cm.

**€800 - 1,200**

112
**BEAU NECESSAIRE A THE EN MALETTE DE CUIR POUR DEUX PERSONNES PAR B ALTMAN & CO. DE NEW YORK, CIRCA 1910,**
mallette en cuir brun avec sangle de transport, couvercle et abattant avant ouvrant sur un intérieur doublé de cuir vert foncé à compartiments comprenant une bouilloire à poignée d'osier et son réchaud, une bouteille pour alcool, une bouteille à lait en verre, deux tasses à thé en porcelaine à anse dorée et deux boîtes à mets avec petites assiettes en porcelaine, cuillères à thé et boîte pour allumettes, retenus par des sangles en cuir dans l'abattant.

A GOOD LEATHER-CASED TEA-SET FOR TWO PERSONS BY B ALTMAN & CO. OF NEW YORK, CIRCA 1910,
brown leather case with carrying strap, with lid and fall-front opening to dark green leather lined compartmentalised interior fitted with wicker-handled kettle with burner, spirit flask, glass milk bottle, two bone china gilt-handled tea-cups, and two food tins, with bone china saucers, tea-spoons and Vesta case housed behind leather straps in the fall-front.

**€1,000 - 1,500**

113

114

113 ◊
**DEUX BAGAGES EN CUIR POUR FERRARI F40 PAR SCHEDONI, FABRICATION ITALIENNE,**
tous deux en cuir brun clair avec fermetures à glissière, emblèmes Cavallino et F40 embossés, doublure beige, comprenant une grande valise ronde avec poche frontale, largeur 63cm, avec clés, et un porte-habits, largeur 61cm, avec cintre à étiquette en cuir à la marque et housse de protection en toile à cordon de serrage, quelques traces d'usage, quelques éclats à l'intérieur du porte-habits, offerts avec trois ouvrages sur Rolls-Royce par Lawrence Dalton comprenant Those Elegant Rolls-Royce et The Elegance Continues (x2), texte en anglais et une brochure promotionnelle moderne Ferrari Concierge en français.
(8)

TWO PIECES OF FERRARI F40 LEATHER LUGGAGE
BY SCHEDONI, ITALIAN,
each in light brown leather with zip-fastening, Cavallino and 'F40' impressed emblems, with beige lining, comprising a large circular case with front pocket, 63cm wide, with keys, and a suit bag, 61cm wide, with coat hanger with branded leather tag and cloth drawstring protective bag, some light use, interior of suit bag with some flaking, offered together with three Rolls-Royce books by Lawrence Dalton, comprising Those Elegant Rolls-Royce; and The Elegance Continues (x2); English text, and a modern Ferrari Concierge promotional booklet, French text.
(8)

**€1,000 - 1,500**

114 ◊
**ENSEMBLE DE QUATRE BAGAGES EN CUIR POUR FERRARI 456 GT PAR SCHEDONI, FABRICATION ITALIENNE,**
en cuir brun clair avec poignées, serrures et fermoirs, intérieur doublé de toile beige, comprenant deux grandes valises largeur 77cm environ, un porte-habits largeur 61 cm ave deux cintres et un vanity case largeur 32cm, en bon état apparent avec peu de traces d'usage, offerts avec trois clés et les housses de protection en toile verte à cordon de serrage.
(8)

A FOUR PIECE SET OF LEATHER LUGGAGE FOR FERRARI 456 GT
BY SCHEDONI OF ITALY,
in light brown leather with handles, locks and clasps, with beige lined interior, comprising two large cases, approximately 77cm wide, a suit bag, 61cm wide, with two interior coat hangers, and a vanity case 32cm wide, in seemingly good order and showing little sign of use, offered with three keys and with green cloth drawstring protective outer bags.
(8)

**€3,000 - 4,000**

115

116

117

115 ◊◊
**MALLE D'AUTOMOBILE SUR MESURES PAR MALLES CHARLET DE BRUXELLES, CIRCA 1930,**
malle gainée de Rexine noire avec cerclage en aluminium poli, poignées, fermoirs et serrures nickelés, le couvercle ouvrant donnant accès à un espace pour deux valises et compartiment supérieur contenant une petite valise sur mesures, la malle 102 x 58 x 61cm.

A FITTED MOTORING TRUNK BY MALLES CHARLET OF BRUSSELS, CIRCA 1930,
black Rexine trunk with polished alloy banding, nickel plated handles, catches and locks, the lid opening to reveal spaces for two cases and upper section housing small fitted case, the trunk 102 x 58 x 61cm.

**€300 - 400**

116 ◊◊
**MALLE D'AUTOMOBILE SUR MESURES PAR G. PHILLIPON DE BRUSSELS, CIRCA 1930,**
malle gainée de Rexine noire avec cerclage en aluminium poli, poignées, fermoirs et serrures nickelés, le couvercle ouvrant donnant accès à deux valises sur mesures à poignées cuir et compartiment supérieur ouvert, la malle 99 x 47 x 59cm, avec trois tirants de montage. (Qty)

A FITTED MOTORING TRUNK BY G.PHILLIPON OF BRUSSELS, CIRCA 1930,
black Rexine trunk with polished alloy banding, nickel plated handles, catches and locks, the lid opening to reveal two fitted cases with leather handles and an open upper section, the trunk 99 x 47 x 59cm, with three mounting rods. (Qty)

**€300 - 400**

117 ◊
**SERVICE A COCKTAIL DE VOYAGE EN ETUI DE CUIR POUR SIX PERSONNES PAR JAMES DIXON & SONS, FABRICATION BRITANNIQUE, CIRCA 1910,**
étui cylindrique en peau de porc ton fauve avec poignée sur le couvercle, ouvrant sur un intérieur contenant au centre un shaker à cocktails plaqué et un jeu de six petits gobelets et un flacon en verre pour bitters, entourés par un jeu de trois flasques de 7oz incurvés plaqués en Britannia Metal pour « Gin », « Italian » et « French », hauteur totale de l'étui 20cm.

A LEATHER-CASED TRAVELLING COCKTAIL SET FOR SIX PERSONS BY JAMES DIXON & SONS, BRITISH, CIRCA 1910,
tan pig-skin cylindrical case with handle to lid, opening to interior fitted with central electro-plated cocktail shaker containing a set of six stacking drinking tots, and a glass bitters bottle, and surrounded by set of three Electro Plated Britannia Metal curved 7oz hip-flasks for 'Gin', 'Italian' and 'French', the case measuring 20cm high overall.

**€2,000 - 3,000**

118

119

118
**SHAKER A COCKTAIL ET SIX GOBELETS ASSORTIS ART DECO PAR JEAN DESPRÉS, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,**
métal plaqué avec signature gravée sur la base et poinçon, de style géométrique à simple décor de chaînettes autour du corps et de la base, hauteur 24cm, avec un service de six gobelets assortis.
(7)

AN ART DECO COCKTAIL SHAKER AND SIX MATCHING TOTS, BY JEAN DESPRÉS, FRENCH, 1920S,
plated metal, with engraved signature to base with poinçon mark, of geometric design with simple chain-link decoration around the main body and base, 24cm high, together with a set of six matching drinking tots.
(7)

**€5,000 - 6,000**

119
**NECESSAIRE A THE EN MALLETTE CREATION CHRISTOPHER DRESSER POUR DEUX PERSONNES DISTRIBUE PAR LEUCHARS & FILS DE PARIS, CIRCA 1905,**
mallette en cuir noir texturé avec poignée, deux panneaux ouvrants à l'avant sur un intérieur doublé de suédine à deux rangées en gradin avec accessoires de fabrication britannique comprenant une bouilloire en métal plaqué avec poignée en ébène, et contenant une boîte à thé, avec réchaud et support, théière à poignée en ébène contenant un sucrier et un pot à lait et une flasque pour alcool, le niveau inférieur contenant les tasses à thé et sous-tasses en porcelaine Royal Worcester, avec pince à sucre et cuillères de remplacement fixées dans les doubles portes, largeur de la mallette 29cm.

A CHRISTOPHER DRESSER DESIGN CASED TEA-SET FOR TWO PERSONS, RETAILED BY LEUCHARS & SONS OF PARIS, CIRCA 1905,
textured black leather case with handle, with double-front doors opening to two-tiered suede-lined interior fitted with accessories of English manufacture comprising plated metal kettle with ebony handle, containing tea-caddy, with burner and stand, tea-pot with ebony handle containing sugar bowl and milk jug, and spirit flask, the lower level fitted with a pair of yellow glazed Royal Worcester bone china tea-cups with saucers, with sugar tongs and later replaced tea-spoons fitted in the double doors, the case 29cm wide.

**€1,000 - 1,500**

120

121

120 ◊
**MALLETTE DE PIQUE-NIQUE POUR SIX PERSONNES PAR G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,**
malette en peau de porc avec poignée, fermoirs et serrures nickelés, couvercle à bordures de bois ouvrant sur un intérieur compartimenté en bois contenant une bouilloire à poignée en osier avec son réchaud, trois flacons de verre entourés d'osier de diverses tailles, deux boîtes à mets à base céramique de marque Coracle, trois boîtes plus petites, un jeu de six tasses à thé émaillées dans une structure en métal, un jeu de six gobelets nickelés à bord doré et autres accessoires de pique-nique, avec six assiettes rondes émaillées et couverts logés dans le couvercle, la garniture de bois à l'avant détachée demandant réparation, la mallette mesurant 76 x 36 x 19cm.

A CASED PICNIC SET FOR SIX PERSONS BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,
pig skin case with handle, nickelled lock and catches, with wooden edging to lid, opening to reveal wooden compartmentalised interior fitted with wicker-handled kettle with burner, three wicker-covered glass bottles of various sizes, two Coracle brand ceramic-based food containers, three smaller food tins, a set of six enamel tea-cups contained in metal frame, a set of six stacked gilt-lined nickel-plated beakers, and other picnic accessories, with six circular enamel plates and cutlery housed in the lid, front edge of wooden edging to lid detaching and requiring repair, the case measuring 76 x 36 x 19cm.

**€3,000 - 4,000**

121 ◊
**MALLETTE DE PIQUE-NIQUE POUR QUATRE PERSONNES PAR G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,**
mallette en cuir noir à poignée, fermoirs et serrures en laiton, couvercle ouvrant sur un intérieur doublé de simili cuir olive à compartiments garnis d'une bouilloire à poignée en osier et son réchaud, deux bouteilles habillées d'osier pour boissons, deux boîtes à mets à base céramique Coracle, deux boîtes plus petites, quatre gobelets en verre habillés d'osier et quatre petites tasses en céramique avec soucoupes, avec un service de quatre assiettes rectangulaires et des couverts logés dans le couvercle, la mallette mesurant hors tout 72 x 32 x 17cm.

A CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,
black leather-cloth case, with brass handles, lock and catches, with lid opening to olive leather-cloth lined interior, with compartments fitted with wicker-handled kettle and burner, two large wicker-covered drinks bottles, two Coracle ceramic-based food boxes, two smaller food tins, four glass beakers in wicker covers, and four small ceramic cups with saucers, with set of four rectangular enamel plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 72 x 32 x 17cm overall.

**€5,000 - 6,000**

122

122 ◊

**MALLETTE DE PIQUE-NIQUE POUR SIX PERSONNES, FABRICATION SUISSE, ANNEES 1920,**

mallette garnie de simili cuir à bords en cuir miel avec poignée en cuir et fermoirs et serrures en laiton, le couvercle ouvrant sur un intérieur à base compartimentée en bois contenant une bouteille en verre garnie d'osier, deux bouteilles isothermes, trois boîtes à mets, un boîte plus petite, un service de six verres empilés, un beurrier en céramique et deux boîtes à condiments, avec assiettes rondes émaillées et couverts logés dans le couvercle, la mallette mesurant hors tout 71 x 29 x 19cm.

A CASED PICNIC SET FOR SIX PERSONS, SWISS, 1920S,
black leather-cloth case with honey leather edging, with leather handle brass lock and catches, the lid opening to interior with wooden compartmentalised base fitted with a wicker-covered glass bottle, two vacuum flasks, three food tins, a smaller food tin, a set of six stacked drinking tumblers, a ceramic butter jar, and two condiments jars, with circular enamelled plates and cutlery housed in the lid, the case measuring 71 x 29 x 19cm overall.

**€5,000 - 6,000**

123

123 ◊

**BELLE MALLETTE DE PIQUE-NIQUE POUR QUATRE PERSONNES PAR G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,**

mallette garnie de simili cuir avec poignées, fermoirs et serrures en laiton, le couvercle et l'abattant avant ouvrant sur un intérieur compartimenté en osier contenant au centre une bouilloire à poignée d'osier et son réchaud et son flacon à alccol, deux bouteilles pour boissons en verre gainées d'osier, une petite bouteille à lait, une boîte à mets Coracle à base en céramique, un service de tasses à thé Bisto en porcelaine à bords dorés avec soucoupes, quatre assiettes émaillées rectangulaires, quatre verres gobelets garnis d'osier, beurrier et bocaux en céramique et autres accessoires, avec couverts retenus dans le couvercle par des sangles en cuir, la mallette mesurant hors tout 62 x 22 x 31cm.

A FINE CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,
black leather-cloth case, with brass handles, lock and catches, the lid and fall-front opening to interior with wicker framework, fitted with central wicker-handled Coracle kettle with burner and spirit flask, two large wicker-covered glass drinks bottles, a smaller glass milk bottle, a Coracle ceramic-based food box, a set of four gilt-rimmed Bisto bone china tea-cups with saucers, four rectangular enamel plates, four glass beakers in wicker frames, ceramic Butter and Preserves jars, and other accessories, with cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 62 x 22 x 31cm overall.

**€5,000 - 6,000**

124 ◊◊

**GRANDE ET SUPERBE MALETTE DE PIQUE-NIQUE « EN ROUTE » POUR SIX PERSONNES PAR DREW & SONS OF PICCADILLY, CIRCA 1909,**

mallette garnie en simili cuir avec poignées, fermoirs et serrures en laiton, l'avant à motifs géométriques ouvrant et plaque en ivoire du fabricant fixée sur l'avant du couvercle, ouvrant sur un intérieur compartimenté en osier contenant une bouilloire à poignées en osier avec son réchaud et son support décoré, une bouteille Thermos à eau n° 29, deux grande et une plus petite bouteilles garnies d'osier, deux bouteilles à lait en verre, une grande boîte à mets, deux autres boîtes à mets, l'une avec une base doublée en céramique, un service de six tasses à thé en céramique à la marque de fabricant Drews & Sons sur les bases, un jeu de six gobelets en verre en étuis d'osier, une petite boîte à mets, un service de six assiettes émaillées rondes, trois bocaux à condiments et des couverts contenus dans deux trousses en tissu, le couvercle contenant des assiettes émaillées rectangulaires retenues par des sangles en cuir, complète de ses deux clés, la mallette mesurant hors tout 71 x 32 x 32cm.

A LARGE AND IMPRESSIVE 'EN ROUTE' CASED PICNIC SET FOR SIX PERSONS BY DREW & SONS OF PICCADILLY, CIRCA 1909,
black leather-cloth case with brass handles, locks and catches, the fall-front with geometric design and with ivorine maker's plaque to front edge of lid, opening to reveal interior with wicker framework fitted with wicker-handled kettle with burner and ornate stand, a Thermos No.29 water jug, two large and one smaller wicker-covered glass bottles, two glass milk bottles, one large food tin, two other food tins, one with ceramic base lining, a set of six ceramic tea-cups with Drew & Sons maker's names to bases, a set of six drinking glasses in wicker cases, a small food box, a set of six circular enamel plates, three condiments jars, and cutlery contained in two cloth rolls, the lid fitted with rectangular enamel serving plates behind leather straps in the lid, complete with two keys, the case measuring 71 x 32 x 32cm overall.

**€10,000 - 15,000**

125 (closed)

125 ◊◊

**SUPERBE ET IMPRESSIONNANTE COMBINAISON D'UN NECESSAIRE DE PIQUE-NIQUE ET D'UNE TABLE A JOUER EN COFFRET DE BOIS PAR DREW & SONS OF PICCADILLY, CIRCA 1909,**

Le coffret en bois sombre ave poignées, bords, serrure, fermoir et charnières en laiton poli, le couvercle ouvrant sur un intérieur compartimenté doublé de cuir rouge et équipé de tous les accessoires de pique-nique comprenant une bouilloire à poignée d'osier logée dans une casserole avec poignées repliables et un réchaud à perçages décoratifs, une bouteille isotherme par Jsola, une bouteille Autotherm plus petite et une bouteille de verre garnie d'osier rangée dans une pochette en cuir rouge, trois bouteilles de verre plus petites, deux bocaux à condiments, un jeu de quatre tasses à thé en porcelaine à anse dorée logées dans une structure en métal, une boîte à mets à base émaillée, une boîte plus petite, un jeu de quatre gobelets à bords dorés, un bocal à condiments garni
d'osier et deux petites boîtes à condiments, avec deux plateaux dépliants à charnières, l'un contenant quatre assiettes émaillées rectangulaires et cuillères à thé, l'autre deux jeux de cartes Duplex Pashas en étuis de cuir rouge, un carnet de notes et un crayon, le tout retenu par des sangles en cuir fauve, avec un jeu de quatre petites assiettes en porcelaine et les couverts logés dans le couvercle portant une petite plaque en Ivorine du fabricant, la mallette mesurant hors tout 70 x 34 x 23 cm, le couvercle portant deux panneaux dépliants à charnières ouvrant pour former une table à jouer à dessus de feutrine verte, le dessous de la mallette incorporant deux paires de pieds pour fomer une table à jouer d'une hauteur totale de 78cm, l'ensemble complété de deux clés.
(3)

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)

**€15,000 - 20,000**

126

127

126 ◊

**BELLE MAQUETTE TOTALEMENT FABRIQUEE A LA MAIN A L'ECHELLE 1/8E DE LA FORD GT40 VAINQUEUR DES 24 HEURES DU MANS 1969 PAR JAVAN SMITH,**

modèle entièrement fabriqué manuellement en série limitée de la version « route » de la fabuleuse Ford GT40 châssis n° 1075 – une des plus prestigieuses voitures de compétition du monde – « 1075 » a six victoires à son palmarès, mais surtout deux victoires au Mans – Pedro Rodriguez et Lucien Bianchi menèrent 1075 à sa première victoire en 1968, la même voiture étant de nouveau victorieuse en 1969 avec Jacky Ickx et Jackie Oliver. Ce modèle qui possède un intérieur complet et un moteur détaillé visible est numéroté 09 sur 25 et monté sur un socle en Perspex à l'intérieur d'une vitrine en Perspex marquée « GT40 », accompagné d'un certificat d'authenticité et d'édition limitée signé, dimensions totales 60 x 27 x 22cm.

A FINE 1:8 SCALE SCRATCHBUILT MODEL OF THE 1969 LE MANS WINNING FORD GT40 BY JAVAN SMITH,
a scratch built, limited edition 'kerbside' model of the fabulous Ford GT40 chassis #1075 - one of the world's most celebrated race cars, '1075' has six race victories to its credit, but is best known for winning the Le Mans 24 Hour race, twice - Pedro Rodriguez and Lucian Bianchi drove 1075 to its first Le Mans win in 1968 and the same car winning again in 1969 in the hands of Jacky Ickx and Jackie Oliver. The model features full interior and visible engine detailing, build number 09 of only 25 examples, mounted on a Perspex plinth within a 'GT40' etched Perspex display case and complete with certificate of authenticity and signed Limited Edition certificate, overall dimensions 60 x 27 x 22cm.

**€2,800 - 3,800**

127 ◊

**BELLE MAQUETTE ENTIEREMENT FABRIQUEE A LA MAIN AU 1/8E DE LA LISTER CHEVROLET « KNOBBLY » 1958 PAR JAVAN SMITH,**

modèle « route » en édition limitée provenant directement de la collection personnelle de Javan Smith de cette voiture emblématique dont certains exemplaires furent expédiés aux Etats-Unis pour remplacement de leur moteur Jaguar par le Chevrolet V8 « Big Block » comme l'AC Cobra développée par Carroll Shelby et devenue la Cobra, avec intérieur détaillé et roues Halibrand, fixée sur une base en Perspex. Dimensions totales 60 x 27 x 22cm avec certificat d'authenticité.

A FINE 1:8 SCALE SCRATCHBUILT MODEL OF THE 1958 LISTER CHEVROLET 'KNOBBLY' BY JAVAN SMITH,
a limited edition kerbside model direct from Javan Smith's personal collection of this iconic car, some of which when sent to the United States were converted from Jaguar power to use the 'Big Banger' V8 Chevrolet engine in much the same way as Carroll Shelby developed the gentile AC Ace to become the Cobra, with detailed interior and fitted with 'Halibrand' wheels, mounted on a Perspex plinth, overall dimensions 60 x 27 x 22cm, with certificate of authenticity.

**€2,500 - 3,500**

128

128 ◊
**MAQUETTE DE L'HYDRAVION HEXAMOTEUR LATECOERE 521, FRANÇAIS, FIN DES ANNEES 1930,**
très beau modèle de bureau en aluminium poli et cuivre représentant un Latecoère 521, un des premiers grands hydravions transatlantiques pour passagers, construit en 1935, modèle très détaillé avec hublots découpés et moteurs à hélices tractrices et propulsives en Plexiglas imitant la rotation, monté sur un support tubulaire en porte à faux sur une base faite d'un piston modifié, envergure 48cm.

A SCALE MODEL OF A SIX-ENGINED FLYINGBOAT "LATÉCOÈRE 521", FRENCH, LATE 1930S,
very stylish polished aluminium and copper desk model in the form of a Latécoère 521, one of the first large purpose built trans-Atlantic passenger aircraft, first flown in 1935, detailed with pierced windows, and engines mounted as tandem push-pull pairs with Plexiglas 'rotating' propellers, mounted on a cantilevered tubular stand, the base made from a modified piston, wingspan 48cm.

**€3,000 - 4,000**

128A

128A
**PAIRE DE SERRE-LIVRES MONTÉS AVEC MASCOTTES ROLLS-ROYCE "SPIRIT OF ECSTASY" EN ARGENT MASSIF PAR SAUNDERS & SHEPHERD, CADEAUX DE NOËL 1937,**
serre-livres en marbre en forme de sections de colonne cannelée sur bases à gradins, tous deux complétés de figures miniatures de la mascotte "Spirit of Ecstasy" marquées du poinçon de Londres, et de plaques d'argent portant les initiales gravées "C.D.M.", produits en nombre limité et offerts comme cadeaux de Noël en 1937 aux directeurs exécutifs des principaux distributeurs Rolls-Royce, hauteur totale 12 cm, quelques éclats par endroits aux angles des colonnes de marbre. (2)

A PAIR OF BOOKENDS MOUNTED WITH STERLING SILVER ROLLS-ROYCE 'SPIRIT OF ECSTASY' MASCOTS BY SAUNDERS & SHEPHERD, PRESENTED CHRISTMAS 1937,
marble bookends in the form of fluted column segments on stepped bases, each further mounted with miniature Spirit of Ecstasy figures hallmarked London, each with silver plaques to step with engraved initials 'C.D.M.', of a limited number presented as Christmas gifts in 1937 to Managing Directors of principal Rolls-Royce distributors, measuring 12cm high overall, some loss to corners of marble columns in places. (2)

**€1,800 - 2,800**

128B

128B
**LAMPE DE TABLE ROLLS-ROYCE REPLICA D'APRÈS UN DESSIN ORIGNAL DE CHARLES SYKES POUR UN PROJET DE CADEAU DE NOËL 1938 DE ROLLS-ROYCE,**
pied de lampe plaqué à tige courbée surmonté d'une mascotte miniature "Spirit of Ecstasy", avec abat-jour octagonal orientable, hauteur 40,5cm.

A REPLICA ROLLS-ROYCE TABLE LAMP AFTER AN ORIGINAL DESIGN BY CHARLES SYKES FOR A BELIEVED PROPOSED 1938 ROLLS-ROYCE CHRISTMAS PRESENT,
plated lamp stand with curved stem surmounted by miniature Spirit of Ecstasy mascot, with octagonal movable shade, 40.5cm high.

**€900 - 1,200**

129 ◊◊
**VOITURE POUR ENFANT NERVA 8 EN TOLE D'ACIER, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1930,**
peinte en rouge, châssis en métal, actionnée par pédales sur l'essieu arrière, malle ouvrante et portière côté conducteur, phares « torpédo » sur radiateur, volant en métal, direction simple, frein à main intérieur, reste de coussin, roues en tôle peintes en blanc avec pneus pleins, longueur 128cm.

A NERVA 8 STEEL BODIED CHILD'S CAR, FRENCH, CIRCA 1930,
painted red, metal chassis frame, treadle powered to rear axle, opening boot and driver's side door, radiator mounted "torpedo" lights, metal steering wheel, simple steering, interior handbrake, remains of seat cushion, white painted steel wheels with solid rubber tyres, 138cm long overall

**€800 - 1,200**

129

130 ◊◊
**VOITURE POUR ENFANT STYLE AMERICAIN, ANNEES 1930,**
peinte en jaune et noir, châssis en métal, actionnée par pédales sur l'essieu arrière, phares avec verres, ailes avant et arrière, volant en métal, direction simple, roues en tôle d'acier peintes avec pneus pleins, longueur 104cm.

AN AMERICAN STYLE CHILD'S CAR, 1930S,
painted yellow and black, metal chassis frame, treadle powered to rear axle, headlight lenses, front and rear fenders, metal steering wheel, simple steering, painted steel wheels with solid rubber tyres, 104cm long overall.

**€800 - 1,200**

130

131 ◊◊
**RARE « BUS DES ALPES » POUR ENFANT, ANNEES 1920,**
châssis en bois et carrosserie habillée de tôle peinte en vert (sièges manquants), pédales actionnant l'essieu arrière, volant en métal, pare-brise en plastique, roues défraîchies peintes en vert avec pneus pleins, radiateur en tôle emboutie, longueur 124cm.

AN UNUSUAL 'BUS DES ALPES' CHILD'S VEHICLE, 1920S,
wooden framed chassis and coachwork with green painted metal skin, (lacking seats), treadle power to rear axle, metal steering wheel, plastic glazed windscreen, weathered, green painted steel wheels with solid rubber tyres, pressed metal radiator, 124cm long.

**€800 - 1,200**

131

132

133

132 ◊◊
**VOITURE POUR ENFANT « FERRARI » PAR TORCK ANNEES 1950,**
monoplace de course monocoque, caisse et châssis en acier, peinte en rouge avec logos « Scuderia Ferrari », numéro 9, radiateur en métal blanc embouti, pare-brise manquant, roues à disque avec effets de rayons et pneus pleins, pédales actionnant l'axe avant, volant en plastique, siège en tôle, longueur totale 124cm.

A FERRARI CHILD'S CAR BY TORCK, 1950S,
single seat 'monocoque' racing car, steel body and chassis, painted red with Scuderia Ferrari logos, number 9, white metal embossed radiator, lacking windscreen, 'spoke effect' disc wheels with solid rubber tyres, treadle to front axle, plastic steering wheel, steel seat, 124cm long overall.

**€1,500 - 2,500**

133 ◊◊
**BUGATTI BIPLACE POUR ENFANT PAR EUREKA, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1930,**
peinte en rouge, châssis en métal, essieu arrière actionné par deux pédaliers, malle ouvrante, phares « torpédo » sur radiateur, volant en métal, direction simple, tableau de bord lithographié, frein à main intérieur, coussin de siège garni, roues en tôle peintes en rouge avec pneus pleins, calandre présente (mais détachée), longueur totale 147cm.

A TWO SEAT CHILD'S BUGATTI BY EUREKA, FRENCH, CIRCA 1930,
painted red, metal chassis frame, twin treadle powered to rear axle, opening boot, radiator mounted "torpedo" lights metal steering wheel, simple steering, printed tinplate instrument panel, interior handbrake, upholstered seat cushion, red painted steel wheels with solid rubber tyres, front grille present (but detached), 147cm long overall

**€1,500 - 2,500**

134

135

134 ◊◊

**BUGATTI MONOPLACE POUR ENFANT PAR EUREKA, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1930,**
peinte en rouge, châssis en métal, essieu arrière détaché, fixations moulées cassées), axe arrière actionné par pédales et chaîne, phares en métal sur radiateur, volant, direction simple, tableau de bord, frein à main intérieur, trompe à poire caoutchouc, siège en métal, roues en tôle peintes avec pneus pleins, longueur totale 147cm.

A SINGLE SEAT CHILD'S BUGATTI BY EUREKA, FRENCH, CIRCA 1930,
painted red, metal chassis frame (rear axle detached, die-cast fixings distressed and cracked) treadle powered with chain drive to rear axle, radiator mounted lights metal, steering wheel, simple steering, instrument panel, interior handbrake, bulb horn, metal seat, red painted steel wheels with solid rubber tyres, 147cm long overall.

**€1,500 - 2,500**

135 ◊◊

**VOITURE POUR ENFANT TYPE « ANCETRE », CIRCA 1904,**
châssis en bois avec restes de peinture d'origine et filets, version biplace avec sièges dos à dos garnis, essieu arrière actionné par pédales et chaîne, frein à main à patin sur roue arrière, volant à jante en bois, roues à rayons de 48 cm de diamètre (arrière) à pneus pleins, de 29 cm de diamètre (avant), quelque manques et traces d'usure sur peinture, longueur 135cm.

A VETERAN CHILD'S CAR, CIRCA 1904,
wooden framed with remains of original paint and coach lining, two seat version with back to back upholstered seat, pedal powered with chain to rear axle, hand brake to simple block brake on right rear wheel, wooden rimmed steering wheel, metal spoked wheels 48 cm diameter (rear) with solid rubber tyres to 29 cm diameter (front), some loss and wear to paint, 135cm long.

**€2,500 - 3,500**

136

137

136
**RARE JOUET EN FER-BLANC ALFA ROMEO P2, MOTEUR A RESSORT, PAR CIJ, FABRICATION FRANÇAISE, MILIEU DES ANNEES 1920,**
type 1 premier modèle, roues à rayons à pneus lisses pleins sans marque, tambours de frein et amortisseurs, peinte en bleu foncé couleur de la France en compétition, numéro de course 2 avec logo du trèfle à quatre feuilles, radiateur aspect maillé, manivelle de mise en marche, bouchons de remplissage et bouchon de radiateur (détaché mais présent), quelques traces d'usage due à l'âge, peinture craquelée par endroits, longueur totale 53cm, direction non fonctionnelle sur la roue avant droite, offerte sans clé et avec moteur mécanique non fonctionnel.

A RARE CLOCKWORK TINPLATE MODEL OF AN ALFA ROMEO P2, BY CIJ, FRENCH, MID 1920S,
early type 1 version, spoked wheels fitted with smooth unbranded solid rubber tyres, drum brakes and shock absorbers, finished in dark blue French national race colours paintwork and wearing race number 2 with clover motif, with wire mesh grille, starting handle, filler caps and radiator cap (detached but present), some playwear commensurate with age, paintwork cracked in places, 53cm long overall, front right wheel steering not functioning, offered without key and clockwork mechanism not operating.

**€2,400 - 3,200**

137
**SEPT VOITURES SCALEXTRIC, ANNEES 1960**
comprenant quatre modèles britanniques en boîte : C57 Aston Martin DBR, C61 Porsche Spyder, C62 Ferrari Sharknose et C69 Ferrari GT 250, deux modèles français en boîte : C60 Jaguar type D et C68 Aston Martin DB4 GT et une Bentley Blower française C64 sans boîte, toutes en état de fonctionnement avec quelques traces d'usage.
(Qty).

SEVEN ORIGINAL SCALEXTRIC CARS, 1960S,
comprising four boxed British examples: C57 Aston Martin DBR, C61 Porsche Spyder, C62 Ferrari Sharknose and C69 Ferrari GT 250; two boxed French examples C60 Jaguar D-type and C68 Aston Martin DB4 GT and one unboxed French C64 Bentley Blower, all in working condition with some signs of play wear.
(Qty)

**€800 - 1,200**

138 ◊◊

**BICYCLETTE PROMOTIONNELLE AYRTON SENNA « POLE POSITION 66 » PAR CARRARO CICLI ( ITALIE), 1994,**
édition limitée, VTT homme 24 vitesses avec cadre Colombus Genius 20 pouces peint aux couleurs nationales du Brésil en jaune, vert, bleu et blanc avec porte-bidon, équipé d'une roue arrière à rayons Ciocco 91 par FFR de 559 x 16 et d'une roue avant Ciocco, les deux à démontage rapide et chaussées de pneus Innova 54-559 2 x 1.95 tout terrain à crampons, fourche avant en carbone, freins avant et arrière Shimano XTR et transmission à poignée de commande, tête de direction Dya-Compe AheadSet avec cintre Super Alloy Ultra-Light à poignées caoutchouc, extensions légères anodisées vert sable à poignées métal, pédales allégées Hung Kuang VP331A sur manivelles Shimano, avec selle Bontrager, légères rayures et piqûres superficielles par endroits, en état de fonctionnement.

AN 'AYRTON SENNA' "POLE POSITION 66" PROMOTIONAL BICYCLE BY CARRARO CICLI OF ITALY, 1994,
limited edition, 24-speed gents' mountain bicycle with Columbus Genius 20inch frame finished in yellow, green, blue and white Brazilian national colours with bottle carrier, fitted with Ciocco 91 by FFR 559x16 rear spoked wheel and Ciocco front wheel, both with quick-release hubs and shod with Innova 54-559 26x1.95 off-road treaded tyres, carbon fibre front forks set, Shimano XTR front and rear brakes and gear set with handle controls, Dya-Compe AheadSet headstock with Super Alloy Ultra-Light handlebars fitted with rubber grip sand green anodised lightweight metal grip extensions, Hung Kuang VP331A lightweight alloy pedals on Shimano cranks, and with Bontrager saddle, some light scratches and minor surface corrosion spots in places, in ride-away condition.

**€800 - 1,200**

En avril 1994, à Padoue, Italie, la fabrication de la gamme des bicyclettes « Senna » fut agréée et autorisée par la famille Senna peu de temps avant le tragique accident survenu lors du Grand Prix de San Marino, à Imola.

In April 1994 in Padua, Italy, the 'Senna' range of bicycles were agreed for construction with permission from the Senna family shortly before Senna's final tragic race at the San Marino Grand Prix, Imola.

**End of Automobilia**

139 - 200
No lots

# Automobiles d'Exception

**Jeudi 7 Février 2019 | Lots 201 - 343 à 14.00 heures**

Images disponibles sur bonhams.com/25339
Tous les défauts ne sont pas précisés. Tous les lots sont vendus en l'état.

---

# Collectors' Motor Cars

**Thursday 7 February 2019 | Lots 201 - 343 at 2pm**

Images of each lot are available at bonhams.com/25339
Not all imperfections are stated. All lots sold as viewed.

Luigi Scarfiotti for Scuderia Ferrari, during the Mille Miglia, 1930
© The Spitzley Zagari Archive

201
## BUGATTI TYPE 35 VOITURE POUR ENFANT

- *Hand-built by a German enthusiast in 2018*
- *6.5bhp petrol engine*
- *2.9 metres long*
- *Unique artefact*

La voiture proposée ici est une réplique à l'échelle de l'une des plus prestigieuses voitures de Grand Prix de tous les temps, la Bugatti Type 35, qui dans ses diverses variantes allait devenir sans conteste la plus titrée des voitures de course, commençant par remporter le championnat du monde des constructeurs en 1926 et s'assurant d'innombrables victoires aux mains de pilotes privés.

Son historique en course et le magnifique dessin de la Type 35 ont inspiré un allemand passionné de voitures des années 1920 et 1930 qui a construit un modèle réduit de la Bugatti. Fabriqué à la main en 2018, le résultat est une superbe réplique de cette fameuse voiture de course. Mesurant environ 2,9 mètres de long, elle est animée par un moteur à essence de 6,5 ch avec démarreur électrique et fait appel à un pédalier ajustable, un volant à jante en bois, une direction à crémaillère, des freins à disque, des phares fonctionnels, une transmission par chaîne, une batterie facilement débranchable et une trousse à outils. Les sièges et l'intérieur sont garnis de cuir, tandis que les roues Bugatti spéciales ont été réalisées à la main. Cette baby Type 35 peut rouler à 45 km/h avec des accélérations fulgurantes.

Pouvant être conduite par des adultes, tout aussi bien que par des enfants, cette voiture miniature unique est un objet propre à attirer l'attention lorsqu'elle sera exposée dans le garage, le salon, le showroom, ou le bureau de n'importe quel collectionneur. Elle peut aussi être utilisée simplement pour le plaisir.
**€4,000 - 7,000**
**Sans Réserve**

The car offered here is a scaled-down replica of one of the greatest Grand Prix cars of all time: the Bugatti Type 35, which in its various forms would go on to become arguably the most successful racing car of all time, commencing with winning the inaugural World Championship for Manufacturers in 1926 and securing countless victories for privateers.

Its racing history and the Type 35's wonderful design inspired a German enthusiast - passionate about cars from the 1920s and '30s - to build a scale-model of the Bugatti. Hand built in 2018, the result is a wonderful replica of this most famous racing car. Around 2.9 metres long, it is powered by a 6.5 horsepower petrol engine with electric starter, while other noteworthy features include adjustable pedals, wood-rim steering wheel, rack-and-pinion steering, disc brakes, working front lights, chain final drive, easily disconnected battery, and a tool kit. The seat and interior are upholstered in leather, while the special Bugatti-style wheels are handmade. This baby Type 35 can reach speeds of up to 45km/h, with brisk acceleration.

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 in any collector's garage, living room, showroom, or company offices; or it could be used simply for having fun.

202
# RED BUG MICROCAR 1924

Châssis n° 5269

- *Early American microcar*
- *Electric motor*
- *Restored to original condition in 2015*

Il existe peu de véhicules automobiles à quatre roues plus simples que la Red Bug. Petite deux places à caisse en bois, la Red Bug était produite par la société A. O. Smith de Milwaukee, aux États-Unis, à partir de 1914. À l'origine baptisée Flyer, la Red Bug, ou Auto Red Bug, fut d'abord propulsée par un moteur intégral entrainant une cinquième roue. Cinq années plus tard, Smith vendit les droits de production à Briggs & Stratton qui passèrent (en 1924) à la société Majestic Engineering & Manufacturing, plus tard connue sous le nom de Automotive Electric Service Company de North Bergen, New Jersey et plus tard encore comme Automotive Standards. Divers propulseurs furent utilisés sur la Red Bug au fil des ans, y compris le Smith Motor Wheel, un moteur électrique de 12 Volts, et un moteur à essence Cushman. En 1930, on dit que la société des motocyclettes Indian avait repris la construction, mais on sait peu de chose de la Red Bug après cette date.

Le vendeur nous informe que cette Red Bug électrique a été restaurée dans son état d'origine en 2015, les éléments électriques et la batterie ayant été rénovés et le moteur révisé par un spécialiste.
**€10,000 - 15,000**
**Sans Réserve**

There can be few four-wheeled motor vehicles simpler than the Red Bug. A small, two-seater, wooden buckboard, the Red Bug was produced by the A O Smith Company of Milwaukee, USA, commencing in 1914. Originally called the 'Flyer', the Red Bug, or Auto Red Bug, was powered by an integral motor to start with, driving a fifth wheel. Five years later Smith sold the manufacturing rights to Briggs & Stratton, and they then passed (in 1924) to the Majestic Engineering & Manufacturing Company, later known as the Automotive Electric Service Company of North Bergen, New Jersey and subsequently as Automotive Standards. Various power units were used in the Red Bug over the years, including the Smith Motor Wheel, a 12-volt electric starter motor, and a Cushman petrol engine. In 1930 it was reported that the Indian Motorcycle Company would be taking over its manufacture, but little is known of the Red Bug after this date.

The vendor advises us that this electrically powered Red Bug was restored to original condition in 2015, the electrics and battery being renewed and the motor overhauled by a specialist.

203
## RED BUG PROJET DE MICROCAR 1924

Châssis n° 1660

- *Early American microcar*
- *Electric motor*
- *Offered for restoration*

Il existe peu de véhicules automobiles à quatre roues plus simples que la Red Bug. Petite deux places à caisse en bois, la Red Bug était produite par la société A. O. Smith de Milwaukee, aux États-Unis, à partir de 1914. À l'origine baptisée Flyer, la Red Bug, ou Auto Red Bug, fut d'abord propulsée par un moteur intégral entrainant une cinquième roue. Cinq années plus tard, Smith vendit les droits de production à Briggs & Stratton qui passèrent (en 1924) à la société Majestic Engineering & Manufacturing, plus tard connue sous le nom de Automotive Electric Service Company de North Bergen, New Jersey et plus tard encore comme Automotive Standards. Divers propulseurs furent utilisés sur la Red Bug au fil des ans, y compris le Smith Motor Wheel, un moteur électrique de 12 Volts, et un moteur à essence Cushman. En 1930, on dit que la société des motocyclettes Indian avait repris la construction, mais on sait peu de chose de la Red Bug après cette date.

Cette Red Bug électrique est vendue pour restauration dans l'état où elle se présente.
**€10,000 - 15,000**
**Sans Réserve**

There can be few four-wheeled motor vehicles simpler than the Red Bug. A small, two-seater, wooden buckboard, the Red Bug was produced by the A O Smith Company of Milwaukee, USA, commencing in 1914. Originally called the 'Flyer', the Red Bug, or Auto Red Bug, was powered by an integral motor to start with, driving a fifth wheel. Five years later Smith sold the manufacturing rights to Briggs & Stratton, and they then passed (in 1924) to the Majestic Engineering & Manufacturing Company, later known as the Automotive Electric Service Company of North Bergen, New Jersey and subsequently as Automotive Standards. Various power units were used in the Red Bug over the years, including the Smith Motor Wheel, a 12-volt electric starter motor, and a Cushman petrol engine. In 1930 it was reported that the Indian Motorcycle Company would be taking over its manufacture, but little is known of the Red Bug after this date.

This electrically powered Red Bug is offered for restoration and sold strictly as viewed.

204

## PIERCE-ARROW MODÈLE 38 OPERA COUPÉ 1922

Châssis n° 339326

- *American make of the highest quality*
- *414ci (6.8-litre) straight six engine*
- *Offered from a private collection in the Republic of Ireland*
- *Registered in the Republic of Ireland*

Bien que Cadillac porte haut la bannière du prestige américain depuis de nombreuses années, il n'en a pas toujours été ainsi. En dehors des Rolls-Royce américaines, Les « trois P » - Packard, Peerless et Pierce-Arrow – avaient toujours été considérés comme les représentant de ce que pouvait offrir de meilleur l'industrie américaine. La première automobile de Pierce – la Motorette monocylindre – apparut vers 1901, suivie par les modèles bicylindre Arrow et quatre cylindres Great Arrow en 1904. À peu près à cette époque, on décida de se consacrer à la construction de plus grandes et plus luxueuses automobiles pour le marché haut de gamme. L'un des traits les plus typiques de Pierce-Arrow, les phares intégrés dans les ailes avant avait été dessiné en 1913 et il allait caractériser tous les modèles jusqu'à la fin de la production en 1938. La marque fut l'une des premières à faire un usage intensif de l'alliage d'aluminium, des freins assistés, et des poussoirs hydrauliques, mais en dépit de cette volonté d'utiliser les dernières technologies elle restait attachée à un style très traditionnel reposant exclusivement sur des modèles à six cylindres. Ses principaux rivaux offrant désormais des modèles « multi-cylindre », Pierce-Arrow vit ses ventes décliner au cours des années 1920.

Datant de l'apogée de la marque Pierce-Arrow, ce modèle 38 provient d'une grande collection privée de la république d'Irlande et a été achetée à Hershey au début des années 1990 en excellent état, entièrement d'origine. Décrite par le vendeur comme étant toujours en très bon état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation irlandaise.
**€25,000 - 30,000**

Although Cadillac has for many years carried the prestige banner in the USA, it was not always so. Aside from American Rolls-Royce, the 'three P's' - Packard, Peerless and Pierce-Arrow - were always considered to represent the very best quality that the American industry could offer. Pierce's first automobile - the single-cylinder Motorette – appeared around 1901 followed by two-cylinder Arrow and four-cylinder Great Arrow models in 1904. At around this time it was decided to concentrate on making larger, more luxurious automobiles for the market's upper echelons. Pierce-Arrow's most famous feature, the headlights cowled into the front wings, was designed in-house in 1913, and this advanced feature would characterise all models until the end of production in 1938. The firm pioneered the extensive use of aluminium alloy, power-assisted braking, and hydraulic tappets, yet despite this willingness to embrace new technology remained wedded to traditional styling and an exclusively six-cylinder range. With its main rivals increasingly offering multi-cylinder models, Pierce-Arrow saw its sales decline throughout the 1920s.

Dating from Pierce-Arrow's heyday, this Model 38 is offered from an extensive private collection in the Republic of Ireland having been purchased at Hershey in the early 1990s 'in excellent and completely original condition'. Described by the vendor as still in very good/excellent condition, the car is offered with Republic of Ireland registration papers.

205
## EMF MODÈLE 30 TOURER 1910

Châssis n° TBC

- *Rarely encountered American make*
- *One of only a handful surviving*
- *Registered in the Republic of Ireland*

Les voitures de l'ère édouardienne de cette qualité et de cette taille ne se voient pas souvent dans les ventes et l'EMF Register aux États-Unis ne compte qu'une dizaine de survivantes. Fondée en 1908, EMF devait son nom aux initiales de ses fondateurs – E le carrossier de Detroit Barney Everitt, M pour William Metzger, qui allait devenir directeur des ventes chez Cadillac, et F pour Walter Flanders, qui fut un temps directeur de production chez Ford. EMF choisit de ne pas affronter Henry Ford sur le marché des voitures à bas coût, optant au contraire pour une voiture moyenne de bonne qualité à un prix raisonnable. Présentée en 1908, celle-ci était une quatre cylindres 30 ch avec transmission à trois rapports transaxle, construite sur un robuste châssis embouti. Des désaccords dans le partenariat et des litiges avec le fournisseur des carrosseries amenèrent le constructeur automobile Studebaker, qui avait conclu un accord pour la distribution des EMF, à prendre finalement le contrôle en 1910. Ce qui donna lieu à la création de la Studebaker Corporation et à partir de cette date toutes les EMF reçurent l'écusson Studebaker.

Cette EMF, achetée dans une vente aux enchères au début des années 1990, a fait partie pendant de nombreuses années d'une importante collection privée en Irlande, époque à laquelle elle était complète et non restaurée. La voiture fut plus tard repeinte et la capote rénovée. Avec une peinture deux tons bleu/noir et une sellerie en cuir noir, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, à l'exception de l'intérieur d'origine qui demanderait une réfection. Vendue avec ses papiers d'immatriculation irlandaise.
**€15,000 - 20,000**

Edwardian cars of this quality and size are infrequently offered for sale, and the EMF Register in the USA lists only some ten or so survivors. Established in 1908, EMF took its name from its founders' initials - 'E' being Detroit coachbuilder Barney Everitt, 'M' being William Metzger, lately sales manager of Cadilac, and 'F' being Walter Flanders, at one time Henry Ford's production manager. EMF chose not to contest the low-price market with Henry Ford, opting instead for a well-finished medium-priced car. Introduced in 1908, the latter was a 30hp four with three-speed sliding-gear rear transaxle built on a sturdy pressed-steel chassis frame. Splits in the partnership and litigation with wagon builder turned automobile manufacturer Studebaker, which had concluded a distribution agreement with EMF, eventually led to a Studebaker take-over in 1910. This resulted in the formation of the Studebaker Corporation and from then onwards all EMFs were badged as Studebakers.

This particular EMF has formed part of an extensive private collection in Ireland for many years having been purchased at an auction in the early 1990s, at which time it was in complete but un-restored condition. The car was subsequently repainted and the convertible hood renewed. Finished in blue/black with black leather upholstery, the car is described by the vendor as in generally very good/excellent condition with exception of the original interior, which requires refurbishment. Offered with Republic of Ireland registration papers.

206
# HUPMOBILE MODÈLE 32 TOURER 1912

Châssis n° 25189

- *American make of high quality*
- *Restored in 2009*
- *Registered in the Republic of Ireland*

Le tournant du 19e siècle fut une époque où l'industrie automobile américaine en plein essor attira des ingénieurs de talent en grand nombre. L'un d'eux était Robert Craig Hupp, dont le début de carrière incluait de courts passages chez Olds, Ford et Regal. Dévoilée au Salon de Detroit en février 1909, la première Hupmobile était un runabout deux places d'allure sportive sur un empattement de 2,18 m - le modèle 20 – animé par un quatre cylindres de 20 ch affiché à 750 $. La production débuta dans la capitale de l'industrie automobile et ville natale de Robert Hupp, Detroit, dans le Michigan en mars 1909. La production totale atteignit un peu plus de 1 600 voitures à la fin de l'année et fit plus que tripler l'année suivante. En novembre 1910, un tourer Hupmobile fit un tour du monde traversant 26 pays et à son retour à Detroit en janvier 1912 avait parcouru 78 200 km, se faisant ainsi une enviable publicité. Le succès d'Hupmobile continua sans faiblir, aidé par la présentation en 1912 d'un nouveau quatre cylindre 32 ch sur un empattement de 2,69 m, le modèle 32. 11 649 furent vendus en 1913 et le modèle 32 allait demeurer au catalogue Hupmobile jusqu'en 1916, lorsque la nouvelle gamme fut lancée.

Importée des États-Unis en 1990, ce tourer Hupmobile modèle 32 a fait partie pendant de nombreuses années d'une importante collection privée en Irlande. Restaurée en 2009, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en très bon état général avec un « bon » moteur. Vendue avec ses papiers d'immatriculation irlandaise, cette puissante 32 ch représente une séduisante opportunité pour les manifestations réservées aux clubs de vétérans.
**€15,000 - 20,000**

The turn of the 19th Century was a time when the USA's fast-growing auto industry attracted talented engineers in droves. One such was Robert Craig Hupp, whose early career had included spells with Olds, Ford, and Regal. Introduced at the Detroit Auto Show in February 1909, the first Hupmobile was a racy-looking two-seater runabout on an 86" wheelbase - the Model 20 - that was powered by a 20hp four-cylinder engine and priced at $750. Production began in the US auto industry's, and Robert Hupp's, hometown of Detroit, Michigan in March 1909. Output totalled a little over 1,600 cars by the year's end and more than trebled the following year. In November 1910 a Hupmobile tourer set off on an around-the-world trip, visiting 26 countries, and on its return to Detroit in January 1912 had covered some 48,600 miles, garnering much valuable publicity. Hupmobile's success continued unabated, aided by the introduction in 1912 of a new 32hp four-cylinder car on a 106" wheelbase: the Model 32. 11,649 were sold in 1913 alone and the Model 32 would remain a fixture of Hupmobile's range until the 1916 line-up was announced.

Imported from the USA in 1990, this Hupmobile Model 32 tourer has formed part of an extensive private collection in Ireland for many years. Restored in 2009, the car is described by the vendor as in generally very good condition, with 'good' engine. Offered with Republic of Ireland registration papers, this powerful 32hp car represents an attractive proposition for Veteran Car Club touring events.

207

# HUDSON SUPER SIX TOURER 1922

Châssis n° SAJP65FCT

- *Vintage-era American sports model*
- *Purchased in Canada in 1989*
- *Un-restored condition*
- *Offered from a private collection in the Republic of Ireland*

La société américaine Hudson Motor Car Company devait son nom à Joseph L. Hudson qui finança un groupe d'anciens employés expérimentés de l'usine Olds Motor qui avait décidé de se lancer dans la construction automobile en 1909. En 1915, Hudson vendit un peu moins de 12 900 voitures – à peu près un millier de moins que Chevrolet, à titre de comparaison – et en 1916 pas moins de 25 772 Hudson trouvèrent preneur, une croissance de 100%. La raison en était la présentation en janvier de cette année-là de la Super Six qui avait été lancée après une série de course de démonstration à haute vitesse à Long Island en décembre 1915 et qui allait établir un certain nombre de records de vitesse américains en 2016. Le secret du succès d'Hudson était son moteur moderne de 4,7 litres à quatre paliers dotés de huit contrepoids, de grandes soupapes, d'un taux de compression relativement élevé et d'une efficace admission. Avec ses 76 ch, la Super Six affichait un niveau de performance supérieur à celui de ses nombreuses rivales à moteur six cylindres bien plus chères. L'Hudson Super Six, une des voitures vraiment extraordinaires de son époque, resta en production jusqu'en 1926.

Cette Super Six a été achetée en 1989 à Sainte-Anne-des-Plaines, au Québec par le vendeur, une grande collection privée irlandaise. Décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, la voiture est vendue avec une lettre du précédent propriétaire, ses documents d'expédition et son certificat d'immatriculation canadienne.
**€15,000 - 20,000**

The American Hudson Motor Car Company took its name from Joseph L Hudson, who provided the finances that enabled a group of experienced ex-Olds Motor Works employees to embark on a new automobile-manufacturing venture in 1909. During 1915 Hudson sold a little under 12,900 cars - some 1,000-or-so less than Chevrolet, by way of comparison - yet in 1916 so fewer than 25,772 Hudsons found customers, an increase of 100%. The reason was the introduction in January that year of the 'Super Six', which had been launched on the back of a series of high-speed demonstration runs made on Long Island in December 1915, and would set a number of American speed records in 2016. The secret of the Hudson's success was its advanced, four-bearing, 4.7-litre engine, which featured eight counterweights, large valves, a relatively high compression ratio, and efficient porting. With 76bhp on tap, the Super Six possessed a level of performance demonstrably superior to that of many six-cylinder rivals costing far more. One of the truly outstanding American cars of its day, the Hudson Super Six remained in production until 1926.

This Super Six was purchased in 1989 in Sainte-Anne-des-Plaines, Quebec by the current vendors, a prominent private collection in the Republic of Ireland. Described by the vendors as in very good/excellent condition, the car is offered with a letter from the previous owner, shipping documents, and the original Canadian Immatriculation Certificate.

208
## FORD MODEL B BERLINE 1932

Châssis n° AB5031867

- *Imported from the USA*
- *Partially restored in 2007*
- *Registered in the Republic of Ireland*

Successeur de l'omniprésente Model T, la Model A fut commercialisé en décembre 1927 après six mois d'arrêt des chaînes de production Ford. Voiture plus sophistiquée que sa devancière, la A était aussi plus puissante, son moteur quatre cylindres à soupapes latérales de 200.5 ci (3,3 litres) développant 40 ch – le double de la T – qui était suffisants pour lui donner une vitesse de pointe de 65 mph (105 km/h). Une transmission à trois rapports remplaçait la boîte planétaire de la T. on trouvait une bobine et une batterie à la place de l'allumage par magnéto et, enfin, des freins aux quatre roues. La carrosserie sans grâce de la T était abandonnée et la jolie allure à la mode de la très attendue modèle A, son choix de couleurs (!) et, bien sûr, son prix très compétitif assura son énorme succès. Après la présentation du V8 en 1932, la quatre cylindres Ford devint le modèle B, partageant son châssis et sa carrosserie avec la huit cylindres et pour sa dernière année de production en 1933 fut commercialisée sous le nom de modèle 40. La modèle B fut également construite au Royaume-Uni de 1932 à 1935 avec des moteurs de 2 043 cm3 ou 3 285 cm3.

Cette berline Ford modèle B a été importée des États-Unis en république d'Irlande en octobre 1981, alors immatriculée dans l'Ohio. Partiellement restaurée en 2007, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en très bon état général. Vendue avec ses papiers d'immatriculation irlandaise.
**€9,000 - 15,000**

Replacement for the ubiquitous Model T, the Model A went on sale in December 1927 following a six-month shutdown of the Ford production lines. A more complex car than its predecessor, the 'A' was also more powerful, its 200.5ci (3.3-litre) four-cylinder sidevalve engine producing 40bhp - double the output of the T - which was good enough for a top speed of 65mph (105km/h). A three-speed sliding-gear transmission replaced the T's planetary gears; there was coil-and-battery instead of magneto ignition, and at last a brake for each wheel. The T's ungainly styling was abandoned and the eagerly awaited Model A's up-to-the-minute good looks, choice of colours (!) and, needless to say, competitive pricing, helped ensure its success. With the introduction of the new V8 for 1932, the four-cylinder Ford became the Model B, sharing the eight-cylinder car's chassis and body style, and for its final year of production in 1933 was marketed as the Model 40. The Model B was also produced in the UK from 1932 to 1935 with engines of either 2,043cc or 3,285cc.

This left-hand drive Ford Model B saloon was imported into the Republic of Ireland from the USA in October 1981 having been registered in the State of Ohio. Partially restored in 2007, the car is described by the vendor as in generally very good condition. Offered with Republic of Ireland registration papers.

209

# PANHARD ET LEVASSOR X36 LIMOUSINE 1920

Carrosserie Henri Binder, Paris

Châssis n° 56162

- *Pioneering French make*
- *Knight type sleeve-valve engine*
- *Previously in Argentina*
- *Restored in 2014*
- *Offered from a private collection in the Republic of Ireland*

Avec son partenaire financier Émile Levassor, l'ingénieur René Panhard débuta avec des voitures sans chevaux équipées de moteurs sous licence Daimler. En 1891, Panhard et Levassor proposa ce qui était sans conteste la première voiture au monde produite en série, avec un moteur Daimler. Mais surtout la marque donna au monde le terme « système Panhard » qui désigne la disposition désormais bien connue d'un moteur avant entrainant les roues arrière via un embrayage, une boîte de vitesses et un différentiel. La voiture moderne était née.

Panhard et Levassor se fit rapidement une réputation de raffinement mécanique, de qualité de construction, d'excellente fiabilité et de performances supérieures. 1911 marqua un tournant pour le constructeur français qui présenta une gamme de modèles à moteur sans soupapes Knight, une technique qui allait caractériser la plupart des modèles de la marque jusque dans les années 1930.

Cette limousine X36 à carrosserie Binder est animée par un quatre cylindre Knight de 3 180 cm3. On sait que la voiture était en Argentine dans les années 1970, comme en atteste une plaque gravée sur laquelle on peut lire : « Al Club de Automoviles Clasicos En reconocimento 75 Aniversario A.C.A. 1904 - 11 de Junio 1979 ». Des recherches sur internet suggèrent qu'elle a été restaurée en Argentine et fut vendue à un nouveau propriétaire en Suisse au début des années 1980.

Cette Panhard a fait partie pendant de nombreuses années d'une importante collection privée en Irlande. Restaurée en 2014 et décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation irlandaise.
**€30,000 - 35,000**

With his business partner, Émile Levassor, engineer René Panhard experimented with horseless carriages using engines licensed from Daimler. In 1891, Panhard et Levassor offered for sale what was arguably the world's first production car, using a Daimler engine. Above all, the firm was responsible for bequeathing the automobile world with Système Panhard, which embodied the now familiar layout of a front-mounted engine driving a rear axle via a clutch, gearbox and differential. The modern motor car had been born.

Panhard et Levassor swiftly established a reputation for fine engineering, excellent craftsmanship, superior reliability and outstanding performance. 1911 was a landmark year for the French manufacturer, seeing the introduction to its range of the Knight double sleeve-valve engine, and this type of power unit would characterise the firm's larger offerings well into the 1930s.

This Binder-bodied X36 limousine is powered by a four-cylinder Knight type sleeve-valve engine displacing 3,180cc. The car is known to have been in Argentina in the 1970s, as evidenced by an attached plaque engraved: 'Al Club de Automoviles Clasicos En reconocimento 75 Aniversario A.C.A. 1904 - 11 de Junio 1979'. Online research suggests that it had been restored in Argentina and was sold to a new owner in Switzerland in the early 1980s.

This Panhard has formed part of an extensive private collection in Ireland for some years. Restored in 2014 and described by the vendor as in generally very good/excellent condition, the car is offered with Republic of Ireland registration papers.

210

## DELAGE TYPE AI TORPÉDO SPORT c.1914

Châssis n° 4954

- *In Australia from 1918 until 2014*
- *Restored to a very high standard in the late 1960s/early 1970s*
- *Participant in numerous Veteran Car Club rallies*

La publicité de Delage avait toutes les raisons de vanter ce qui était probablement la plus belle voiture française de son temps : « Delage peut être créditée de nombreux records du monde dont un championnat du monde et de plus de récompenses dans les principaux concours d'élégance que tout autre marque au monde ... à ces réussites, Delage en a ajouté une troisième et plus grande encore. Il a produit le niveau de luxe et de performance le plus élevé disponible à un prix que l'automobiliste moyen peut payer ».

À ses débuts, Delage utilisa des moteurs de constructeurs spécialisés, mais très souvent construits selon ses spécifications et porteurs de sa marque. Ce modèle AI est propulsé par un bloc à quatre cylindres de 2, 3 litres de Delage conçu par l'ingénieur Arthur-Louis Michelat. La châssis n° 4954 a connu six propriétaires depuis sa livraison par Fraser & Willford de Sydney à M. J. E. Best, en Australie, en 1918. En 1969, la Delage fut découverte à Gulagambone, en Nouvelles Galles du Sud, et excellemment restaurée par M. John Riley (factures au dossier). Elle fut achetée ensuite par M. Duncan Petty, qui la garda peu de temps et la céda à M. Des Burnett en 2008. Ce dernier vendit la voiture à l'actuel propriétaire à la fin de 2014. Présentée par le vendeur comme une grande voiture de tourisme en très bon état général, elle a participé à de nombreux rallyes du Veteran Car Club et elle est accompagnée de son passeport VCC et de son document d'immatriculation britannique V5C.
**€50,000 - 60,000**

Delage's publicity had every right to sing the praises of what was, arguably, the finest French car of its day: 'Delage have to their credit many world's records, including a world's championship, and more awards at the principal Concours d'Elegance than any other car in the world... To these achievements Delage have added a third and greater. They have made the highest known degree of luxury and performance available at the price the average motorist can pay'.

In its early days Delage used proprietary engines, though in many cases these were built to Delage's own designs and carried its badge. This AI model, though, is powered by a Delage-built 2.3-litre four, designed by engineer Arthur-Louis Michelat. Chassis number '4954' has had six owners since it was purchased by a Mr J E Best from Fraser &Willford of Sydney, Australia in 1918. In 1969 the Delage was discovered in Gulargambone, New South Wales and restored by Mr John Riley to a very high standard (bills on file). Subsequently it was bought by Mr Duncan Petty, who owned it only briefly and sold the car to Mr Des Burnett in 2008. Mr Burnett sold the car to the current vendors in late 2014. Described by the vendor as a great touring car and in very good condition, it has participated in numerous Veteran Car Club rallies and comes with a VCC passport and UK V5C registration document.

# The Jacques Vander Stappen Collection

**MINERVA TYPE K 40 CV LIMOUSINE/TORPÉDO TRANSFORMABLE 1907**
Sold for € 603,750

**MINERVA TYPE AL 40 CV IMPERIAL CABRIOLET 1934**
Sold for €310,500

Bonhams est très heureux de proposer d'autres automobiles et lots d'automobilia en provenance de la collection de feu Jacques Vander Stappen.

Grand collectionneur, sa passion se focalisait vers l'automobile Belge, son pays d'origine. La qualité et l'état des automobiles de Monsieur Jacques Vander Stappen étaient particulièrement surprenants et cela s'est avéré très attrayant pour les collectionneurs lorsque Bonhams a vendu la majeure partie de sa collection ici au Grand Palais en 2018, y compris 3 majestueuses Minervas de 40 cv pour des prix record.

Bonhams is proud to offer further Motorcars and Automobilia from the Estate of Jacques Vander Stappen.

A passionate collector of cars that were built in his home country of Belgium, he valued quality and condition in his collecting. These characteristics were proven to be particularly appealing to collectors when Bonhams sold the majority of his collection here at the Grand Palais in 2018, including his 3 majestic 40cv Minervas for record prices.

**MINERVA TYPE AL 40 CV COUPÉ SPORT 1934**
Sold for €391,000

211

## FN TYPE 2400 LIMOUSINE DÉCOUVERTE 1912

Carrosserie Van den Plas de Bruxelles, Anvers

Châssis n° 323
Moteur n° 323

- *Handsome formal Edwardian car*
- *Rare example of Van den Plas coachwork*
- *Sympathetically restored*

Pour l'histoire et les détails sur l'origine de la marque FN, veuillez vous référer au Type 2100 de cette même collection. Les informations concernant la livraison des voitures FN figurent au dossier et d'après les notes qu'on y trouve, on sait que le numéro 323 aurait été livré le 24 janvier 1912. Sa vie ultérieure n'est pas documentée, comment elle était carrossée à l'origine, ni même lorsqu'elle arriva dans la collection Vander Stappen. Quoiqu'il en soit, à l'époque et aujourd'hui encore, elle se présente sous la forme d'une voiture statutaire et arbore une carrosserie extrêmement élégante du même pays que le constructeur de son châssis, dont le nom est associé dans la communauté automobile à celui de Bentley et à d'autres constructeurs sportifs britanniques.

L'histoire de la carrosserie Van den Plas est parallèle à celle de FN. Elle fut créée à Bruxelles en 1898, débuta la construction de carrosseries automobile en 1900 et se développa rapidement. Vers 1906, les voitures Métallurgique à carrosserie Van den Plas étaient importées en Angleterre par une société du nom de Warwick Wright, qui acheta la licence des dessins et de la construction des carrosseries Van den Plas pour le Royaume-Uni en 1910, ce qui mena à la formation de la société Vanden Plas (en seulement deux mots) Ltd en 1913, qui devint alors une carrosserie indépendante de plein droit. Les deux sociétés menèrent des vies séparées et coexistèrent pacifiquement durant des années.

For the history and further details of the background of the FN marque please refer to the Type 2100 in this same collection. Information regarding the delivery of FN cars is on record, and from notes on file we understand that number 323 would have been delivered on 24th January 1912. Its subsequent life is not recorded, how it was bodied originally nor even when it arrived in the Vander Stappen Collection. However, by that time and today it takes the form of a stately formal car and wears extremely handsome coachwork from the same country of the manufacture of its running gear, a name which resonates throughout the car community for its association with Bentley and other sporting British cars.

Carrosserie Van den Plas had a history which mirrored that of FN. It was incorporated in Brussels in 1898, automobile body manufacture commenced in 1900, and the company grew quickly. From about 1906, Metallurgique cars with Van den Plas bodies were imported into England by a company called Warwick Wright, which acquired the license to manufacture Van den Plas bodies and designs for the United Kingdom in 1910 lead to the formation of Vanden Plas (in two words) Ltd. in 1913, which then became a coachbuilding company in its own right. The two companies led separate lives but co-existed peacefully over the years.

Nous savons que la voiture a été restaurée avant d'appartenir à la collection, une rénovation qui affiche aujourd'hui une sympathique patine. Alors que les sièges en cuir montrent leur âge, l'état général de la peinture est très propre et l'intérieur en tissu du compartiment arrière est resté en bon état. Extérieurement, elle reçoit de nombreux accessoires de grande qualité, comme de grands phares Ducellier, des feux de position « opera », un cornet phonique entre le compartiment arrière et le chauffeur, une trompe en laiton et bien d'autres éléments. Son utilisation durant son séjour dans la collection a été très limitée et on ne sait pas précisément quand la voiture a été utilisée pour la dernière fois, nous recommandons donc de procéder à une remise en route.

La collection de Jacques Vander Stappen était connue pour se consacrer aux plus belles voitures produites dans le pays, comme la majestueuse 40 HP vendue l'année dernière ici même au Grand Palais par Bonhams. Héritière de cette 40 HP de 1907, cette voiture réunit deux des plus fameuses sociétés belges de l'industrie automobiles connues dans le monde et reste un important témoin du savoir-faire de chacun et fera honneur à n'importe quelle collection.
**€100,000 - 120,000**

We understand that the car was restored prior to this ownership, a refurbishment which has now mellowed in a sympathetic fashion, and while the leather seats show some age, the general condition of the paintwork is very tidy, and the rear cloth interior remains in good order. On the outside, it is copiously appointed with high quality accessories, including large Ducellier headlights, opera lights, speaking tube connection between the rear compartment and the driver, brass horn and many others. Its use in the present collection has been limited and it is not noted as to when the car last ran, so the sensible precaution of recommissioning is advised.

Jacques Vander Stappen's stable was renowned for harnessing some of the finest automobiles that his country had produced, examples such as the majestic 40hp models sold last year by Bonhams here at the Grand Palais. Reminiscent of his early 1907 40hp, this car brings together two of the most famous Belgian companies in the motoring world, and is certainly an important surviving example of both and one which would no doubt command presence in any collection.

212
## PILAIN MODÈLE 4S ROADSTER DEUX PLACES 1912

Châssis n° 11252
Moteur n° 11252

- *Sporty raceabout*
- *Brand with racing pedigree*
- *Eligible for Teuf-Teuf and VCC events*

En 1905, Émile Pilain rejoignit Rolland à Tours et tous deux se firent rapidement une réputation pour leurs voitures de haute qualité de conception novatrice. La décennie suivante allait voir les constants progrès de la société dans le développement de ses mécaniques. Plus tard, une de leurs réalisations la plus marquante fut le système de freinage aux quatre roues avec des freins avant actionnés hydrauliquement.

Même si pour les yeux profanes toutes les voitures de l'ère édouardienne ressemblent à « Chitty Chitty Bang Bang » et arborent des radiateurs en forme de tonneau, la réalité montre qu'étrangement bien peu ressemblaient à cela, Delaunay-Belleville et Hotchkiss en étant deux et Pilain la troisième. Cette caractéristique distinctive rehausse grandement l'allure de ces voitures et encore plus lorsqu'elles sont sous la forme populaire d'un « raceabout » ou dans le style roadster, avec une carrosserie spartiate à deux sièges baquets et un réservoir cylindrique à l'arrière. Dans ce cas, l'allure est encore soulignée par l'utilisation de phares « tambour » et par un projecteur monté sur le marchepied. Bien sûr, elle pouvait être dotée d'origine d'une carrosserie plus formelle, mais dans notre cas le rapport poids/puissance est bien meilleur et comme on peut s'y attendre procure des performances bien supérieures.

Suite à sa longue exposition dans la collection, une remise en route serait judicieuse, après laquelle elle devrait sans aucun doute faire une excellente monture pour les rallyes de vétérans ou autres manifestations similaires, ou encore, comme elle le faisait au sein de la collection, simplement représenter ce type de voiture exceptionnelle.
**€30,000 - 35,000**

In 1905 Emile Pilain joined Rolland at Tours and together they quickly developed a reputation for the construction of innovative and high-quality motorcars. The following decades would see continued progress at the company with a focus on mechanical development. Later on, one of their outstanding achievements was the four-wheel braking system that utilised hydraulically actuated front brakes.

Although to the untrained eye one expects that all Edwardian cars looked like 'Chitty Chitty Bang Bang' and had round 'barrel' radiators, the reality is that surprisingly few did, Delaunay-Belleville and Hotchkiss were two, Pilain was another. This distinctive characteristic greatly enhances the look of these cars and none more so that when configured in the ever popular 'raceabout' or roadster style, with spartan coachwork of two bucket seats and a drum fuel tank behind. In this case, this aspect is matched with 'drum' headlights and a running board mounted spot lamp. Of course, where it may have original had more formal coachwork, in this form the power to weight ratio is greatly improved, and we expect would provide relatively good performance.

Following its current display, recommissioning would be advised after which it would no doubt make a great little touring car for Teuf-Teuf, Veteran Car Club or other similar rallies, or as it has done in this collection simply represent this genre of motorcar.

213
**NO LOT**

214
## FN TYPE 2700 TOURER 1913

Châssis n° 637
Moteur n° 637

- *Renowned engineering*
- *Usable touring car*
- *Long term ownership*

FN - Fabrique Nationale d'Armes de Guerre - était renommé pour ses machines de qualité lorsqu'elle passa de l'armement au transport. Ce furent d'abord des bicyclettes, puis de superbes motocyclettes, dont quelques-unes animées par des moteurs à quatre cylindres en ligne magnifiquement conçus. À côté de leurs premières motocyclettes, ils s'essayèrent à la construction d'automobiles, avant de se lancer complètement en 1906. La construction de petites voitures débuta en 1908 avec une quatre cylindres 8/10 HP et un certain nombre de voitures légères fut lancé l'année suivante jusqu'à ce que FN dévoile la populaire 1250 au Salon de Paris à la fin de 1913.

La Type 2700, un des derniers modèles de FN conçu dans la période d'avant-guerre, était équipée du moteur 2 724 cm3 (85 x 120 mm) et d'une boîte de vitesses à quatre rapports. On estime que seulement 16 voitures de la série 2700 furent construites. On sait que cette FN de tourisme a été livrée le 23 janvier 1913 et fut plus tard utilisée comme véhicule d'incendie – une destinée qui n'était pas rare pour de nombreuses voitures de l'ère Édouardienne. Lorsqu'elle fut découverte par Jacques Vander Stappen, elle nécessitait d'importants travaux. Elle fut carrossée plus tard sous la forme judicieuse où elle se présente aujourd'hui, dans une élégante teinte bleu pétrole pour sa carrosserie sur un châssis rouge Bordeaux avec une sellerie et une capote en cuir noir.
**€25,000 - 35,000**

FN – the "Fabrique Nationale d'Armes de Guerre" were renowned for quality machines from the moment that they transitioned from armaments to forms of transport. Bicycles came first, then exquisite motorcycles, some of which were powered by beautifully engineered in line four-cylinder motors. Alongside early motorcycle products, they dabbled with car manufacture before dividing in headlong in 1906. 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.

One of the later models in the pre-war lifespan of FN, the Type 2700 benefits from the larger 85 x 120 mm, 2,724cc engine and a four-speed gearbox, it is thought that a mere 16 of these 2700 series cars were built. This FN Touring car is understood to have been delivered on 23 January 1913 and would later see service as a fire assisting appliance – a not uncommon fate for many Edwardian cars. Found in need of work by Jacques Vander Stappen and later bodied in the purposeful touring form that we see here today, it has been tastefully finished in a rich petrol blue scheme for the bodywork atop a burgundy red chassis and appointed with accoutrements including black leather upholstery and top.

215

## BERLIET TYPE AM 15 HP COUPÉ DE VILLE 1912

Châssis n° 8112
Moteur n° 8112

- *From quality French manufacturing house*
- *Long term ownership*
- *Tasteful creation of a formal car*

Contrairement à la plupart de ses contemporains qui entrèrent sur le marché naissant de l'industrie automobile à partir de sociétés mécaniques existantes, Marius Berliet était un simple mécanicien autodidacte qui débuta dans l'industrie du tissage de la soie avant de rejoindre son père dans son affaire d'accessoires pour l'industrie textile. Après avoir assisté au cours du soir d'ingénierie, il construisit sa première et assez désastreuse automobile dès 1894 et persista dans sa tentative au cours de la décennie, malgré le manque de moyens. Finalement, grâce au soutien d'Alfred Giraud, il mit sur pied sa propre petite usine à Lyon et, en 1901, assisté de l'ingénieur Pierre Desgouttes, il construisit une 22 HP à quatre cylindres très réussie et bien conçue dont 100 exemplaires furent fabriqués.

Il développa ensuite une gamme plus large de modèles qui entrèrent en production à partir de 1904, ses modèles les plus gros étant très influencés des Mercedes. La chance tourna en 1905, quand il vendit une licence de fabrication des voitures Berliet à Albert J. Pitkin d'American Locomotive Co., tout en s'entendant pour lui fournir en plus les composants essentiels du châssis. La Berliet 40 HP de 1906 était superbement conçue et très chère. L'acheteur d'une telle voiture était forcément fortuné et pouvait donc se payer la plus exclusive des carrosseries dont l'intérieur copierait à moindre échelle l'extravagance et le confort des wagons de luxe de première classe contemporains.

Unlike so many of his contemporaries who entered the infant motor industry from existing engineering businesses, Marius Berliet was a simple, self-taught mechanic who began work in the silk-weaving industry before joining his father in his business making accessories for the clothing trade. After attending engineering night classes he built his first somewhat disastrous car as early as 1894 and persisted in his endeavours, despite lack of capital, through that decade. Finally obtaining backing from Alfred Giraud, he set up his own small factory in Lyons and in 1901, assisted by engineer Pierre Desgouttes, he designed a quite successful and well-engineered, four cylinder, 22hp car of which it is thought about 100 examples were built.

Further expansion saw a wider range of models in production by 1904, his larger offerings following very much Mercedes influence. Good fortune came in 1905 when he sold a licence to build Berliet-designed cars to Albert J.Pitkin of the American Locomotive Co., at the same time agreeing to supply major chassis components. The 1906 40hp Berliet was superbly engineered and expensive and the buyer of this car would be a person of some financial substance who could afford the most exquisite coachwork, the interior reflecting in no small way the extravagance and creature comforts of contemporary first-class railway carriages.

En 1912, lorsque cette voiture a été construite, la gamme avait été élargie et le modèle AM, présenté ici, était mû par un quatre cylindres 15 HP à soupapes latérales.

Si l'on en croit la carte grise de 1960 du dossier, qui concrétise l'acquisition par M. Vander Stappen, la voiture a été immatriculée pour la première fois le 15 juillet 1912, tandis qu'une autre immatriculation en France, en date du 3 avril 1929, montre qu'à l'époque la voiture était la propriété de M. Laverdet, de Martel près de Cahors, et ce même document atteste qu'en 1929, elle avait déjà reçu une carrosserie utilitaire de type camionnette.

Vu l'état dans lequel elle fut acquise par Jacques Vander Stappen en août 1963, elle demandait une attention considérable. M. Vander Stappen décida de restaurer la voiture et de l'équiper d'une carrosserie ouverte coupé de ville plus appropriée, qui, à notre avis, conviendrait mieux à un véhicule hippomobile qu'à une automobile. La carrosserie arbore une plaque Van Den Plas, mais on ignore si elle est authentique et se rapporte à sa carrosserie. Quoiqu'il en soit, l'ensemble est sans conteste une réussite et la qualité de la restauration est à la hauteur des plus grandes exigences. Exposée dans la collection pendant plusieurs décennies, la voiture n'a pas roulé et nécessitera une remise en route avant d'être utilisée.
**€45,000 - 55,000**

By 1912 when this car was built their range had broadened somewhat and the AM model as presented here was powered by a 15hp four-cylinder side valve engine.

According to a 1960s carte gris on file which records Mr. Vander Stappen's acquisition, the car was originally registered on 15th July 1912, while an older French registration card dating from 3 April 1929, notes that at that point the car was owned by a Monsieur Laverdet, of Martel in the Cahors jurisdiction, that document records that by 1929 it had already received a 'Camionett' or light commercial body.

As acquired by Jacques Vander Stappen in August 1963, it was in need of considerable attention. Mr. Vander Stappen elected to restore the car and to equip it with a more appropriate open drive Brougham body, which we feel would more than likely have come from a horse drawn vehicle, rather than a motorcar. The coachwork sports a Van Den Plas plaque, but it is not known if this authentic or relates to the body. Regardless, the combination is unquestionably a success and the quality of the restoration was clearly carried out to a high standard. On formal display within this collection for decades, the car has not seen active use and will require recommissioning prior to use.

216

# BELLANGER TYPE A 1E SÉRIE 17 CV TORPÉDO c.1920

Châssis n° 20955
Moteur n° 77298

- *Exceptionally rare example of marque*
- *Highly original example*
- *Good looking Vintage tourer*

Robert Bellanger fut quelque temps vendeur chez Delaunay-Belleville, avant de fonder sa propre société en 1912. L'avant de ses voitures arborait un insolent radiateur « nez de taureau », un effet stylistique qui lui donnait un aspect séduisant, et dans les années 1910 il fit appel à un moteur sans soupape de type Daimler. Puis au début des années 1920, il décida d'utiliser un moteur 3,2 litres plus conventionnel à soupapes latérales qui était associé à un tout nouveau châssis Type A1 conçu par Valentin Laviolette qui avait précédemment travaillé chez Spyker.

Jusqu'au milieu des années 1920, les automobiles construites par Bellanger Frères pouvaient être achetées juste au coin de la rue où nous nous trouvons aujourd'hui, au 129 Avenue des Champs Élysées. Mais au fur et à mesure de la décennie dans l'industrie automobile naissante, il y avait déjà des fusions et il ne fallut pas longtemps avant que l'affaire ne ferme.

La Bellanger de M. Vander Stappen est un exemplaire particulièrement authentique, sa sellerie semble être garnie de son tissu d'origine et la voiture dans tous ses aspects correspond aux modèles illustrés dans les publications d'époque figurant dans le dossier de la voiture. Selon une plaque en aluminium fixée au tableau de bord, à un certain moment, peut-être lorsqu'elle était neuve, la voiture fut la propriété de Gaston Fancier du Quartier des Aspres, dans la ville de Grasse, renommée pour ses parfums. Elle est équipée de phares siglés « Lynx Projecteurs & Lanternes » de Paris, d'instrument Bellanger montés sur un panneau en forme de diamant auquel font écho plusieurs autres éléments décoratifs de la voiture.

Inutilisée ces dernières années, nous recommandons vivement une remise en route avant de reprendre la route.
**€30,000 - 35,000**

Robert Bellanger spent some years as a salesman for Delaunay-Belleville, before founding his own concern in 1912. At the helm of his cars was a brazen 'bull nose' radiator, a styling cue that made for a particularly appealing aesthetic and in the teen years, he used a Daimler-type sleeve-valve power plant. Then as the 1920s began he elected to use a more conventional side valve 3.2 litre unit built by Briscoe, that was married to an all new Type A1 chassis as offered which was designed by Valentin Laviolette who had previously worked at Spyker.

Through to the mid-1920s, automobiles built by Bellanger Freres could be purchased just around the corner from us here today at 129 Avenue Champs Elysees, but as the decade progressed in the once burgeoning motorcar industry there was already a certain amount of consolidation in the business and sadly it wasn't long before they folded.

Mr. Vander Stappen's Bellanger car appears to be a particularly original example, its upholstery has the appearance of being the original fabric and the car in most respects concurs with those illustrated in period literature on file with the car. According to an aluminium plaque on its dashboard at one point, perhaps as new, the car was the property of Gaston Fancier of the Quartier des Aspres, in the famed perfume town of Grasse. It is equipped with headlights by 'Lynx Projecteurs & Lanternes' of Paris, Bellanger instruments mounted in a diamond shaped panel, a shape that is echoed in various design features on the car.

Unused in recent years, we would recommend some recommissioning before it be returned to the road.

217

# FN TYPE 2100 PROJET SUR CHÂSSIS ROULANT 1910

Châssis n° 604
Moteur n° 604

- *Great basis for restoration*
- *Renowned engineering*
- *Long term ownership*

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. 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. À partir de 1909, ce sont quelques 267 exemplaires de Type 2100 qui ont quitté l'usine FN, équipées du moteur à soupapes latérales de 2 188 cm3 et d'une transmission à trois rapports.

Si l'on en croit le dossier fourni, le châssis 604 a été livré le 10 février 1910, il y a 119 ans. Son histoire après cette date n'est pas documentée, bien que l'on sache qu'avant d'arriver dans la collection, il avait été utilisé comme châssis de démonstration dans un but pédagogique dans un collège technique de Roubaix, près de la frontière belge.

À son arrivée chez M. Vander Stappen, son intention avait été de le restaurer et de remettre la voiture sur la route. Dans ce but, une partie arrière de carrosserie datant clairement de la même époque avait été achetée et est toujours installée sur le châssis, mais le projet n'alla pas plus loin.
**€14,000 - 16,000**

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. 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. Debuting in 1909, some 267 examples of the Type 2100 are understood to have left the FN Works, they featured a 2188cc side valve engine and three speed transmission.

According to information on file, chassis 604 was delivered on 10 February 1910, some 119 years ago. Its history beyond this point is not charted, although it is known that prior to arrival in the collection it had been used as a demonstration chassis for educational purposes in a technical college in Roubaix in this country close to the Belgian border.

On arrival with Mr. Vander Stappen the intention had been to restore the car and return it to the road, with this in mind a rear section of bodywork which is clearly of a similar era was acquired and rests on it, the project was not progressed any further.

218

## SEARS MODÈLE K 14 HP MOTOR BUGGY 1909

Châssis n° 2767

- *Built marketed by Sears Roebuck & Co*
- *One of circa 3,500 made*
- *Present ownership since 1978*

L'année 1908 fut l'une des plus importante de l'histoire de l'automobile, marquant le lancement de la Ford modèle T et l'apparition d'une voiture dans le catalogue de vente par correspondance de Sears Roebuck & Co. « Haute sur pattes », la Sears Motor Buggy avait été conçue par Alvaro S. Krotz, constructeur d'une voiture électrique en 1903/1904, et était construite dans la nouvelle usine Sears installée dans sa ville d'origine, Chicago. Elle était animée par un moteur bicylindre de 10 HP à l'origine (puis 14 HP en 1910 et après) associé à une transmission par friction, monté sur un châssis en acier embouti. Proposée dans le catalogue Sears à l'automne 1908, le Motor Buggy ne fut d'abord vendu que sous forme runabout à pneus pleins, bien qu'en 1910 il n'y eut pas moins de cinq versions disponibles, dont quelques-unes à pneus gonflables. Comme on le voit ici, pour 475 dollars, le Model K recevait des garde-boues, un dais, des marchepieds et des pneus gonflables.

L'histoire de ce Motor Buggy n'est pas connue avant son acquisition en octobre 1978 à Hershey, aux États-Unis, lorsque la voiture passa aux mains d'un important collectionneur belge. Des documents originaux relatif à son transport et une décharge manuscrite datés de 1978 figurent au dossier. Le vendeur nous informe que la voiture a été restaurée, mais conserve ses spécifications d'origine. Elle est vendue avec son ancien titre montrant que les taxes européennes ont été acquittées et son formulaire d'immatriculation belge 705.

**€18,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

The year 1908 was a momentous one in the history of the automobile, marking the release of the Ford Model T and the first appearance of a motor car in the mail order catalogue of Sears Roebuck & Co. A 'high wheeler', the Sears Motor Buggy was designed by Alvaro S Krotz, builder of an electric car in 1903/1904, and produced in Sears' new factory in its hometown of Chicago. The car was powered by a twin-cylinder engine rated at 10hp initially (14hp for 1910 onwards) driving via a friction transmission, which was carried in a pressed-steel chassis. First listed in Sears' Fall 1908 catalogue, the Motor Buggy was available at first only as a solid-tyred runabout, though for 1910 there were no fewer than five versions on offer, some with cushion or pneumatic tyres. As seen here, the Model K featured mudguards, top, running-boards, and cushion tyres, and sold for $475.

This Motor Buggy's history is not known prior to its acquisition in October 1978 at Hershey, USA when the car moved to a prominent Belgian collection. Original transport documents and a hand-written discharge dated 1978 are on file. The vendor informs us the car has been restored but remains in original specification. It comes with the old US Title whereas EU-taxes have been paid, and a Belgian 705 document (Demande d'Immatriculation).

219

# PAIGE DETROIT 25 HP CHALLENGER ROADSTER 1910

Châssis n° 26

- *Unusual three-cylinder two-stroke engine*
- *Formerly exhibited in the Ford Museum from 1930 to 1985*
- *Exceptionally original 'barn find' condition.*
- *One of only two believed remaining worldwide*

Vers 1909, Frederick Osgood Paige et Harry Mulford Jewett réunirent leurs forces pour créer la Paige Detroit Motor Company qui construisit des automobiles d'un très haut niveau technique de 1909 à 1927. F. O. Paige avait fait la publicité d'un petit runabout à deux places, conçu par Andrew Bachle, propulsé par un inhabituel moteur deux temps à trois cylindres. Jewett, un riche marchand de charbon vit son potentiel commercial et la première Paige Detroit arriva sur le marché en décembre 1909. C'était la Challenger Open Roadster, vendu au prix très attractif de 800 $. De nos jours, une Paige Detroit ou une Paige est une rareté, très peu d'exemplaires ayant survécu.

La voiture proposée est un exemplaire très authentique de la toute première Paige Detroit, un open roadster Challenger. On pense qu'il s'agit de l'une des deux seules survivantes avec le moteur deux temps trois cylindres 2,2 litres. Portant le numéro de châssis 326, il s'agit d'un des tous premiers exemplaires, construit au cours de la première année d'activité, et son moteur porte le numéro 101, autre indicateur d'une date de production des tous débuts. L'aspect inhabituel de son moteur n'est pas assez souligné. Bien que des moteurs aussi singuliers n'aient pas été inhabituels dans les milieux marins, il s'agissait alors – et encore aujourd'hui – d'une rareté absolue installé dans une automobile. Si l'on en croit la publicité originale qui suit « ... le plus parfait moteur deux temps trois cylindres jamais construit pour une automobile. Il donne la même puissance réjouissante et continue que le meilleur des six cylindres quatre temps – avec seulement la moitié des cylindres – avec une centaine de pièces en moins ».

Selon la documentation au dossier, cette voiture a été exposée au Ford Museum de 1930 à 1985. Elle a été achetée en juillet 1993 dans le Massachusetts, aux États-Unis, par son actuel propriétaire pour son musée privé en Belgique où la voiture a résidé depuis. Ayant seulement refait surface récemment, la voiture a été dédouanée au début de l'année et sera vendue avec tous les papiers nécessaires pour son immatriculation en Belgique. Soulignons que ce véhicule n'a probablement pas roulé depuis les années 1930, mais que son moteur n'est pas bloqué. La voiture est restée dans son état d'origine, la sellerie, la capote et la carrosserie sont entièrement d'origine. Le titre américain figure au dossier, ainsi que les papiers originaux de la vente datant de 1993 et les documents de dédouanement quand la voiture est arrivée au port d'Anvers le 13 octobre de cette année. Une chance unique d'acquérir une des première et très rares voiture Paige Detroit dans un fabuleux état d'origine – une véritable pièce de collection.

**€40,000 - 60,000**

Around 1909, Frederick Osgood Paige and Harry Mulford Jewett joined forces to establish the Paige Detroit Motor Company, which built cars from 1909 to 1927 to the highest engineering standards. F O Paige had been promoting a small two-passenger runabout, designed by Andrew Bachle, which was powered by an unusual three-cylinder two-stroke engine. A wealthy coal merchant, Jewett saw its commercial potential and the first Paige Detroit hit the market in December 1909. This was this Challenger Open Roadster, priced at a competitive $800. Nowadays a Paige Detroit or Paige is a rare sight, with very few examples surviving.

The car on offer here is a very original example of the first ever Paige Detroit: a two-seat Challenger Open Roadster. It is one of only two believed remaining with the 2.2-litre three-cylinder two-stroke engine. Carrying chassis number '326', it is a very early example, built in the first year of production, while the engine carries the number '101', another indicator of an early production date. The extent of uniqueness of the engine cannot be stressed enough. Although such an engine lay-out was not unusual in a maritime context, it was – and is to this day – an absolute rarity when it comes to powering a motor car. Referring to the original advertisement hereunder, '... the most perfect three-stroke two-cycle engine ever built for an automobile. Gives the same delightful, continuous, driving power as the highest grade "Six" of the four-cycle type – only half the number of cylinders – over a hundred less parts.'

According to documentation on file, this car was exhibited in the Ford Museum from 1930 to 1985. It was purchased from Massachusetts, USA in July 1993 by its current owner for his private museum in Belgium where the car has resided ever since. Recently resurfaced, the car was only cleared through customs earlier this year and is provided with all necessary paperwork for registration in Belgium. Please note that this vehicle has probably not run since the 1930s; however, it appears that the engine is not seized. The car remains in very original condition, the upholstery, top, and bodywork being entirely original. The US title is on file, as well as the original purchase paperwork dating from 1993 and shipping and clearance documents issued when the car arrived in the port of Antwerp on October 13th that year. A unique opportunity to acquire a very early and rare Paige Detroit motor car in a fabulously original condition - a true collector's item.

220

*Ex collection Brucker*

## HANOMAG 2/10 PS « KOMMISBROT » 1928

Châssis n° 15460

- *Designed with the help of Ferdinand Porsche*
- *One of the most successful German light cars of its day*
- *Formerly exhibited at 'Movie World' in Buena Park, California*
- *A rare survivor*

La première voiture Hanomag – la 2/10 PS - fut lancée en 1925. La 2/10 PS était animée par un moteur monocylindre de 499 cm3 de 10 ch entrainant l'essieu arrière par chaîne (sans différentiel). Sa vitesse de pointe était de l'ordre de 60 km/h. La production cessa au bout de trois années après que 15 775 exemplaires aient été construits, dont très peu ont survécu.

La voiture, une des toutes dernières fabriquées, numéro de châssis 15460, était autrefois exposée au Movie World de Buena Park, en Californie dans la collection Brucker. Cette Hanomag a été l'objet d'un article dans le magazine Car Classics (numéro de mai 1969, au dossier) relatant ses activités de contrebande à la frontière américano-mexicaine. La voiture avait été saisie par les autorités et avait plus tard trouvé le chemin du Movie World où elle avait été restaurée. Des papiers d'immatriculation au nom de Movie World (James Brucker) datant de 1978 figurent au dossier.

En décembre 1991, l'Hanomag fut vendue en Belgique et a depuis fait partie d'une importante collection privée (papiers d'importation au dossier). La voiture est globalement dans son état d'origine, bien que sa carrosserie ait fait l'objet d'une rénovation dans les années précédentes et qu'une réfection mécanique ait été effectuée à la même époque. Des photographies de la restauration figurent au dossier avec une publicité montrant Ferdinand Porsche avec l'Hanomag. Voiture à l'aspect très moderne pour son âge, 15460 est l'une des très rares 2/10 PS survivantes et mérite sa place dans toute collection importante.

**€15,000 - 20,000**

**Sans Réserve**

Hanomag's first motor car – the 2/10PS - was launched in 1925. The 2/10PS was powered by a 499cc 10hp single-cylinder engine, which drove the rear axle by a chain (there was no differential). Top speed was around 60km/h. Production ceased after three years when 15,775 had been made, very few of which survive.

One of the very last built, chassis number '15460' was formerly exhibited at 'Movie World' in Buena Park, California as part of the Brucker Collection. This Hanomag was featured in 'Car Classics' magazine (May 1969 edition, copy on file) in an article describing how it had been used in smuggling activities across the US/Mexico border. The car was seized by the authorities and later found its way to 'Movie World' where it was restored to former glory. There is a registration document on file in the name of 'Movie World' (James Brucker) dating from 1978.

In December 1991 the Hanomag was sold to Belgium and since then has formed part of a prominent private collection (import document on file). The car is largely in original condition, though the bodywork has benefited from refurbishment over the years and a mechanical overhaul was carried out at the same time. Photographs of the restoration works are on file together with a publicity panel featuring Ferdinand Porsche with the Hanomag. A very modern looking car for its age, '15460' is one of the very rare surviving 2/10PS models and worthy of a place in any important collection.

221
## DKW F8 LUXE CABRIOLET 1939

Châssis n° 3142010

- *Front-wheel drive*
- *Twin-cylinder 690cc two-stroke engine*
- *Top-of-the-range Meisterklasse model*
- *Featured in TV mini-series*
  'Het Verdriet van België'

Dévoilée en 1939, la traction avant DKW F8 était construite en deux versions, Reichsklasse avec un moteur bicylindre deux temps de 589 cm3 et 18 ch et Meisterklasse avec le même moteur en 20 ch de 690 cm3. Avec des amortisseurs hydrauliques aux quatre roues, la F8 était proposée en berline ou cabriolet, ce dernier avec deux ou quatre places. Dans la séduisante version Meisterklasse, comme celle de cette vente, le cabriolet deux places Luxe était équipé du moteur 690 cm3 et d'un pare-brise repliable.

Datant de la première année de production, la voiture est dans un état en grande partie d'origine ayant été bien entretenue au fil des ans, plutôt que complètement restaurée. D'anciennes photographies figurent au dossier. Achetée en Hollande, la DKW faisait partie d'une importante collection privée belge au moins depuis le début des années 1980.

Cette voiture a été utilisée dans la mini-série télévisée de 1994, adaptée du célèbre roman de Hugo Claus 'Het verdriet van België' (Le Chagrin des Belges), dans laquelle elle était conduite par l'actrice Marisa Berenson. Le vendeur nous précise que depuis le film, la voiture a été la plupart du temps exposée statiquement dans sa collection et conservée dans l'état dans lequel elle avait été achetée. Réputé en parfait état de marche, cette rare DKW d'avant-guerre est vendue avec son acien Kentekenbewijs (certificat d'immatriculation) hollandais et son formulaire d'immatriculation belge 705.
**€20,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

Introduced in 1939, the front-wheel-drive DKW F8 was produced in two versions: 'Reichsklasse' with a 589cc twin-cylinder two-stroke engine producing 18hp, and 'Meisterklasse' with a similar 20hp 690cc unit. Hydraulic shock absorbers were fitted all round, and the F8 was available in saloon and cabriolet forms, the latter with either two or four seats. In desirable Meisterklasse form, as seen here, the two-seater 'Luxe Cabriolet' featured the 690cc engine and a foldable windscreen.

Dating from the first year of production, the car is in a highly original condition having been maintained rather than extensively restored over the years. Old photographs are on file. Purchased in Holland, the DKW has been in the current prominent Belgian private collection since the beginning of the 1980s at least.

This actual car was used for the 1994 TV mini-series adaptation of Hugo Claus's best-known novel: 'Het Verdriet van Belgie' ('The Sorrow of Belgium') in which it was driven by actress Marisa Berenson. The vendor advises us that since the movie the car has been mostly on static display in his collection where it has been kept in the same condition as when acquired. Said to be in excellent working order, this rare pre-war DKW is offered with a copy of the old Dutch Kentekenbewijs and a Belgian Form 705 for registration in Belgium.

222

# DE DION BOUTON TYPE CR 1911

- *Original Irish delivery*
- *Practical all weather touring car*
- *Recently recommissioned and 'on the button'*

Châssis n° 156
Immatriculé BF 8363 (précédemment : RI 1471)

Cette magnifique De Dion Bouton merveilleusement construite est une rare survivante des carrosseries "doubles" que proposaient les agents britanniques de la marque. Ainsi que l'expliquaient les publicités de l'époque, cette conception totalement découvrable pouvait être, avec son toit en place, un "coupé docteur" parfaitement fermé, mais elle pouvait aussi se transformer en voiture découverte une fois ses glaces latérales rangées derrière la banquette et son parebrise replié en deux pour laisser place au grand air.

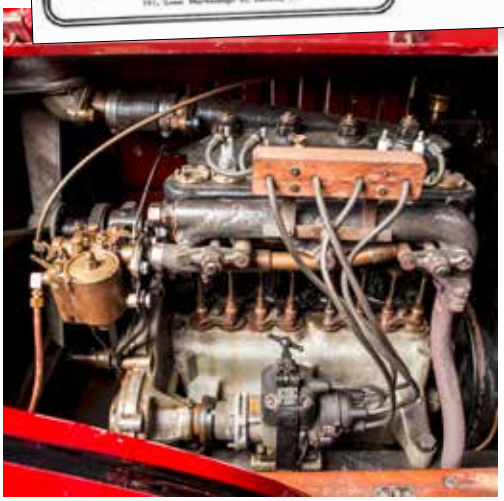
Il est intéressant de noter qu'elle a presque certainement débuté sa vie en Irlande, car elle porte une plaque indiquant qu'elle avait été livrée par J. Pullar Phibbs, qui était depuis 1908 le seul agent de Dublin. Lorsque cette voiture fut livrée en 1911, ce fut depuis son garage de la Molesworth Street de Dublin. Cette hypothèse est étayée par la présence d'une ancienne vignette fiscale datant de septembre 1948 et de plaques d'immatriculation portant le numéro RI 1471.

Ces indices permettent de supposer que 1948 fut la dernière année où elle circula sur les routes britanniques. Elle réapparut aux USA au début des années 1980, et l'on pense qu'elle s'y trouvait déjà depuis plusieurs années. Elle fut achetée lors d'enchères tenues à cette époque par David George, un restaurateur de Pennsylvanie bien connu, qui la remit en route et l'utilisa pendant des années pour faire la navette entre son domicile et son atelier ; il s'était facilité la vie en l'équipant d'un démarreur.

This beautiful and exquisitely built De Dion Bouton is a rare survivor of the 'double-purpose carriage bodies' that were offered by the British Agents for the marque. As displayed in the period advertisement here, this fully convertible style offered a neatly enclosed 'Doctor's Coupe' style body with the top up, but it could convert to an 'open carriage' with the solid side windows stowing behind the bench seat and even the windscreen folding in half to make a light open-air touring car.

Of further interest is that it was almost certainly an Irish car from new, as it wears a plaque stating it to have been supplied by J. Pullar Phibbs, who had been the sole agent in Dublin from 1908. By 1911 when this car was supplied, it was retailed from his Molesworth Street Garage in Dublin. Supporting this also is an old tax disc, from September 1948 and registration plates that are present, listing it under the number "RI 1471".

From this it is assumed that 1948 would appear to be the last time it was on British Roads, as it next surfaced in the U.S. in the early 1980s, where it is thought to have been already for quite some years. It was bought by noted Pennsylvania based restorer David George at an auction around this time, and subsequently prepared for the road and used by him for a number of years as a commuter car to his restoration shop, fitting a starter motor to assist this.



Puis M. George la vendit à son avant-dernier propriétaire, Lawrence MacElree, à qui elle plut car il était lui-même d'ascendance irlandaise. M. MacElree et son épouse Jane Cox, membre de la famille Bancroft, étaient de gros actionnaires de Dow Jones and Company avant que cette entreprise soit absorbée en 2007 par News Corporation.

Les MacElree ont vendu ces dernières années leurs voitures lors de transactions privées, et c'est ainsi que son propriétaire actuel a pu acquérir la De Dion et la rapatrier dans les Iles Britanniques. Le vendeur annonce que, depuis son arrivée au Royaume-Uni, la voiture a été complètement inspectée, que les systèmes de carburant, d'allumage et de refroidissement ont été remis en état et que tous les pneus ont été remplacés.

L'ouvrage très remarqué de Michael Edwards, De Dion Bouton – An Illustrated Guide to Type & Specification 1905 – 1914, cite cette voiture comme illustration du modèle et en fournit plusieurs photos. A la connaissance de M. Edwards et d'après son aspect général, cette voiture semble être dans sa définition d'origine, mis à part son carburateur et sa magnéto. Il vaut la peine de noter que la pompe manuelle de lubrification, qu'on pourrait s'attendre à trouver dans l'habitacle, comme sur les précédentes De Dion, est là où elle doit être, à côté du moteur. Cette implantation est confirmée par l'illustration figurant dans la notice d'utilisation d'origine, dont une photocopie est jointe à la voiture. Cette belle De Dion polyvalente de l'époque édouardienne est équipée de projecteurs Bleriot et d'une triple trompe Dunhill.
**€35,000 - 45,000**

Mr. George sold the car to the last but one owner - Lawrence MacElree, to whom it is thought it appealed because he was of Irish heritage. MacElree and his wife Jane Cox, a member of the Bancroft family, which, held a controlling interest in Dow Jones and Company until it was taken over by News Corporation in 2007.

The MacElrees sold their cars privately in recent years, when the current owner was able to acquire the De Dion and repatriate it to the British Isles. Since arriving in the UK, the seller reports that the car has been gone through thoroughly, with the fuel, ignition and cooling systems being brought up to scratch and new tyres have been fitted all round.

The car is featured as an example of the model in Michael Edwards' acclaimed work "De Dion Bouton – An Illustrated Guide to Type & Specification 1905 – 1914", which carries many images of it. From Mr. Edwards knowledge, and a general overview, the specification of the car appears original, with the exception of the carburettor and magneto. It is worth noting that the hand-operated lubricating pump, which one might expect to find in the vehicle cabin, as in earlier De Dions, is correctly located to the offside of the engine. This is confirmed by the illustration in the original handbook for the model, a photocopy of which accompanies the car. A handsome and versatile Edwardian De Dion, it is appointed with Bleriot headlamps and a Dunhill 3 coil horn.

223

## CLÉMENT-BAYARD AC4I TOURER 1908

Châssis n° 8706

- *French make of high quality*
- *Sold new to a French owner*
- *Formerly part of the Jacques Vander Stappen collection*
- *Original and un-restored*

Déjà constructeur de bicyclettes et de pneumatiques prospère – il détenait la licence Dunlop pour la France - Adolphe Clément se diversifia dans la construction automobile en 1899, prenant des parts dans l'affaire Gladiator déjà en activité. En octobre 1903, il rompit avec la société pour monter sa propre affaire à Levallois-Perret. Empêché de donner le nom de Clément aux voitures qu'il fabriquait, il adopta le nom de Bayard, celui d'un héros français du moyen-âge dont la statue se dressait devant l'usine de sa filiale de Mézières et prit officiellement le nom de Clément-Bayard.

Clément-Bayard était un pionnier de l'intégration verticale reposant très peu sur les fournisseurs extérieurs. La fonderie et la grosse mécanique se faisaient à Mézières et les carrosseries étaient fabriquées dans des ateliers près de l'usine de Levallois. Les produits Clément-Bayard étaient bien construits et élégants, destiné à une classe moyenne fortunée, et en 1904, l'usine de Levallois-Perret employait près de 1 600 personnes qui construisait chaque année environ 1 200 voitures.

Cette Clément-Bayard AC4I tourer est animée par un moteur quatre cylindres de 2 420 cm3 de cylindrée. La voiture a été livrée en 1908 à Bulte Fils de Longueval, dans la Somme, et vendue à M. Jacques Nicolai de Gorhez en Belgique. Au début des années 1960, la Clément a été achetée par M. Jacques Vander Stappen, devenant l'un des premiers éléments de sa magnifique collection. Non restaurée et toujours dotée de sa carrosserie d'origine, cette superbe « édouardienne » est décrite par le vendeur comme étant en bon état mécanique, mais nécessitera cependant une inspection avant d'être redémarrée.

**€75,000 - 95,000**

Already a successful maker of bicycles and pneumatic tyres - he owned the Dunlop patents in France - Adolphe Clément diversified into automobile manufacture in 1899, taking an interest in the existing Gladiator concern. In October 1903 Clément broke his connection with the company and set up a new factory in Levallois-Perret. Not permitted to call the cars it built 'Cléments', he adopted the trade name 'Bayard' after the legendary medieval French hero, a statue of whom stood in front of his branch factory in Mézières, and officially changed his name to 'Clément-Bayard'.

Clément-Bayard was a pioneer of vertical integration, with little reliance on outside suppliers. Casting and rough machining work was carried out at Mézières, and bodies were built in coachworks near the Levallois factory. Clément-Bayard's products were well built and stylish, aimed at the well-to-do middle class, and in 1904 the Levallois-Perret factory employed some 1,600 men, building around 1,200 cars annually.

This Clément-Bayard AC4I tourer is powered by a four-cylinder engine displacing 2,420cc. The car was delivered in 1908 to Bulte Fils of Longueval, Somme, France and sold to Mr Jacques Nicolai de Gorhez in Belgium. At the beginning of the 1960s, the Clément was bought by Mr Jacques Vander Stappen, becoming one of the first of his magnificent collection. Un-restored and retaining its original body, this wonderful 'Edwardian' is described by the vendor as in good condition mechanically, though requiring a thorough check-up before starting.

224

## HOTCHKISS TYPE AD LIMOUSINE 1914

Carrosserie Belvalette

Châssis n° 4384

- *Rare French model*
- *Right-hand drive*
- *Long-term ownership of 50 years*
- *Outstandingly original*
- *Registered in France*

Une chute des demandes pour les produits de son usine de munitions de Saint-Denis amena Hotchkiss à se diversifier dans la construction automobile au début des années 1900. La société était déjà un fournisseur essentiel de l'industrie automobile et dès le début, le fameux Hotchkiss Drive (un essieu moteur avec arbre de transmission ouvert) fut une caractéristique de ses voitures.

Cette rare et superbe Hotchkiss type AD a le capot et le radiateur cylindrique, en forme de canon d'obusier rappelant les origines de la marque qui caractérisait ses produits avant la première guerre. Construite à partir d'octobre 1913, l'AD était de conception moderne faisant appel à une lubrification sous pression et à un éclairage électrique. On pense que seul trois ont survécu, une comme véhicule d'incendie en Australie et l'autre une fausse voiture de course en Islande. Cette voiture est la seule survivante du modèle à conserver sa caisse d'origine, dans ce cas une limousine à carrosserie Belvalette à Paris. Le châssis numéro 4384 a été construit en septembre 1914 et livrée à un militaire français. Vendue à la fin des années 1950, elle a été achetée par un collectionneur du centre de la France et est restée dans sa collection pendant 50 ans. Le propriétaire sortait rarement la voiture, la trouvant trop lourde à manœuvrer et cette absence d'usage a assuré sa préservation dans un état d'origine exceptionnel. Seule la peinture a été refaite (il y a environ 10 ans). Vendue avec sa carte grise française, cette extrêmement rare « édouardienne » suscite intérêt et respect en toutes occasions.
**€85,000 - 115,000**

A slump in demand for the products of its Saint-Denis munitions factory prompted Hotchkiss to diversify into motor manufacture in the early 1900s. The company was already a major supplier of components to the automobile industry, and right from the start the famous 'Hotchkiss Drive' (by live axle and open propeller shaft) was a feature of its cars.

This rare and outstandingly beautiful Hotchkiss Type AD has the round bonnet and radiator, reminiscent of a gun barrel and reflecting the company's origins, which characterised its products in the pre-WWI era. Built from October 1913 onwards, the AD was an advanced design featuring pressurised lubrication and electric lighting. It is believed that only three survive: one a fire tender in Australia and the other a pseudo racing car in Iceland. This car is the only survivor of the model retaining its original coachwork, in this case a limousine body by Belvalette of Paris. Chassis number '4384' was built in September 1914 and delivered to the French military. Sold at the end of the 1950s, it was purchased by a collector in central France and remained in his collection for 50 years. The owner drove the car rarely, finding it too heavy to handle, and this lack of use has ensured its preservation in outstandingly original condition. Only the paintwork has been redone (around 10 years ago). Offered with French Carte Grise, this ultra-rare 'Edwardian' would command attention and respect in any company.

225

## DARRACQ MODÈLE V-14 16 HP TORPÉDO 1914

Châssis n° 30119

- *Driven in the 1000 miles trial re-enactment by former Formula 1 World Champion Phill Hill*
- *Pioneering French make*
- *Delivered new to Ireland*
- *An older restoration*
- *Registered in France*

Cette 16 HP Darracq a été livrée neuve en Irlande et fournie par Harry Ferguson Ltd de Belfast dont elle porte encore la plaque. Ferguson était un inventeur, pionnier de l'aviation et concessionnaire automobile qui joua un rôle-clé dans le développement du tracteur agricole et conçut la première voiture de Grand Prix à quatre roues motrices.

La voiture se trouvait dans un exceptionnel état d'origine lorsqu'elle fut récupérée par Malcolm Templeton pour être préservée et passa dans de nouvelles mains vers 1984. L'intérieur a été regarni, le radiateur refait et le moteur révisé professionnellement. Avec son nouveau propriétaire, cette Darracq a accompli avec succès le voyage de John o'Groats à Lands End, soit près de 1 450 km. La précédente propriétaire a reçu la voiture en cadeau de son mari à la fin des années 1990 et a connu un usage parcimonieux entre ses mains, bien qu'elle ait notamment participé à la reconstitution du centenaire du 1000 Miles Trial en 2000, pilotée pour l'occasion par l'ancien Champion du monde de Formule 1, Phil Hill.

La Darracq se présente aujourd'hui dans une restauration joliment patinée, équipée d'éclairages C.A.V. d'un pare-brise repliable, d'un écran arrière Auster, d'un avertisseur à pompe Autovox, d'un compteur A.T. 0-60 mph, d'une roue de secours, d'une bonne protection aux intempéries, comprenant un couvre-tonneau en deux parties bien pratiques, et d'un porte-bagage arrière. Vendue avec sa carte grise française, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en bon état général.
**€40,000 - 60,000**

This 16hp Darracq was delivered new to Ireland and supplied by Harry Ferguson Ltd of Belfast, whose supplier's plaque it still carries. Ferguson was an inventor, pioneer aviator, and motor dealer who played a key role in the development of the agricultural tractor and designed the first four-wheel drive Grand Prix racing car.

The car was found to be in exceptionally original condition when rescued for preservation by Malcolm Templeton and passed to new ownership around 1984. The interior was then reupholstered, the radiator rebuilt, and the engine professionally overhauled. In its new owner's hands this Darracq successfully completed the John o'Groats to Lands End trip of some 900-or-so miles. The preceding (lady) owner acquired the car as a gift from her husband in the late 1990s and during her ownership the car saw little use, although notably it completed the centenary re-enactment of the 1,000 Miles Trial in 2000, driven on that occasion by former Formula 1 World Champion, Phil Hill.

Now presented as a nicely matured restoration, the Darracq is equipped with C.A.V. electric lighting; folding windscreen and an Auster rear screen; Autovox pump-operated horn; A.T. 0-60mph speedometer; spare wheel; and good weather equipment including a practical two-piece tonneau cover and rear luggage carrier. Offered with French Carte Grise, the car is described by the vendor as in generally good condition throughout.

226

# RENAULT TYPE CC TORPÉDO 1911

Carrosserie Million-Guiet

Châssis n° 29437

- *Pioneering French make*
- *3.6-litre engine; four-speed gearbox*
- *Registered in France*

Fondée par Louis Renault et ses frères Marcel et Fernand en 1898, la société qui allait devenir le premier constructeur automobile de France a commencé petitement en 1899 avec un unique prototype à moteur De Dion de 1 ¾ HP. En 1904, Renault fabriquait ses propres moteurs – d'abord des quatre cylindres de grosse cylindrée, suivis par le bicylindre AX – et en 1908 dévoilait son premier modèle six cylindres, malgré l'aversion de Louis Renault pour une telle complication. Renault exporta de nombreux modèles luxueux aux États-Unis dans les premières années du XXe siècle, après avoir ouvert un show room sur la 5e avenue à New York, en 1909. L'agence américaine de la société décrivait fièrement la Renault comme « la voiture qui durera toujours ».

Cette voiture particulière est construite sur le châssis type CC – une évolution du BX – et fait appel un quatre cylindres de 3 560 cm3, un embrayage conique, une boîte à quatre rapports et des roues à rayons. La carrosserie ouverte torpédo est due à Million-Guiet de Levallois-Perret, à l'époque dans le département de la Seine, une firme qui pouvait faire remonter ses origines avec les voitures à cheval jusqu'à 1854. Décrite par le vendeur comme étant partiellement restaurée et en bon état général, avec un moteur et une carrosserie conformes, la voiture est vendue avec sa carte Grise. Arborant son capot « crocodile » et son radiateur monté devant l'auvent typiques de la marque, c'est une belle voiture édouardienne qui valorisera n'importe quelle collection et trouvera sa place dans les plus importants concours d'élégance.
**€60,000 - 90,000**

Founded by Louis Renault and his brothers Marcel and Fernand in 1898, the company that would become France's biggest automobile manufacturer started humbly enough, with a solitary 1¾hp De Dion-engined prototype. By 1904 Renault was building its own engines - large-capacity fours at first, followed by the AX twin - and in 1908 introduced its first six-cylinder model despite Louis Renault's aversion to such complication. 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 car is built on the Type CC chassis - a development of the BX - and has a 3,560cc four-cylinder engine, cone clutch, four-speed gearbox, and wire-spoked wheels. The torpedo open tourer coachwork is by Million-Guiet of Levallois-Perret, Seine, a firm that could trace its carriage-making origins as far back as 1854. Described by the vendor as partially restored and in generally good condition, with correct engine and body, the car is offered with French Carte Grise. Featuring the marque's trademark coal-scuttle bonnet and bulkhead-mounted radiator, this is a fine Edwardian car that would enhance any collection and grace any major concours d'élégance.

227

## RENAULT AX CONDUITE INTÉRIEURE 1911

Châssis n° 31036

- *Rare enclosed coachwork*
- *Partially restored*
- *Previously registered in the UK*

En 1904, Renault construisait ses propres moteurs, de gros quatre cylindres d'abord, suivis par le bicylindre AX qui devint plus tard l'AG, fameux pour son rôle au cours de la première guerre mondiale dans les Taxi de la Marne. Animée par un bicylindre 1 100 cm3 de 8 ch et arborant son capot « crocodile » et son radiateur monté devant l'auvent qui caractérisèrent les Renault jusqu'en 1920, l'AX arriva à une époque ou l'automobile commençait à connaître une certaine respectabilité. Le manque de fiabilité des premières voitures alimentait le scepticisme du public, mais l'avènement de l'AX, destiné à devenir la Renault la plus vendue avant la première guerre, arrivait dans une nouvelle ère. C'était une voiture facile à conduire de conception simple dont les organes techniques pouvaient être compris même par un béotien en mécanique. Le bicylindre refroidi par eau avec ses soupapes entrainées mécaniquement était simple et robuste, qualités importantes pour un automobiliste novice et la boîte à trois rapports était facile à maîtriser. Pour une petite voiture, l'AX possédait une souplesse sans équivalent entre 8 km/h et 56 km/h sur le rapport supérieur, qu'on pouvait conserver même dans les pentes les plus raides.

Cette AX particulière est dotée une carrosserie deux places fermée, contrastant avec les plus banales carrosseries ouvertes. Décrite par le vendeur comme étant partiellement restaurée et en bon état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation UK V5C (datés de 2009), montrant la date de première immatriculation (au Royaume-Uni) le 27 novembre 1989.
**€35,000 - 55,000**

By 1904 Renault was building its own engines: large-capacity fours at first, followed by the AX twin that later developed into the AG, famous for its WWI role as the 'Taxi de la Marne'. Powered by a 1,100cc twin-cylinder engine of 8hp and featuring the 'coal scuttle' bonnet and bulkhead-mounted radiator that would characterise Renaults until the late 1920s, the AX arrived at a time when the motor car was beginning to gain a measure of respectability. The unreliability of early cars had provided good cause for public scepticism but the advent of the AX, destined to become Renault's pre-WWI best seller, ushered in a new era. Here was an easy-to-drive car of simple design, whose mechanical workings even a technically illiterate layman might begin to understand. The water-cooled twin with its mechanically operated valves was simple and robust, endearing qualities to the novice motorist, and the three-speed gearbox was easy to master. For so small a car the AX possessed unparalleled flexibility between 8km/h and 56km/h in top gear, clinging to that gear on all but the steepest gradients.

This particular AX carries fully enclosed two-seater coachwork, contrasting with the open bodies more usually encountered. Described by the vendor as partially restored and in generally good condition, the car is offered with a UK V5C registration document (issued 2009) recording the date of first (UK) registration as 27th November 1989.

228
# RENAULT AX VOITURETTE 1909

Châssis n° 01497

- *One of the most capable small cars of its day*
- *Partially restored*
- *Registered in Belgium*

Dès le départ, la mécanique des Renault fut de la meilleure qualité et l'arrivée de modèles multicylindres établit définitivement la marque. En 1904, Renault construisait ses propres moteurs, de gros quatre cylindres d'abord, suivis par le bicylindre AX qui devint plus tard l'AG, fameux pour son rôle au cours de la première guerre mondiale dans les Taxi de la Marne. Animée par un bicylindre 1 100 cm3 de 8 ch et arborant son capot « crocodile » et son radiateur monté devant l'auvent qui caractérisèrent les Renault jusqu'en 1920, l'AX arriva à une époque ou l'automobile commençait à connaître une certaine respectabilité. Le manque de fiabilité des premières voitures alimentait le scepticisme du public, mais l'avènement de l'AX, destiné à devenir la Renault la plus vendue avant la première guerre, arrivait dans une nouvelle ère. C'était une voiture facile à conduire de conception simple dont les organes techniques pouvaient être compris même par un béotien en mécanique. Le bicylindre refroidi par eau avec ses soupapes entrainées mécaniquement était simple et robuste, qualités importantes pour un automobiliste novice et la boîte à trois rapports était facile à maîtriser. Pour une petite voiture, l'AX possédait une souplesse sans équivalent entre 8 km/h et 56 km/h sur le rapport supérieur, qu'on pouvait conserver sauf dans les pentes les plus raides.

Décrite par le vendeur comme partiellement restaurée et en bon état général, cette voiturette Renault AX est vendue avec sa carte grise belge et son Certificato di Omologazione de l'ASI.
**€35,000 - 45,000**

Renault engineering was of the highest quality from the outset, and the arrival of multi-cylinder models really put the company on the map. By 1904 Renault was building its own engines: large-capacity fours at first, followed by the AX twin that later developed into the AG, famous for its WWI role as the 'Taxi de la Marne'. Powered by a 1,100cc twin-cylinder engine of 8hp and featuring the 'coal scuttle' bonnet and bulkhead-mounted radiator that would characterise Renaults until the late 1920s, the AX arrived at a time when the motor car was beginning to gain a measure of respectability. The unreliability of early cars had provided good cause for public scepticism but the advent of the AX, destined to become Renault's pre-WWI best seller, ushered in a new era. Here was an easy-to-drive car of simple design, whose mechanical workings even a technically illiterate layman might begin to understand. The water-cooled twin with its mechanically operated valves was simple and robust, endearing qualities to the novice motorist, and the three-speed gearbox was easy to master. For so small a car the AX possessed unparalleled flexibility between 8km/h and 56km/h in top gear, clinging to that gear on all but the steepest gradients.

Described by the vendor as partially restored and in generally good condition, this Renault AX voiturette is offered with Belgian Carte Grise and ASI Certificato di Omologazione.

229

## PACKARD SÉRIE 1101 EIGHT COUPÉ AVEC SPIDER 1934

Châssis n° 375625

- *Restored in Germany 2001-2003*
- *Matching numbers*
- *Concours winner*
- *Superb condition*

Toujours construite avec la plus haute exigence, la Packard était indéniablement l'une des voitures américaines les plus raffinées de son époque. Ce rare coupé avec spider, un parmi pas moins treize modèles de la gamme Packard Eight de 1934, est doté de deux roues de secours latérales et d'une trappe sur le côté pour les clubs de golf. La Packard est arrivée en Europe en 1999 et a fait l'objet d'une restauration complète « au grill » entre 2001 et 2003 en Allemagne. Exécutée au plus haut niveau d'exigence, elle comprend une réfection complète du moteur, de la boîte et de l'embrayage tandis qu'un différentiel était fabriqué à l'identique pour remplacer l'original.

Les cylindres ont été réalésés, la culasse surfacée et l'arbre à cames, les soupapes, les pistons, la pompe et autres accessoires étaient remplacés par de nouveaux ou refaits. Les collecteurs ont été sablés et émaillés. Le radiateur, le réservoir et les freins ont été rénovés ainsi que les chromes, les joints et le câblage électrique. Une pompe électrique a été installée pour faciliter le démarrage et pour la fiabilité. L'intérieur a été refait en cuir bleu foncé, selon le modèle d'origine et, depuis cette restauration, la voiture a été repeinte dans une livrée bleu foncé assortie (autrefois deux tons bronze et bleu). Une fois achevée, cette magnifique Packard a remporté plusieurs prix dans des concours d'élégance. Décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, la voiture est vendue avec sa carte grise belge.
**€80,000 - 120,000**

Always built to the highest standards, the Packard was unquestionably one of the finest American cars of the pre-war era. One of no fewer than 13 models in the Packard Eight range for 1934, this rare two/four-person 'Rumble Seat' coupé features dual side-mounts spare wheels and a side hatch for storing golf clubs. The Packard first came to Europe in 1999, and between 2001 and 2003 was subject of a complete 'chassis upwards' restoration in Germany. Carried out to a high standard, these works included complete rebuilds of the engine, gearbox, and clutch, while a new differential was manufactured to match the original.

The engine's cylinders were re-bored, the cylinder head resurfaced; and a camshaft, valves, pistons, pumps, and various other parts either replaced with new components or rebuilt. The manifolds were sandblasted and re-enamelled; the radiator, fuel tank, and brakes refurbished; and the brightwork, body seals, and electrical wiring all renewed. An electric fuel pump has been installed in the interests of easier starting and greater reliability. The interior has been re-trimmed in dark blue leather to the original pattern, and since the aforementioned restoration the car has been repainted in the current dark blue livery to match (previously two-tone bronze/blue). Following completion, this gorgeous Packard won several prizes at Concours d'Élégance competitions. Described by the vendor as in very good condition throughout, the car is offered with Belgian Carte Grise.

230

## RENAULT 40CV TYPE NM SPORT CABRIOLET 1927

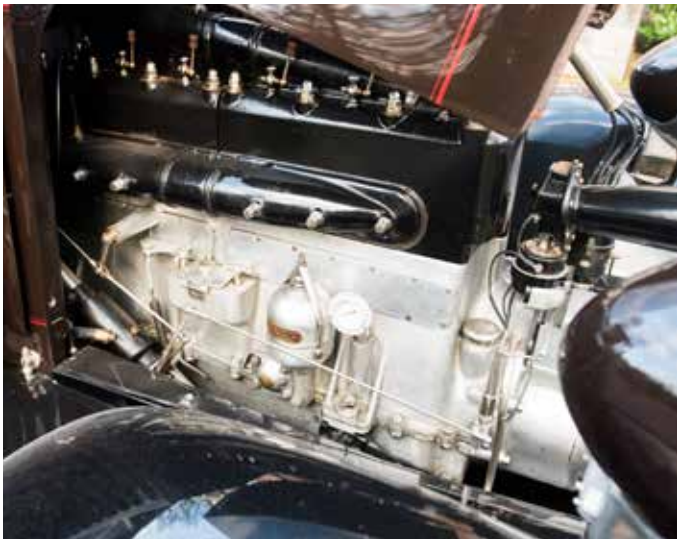
Carrosserie Henri Binder, Paris

Châssis n° 286836

- *Renault's Vintage-era flagship*
- *Delivered new to New York, USA*
- *Restored in Europe in the 2000s*
- *Present ownership since 2012*
- *Concours Class winner at Zoute, 2018*

French.

English
€0 - 0



Fondée par Louis Renault avec ses frères Marcel et Fernand en 1898, la compagnie qui allait devenir le premier constructeur français commença assez humblement avec un prototype à moteur De Dion de 1 ¾ ch, dont l'essieu arrière suspendu allait rapidement être repris par de nombreux autres constructeurs. La production prit rapidement une dimension industrielle à l'usine de Billancourt, la demande étant stimulée par les performances des voitures Renault dans les grandes courses de ville à ville si populaires en France à la fin du XIXe siècle.

Dès le départ, la mécanique des Renault afficha une grande qualité et l'arrivée de modèle multicyclindres établit définitivement la maque. Au début des années 1920, le plus gros modèle de Renault était la six cylindres 40 CV Type GX, dont le moteur faisait 7½ litres de cylindrée et allait être porté à 9,1 litres sur le Type NM. Les autres traits remarquables comprenaient la suspension arrière améliorée pour une meilleure stabilité et des freins arrière commandés par pédale.

En 1926, la NM fournit la base pour une nouvelle voiture de record de vitesse destinée à reprendre le record des 24 heures de Renault, battu par Bentley en septembre 1925. Utilisant deux carrosseries différentes, une deux places ouvertes pour la tentative la plus courte et une monoplace aérodynamique pour la plus longue - La 40 CV spéciale battit les records des 3 heures et des 24 heures établissant de nouveaux jalons aux 1 000 et 2 000 miles et aux 1 000, 2 000 et 3 000 kilomètres.

Founded by Louis Renault and his brothers Marcel and Fernand in 1898, the company that would become France's biggest automobile manufacturer started humbly enough, with a solitary 1¾hp De Dion-engined prototype, the sprung rear axle of which would soon be copied by many contemporaries. Production at the Billancourt factory was soon under way on a large scale, demand for its products being enhanced by the performance of Renault cars in the great inter-city races so popular in France at the turn of the 19th Century.

From the outset Renault engineering was of the highest quality, and the arrival of multi-cylinder models really put the company on the map. By the start of the 1920s Renault's largest model was the six-cylinder 40CV Type GX, the engine of which displaced 7½ litres and would be enlarged in 1921 to a mighty 9.1 litres for the Type NM. Other notable features included revised rear suspension arrangements for improved stability, and foot pedal operation for the rear brakes.

In 1926 the NM provided the basis for a new speed record car, intended to take back Renault's 24-hour record, broken in September 1925 by Bentley. Using two different bodies - an open two-seater for the shorter attempt and a streamlined single-seater for the longer - the special 40CV broke the three-hour and 24-hour records, and set new best marks at 1,000 and 2,000 miles, and 1,000, 2,000, and 3,000 kilometres.

Renault exporta de nombreux châssis de luxe aux États-Unis au début du 20e siècle, dont la 40 CV proposée ici. L'agence américaine de la marque décrivait fièrement la Renault dans ses publicités comme « la voiture qui dure pour toujours ». Arborant une imposante carrosserie Henri Binder, cette 40 CV a été vendue neuve à New York et est décrite dans le bon de livraison de l'usine (copie au dossier) comme un modèle « Sport » avec carrosserie « cabriolet Pillion ».

Ramenée en France en 2002 par Bruno Vendiesse et Jean-François Dumontant, la voiture a été alors entièrement restaurée au plus haut niveau, le moteur entièrement refait par un spécialiste réputé, Lauren Rondoni, et en 2012 a été vendue à son actuel propriétaire. Depuis la restauration, cette Renault tout à fait magnifique a remporté le 2nd prix au concours de Chantilly et a été jugée « plus belle restauration » à Zoute en 2018. Dans un état de présentation exceptionnel, ce rare et important exemplaire du vaisseau amiral de Renault de l'ère Vintage est vendu avec un dossier historique complet contenant la carte grise française et tous les détails de sa restauration.
**€360,000 - 440,000**

Renault exported many luxury chassis to the USA in the 20th Century's early years, including the 40CV offered here. The company's American agency proudly described the Renault in its advertisements as 'the car that will last forever'. Carrying imposing coachwork by Henri Binder, this 40CV was sold new in New York and is described in the factory despatch records (copy on file) as a 'Sport' model with 'Cabriolet Pillion' body.

Brought back to France in 2002 by Bruno Vendiesse and François du Montant, the car was then completely restored to a very high standard, the engine being rebuilt by recognised specialist Lauren Rondoni, and in 2012 was sold to the current owner. Since restoration this quite magnificent Renault has won a 2nd prize at the Chantilly concours and been judged 'most beautiful restoration' at Zoute in 2018. Presented in exceptional condition, this rare and important example of Renault's Vintage-era flagship is offered with an extensive history file containing a French Carte Grise and full details of the restoration.

96 VIII 62

231 *

# LANCIA LAMBDA 3E SÉRIES TORPÉDO 1924

Châssis n° 11707

- *Historically significant model*
- *Long-term ownership in Switzerland (1959-2012)*
- *Restored condition*

Jalon majeur de l'histoire de l'automobile, la révolutionnaire Lambda de 1922 était la première voiture au monde à faire usage d'une structure monocoque porteuse et la première à être propulsé par un moteur V4. L'absence de châssis séparé permettait d'asseoir le conducteur plus bas, autorisant une carrosserie plus aérodynamique, tandis que le système de suspension avant télescopique breveté par Lancia donnait à la Lambda une tenue de route sans équivalent dans sa catégorie. Son moteur, un 2 120 cm3 à arbre à cames en tête fut réalésé jusqu'à 2 570 cm3 développant 68 ch dans sa configuration de 1928.

Dotée d'une conduite à droite comme toutes les Lancia jusqu'aux années 1950, cette Lambda 3e série fut importée en Suisse en 1930 et y est restée aux mains du même propriétaire de 1959 à 2012.

La voiture a reçu une restauration complète entre 1969 et 1984 dans les ateliers des plus réputés spécialistes de la marque, messieurs Hahn et Kriens à Lucerne. Une seconde restauration a été entreprise par un spécialiste reconnu, Rolf Plattner, à Bâle entre 2003 et 2010, incluant une réfection complète du moteur.

A milestone in automotive history, the revolutionary Lambda of 1922 was the world's first car to have a stress-bearing monocoque body and the first to be powered by a V4 engine. The absence of a separate chassis meant the driver could sit lower, enabling a more aerodynamic bodyline to be achieved, while Lancia's patented sliding-pillar independent front suspension endowed the Lambda with ride and handling qualities unmatched by anything in its class. The engine, an overhead-camshaft unit of 2,120cc, was progressively enlarged, arriving at its final 2,570cc, 68bhp configuration in 1928.

Right-hand drive like all Lancias into the 1950s, this 3rd Series Lambda was imported into Switzerland in 1930 and remained with same Swiss owner from 1959 until 2012.

Between 1969 and 1984 the car underwent a complete restoration in the workshops of the foremost marque authority, Messrs Hahn, Kriens in Lucerne. A second restoration was undertaken by recognised authority, Rolf Plattner, in Basel between 2003 and 2010, including a full engine overhaul.

Il faut noter que le moteur original (1174) a été remplacé par un bloc Tipo 67 (1067) conforme à l'origine et que le pare-brise original a été modifié et est désormais droit, alors que la boîte de vitesses est aujourd'hui une quatre rapports qui rend la voiture plus facile à utiliser (la boîte d'origine à trois rapports Tipo 109 est incluse dans la vente).
Décrite par le vendeur comme étant en bon état général et en état de marche, la voiture est vendue avec un dossier historique complet contenant les papiers d'immatriculation Suisse, la carte d'identité FIVA, les factures et photographies de la restauration remontant à 1969 et le journal de bord personnel du propriétaire relatant toutes les sorties de 1959 à 1970.

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.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.
**€105,000 - 125,000**

It should be noted that the original engine ('1174') has been replaced with a correct Tipo 67 unit ('1067') and that the original windscreen has been modified and is now straight, whilethe gearbox is now a four-speeder making the car far more useable (the original Tipo 109 three-speed gearbox is included in the sale).

Described by the vendor as in good overall condition and running order, the car is offered with an extensive history file containing Swiss registration papers, FIVA identity card, restoration invoices and photographs dating back to 1959, and the owner's personal logbook recording all outings from 1959 to 1970.

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

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

232

## BENTLEY 8-LITRES SPORTS TOURER 1931

Carrossée dans le style de Vanden Plas

Châssis n° YX5116

- *One of only 36 short-chassis examples out of 100 built*
- *Comes with its original body (separate)*
- *Known ownership history*
- *Matching chassis, engine, gearbox and other major components*
- *Present ownership since 2000*
- *Extensively campaigned worldwide*
- *Registered in the UK with its original registration ('GW 1571')*

'YX5116' as featured on the cover of the 7th International Vintage Bentley Tour of South Africa programme

Le châssis numéro YX5116 est le 91e des 100 Bentley 8 litres construits en 1930-31. Le 8 litres, rapide et puissant, avait été conçu pour pouvoir supporter une lourde carrosserie fermée tout en assurant des performances de sportive. Et de fait, lorsque le 8 litres fut présenté en 1930 à l'Olympia Show, c'était le châssis de série le plus rapide du monde, capable d'atteindre 165 km/h avec le pont le plus long, le 15/53. Il surclassait le Rolls-Royce Phantom II, et Bentley avait fixé le prix de son châssis 50 £ plus haut (1 850 £ au lieu de 1 800 £) pour bien souligner ce fait. Le 8 litres était, et demeure, une véritable supercar.

Le châssis YX5116 n'avait pas été vendu lorsque Bentley Motors fut placé le 11 juillet 1931 en redressement judiciaire, et il demeura à l'usine pendant toute cette période de redressement, qui prit fin en novembre 1931 lorsque la société fut rebaptisée Bentley Motors (1931) Ltd et devint une filiale à part entière de Rolls-Royce.

Les archives de l'entretien font état pour la YX5116 d'un montage d'amortisseurs avant André en mai 1933 ; c'étaient probablement des amortisseurs Telecontrol, une modification typique des années 1930. Elle est actuellement équipée à l'avant de deux paires d'amortisseurs à friction, répliques Complete Automobilist de Hartford, et à l'arrière d'une paire de répliques de Hartford, plus conformes. Son allumage de série se composait d'une magnéto Bosch GF6A implantée à droite et d'un distributeur Delco-Remy MRS12 avec bobine à bain d'huile, implantés à gauche. A ce jour, elle est équipée d'un distributeur Delco-Remy plus récent et d'une magnéto Scintilla.

Chassis number 'YX5116' is the 91st of the 100 8-Litre Bentleys built in 1930-1931. The 8-Litre was designed as a fast, powerful chassis capable of carrying heavy closed coachwork with sports car levels of performance. Indeed, when the 8-Litre was introduced at the 1930 Olympia Show it was the fastest production chassis in the world, capable of 103mph with the high-ratio (15/53) rear axle. It was a better car than the Rolls-Royce Phantom II, and was priced by Bentley at £50 more for the chassis (£1,850 rather than £1,800) to reinforce the point. The 8-Litre was, and remains, a true supercar.

Chassis 'YX5116' was unsold when Bentley Motors went into receivership on 11th July 1931 and remained at the works during the receivership. This lasted until November 1931 when the company was renamed Bentley Motors (1931) Ltd, as a wholly owned subsidiary of Rolls-Royce.

The Service Record notes André shock absorbers fitted to the front axle in May 1933; these were presumably Telecontrol shock absorbers, a typical 1930s modification. 'YX5116' is fitted currently with two pairs of Complete Automobilist replica Hartford friction shock absorbers to the front and a more correct pair of replica Hartfords to the back axle. The standard ignition arrangement comprised a Bosch GF6A magneto on the offside and a Delco-Remy MRS12 distributor and oil-filled coil set to the near-side. As now, 'YX5116' has a later Delco-Remy distributor and a Scintilla magneto.

Il y avait deux taux de compression, un taux élevé de 5,5 pour les châssis sport et un taux réduit de 5,1 pour les voitures fermées, avec dans ce cas une plaque intermédiaire insérée entre le bloc cylindres et la culasse. Le moteur du châssis YX5116, portant le numéro YX5116, a été construit en taux de 5,1. D'après ce qu'on peut voir, les carburateurs semblent d'origine et montés sur une tubulure d'origine ; le dispositif de marche lente a été retiré et un nouvel amortisseur a été monté.

La transmission s'effectue au moyen d'une embrayage simple disque Bentley et d'une boîte de vitesses séparée, de type F, conçue spécialement pour le 8 litres. Les archives de l'entretien mentionnent pour la boîte d'origine le numéro 8113, qui est celui de la boîte actuelle.

Les feux latéraux "en escargot" Lucas d'origine sont toujours sur les ailes d'origine, qui accompagnent la voiture. Le châssis est équipé de projecteurs Zeiss, alors disponibles en option, et de répliques des feux latéraux "en escargot" Lucas montées sur des supports près des montants de parebrise.

Cette 8 litres était vendue avec deux feux arrière Lucas S220. Ceux-ci sont maintenant des répliques CAV. La longueur de la colonne de direction n'est pas précisée. Mais le premier enregistrement des archives de l'entretien, en date du 25 février 1932, mentionne le montage d'une colonne plus longue de 63 mm et les contrôles associés. La colonne d'origine est toujours montée et porte le numéro YX5116.

Two different compression ratios were offered, a high-compression engine with a ratio of 5.5:1 for sporting chassis and a low compression engine (5.1:1) for closed cars, with a compression plate inserted between the cylinder block and the crankcase. The engine in chassis 'YX5116', number 'YX5116', was built as new with the 5.1:1 compression ratio. As seen, the carburettors appear to be the originals on the original manifold, with the slow-running device removed and new dash-pots fitted. Transmission is by single-plate Bentley clutch to the separate 'F' type gearbox, designed especially for the 8-Litre. The Service Record for 'YX5116' notes the original gearbox as number '8113', which is retained.

The original Lucas 'snail' sidelights are still fitted to the original wings (with the car). The chassis is fitted with Zeiss headlamps (these were available as an option) with replica Lucas snail-pattern sidelights mounted off brackets by the windscreen pillars.

The 8-Litre was supplied with two Lucas S220 taillights as standard. The rear lights as now are reproduction CAV. The steering column length for 'YX5116' is not specified; however, the first entry in the Service Record, dated 25th February 1932, is for a set of 2½" longer steering column tubes and controls. The original steering column is still fitted, numbered 'YX5116'. The Tecalemit one-shot lubrication system has been removed.

Le système de graissage centralisé Tecalemit a été retiré. Les instruments actuels sont pour la plupart des répliques, et le volant n'est pas celui de série. La calandre possède un entourage chromé et devrait être dotée de volets thermostatiques contrôlés par un dispositif Smithermet, mais ceux-ci ont été retirés et remplacés par une grille en treillis.

Les archives de Bentley Motors mentionnent que le YX5116 a été construit sur le plus petit des deux empattements des 8 litres, celui de 3,66 m et non celui de 3,97 m. Son pont de 15/53 (3,53:1) est le plus long des trois proposés. Son arbre à cames est le BM7055, la référence standard pour les 8 litres, qui présente les mêmes profils de cames que ceux des Bentley de course. Les archives mentionnent aussi que la suspension est standard : ressorts arrière Woodhead et amortisseurs Bentley & Draper, à friction à l'avant et hydrauliques à l'arrière.

Le YX5116 n'était pas terminé lorsque Bentley fut placé en redressement judiciaire le 11 juillet 1931. Il l'a été au cours de cette période de redressement et a d'abord été vendu par Jack Barclay et Jack Olding. Les archives mentionnent le 25 janvier 1932 comme date de CD (coachbuilder despatched) ; c'est la date à laquelle il a été envoyé chez le carrossier H J Mulliner. Sa carrosserie est décrite comme une berline 4/5 places. Elle existe heureusement toujours, dans un état restaurable, mais on ne possède pas de photos de la voiture montrant son aspect d'origine.

The instruments as now are mostly replica, while the wheel currently fitted is non-standard. The radiator has a separate chrome-plated shell and would have had thermostatically controlled shutters, using a Smithermet operating mechanism. As now, the shutters and the Smithermet have been removed, with a wire mesh fitted in place. The Bentley Motors Service Record for 'YX5116' shows that it was built on the shorter of the two standard 8-Litre wheelbases: 12' rather than the 13' chassis. The axle ratio was 15/53 (3.53:1), the higher of the three standard ratios. The BM7055 camshaft was fitted as standard to the 8-Litre engine. This has the same cam profiles as the camshafts used in all racing Bentleys. The Service Record also mentions the standard suspension set-up with Woodhead rear road springs and Bentley & Draper friction front and hydraulic rear shock absorbers.

'YX5116' had not been finished when Bentleys went into receivership on 11th July 1931. Finished while the receiver was in charge, the chassis was sold initially through Jack Barclay and Jack Olding. The Service Record notes a 'C.D.' date of 25th January 1932, the date the chassis was despatched to the coachbuilder, H J Mulliner. The body is recorded as a 4/5-seater saloon. Fortunately, this body survives in restorable condition, although there are no known photographs of the car in its original form.

La carrosserie d'origine, d'un style rare, est une berline à quatre portes et quatre glaces de type Weymann, qui a toujours sa plaque de licencié Weymann fixée sur le pied milieu gauche. Les carrosseries en toile étaient alors en train de passer de mode, ce qui fait que celle-ci était une semi-Weymann, ou Weymann à panneaux, c'est-à-dire une carrosserie à ossature bois selon les brevets Weymann mais avec des panneaux d'aluminium à l'extérieur, dans le cas présent le tablier et toute la partie située sous la ceinture de caisse ; les parties supérieures des portes, le toit et les custodes sont recouverts de tissu.

Le premier propriétaire enregistré dans les archives de l'entretien est James C. Clark de Craven Lodge, Melton Mowbray, adresse par la suite modifiée en Scalford Hall, Melton Mowbray, qui échangea sa Bentley Speed Six (BA2583) contre la YX5116. Son adresse dans les archives de l'entretien de la BA2583 est "c/o Rt Hon J. K. Laidlow, Castle Knock, Comté de Dublin, Irlande", ainsi que Craven Lodge. L'immatriculation de la 8 litres, GW 1571, est un numéro de Londres, attribué le 12 février 1932. James C Clark était un américain, richissime industriel du coton et sportif assidu du New Jersey, et Craven Lodge était un club de chasse qu'il fréquentait en hiver.

Les archives d'entretien de la YX5116 démarrent par le montage d'une colonne de direction plus longue, et la première révision citée a eu lieu le 26 avril 1932 à 3 731 miles (6 000 km). Il y eut ensuite différents petits travaux effectués pendant que M. Clark en était propriétaire.

A rare design, this original body is a four-door, four-light saloon of Weymann construction, with the Weymann licence plate still affixed to the sill behind the near-side front door. Fabric bodies were going out of fashion at this date so the body is a semi-Weymann or panelled Weymann; that is, a body with wooden framing to Weymann patents but with the exterior panelled in aluminium, in the present case to the scuttle and the body below the waistline moulding, with the upper portions of the doors and the roof and rear quarters covered with fabric.

The first owner is listed in the Service Record as James C Clark of Craven Lodge, Melton Mowbray, later changed to Scalford Hall, Melton Mowbray, who traded in his Bentley Speed Six (BA2583') against 'YX5116'. The Service Record for 'BA2583' gives his address as c/o Rt Hon J K Laidlow, Castle Knock, County Dublin, Ireland, as well as Craven Lodge. The 8-Litre's registration, 'GW 1571', is a London number allocated on 12th February 1932. James C Clark was a US cotton millionaire and keen sportsman from New Jersey, while Craven Lodge was a hunting club where he over-wintered.

The Service Record begins with the fitting of longer steering column tubes, while the first general look-over was carried out on 26th April 1932 at a mileage of 3,731. Subsequently, various minor works were carried out during Mr Clark's ownership.

'YX5116' on the 7th International Vintage Bentley Tour of South Africa

Les amortisseurs avant furent remplacés, comme on l'a vu, et on monta en juillet 1933 un support d'essieu avant reconditionné, sans doute à la suite d'un accident. L'essieu avant est le modèle standard des 8 litres, avec supports de cric, mais sans numéro visible ; il est recouvert d'une épaisse couche de peinture, ce qui fait qu'on pourrait découvrir un numéro en la grattant. Le dernier enregistrement dans les archives d'entretien date de janvier 1939.

Le premier changement de propriété a dû avoir lieu le 31 mars 1937, date à laquelle un nouveau carnet de bord fut ouvert. Le nouveau propriétaire était Sir John Arnott, Bt, patron de l'Irish Times. La famille Arnott exploitait une chaîne de magasins de tissus ainsi que d'autres affaires, dont des journaux. Le carnet de bord cité montre que la Bentley a été exportée en Irlande le 21 janvier 1938, date d'obtention de sa licence sur place, et qu'elle n'a plus détenu de licence entre le 31 décembre 1939 et le 15 août 1956. Sa dernière licence pour l'Irlande a expiré le 31 décembre 1962. Le carnet de bord porte la signature de P. J. Campbell, directeur à l'Irish Times. On pense qu'un nouveau carnet de bord a été ouvert par Middlesborough CBC après le 16 janvier 1963, lorsque la YX5116 fut achetée par Keith Schellenberg, de Nesham Garages.

D'après ce carnet de bord, la YX5116 ne détint pas de licence et ne fut donc pas utilisée entre le 31 décembre 1939 et le 15 août 1956, date à laquelle elle réobtint une licence au nom de son nouveau propriétaire, James Robert William Murland, Comté de Down, Irlande. Sir John Arnott est mort le 26 juillet 1940 et devait donc encore posséder la Bentley à cette date.

The front shock absorbers were changed, as noted above, with a reconditioned front axle bed fitted in July 1933, probably after an accident. The axle beam is standard 8-Litre with jacking pads, but with no number evident, and is heavily painted, so scraping may reveal a number. The last entry in the Service Record is dated January 1939.

The first change of ownership presumably dates from 31st March 1937 when a continuation logbook was issued. This new owner was Sir John Arnott, Bt, chairman of the Irish Times. The Arnott family ran a chain of drapery stores with other business interests including newspapers. The aforementioned logbook shows that the Bentley had been exported to Ireland by 21st January 1938 when it was licensed there, and that it was not licensed between 31st December 1939 and 15th August 1956. The last licence in Ireland expired on 31st December 1962. The logbook is signed by P J Campbell, works manager for the Irish Times. A continuation logbook was, presumably, issued by Middlesborough CBC after 16th January 1963 when 'YX5116' was bought by Keith Schellenberg (Nesham Garages).

Judging from the logbook, 'YX5116' was unlicensed and hence unused between 31st December 1939 and 15th August 1956 when it was re-licensed by new owner James Robert William Murland in County Down, Ireland. Sir John Arnott died on 26th July 1940 so probably he still owned the Bentley at the time.

Le carnet de bord mentionne un propriétaire du nom de T. Bratt, du Comté de Louth, à un certain moment entre 1939 et 1956, mais sans préciser de date de changement de propriétaire, et la Bentley n'était alors pas utilisée sur route. Elle détint une licence dans le Comté de Down jusqu'au 31 décembre 1962. Elle fut alors vendue à Keith Schellenberg, et son carnet de bord mentionne Nesham Garages, Middlesborough, comme nouveau propriétaire au 16 janvier 1963. On pense que M. Schellenberg ne s'en est jamais servi, sauf pour en démonter la traverse avant dont il avait besoin pour sa voiture de rallye, le châssis YM5027. La YX5116 a maintenant une traverse avant modifiée, probablement une pièce d'origine découpée, sans numéro visible. La Bentley fut vendue en août 1986 à David Black dans un état plus ou moins dégradé, pense-t-on, mais avec sa carrosserie d'origine encore montée.

David Black la retira et la monta sur un chariot, où elle se trouve toujours. Il fit déshabiller le châssis et le fit rééquiper d'une réplique de quatre-places de sport Vanden Plas exécutée par Elmdown ; le moteur fut révisé comme il se doit et on monta un ensemble pignon-couronne à démultiplication longue. La voiture a adopté l'allure des voitures du Mans, avec des garde-boues et des marchepieds, une calandre grillagée et un réservoir de type compétition. Son instrumentation est conforme et elle a reçu un nouveau capot, mais celui d'origine l'accompagne. La Bentley fut transmise inachevée à Brent Jackson, le gendre de David Black. Celui-ci s'en servit à diverses occasions avant de la mettre en vente le 29 mars 1999. On suppose qu'elle ne trouva alors pas preneur, car son propriétaire actuel est réputé, d'après son document V5C d'immatriculation, l'avoir acquise le 9 mai 2000.

The logbook records T Bratt in County Louth as the owner at some point between 1939 and 1956, but the entry for a change of owner is undated and the Bentley was not used on the road. 'YX5116' was licensed in County Down through to 31st December 1962. It was then sold to Keith Schellenberg, the logbook noting a change of owner to Nesham Garages, Middlesborough on 16th January 1963. It is understood that Mr Schellenberg never used the car beyond removing the front cross-member to use in his rally car, chassis 'YM5027'. 'YX5116' now has a modified front cross-member - probably an original cross-member cut down - with no number visible. The Bentley was sold to David Black in August 1986 in, it is assumed, more or less derelict condition, with the original body still fitted.

David Black removed the body and fitted it to a dolly, and it remains in this condition today. The chassis was stripped and rebuilt with a replica Vanden Plas sports four-seater body by Elmdown, with the engine suitably rebuilt and a high-ratio crown wheel and pinion fitted. The car generally is fitted out as a Le Mans replica with cycle wings and steps, wire mesh grille to the radiator, and a racing-style fuel tank. The instrumentation is in keeping. A new bonnet is fitted (original with car). The Bentley passed in unfinished form to Brent Jackson, David Black's son-in-law. He used the car for a number of events before it was auctioned on 29th March 1999. Presumably the Bentley was unsold, as the current owner is noted in the V5 registration document as acquiring 'YX5116' on 9th May 2000.

Offered with the incredibly rare and original H.J. Mulliner Saloon body

La présente description s'appuie fortement sur le très complet rapport illustré établi en décembre 2018 sur la YX5116 par le Dr Clare Hay, une experte reconnue de la marque. Sa lecture attentive est recommandée. Bonhams la remercie vivement de son aide.

Lorsqu'elle était sous la garde de son vendeur, un passionné, la YX5116 a parcouru le monde entier et a participé avec succès à de nombreux évènements aux Etats-Unis (trois fois), en Nouvelle-Zélande (deux fois), en Australie (une fois) et en Afrique du Sud, pas moins de huit fois, la dernière en février 2018. On trouvera dans le dossier détaillant l'historique de la voiture des photos la montrant lors de ces évènements, les documents mentionnés dans le rapport du Dr Hay, et bien d'autres encore.

La 8 litres est la plus aboutie des routières Bentley de Cricklewood ; c'était l'une des rares voitures de série de son époque capable d'atteindre les 160 km/h. Cet exemplaire, bien documenté et parfaitement en ordre, est paré d'une carrosserie dans le style de Vanden Plas, tant admiré et à jamais associé aux voitures de course d'usine. Elle est prête à rouler et mérite d'être examinée de près.
**€600,000 - 800,000**

The foregoing description draws heavily on the typically thorough illustrated report on 'YX5116' compiled in December 2018 by renowned marque authority, Dr Clare Hay (perusal recommended). Bonhams would like to extend its thanks to Dr Hay for her assistance.

While in the enthusiast vendor's care, 'YX5116' has been rallied extensively across the globe, successfully participating in events in the USA (three times), New Zealand twice), Australia (once) and South Africa, the latter country being visited on no fewer than eight occasions, most recently in February 2018. Photographs of the Bentley participating in these events may be found within the accompanying history file, which also contains the documents mentioned in Dr Hay's report plus many others.

The ultimate Cricklewood Bentley road car, the 8-Litre was one of the few genuine 100mph production cars of its day. This well documented and thoroughly sorted example, boasting the much admired Vanden Plas-style coachwork forever associated with the works team cars, is ready for use and worthy of the closest inspection.

233

*Ancienne voiture de la collection de L. Scott Bailey, fondateur et rédacteur en chef d'Automobile Quarterly*

## FIAT 508 BALILLA COPPA D'ORO SPIDER 1933

Châssis n° 021030

- *Early FIAT sports car*
- *Purchased from the FIAT museum curator*
- *Professionally restored in the late 1970s/ early 1980s*
- *Present ownership since 2004*
- *Eligible for the Mille Miglia and many other prestigious events*

Dérivée de la très réussie berline Fiat 508 Balilla, la version compétition 508 Balilla Sport fut inspirée par un dessin original de la Carrozzeria Ghia. Fiat en acheta les droits et construisit deux versions : la Coppa d'Oro et la Mille Miglia allégée ainsi appelée après ses succès obtenus dans ces terribles courses disputées sur grandes distances. Malgré son âge, la 508 Balilla gagnait encore des courses après la Seconde Guerre mondiale en enrichissant un palmarès construit sur d'innombrables victoires signées avant la guerre dans la Mille Miglia, la Targa Florio, les 24 Heures de Spa Francorchamps, l'Ulster TT et au Mans.

Cette rare 508 Ballilla Sport « Coppa d'Oro » série 2 connue au Royaume-Uni au début des années 1970 y aurait été importée après la fin de la guerre. Les numéros de châssis et de moteur (indiqués sur la plaque du châssis) désignent une voiture produite en 1933, alors que le moteur actuel date de 1935. La 508 n° 021030 fit partie de la collection de L. Scott Bailey, fondateur et rédacteur en chef de la revue Automobile Quarterly. Elle a été restaurée depuis le châssis à la fin des années 1970 et au début des années 1980 par Wilkinson & Sharp de Philadelphie (PA/ USA) pour un coût de 50 000 dollars avec les conseils et l'assistance d'Augusto Constantino et d'Antonio Amadeli du Fiat Museum Centro Storico et du Dr Veniero Molari. Un album photo de la restauration et un recueil de correspondances sont disponibles à la consultation ainsi qu'un compte-rendu complet de cette reconstruction par L. Scott Bailey.

Based on the highly successful 508 Balilla saloon, the 508 Balilla Sport competition version was inspired by an original design by Carrozzeria Ghia. FIAT purchased the rights, manufacturing two versions: the Coppa d'Oro (Gold Cup) and lightweight Mille Miglia, named after successes gained in these demanding long distance events. Despite its age, the 508 Balilla was still winning races in the immediate post-war years, adding to a formidable reputation built on numerous victories in classic events in the pre-WW2 era, including the Mille Miglia, Monte Carlo Rally, Targa Florio, Spa Francorchamps 24-Hour, Ulster TT, and Le Mans.

This rare 508 Balilla Sport 'Coppa d'Oro' Series 2 was known in the UK in the early 1970s and is believed to have been imported into the UK post-war. The original chassis and engine numbers (as shown on the chassis plate) align with a 1933 production date, while the current engine probably dates from 1935. '021030' formerly formed part of the collection belonging to L Scott Bailey, founding Editor and Publisher of Automobile Quarterly. The car was restored from the ground upwards in the late 1970s/early 1980s by Wilkinson & Sharp of Philadelphia, PA at a cost of $50,000, with the advice and help of both Augusto Constantino and Antonio Amadeli of the FIAT Museum Centro Storico, and of Dr Veniero Molari. An album of restoration photographs and correspondence is available for inspection together with L Scott Bailey's full account of the rebuild.

Après son achat auprès du conservateur du musée Fiat et avant sa restauration, la voiture fut prêtée à Pininfarina au moment du lancement de la Fiat Dino (« Première voiture de sport de Fiat » ; « la nouvelle sport de Fiat ») et après son achèvement en 1984, elle fut invitée au concours de Meadowbrook, au Los Angeles Museum of Contemporary Arts Automobile and Culture Exhibit. Elle fut aussi invitée à la Mille Miglia. Après avoir passé une vingtaine d'années dans la collection Bailey, la Fiat fut proposée à la vente Bonhams du Goodwood Festival of Speed de juin 2004 (Lot 791) où le vendeur en fit l'acquisition. La voiture a bénéficié depuis de travaux d'entretien au niveau du moteur, des freins et des moyeux de roue, ces derniers ayant été refaits récemment.

Elle est accompagnée d'une copieuse littérature dont un exemplaire de « 508 Balilla » (éditons Giorgio Nada) qui décrit cette voiture (pages 52/53). Elle est aussi représentée dans les exemplaires joints de « Linea Fiat » et de « La Fiat Mille Miglia », ce dernier ouvrage montrant la voiture avant sa restauration. Divers autres ouvrages, un manuel d'utilisation (en italien) et un numéro d'Automobile Quarterly (Vol. 5 n° 4) sont inclus dans la vente.

Offerte avec un document d'immatriculation britannique V5C, cette « Coppa d'Oro » offre une bonne opportunité d'acquérir l'une des Fiat sport d'avant 1940 parmi les plus rares et les plus sympathiques, éligible dans un grand nombre de manifestations historiques.
**€110,000 - 160,000**

Upon purchase from the FIAT Museum Curator, and before restoration, this car had been loaned to Pininfarina, assisting in the launch of the FIAT Dino ('FIAT's first sportscar; FIAT's newest sportscar.') and after completion in 1984 guested at the Meadowbrook, Los Angeles Museum of Contemporary Arts Automobile and Culture Exhibit. It has also been invited to the Mille Miglia. After some 20 years in the Bailey Collection, the FIAT was offered for sale at Bonhams' Goodwood Festival of Speed auction in June 2004 (Lot 791) where it was purchased by the current vendor. Since then the car has benefited from maintenance carried out on the engine, brakes, and wheel hubs, the latter being renewed recently.

A substantial quantity of related literature is included in the sale including a copy of '508 Balilla' (Editor, Giorgio Nada) depicting this actual car (pages 52/53). It is also pictured in accompanying copies of 'Linea FIAT' and 'La FIAT Mille Miglia', the latter showing the car prior to restoration. Various other books, an owner's manual (in Italian), and a copy of Automobile Quarterly (Vol. 5 No. 4) are included in the sale.

Offered with a UK V5C registration document, this car represents an opportunity to acquire one of the rarest, most charismatic, and highly sought after of FIAT's pre-war sports cars, eligible for a wide variety of prestigious historic events.

234

## ASTON MARTIN 1½-LITRE MARK II SPORTS TOURER 1934

- *One of only 166 Mark IIs built*
- *RAC Rally participant in 1935*
- *Listed in the AMOC Register*
- *Registered in France*

Châssis n° I4/466/L

« Les grands passionnés d'automobiles pensent généralement que la conduite rapide sans effort est réservée aux véhicules les plus puissants, mais leur opinion sera considérablement ébranlé après avoir fait un voyage de 300 miles au volant de l'Aston Martin . » – le magazine Motor Sport à propos de l'Aston Martin Mark II.

Présenté en 1934 pour remplacer la 1½-litre Le Mans, le modèle Mark II faisait appel à un nouveau châssis plus robuste et à un moteur modifié doté d'un vilebrequin équilibré et d'une lubrification par carter sec. Des versions à empattement court (2,65 m) et long (3 m) étaient proposées, ce dernier permettant d'offrir une voiture très pratique pour quatre personnes. Avec seulement 166 exemplaires produits jusqu'à la fin de 1935, l'Aston Martin Mark II est aujourd'hui extrêmement rare.

Son entrée dans le registre de l'AMOC (Aston Martin Owners' Club) montre que la Mark II à empattement long proposée ici, I4/466/L s'est classé 3e de sa classe au RAC Rallye en 1935, piloté par un certain Hulse. La voiture était autrefois immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro AKB 193. Décrite par le vendeur comme étant en bon état général, cette jolie Mark II sera certainement gratifiante pour son nouveau propriétaire en lui offrant le plaisir de la conduite et l'opportunité de prolonger la préservation de ce modèle Aston Martin particulièrement rare. Vendue avec sa carte grise française.
**€280,000 - 340,000**

'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 Mark II.

Introduced in 1934 as replacement for the 1½-litre Le Mans, the Mark II model sported a new, stronger chassis and a revised engine incorporating a counter-balanced crankshaft and dry sump lubrication. Short (8' 7") and long (10') wheelbase versions were built, the latter with its extended rear foot well being a very useable car for four people. With only 166 built up to the end of 1935, the Aston Martin Mark II is today exceedingly rare.

Its entry in the AMOC Register records that the long-wheelbase Mark II offered here, 'I4/466/L', received a 3rd class award at the 1935 RAC Rally driven by someone called 'Hulse'. The car was formerly registered in the UK as 'AKB 193'. Described by the current vendor as in generally good condition, this delightful Mark II will surely reward its fortunate new owner with a delightful driving experience as well as the opportunity to continue the preservation of a particularly rare Aston Martin model. Offered with French Carte Grise.

235
# LAGONDA M45 T7 TOURER 1934

Châssis n° Z10646

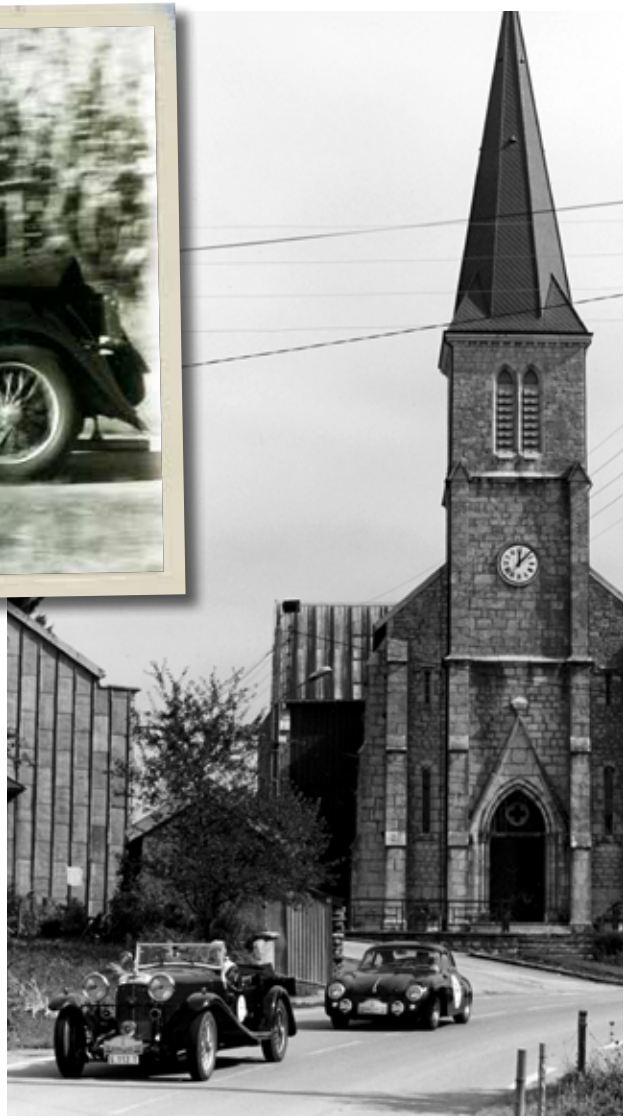
- *Highly original example*
- *Well documented, with multiple long-term owners*
- *Present ownership for over 20 years*
- *Maintained with no expense spared*
- *Enthusiastically campaigned*

« Les automobiles Lagonda ont toujours jouit de la réputation de grandes routières faciles et de modèles dont on est fier, que confére une construction soignée et une carrosserie exclusive. Le modèle 4½-Litre reprend ces caractéristiques, mais surpasse largement ses devancières par un rapport de la puissance au poids bien supérieur. Le châssis n'est pas plus grand que celui de la 3 litres et il n'y a aucun soupçon de maladresse, de direction trop lourde ou autres défauts qui affectent souvent les voitures de forte cylindrée. » - Motor Sport, janvier 1934.

La société automobile Lagonda a été fondée en 1906 à Staines, dans le Middlesex par l'Américain Wilbur Gunn (1859-1920) qui lui donna le nom de la rivière qui coule près de sa ville natale de Springfield, dans l'Ohio. Gunn avait débuté en fabriquant des motocyclettes dans le jardin de sa maison de Staines avec un certain succès, notamment en remportant le trial Londres-Édimbourg de 1905. En 1907, il lança sa première voiture et en 1910 gagna le rallye Moscou-Saint-Petersbourg au volant d'un modèle 16/18 HP. Ayant établi sa réputation, Lagonda se concentra principalement sur la production de voitures légères avant de revenir aux modèles luxueux et sportifs au milieu des années 1920 avec la présentation de la 14/60.

'Lagonda cars have always upheld a reputation for effortless fast touring and the pride of ownership which fine detail work and distinguished coachbuilding can give. The 4½-Litre model retains these characteristics, but scores considerably over its forebears by its high power-to-weight ratio. The chassis is no bigger than the three litre car, and there is no suggestion of clumsiness, heavy steering or the other drawbacks which often accompany the large engined car.' - Motor Sport, January 1934.

The Lagonda car company was founded in 1906 in Staines, Middlesex by the American Wilbur Gunn (1859-1920) who named it after a river near his home town of Springfield, Ohio. Gunn had started out building motorcycles in the garden of his house in Staines with some success, including winning the 1905 London to Edinburgh Trial. In 1907 he launched his first car and in 1910 won the Moscow to St Petersburg Trial driving a 16/18hp model. Having established its reputation, Lagonda concentrated mainly on the production of light cars before reverting to sporting and luxury models in the mid-1920s with the introduction of the 14/60.



Ce modèle quatre cylindres de 2 litres fut secondé en 1929 par la première six cylindres de Lagonda - la 3-Litre – mais à partir du milieu des années 1930 les voitures à moteur Meadows furent envisagées comme les modèles d'avenir. Présentée à l'Olympia Show en 1933 et basé sur le précédent modèle ZM 3-Litre, la M45 faisait appel au six cylindres Meadows 4½-litre à double allumage avec succès, les berlines pouvant atteindre 145 km/h et les tourers les 100 miles à l'heure (160 km/h) dans des conditions favorables.

« Un court trajet avec l'un des premiers modèles Lagonda 4½-Litre, à carrosserie 4 places découverte, nous a fait forte impression, non seulement par ses brillantes accélérations et ses pures performances, mais aussi parce que c'est une voiture silencieuse et délicieusement facile à conduire comme seule peut le faire une voiture de forte cylindrée fonctionnant en deça de ses capacités. » rapporté dans The Autocar en 1933. Comme le montre clairement la citation d'époque ci-dessus, cette exceptionnelle et élégante Lagonda au puissant moteur impressionna fortement lorsqu'elle était neuve et nous proposons ici un bel exemplaire de cet élégant et très British pur-sang post-Vintage.

Le châssis numéro Z10646 a été vendu neuf en avril 1934 et immatriculé au Royaume-Uni sous le numéro LJ 9777. Le nom du premier propriétaire est enregistré sous diverses formes, mais on pense qu'il s'agit d'un officier de marine, le commandant Hugh Stewart Shaw, DSC, RN. La voiture est entrée au registre du Lagonda Club en juillet 1961 lorsqu'elle appartenait encore au commandant H. S. Shaw qui la garda au moins jusqu'en 1966.

This four-cylinder, 2.0-litre model was joined in 1929 by the first of Lagonda's own sixes - the 3-Litre - but by the mid-1930s the Meadows-engined cars were seen as the way forward. Introduced at the 1933 Olympia Show and based on the preceding ZM 3-Litre model, the M45 deployed Meadows' 4½-litre, twin-plug six to good effect, saloons being capable of reaching 90mph and tourers 'the ton' under favourable conditions.

'A short run on one of the first of the 4½-Litre Lagonda models, with an open four-seater body, left a vivid impression not only of brilliant acceleration and sheer performance, but of a car delightfully silent and easy running in a way that can be achieved to the fullest extent only by a big-engined machine working well inside its limits,' reported The Autocar in 1933. As the foregoing contemporary quote clearly demonstrates, these exceptionally handsome big-engined Lagondas created a considerable impression when new, and here we offer a fine example of this elegant and very British post-Vintage thoroughbred.

Chassis number 'Z10646' was sold new in April 1934 and registered in the UK as 'LJ 9777'. The first owner's name is recorded in various forms, but he is believed to have been naval officer Commander Hugh Stewart Shaw, DSC, RN. The car enters the Lagonda Club records for the first time in July 1961 when owned by Commander H S Shaw, who kept it until at least 1966.

À la fin de 1979, la Lagonda était en Belgique ayant été achetée par Willy Vernimmen au Paradise Garage à Londres. Elle a alors été immatriculée au nom de sa femme, Mme Gabrielle Maes, en novembre 1980. Le propriétaire actuel a acheté la voiture à M. Vernimmen en 1997 et l'a immatriculée sous l'ancien numéro belge G 112 T. Depuis, la Lagonda a été entretenue sans regarder à la dépense et a participé à de nombreuses manifestations avec son actuel propriétaire, notamment le National Classic Tour où elle a remporté la Division 1.

Exceptionnellement complet, le dossier historique contient de nombreuses photographies de la Lagonda en action et une grande quantité de factures pour les travaux effectués afin de conserver cette merveille en parfait état de marche, qui incluent une réfection du siège avant dans le cuir Bordeaux conforme à son origine. Sont également incluses diverses publications montrant cette Lagonda, notamment le magazine Oldtimer Plus (2006); le road book du National Classic Tour (2017); un programme du Terre di Canossa – International Classic Cars Challenge (2013); et la Gazetta di Reggio du Terre di Canossa.

By the end of 1979 the Lagonda was in Belgium having been bought by Willy Vernimmen at Paradise Garage in London. It was registered in the name of his wife, Mrs Gabrielle Maes, in November 1980. The current owner bought the car from Mr Vernimmen in 1997 and registered it with old Belgian number 'G112T'. Since then the Lagonda has been maintained with no expense spared and has participated in numerous events with the current owner, including the National Classic Tour where it won in Division 1.

Exceptionally comprehensive, the history file contains numerous photographs of the Lagonda in action and a vast quantity of invoices for work carried out to keep this beauty in excellent running condition, which included re-upholstering the worn front seats in correct Burgundy leather. Also contained therein are various publications featuring this Lagonda, including 'Oldtimer Plus' magazine (2006); the road book of the National Classic Tour (2017); cover for the Terre di Canossa – International Classic Cars Challenge program (2013); and the 'Gazetta di Reggio' for the Terre di Canossa.

La documentation additionnelle comprend aussi :

Les papiers d'immatriculation belge
Le certificat du Veteran Car Club de Belgique (1982)
Un exemplaire de l'ancien journal de bord anglais (1934)
Des factures de travaux effectués récemment par Historic Car Services
D'autres factures, la plupart de LMB Racing
Des photographies des travaux sur le moteur (2012)
Des correspondances des précédents propriétaires, notamment avec le spécialiste John Downes Ryder
Des factures de travaux effectués dans les années 1980/1990
L'annonce du magazine Thoroughbred & Classic Cars pour la vente de la voiture (octobre 1979)
Un exemplaire du livret de Meadows Automotive Components détaillant les caractéristiques du moteur

Cette rare automobile, une des quelques 410 produites, se présente dans un magnifique état d'origine avec une belle patine et le vendeur nous précise qu'elle est délicieuse à conduire. Soigneusement entretenue, et exceptionnellement bien documentée avec un historique rassurant de propriétaires passionnés, ce très séduisant pur-sang post-Vintage est prêt à prendre la route.
**€220,000 - 280,000**

Additional documentation includes the following:

Belgian registration papers
Veteran Car Club Belgium Certificate (1982)
Copy of the old UK logbook (1934)
Invoices for work carried out recently by Historic Car Services
Other invoices, mainly from LMB Racing
Photographs of works on the engine (2012)
Copious previous-owner correspondence, mainly with specialist John Downes Ryder
Invoices for work carried out in the 1980s/1990s
Advertisement in 'Thoroughbred & Classic Cars' magazine offering the car for sale (October 1979)
Copy of Meadows Automotive Components publication explaining the engine and specifications

One of only circa 410 produced, this rare car is presented in wonderfully original condition with a lovely patina, and the vendor advises us that it is a dream to drive. Carefully looked after and exceptionally well documented, with a reassuring history of enthusiastic ownership, this most attractive post-Vintage thoroughbred is ready to be enjoyed.

236 *

# LANCIA LAMBDA 6E SÉRIE TORPÉDO 1924

Châssis n° 14653

- *Historically significant model*
- *Matching numbers*
- *Long-term ownership in Switzerland*
- *Requires recommissioning*

Vincenzo Lancia, l'un des ingénieurs automobiles les plus doués de tous les temps, fonda sa propre entreprise en 1906, après avoir travaillé comme directeur des essais chez Fiat. Présentée en 1907, la première Lancia traduisait une indépendance de caractère et un rejet des conventions qui devait rester associés à la marque jusqu'à une date avancée de son histoire moderne.

Considérée comme l'un des jalons majeurs de l'histoire de l'automobile, la révolutionnaire Lambda de 1922 était la première voiture au monde à faire usage d'une structure monocoque porteuse et la première à être propulsé par un moteur V4. L'absence de châssis séparé permettait d'asseoir le conducteur plus bas, autorisant une carrosserie plus aérodynamique, tandis que le système de suspension avant télescopique breveté par Lancia donnait à la Lambda une tenue de route sans équivalent dans sa catégorie. Son moteur, un 2 120 cm3 à arbre à cames en tête fut réalésé jusqu'à 2 570 cm3 développant 68 ch dans sa configuration de 1928.

One of the most gifted automobile engineers of all time, Vincenzo Lancia founded his own company in 1906, having previously been in FIAT's employ as chief test driver. Introduced in 1907, the first Lancia car showed an independence of thought and defiance of convention that would remain associated with the marque well into the modern era.

A milestone in automotive history, the revolutionary Lambda of 1922 was the world's first car to have a stress-bearing monocoque body and the first to be powered by a V4 engine. The absence of a separate chassis meant the driver could sit lower, enabling a more aerodynamic bodyline to be achieved, while Lancia's patented sliding-pillar independent front suspension endowed the Lambda with ride and handling qualities unmatched by anything in its class. The engine, an overhead-camshaft unit of 2,120cc, was progressively enlarged, arriving at its final 2,570cc, 68bhp configuration in 1928.

Dotée d'une conduite à droite comme toutes les Lancia jusqu'aux années 1950, cette Lambda 6e série était la propriété du collectionneur bien connu Peter Monteverdi en 1966, puis appartint jusqu'en 2009 au même propriétaire toujours en Suisse. La voiture semble être largement d'origine et de fait, l'un des experts reconnus, Bill Jamieson, a confirmé que la carrosserie, le moteur et la boîte de vitesses sont concordants. Une réfection complète du moteur a été effectuée en 1989 (factures au dossier) mais la culasse du moteur (actuellement démontée) nécessite des soins. Vendue pour une remise en route ou une restauration plus complète, la voiture est accompagnée de ses papiers d'immatriculation suisse et d'un dossier historique.

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.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.
**€65,000 - 85,000**

Right-hand drive like all Lancias into the 1950s, this 6th Series Lambda was owned by well known collector Peter Monteverdi in 1966, and from then until 2009 belonged to the same owner in Switzerland. The car seems largely original, and indeed, recognised authority Bill Jamieson has confirmed that the body, engine, and gearbox are matching. A compete engine overhaul was carried out in 1989 (bill on file) but the cylinder head (currently removed) requires attention. Offered for re-commissioning or more extensive restoration, the car comes with Swiss registration papers and a history file.

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

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

237

*Une des rares survivantes des Bentley "Big Six" fermées, d'un faible kilométrage*

## BENTLEY 6½-LITRES 1928 BERLINE SPORTIVE CAISSE WEYMANN À QUATRE GLACES

Carrossée par Freestone & Webb

- *Known history from new, with Clare Hay report on file*
- *Matching numbers*
- *Period original images survive of the car*
- *Well-known as an example of the highest authenticity*

Anciennement immatriculée MP1650 au Royaume-Uni
Châssis n° BR2353
Moteur n° BR2351

Cette année est pour Bentley une étape importante de son histoire : c'est celle du centenaire de la marque. C'est un évènement considérable, car pendant ces cent années l'entreprise a en permanence été incarnée par les voitures les plus sportives et les plus luxueuses.

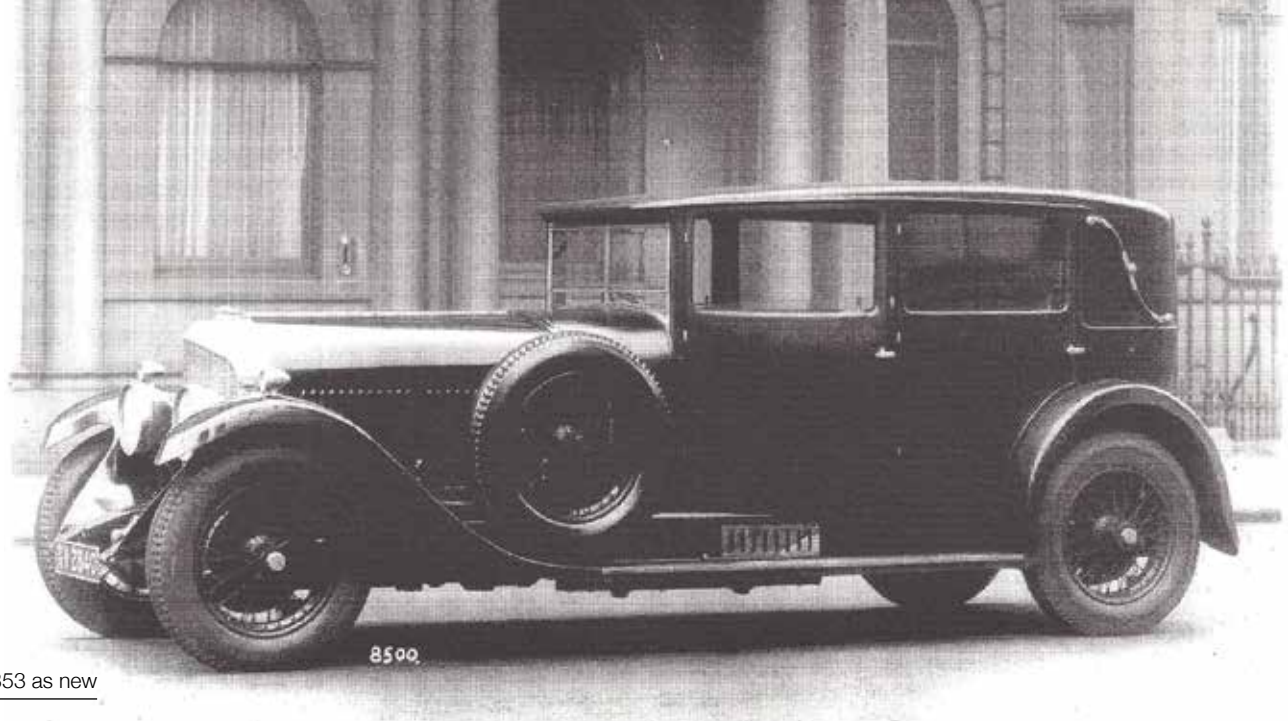
Cette image a été bâtie par des automobiles aussi magnifiques que la 6½ litres proposée aujourd'hui, des voitures au style et aux performances exemplaires. Walter Owen Bentley avait débuté avec ses quatre-cylindres qui avaient volé la vedette à d'autres dès 1922 dans des épreuves telles que le Tourist Trophy, et même à Indianapolis où une voiture seule avait en 1922 fait ses débuts, et il n'avait pas fallu longtemps pour que le Grand Prix d'Endurance du Mans lui apparaisse comme le meilleur des bancs d'essai.

Il y fit sa première incursion en 1923, avec une 4e place, et dès l'année suivante une franche victoire ouvrit la série des succès à venir. Après un passage à vide en 1925-1927, la grosse 4-cylindres 4½ litres remporta la victoire en 1928. Au cours de cette période, marquée par la déception des abandons sarthois, la production évolua rapidement et en 1926, Bentley lança le modèle qui allait être la colonne vertébrale de sa future bataille du Mans, la fantastique "Big Six".

This year, the Bentley marque passes a milestone in its story, with the centenary of the brand. It is a huge achievement, not least because throughout those 100 years it is a company that has always been associated with the utmost sporting and luxurious cars.

That reputation was founded on the basis of magnificent automobiles like the 6½ Liter offered here today, cars which exemplified style and performance. Walter Owen Bentley would commence operations with his four-cylinder cars which as early as 1922 were stealing the march on others in events such as the Tourist Trophy, and even Indianapolis where a sole car debuted in 1922, but it wasn't long before the 'Grand Prix d'Endurance' at Le Mans was in his sights as the ultimate proving ground.

Forays began in 1923, with a 4th place and the following year an outright win became the first of a series of wins. Despite a dry spell through 1925-1927, the bigger 4-cylinder 4½ Liter achieved victory in 1928. Throughout this period, and frustrated by retirements at La Sarthe, production quickly evolved, and in 1926 Bentley introduced the model which would be the backbone of his final Le Mans campaigns – the fabulous 'Big Six'.



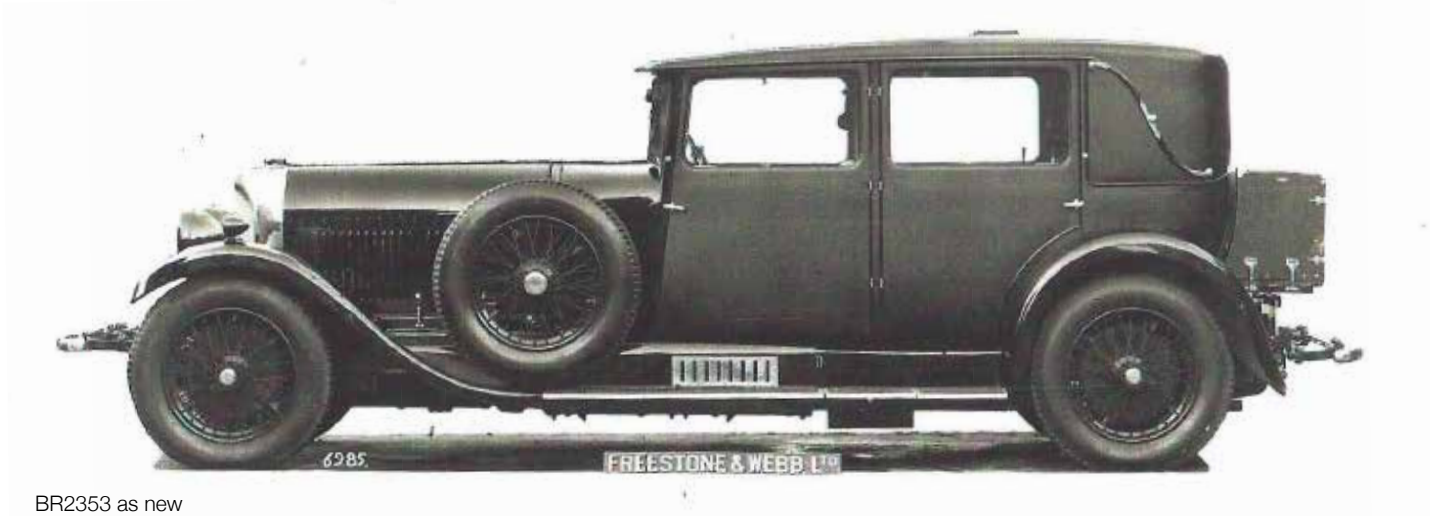

BR2353 as new

Il se dit que la poursuite du développement du 4-cylindres fut jugée inopportune par W. O. à la suite d'une rencontre fortuite en France avec le prototype de la Rolls-Royce New Phantom qui les fit se remettre à la planche à dessins. Il en résulta une augmentation de deux litres ! Tirant parti de la qualité de son châssis, ce moteur monstrueux fut associé à une transmission et des essieux renforcés. La production de ces voitures dura de 1926 à 1930, année de l'arrivée de leur successeur, la 8 litres. Pendant cette période, les discrets 6-cylindres remportèrent des victoires au Mans en 1929 et 1930.

Alors que les quatre-cylindres s'orientaient plutôt vers des carrosseries légères, le 6½ litres pouvait s'affranchir de cette contrainte et on ne sera donc pas surpris que sur les 544 voitures produites, seules 10% l'aient été en carrosserie découverte. Les acheteurs des six-cylindres Bentley savaient ce qu'ils faisaient. Chaque pays avait ses voitures d'exception, les Minerva en Belgique, les Duesenberg et Packard qui se disputaient la couronne aux Etats-Unis, les Isotta-Fraschini en Italie et les Hispano-Suiza ici en France, mais on peut soutenir qu'aucune marque ne mariait le luxe et la sportivité aussi bien que Bentley ; le propriétaire d'une Bentley était celui qui la conduisait, et cela "chauffait" souvent !

The tale goes that further development of the 4-cylinder was deemed not enough by 'WO' after a chance encounter with the prototype Rolls-Royce 'New Phantom' in France, sending them back to the drawing board. The result was two more liters! Boasting a stoic high-quality chassis, this now behemoth power unit was matched with beefed up transmission and axles. Production of these cars continued from 1926 through to the introduction of their eventual successor the 8 Liter in 1930. Along that journey the stealth of the 6-cylinder cars brought Le Mans wins in 1929 and 1930.

Whereas four-cylinder cars tended to receive light weight coachwork, the 6½ was unrestrained, so it is not surprising that of the 544 cars built, only 10% were delivered with open touring bodies. The buyer of the six-cylinder Bentley knew what they were doing, each country had its pinnacle cars, in Belgium the Minerva, in America Duesenberg and Packard tied for this crown, in Italy the Isotta-Fraschini and here in France the Hispano-Suiza, but arguably none blended luxury with sport as Bentley did, the owner of a Bentley was the driver and the 'red mist' was usually in the air!




BR2353 as new

Cette élégante Bentley "Big Six" mise en vente pendant l'année du centenaire de la marque est connue ; on la considère comme l'une des survivantes la plus fidèle à sa définition, car elle est toujours munie de composants à numéros concordants et sa carrosserie est celle d'origine y compris son revêtement de tissu selon le brevet Weymann. Cette société était l'une des firmes les plus connues en matière d'allègement des carrosseries, ce qu'elle réalisait en recourant à une armature flexible en bois recouverte de tissu. Cette technique se retrouvait sur les carrosseries fermées que nombre de clients choisissaient à la fin des années 1920. L'originalité de cette voiture tient au fait qu'elle n'a eu que huit propriétaires et qu'on a toutes les raisons de penser qu'elle a parcouru à peine 67 000 km en 90 ans.

Son dépositaire actuel enquête méticuleusement sur l'origine de ses voitures et il a travaillé avec ceux qui font autorité sur les voitures de l'époque de W. O. pour retracer sa vie depuis sa construction. On trouvera dans son dossier de nombreux documents glanés au fil de ces recherches.

Offered for sale in the Centennial year of the marque, this handsome 'Big Six' Bentley is well-known and regarded as one of the most original of its kind to survive, retaining matching component numbers, the coachwork with which it was supplied new and even the Weymann patented fabric exterior of its body. Weymann were, of course, one of the best-known companies to experiment with lightening coachwork which they did with the use of a flexible wooden structure and fabric skin. It epitomizes the popular balance that clients chose in the late 1920s, of closed coachwork. The car's originality may be attributed to the fact that it has had a mere 8 owners from new and is strongly believed to have covered a mere 42,000 miles in its 90 year career.

A fastidious researcher of the history of his cars, the present custodian has worked with the noted authorities on the WO era of cars to research and document its life from day one. On file are copious pieces of information charting that journey.

Les travaux de l'historien bien connu Tim Houlding ont permis de prouver que des photos d'époque prises chez Freestone & Webb par C.K. Bowers, reproduites ici, étaient bien celles de cette voiture. Elles montrent la BR2353 dans toute sa splendeur ; c'était une voiture de sport élégante et déterminée, qui est bien telle que nous la voyons aujourd'hui.

Le premier propriétaire de la voiture était un M. Linde, de Londres, qui l'a conservée près de dix ans et ne s'en est séparé qu'en 1937. Durant ces années, elle a été régulièrement entretenue par l'usine de Cricklewood, et c'est là qu'elle a été réparée à la suite d'un léger accident survenu en 1932, évènement répertorié dans les archives de l'usine. On croit savoir que M. Linde se faisait conduire par son chauffeur et que lors de son dernier passage à l'usine, son compteur affichait 33 885 miles (54 521 km).

Thanks to noted historian Tim Houlding it was possible to prove that period photos of a fabric Freestone & Webb were indeed this car and those are repeated on these pages here, C.K. Bowers. They show BR2353 in all its splendour, a handsome purposeful sporting automobile, which ultimately is how we find her today.

The original owner of the car was a Mr. Linde of London who would keep the car for nearly a decade, only parting with it in 1937. During his ownership, the Bentley was routinely serviced at the Cricklewood Works, and when as in 1932 a minor accident occurred it was repaired there, all of which is charted on its factory record. It is understood that Mr. Linde was driven by his chauffeur and by the time it left his stable, the works notes display 33,885 miles.

Son propriétaire suivant est un certain M. Heckman, dont nous savons peu de choses, puis deux autres, M. Edgar Lionel Roberts, de Tatsfield (Surrey), et Frederick William Hunt, de Holland Road (Londres), et enfin Barry Anderson au début des années 1960. Sous sa garde, elle bénéficia d'une bonne remise en état, dont une réfection du moteur et une peinture du châssis. Les sièges avant devaient aussi avouer leur âge, et ils furent donc regarnis.

Après M. Anderson, le propriétaire suivant fut, pendant longtemps, J.F. Murcott, un riche industriel des British Midlands, qui avait possédé au fil du temps de nombreuses automobiles parmi celles qui comptent, dont une Daimler de 1897 et une Blitzen-Benz. La Bentley passa avec lui plus de temps au garage que sur la route.

La famille Murcott conserva cette Bentley de 1965 jusqu'au milieu des années 1990, période de forte décroissance du prix des voitures, lors de laquelle elle fut vendue à Jack Kamper, le collectionneur bien connu. En 1995, alors qu'elle appartenait à M. Kamper, elle fut exposée à Coventry au Museum of British Road Transport dans le cadre de son exposition "Bentley – Sporting Luxury".

Its next owner is listed a Mr. Heckman of which we known little, from another previous owner, Barry Anderson, two previous owners are listed as Mr. Edgar Lionel Roberts of Tatsfield in Surrey, then Frederick William Hunt of the Holland Road in London, and from him before arriving with Anderson in the early 1960s. In that ownership it received much refurbishment, including an engine rebuild and the chassis repainted. By that stage the front seats must have been showing their age and they were finally recovered.

From Anderson, the next long-term owner was J.F. Murcott, a wealthy industrialist from the British Midlands, and one who over the years had numerous important automobiles including an 1897 Daimler, and a Blitzen Benz. The Bentley would spend much of that ownership in storage rather than use.

The Murcott family would keep the car from 1965 to the mid-1990s, when in the depths of the recession of car prices it passed to noted collector Jack Kamper. In 1995 during Mr. Kamper's ownership, the Bentley was displayed at the Museum of British Road Transport in Coventry, as part of their 'Bentley – Sporting Luxury' exhibition

Depuis 1997, la Big Six appartient à une famille de particuliers. Sous leur garde, elle a continué à faire l'objet de soins attentifs ; sur le plan technique, l'expert reconnu Tony Fabian de Blackmore Engineering a refait en 2003 son moteur, et elle a été entretenue comme il se devait de façon à pouvoir prendre la route. Plus récemment, elle a été exposée dans un musée, puis elle a vu son utilisation se réduire, ce qui a conduit son propriétaire à choisir de s'en séparer. En vue de cette mise en vente, un rapport de niveau professionnel a été établi par le Dr Clare Hay, une experte reconnue ; il figure au dossier pour consultation.

La BR2353 est une voiture qui a toujours été appréciée pour son authenticité et qui a été maintenue à l'abri tout au long de sa vie. Cette Bentley très spéciale est la dernière d'une série de voitures d'importance de l'ère "W. O." que Bonhams a proposées ces dernières années. Cette rare survivante de son époque sera un ambassadeur de la marque qui viendra assurément agrémenter n'importe quelle collection, dont elle constituera une pièce maîtresse de classe mondiale. Elle est mise en vente dans un état exceptionnel, prête à être exposée ou envoyée dans l'un ou l'autre des nombreux évènements qui vont accompagner le centenaire de cette marque légendaire.
**€1,200,000 - 1,400,000**

Since 1997, the Big Six has been in private family ownership. Over the course of this custody, the car has continued to be cherished, on the technical side in 2003, noted expert Tony Fabian of Blackmore Engineering completed an engine rebuild and it has been maintained when needed and such that it could be ready to use for tours. In more recent times the car has been on museum display, and its use has waned, leading to the decision to part with it. In preparation for the sale, a professional report was completed by the leading authority Dr. Clare Hay which is now on file for review.

BR2353 is a car that has always been prized for its originality and has been sheltered throughout its life, this special Bentley is the latest in a series of important Vintage 'WO' era cars to be offered by Bonhams in the last few years. This rare survivor of its form would surely complement any collection, serving as a world-class centerpiece and example of the marque. It arrives at the sale here in stunning condition, ready to be shown or toured in any number of events that will herald the 100th anniversary of this iconic brand.

238

## LANCIA DILAMBDA CABRIOLET 1930

Carrosserie par Carlton Carriage Co.

Châssis n° 27-611

- *Landmark Lancia model*
- *Part of a Lancia connoisseur's collection in Italy for many years*
- *Thoroughly checked and mechanically serviced in 2018*

Lancée en 1922, la révolutionnaire Lambda de Vincenzo Lancia est un repère absolu dans l'histoire de l'automobile. Première voiture à carosserie « monocoque » travaillante, elle fut aussi la première à moteur V4, tandis que Lancia brevetait sa suspension avant à éléments télescopiques qui donnait à la Lambda un confort de marche et un comportement dynamique sans égaux dans sa catégorie. Ces spécificités furent conservées sur les Lancia jusque dans les années 1950.

Contrairement à sa révolutionnaire devancière, la Dilambda à moteur V8 renonçait à la caisse monocoque pour revenir au châssis séparé. Ce retour à un cadre classique aurait pu apparaître comme une régression, mais la Dilambda fut le haut de gamme de Lancia et destinée à un genre de clientèle qui précisément préférait commander une véritable carrosserie signée à un créateur indépendant.

À cette date, les moteurs en V étroit étaient devenus une spécialité de Lancia et le moteur de 3 960 cm3 de la Dilambda présentait deux bancs de cylindres ouverts à 24 degrés seulement. Avec 100 ch réels, la Dilambda sur châssis court pouvait frôler 140 km/h, une performance exceptionnelle à l'époque. La Dimabda fut produite jusqu'en 1935, date à laquelle environ 1 700 exemplaires avaient été construits.

Launched in 1922, Vincenzo Lancia's revolutionary Lambda was a milestone in automotive history. It was the first car to have a stress-bearing 'monocoque' body and the first to be powered by a V4 engine, while Lancia's patented sliding-pillar independent front suspension gave the Lambda ride and handling qualities unmatched by anything in its class. It would remain a feature of Lancia cars well into the 1950s.

Unlike its revolutionary predecessor, the V8-engined Dilambda of 1929 did not use a stress-bearing body but reverted to a separate chassis. Reversion to a separate frame may have seemed like a retrograde step, but the Dilambda was Lancia's top-of-the-range model and thus intended for the kind of client who typically would prefer to commission a bespoke body from an independent coachbuilder.

By this time, narrow-angle V-configuration engines had become a Lancia speciality, the Dilambda's 3,960cc overhead-valve unit having cylinder banks disposed at only 24 degrees. With 100bhp on tap, the Dilambda in its short-chassis form was capable of reaching around 140km/h, an exceptional performance at the time. The Dilambda remained in production until 1935, by which time only some 1,700 of these luxurious cars had been built.

Dotée de la conduite à droite, comme toutes les Lancia jusque dans les années 1950, cette élégante Dilambda qui possède une carrosserie décapotable sur mesures œuvre de la firme Carlton Carriage Co de Willesden, au nord de Londres, représente un exemple particulièrement réussi du style de cette maison réputée à l'époque. Cette voiture fut importée en Italie, probablement en provenance du Royaume-Uni, au début des années 1980 pour faire partie pendant des années de la collection d'un réputé connaisseur de Lancia. Il utilisa pleinement les impressionnantes capacités routières de cette voiture à moteur V8 en participant, entre autres événements, à l'édition 1984 du Rallye de Monte Carlo Historique et pour un voyage en Hongrie en 1986. Le moteur a été remplacé il y a environ 20 ans par un groupe correct.

Aux mains de son actuel propriétaire, la voiture a pris part à l'édition 2018 de la Passione Engadina en démontrant une fois de plus sa fiabilité et son confort sur longue distance. Le vendeur nous a informés que la Lancia a été spécialement préparée pour cet événement avec une révision complète des organes mécaniques et vérification de la carrosserie trouvée en excellent état. De plus, l'intérieur a été regarni par un professionnel. Offerte avec son immatriculation italienne et ses passeports FIVA et ASI, cette magnifique Dilambda est prête à combler son prochain propriétaire.
**€150,000 - 200,000**

Right-hand drive, like all Lancias into the 1950s, this stylish Dilambda carries bespoke drophead coupé coachwork by Carlton Carriage Co of Willesden, North London, and is a particularly successful example of a style for which Carlton was renowned at the time. This car was imported into Italy, presumably from the UK, at the beginning of the 1980s and for many years formed part of a noted Lancia connoisseur's collection. He used the impressive touring capabilities of this V8-engined car to the full, taking part in, among other events, the 1984 edition of the Rally Monte Carlo Historique and a journey to Hungary in 1986. The engine was replaced some 20 years ago with a correct unit.

While in the current custodian's hands the car took part in the 2018 edition of the Passione Engadina, demonstrating once again its reliability and comfort over long distances. We are advised by the vendor that the Lancia had been specially prepared for that event, the mechanical components being thoroughly serviced and the body checked and found to be in order. In addition, the interior has been professionally re-upholstered. Offered with Italian registration documents and FIVA and ASI passes, this beautiful Dilambda is ready to be enjoyed by its next owner.

239

## BMW 327/328 CABRIOLET SPORT 1939

Châssis n° 74356

- *One of only 428 produced*
- *80bhp Type 328 engine*
- *Repainted by Carrosserie Lahitette in Bordeaux*
- *Registered in France*

Présentée en 1938, le tourer sport 327 reposait sur le châssis échelle raccourci de la berline 326, partagé avec la 320, mais avec une suspension arrière à ressorts semi-elliptiques et barres de torsion. La boîte de vitesses était une Hurth manuelle à quatre rapports avec roue libre entre le premier et le second, permettant de changer de vitesse sans débrayer au ralenti, avec freins hydrauliques aux quatre roues.

Le six cylindres culbuté BMW avait été porté à 1 971 cm3 et développait environ 55 ch sur la 327, que l'on pouvait également commandée avec supplément, équipée du moteur de la plus sportive 328. Le moteur de la 328 faisait appel à une nouvelle culasse ingénieuse, conçue par Rudolf Schleicher, ses possibilités de développement ultérieur en firent un choix populaire parmi les constructeurs et plus particulièrement pour Cooper, au cours des années 1950. Le moteur de la 328 développait 80 ch, voire plus en version course, une puissance exemplaire pour un moteur atmosphérique de 2 litres à l'époque.

Faisant usage de la technologie de pointe du 328 sur un mode plus civilisée et plus confortable, la 327/328 est relativement rare, seulement 428 étant produites jusqu'en 1940 quand la production prit fin. Le magazine Autocar avait mis la main sur un cabriolet Sport Type 327 à moteur 328 en 1939, et avait atteint une vitesse de pointe, remarquable pour une 2 litres, de 156 km/h pendant l'essai de la BMW à Brooklands.

Introduced in 1938, the 327 sports-tourer used the shortened, boxed, ladder-type chassis of the 326 saloon, shared by the 320, but with semi-elliptic rear springing in place of torsion bars. The gearbox was a Hurth four-speed manual unit with freewheel between 1st and 2nd gears, enabling clutch-less gearchanges at low speeds, while there were hydraulic brakes all round.

BMW's pushrod six had by now been enlarged to 1,971cc and developed around 55bhp in the 327, which could also be ordered with the 328 sports car's engine at extra cost. The 328's engine featured an ingenious new cylinder head, designed by Rudolf Schleicher, its tune-ability made it a popular choice for British racing car constructors, most notably Cooper, during the 1950s. The 328 engine produced 80bhp, an exemplary output for a normally aspirated 2.0-litre unit at that time, with more available in race trim.

Deploying the 328's state-of-the-art engine in a more civilised and comfortable package, the 327/328 is relatively rare, with only 428 completed up to 1940 when production ceased. Autocar magazine had got its hands on a 328-engined Type 327 Sports Cabriolet in 1939, achieving the highly creditable maximum speed, for a 2-litre car, of 156km/h while testing the BMW at Brooklands.

Si l'on en croit le certificat signé en 2016 par BMW Classic, ce rare cabriolet BMW 327/328 a été livré neuf le 14 janvier 1939 à un certain Artur Bovenkamp de Wuppertal, en Allemagne. Ce certificat stipule que la voiture était grise, tandis que Hagen Nyncke, responsable des archives de la marque, précise que les flancs de la carrosserie étaient bien gris, mais que les ailes étaient bleu foncé.

La voiture était crème et brun lorsque le vendeur l'a achetée à un important collectionneur espagnole. Son nouveau propriétaire a alors décidé de remettre la BMW dans sa livrée d'origine, la peinture étant confiée à la carrosserie Lahitette de Bordeaux pour un montant de plus de 7 000 €. En outre, le moteur a reçu une attention particulière et a été sorti du châssis et repeint. Une fois retiré, son volant moteur a été révisé, l'embrayage remplacé, le radiateur restauré et plusieurs modifications apportées. L'intérieur, la sellerie et la capote ont été restaurés par le passé. Pour des raisons de sécurité, des clignotants ont été installés dans les feux arrière, sans en changer l'aspect extérieur. Cette rare et très séduisante BMW 327/328, l'une des sportives les plus élégantes et les plus rapide des années 1930, est vendue avec diverses factures, sa carte grise française et le certificat BMW Classic mentionné plus haut.
**€200,000 - 270,000**

According to the signed certificate issued in 2016 by BMW Classic, this rare BMW 327/328 Cabriolet was delivered new on 14th January 1939 to a Mr Artur Bovenkamp of Wuppertal, Germany. This certificate states that the car was grey, while Hagen Nyncke, in charge of the brand's archives, explains that the body's sides were grey, the wings being dark blue.

The car was cream and brown when the current owner bought it from an important Spanish private collection. The owner then decided to return the BMW to its original colour scheme, the repaint being carried out by Carrosserie Lahitette in Bordeaux at a cost of more than €7,000. In addition, the engine received great attention, being carefully removed from the chassis and painted. While the engine was removed, the flywheel was overhauled, the clutch replaced, the radiator refurbished, and various upgrades incorporated. Interior, upholstery, and soft-top have been restored in the past. For safety reasons, small flashing indicator lights have been integrated into the rear lights without changing their external appearance. One of the fastest and most elegant of 1930s sports cars, this rare and highly desirable BMW 327/328 is offered with sundry invoices, French Carte Grise, and the aforementioned BMW Classic certificate.

240

*Autrefois propriété de Sa Majesté le Roi Hussein ben Talal de Jordanie*

## MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET A 1939

Carrosserie Sindelfingen

Châssis n° 408386

- *Excellent continuous provenance*
- *Rare five-speed gearbox and attractive Cabriolet A coachwork*
- *Beautiful colour combination and fresh to the market*

Dans la lignée de sa devancière la 500 K, la magnifique Mercedes 540 K était sans conteste le modèle le plus remarquable proposé par Stuttgart pendant les années 1930 ; elle représentait le summum de la production d'avant-guerre. Extrapolée de la 500 K dont elle reprenait le châssis à roues indépendantes, le 540 K était équipée d'un huit-cylindres en ligne suralimenté de 5,4 litres. C'était l'un des premiers modèles développés sous la supervision du nouvel ingénieur en chef de Mercedes, l'ancien pilote Max Sailer, qui avait succédé à Hans Nibel, décédé en novembre 1934 alors qu'il n'avait que 54 ans. Ce vaisseau amiral de Mercedes était équipé du célèbre système de compresseur Roots propre au constructeur, pour lequel il suffisait d'appuyer à fond sur l'accélérateur pour enclencher le compresseur et couper l'alimentation atmosphérique du carburateur. Ce dispositif avait été complètement mis au point sur la précédente génération de voitures, les Type S conçues par le Dr Ferdinand Porsche, qui avaient été les reines des circuits dans les années 1920. La 540 K fut la dernière Mercedes suralimentée de série jusque dans un passé récent.

Together with its predecessor the 500 K, the magnificent Mercedes-Benz 540 K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s, representing the pinnacle of its pre-war achievements. A development of the 500 K, whose independently suspended chassis it shared, the 540 K was powered by a 5.4-litre supercharged straight-eight engine. The 540 K was one of the first models developed under Mercedes' new chief engineer, ex-racing driver Max Sailer, successor to Hans Nibel, who had died in November 1934 aged only 54. Mercedes-Benz's flagship model, it featured the company's famous Roots-type supercharger system in which pressing the accelerator pedal to the end of its travel would simultaneously engage the compressor and close off the alternative atmospheric intake to the carburettor. This system had been thoroughly proven on the preceding series of Dr Ferdinand Porsche-conceived S-Type cars that had dominated racing during the 1920s, and in effect the 540 K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times.

La 540 K avait été lancée au Salon de Paris 1936. Mercedes l'avait présentée comme la voiture qui mariait "les prouesses spectaculaires des voitures de course et de leurs célèbres pilotes, mais aussi le confort à son summum, une carrosserie d'une beauté exquise, une peinture parfaite, des chromes étincelants, les boiseries et les cuirs les plus raffinés, des dimensions imposantes mais agréables à l'œil, en somme : la voiture des connaisseurs." Son moteur développait 115 PS en version atmosphérique et 180 PS (178 ch) lorsque le compresseur était enclenché. Sa boîte à quatre rapports était dotée d'une quatrième en prise directe et non plus de l'overdrive des premières 500 K. Compresseur enclenché, le huit-cylindres en ligne suralimenté de la 540 K l'emmenait à 177 km/h, une vitesse qui restait maîtrisée grâce à des freins hydrauliques assistés. C'était l'une des rares routières des années 1930 capables d'un véritable 160 km/h et son potentiel de performances était tel que Mercedes-UK avait engagé le pilote Goffredo 'Freddy' Zehender en tant que conseiller technique et pilote de démonstration.

Lors d'un essai de la 540 K, le magazine britannique Motor avait trouvé sa direction et son comportement moins lourds que ceux de sa devancière, la 500 K, et il l'avait jugée plus confortable, alors qu'elle était équipée de la même suspension à roues indépendantes, avec doubles triangles et ressorts hélicoïdaux à l'avant et essieu oscillant à l'arrière. Lors du passage aux 400 mètres, Motor avait relevé une vitesse de 164 km/h avec compresseur et de 137 km/h sans. Ses freins assistés n'avaient remporté que des éloges, son compresseur avait été jugé assez silencieux et sa suspension plus confortable que celle de la 500 K ; sa direction et sa tenue de route avaient également été mieux perçues que celles de cette dernière.

Launched at the Paris Salon in October 1936, the 540 K was hailed by Mercedes-Benz as conjuring up 'visions of breath-taking exploits of racing cars and drivers of international fame, but also of superlative comfort and coachwork of exquisite beauty, fine paintwork, brightly polished metal, the finest hardwoods and leather - massive and yet outstandingly attractive bodies - in short: the car for the connoisseur.' It had an engine that developed 115PS un-supercharged or 180PS (178bhp) with the compressor engaged, while the gearbox was a four-speeder but with a direct top gear rather than the overdrive ratio used on the earlier 500K. With the supercharger engaged, the 540 K's blown straight eight gave it a top speed approaching 110mph (177km/h) which was matched by servo-assisted hydraulic braking. Its performance potential was such that Mercedes-Benz in the UK retained racing driver Goffredo 'Freddy' Zehender as technical adviser and demonstration driver, since the supercharged Mercedes was one of the few genuine 100mph road cars available in the 1930s.

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

En mai 1938, un essai effectué par Autocar, le concurrent de Motor, avait permis d'atteindre la vitesse la plus élevée jamais obtenue sur une routière : chargée de trois passagers, la voiture avait atteint sur le circuit de Brooklands (Surrey) la vitesse de 168,5 km/h. "On écrase l'accélérateur et l'on entend un hurlement quasi-démoniaque," rapportait H. S. Linfield, l'essayeur. "Les aiguilles du compte-tours et du tachymètre balayent leur cadran. Il ne doit pas exister au monde un bruit automobile aussi caractéristique que celui du compresseur Mercedes."

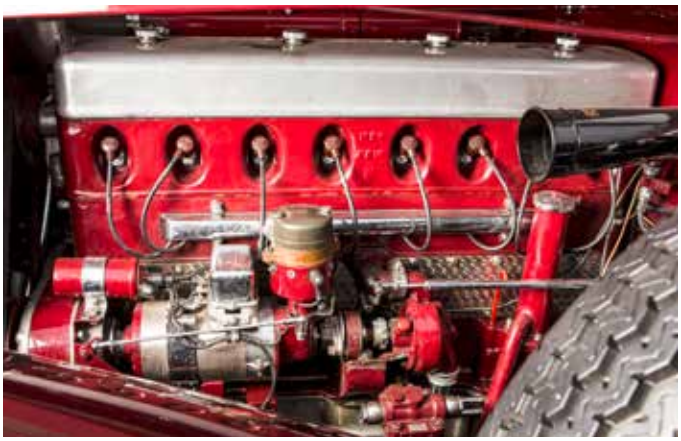
Fin 1938 apparaît une 540 K modifiée : son châssis fait appel à des tubes ovales et non plus à des profilés en U et son moteur reçoit des soupapes refroidies au sodium, dans la droite ligne des définitions utilisées avec succès par Mercedes en compétition. Les archives de fabrication de la 540 K soulignent son caractère exclusif ; elles font état de 97 voitures produites en 1936, de 145 en 1937, de 95 en 1938 et de 69 en 1939, avant que la guerre ne vienne mettre fin à leur production ; il y en aura toutefois trois autres de fabriquées jusqu'en juillet 1942. La 408386 mise en vente est l'un des derniers exemplaires produits ; elle est équipée de la boîte cinq vitesses lancée en 1939, très peu diffusée. Ces dernières années, la rareté, le style et les performances de ces grosses Mercedes suralimentées ont fait qu'elles figurent parmi les voitures de collection le plus recherchées, les rares fois où il y en a une mise sur le marché.

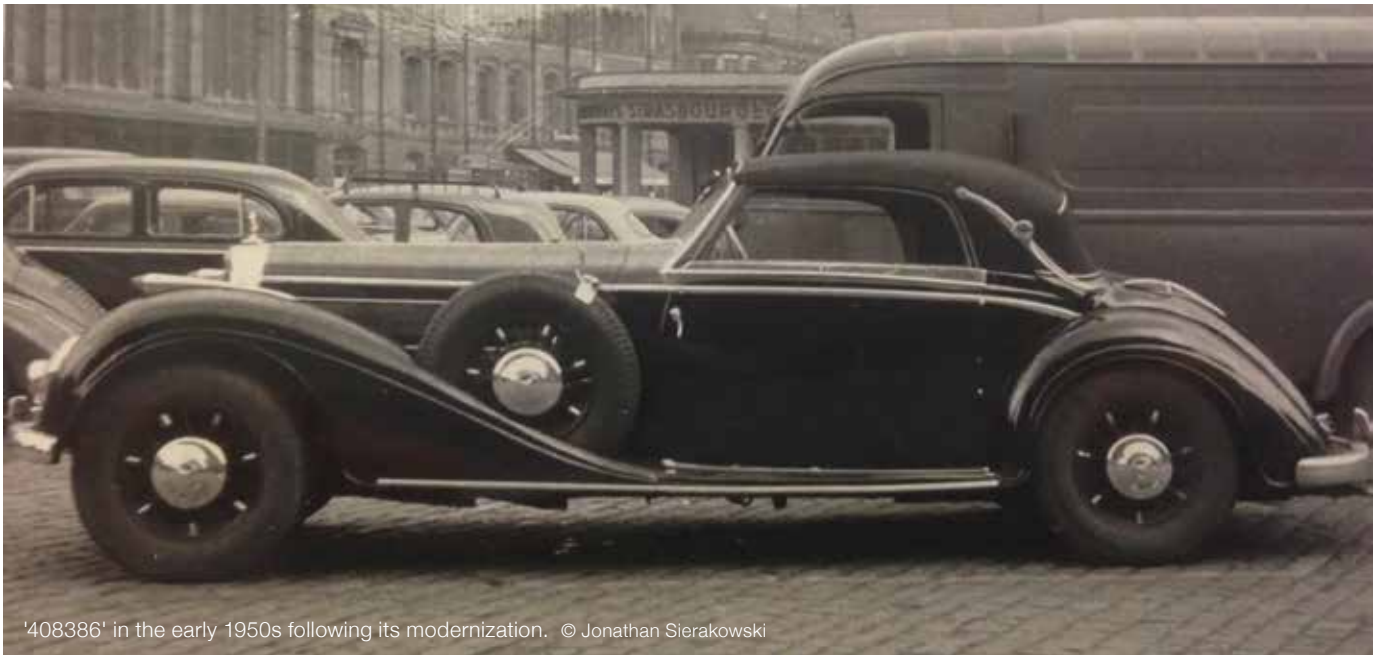
Le châssis n° 408386 fut livré en Allemagne en avril 1939 à Henry Ford Cooper, consul général du Libéria à Hambourg, où il avait été nommé en 1936. Celui-ci quitta l'Allemagne en 1943, en y laissant sa Mercedes. Elle est restée utilisée en permanence pendant ces années, ainsi qu'en témoigne le remplacement de son bloc d'origine, une opération courante sur les voitures de cette époque.

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

Late in 1938, a revised 540 K made its appearance, with oval-section chassis tubes instead of channel frame members, while the adoption of sodium-cooled valves followed the company's highly successful racing practice. The manufacturing record of the 540 K reveals its exclusive nature: 97 being produced in 1936, 145 in 1937, 95 in 1938, and 69 in 1939 before the war ended series production (though three more were built up to July 1942). A late model, the example offered here, '408386', has the exceptionally rare five-speed gearbox introduced in 1939. In recent years, the rarity, style and performance of these big supercharged Mercedes have made them one of the most sought-after of all classic cars on the few occasions they have come to the open market.

Delivered in Germany in April 1939, chassis number '408386' was first owned by Henry Ford Cooper, Liberia's Consul-General to Hamburg. Cooper was appointed in 1936; he left Germany in 1943 and with it, his Mercedes. It remained in continual use during this time as evidenced by the replacement of the original block, a frequent commonality among late cars during this period.





'408386' in the early 1950s following its modernization. © Jonathan Sierakowski

Elle fut achetée en 1954 à Hambourg par un militaire américain, le lieutenant Peter Rose. Son aspect avait alors été modernisé par le montage de pièces de la Mercedes 300, le modèle du moment. Après son retour à New York avec sa Mercedes, le lieutenant Rose la vendit à un ami, Grant Kingore, un marchand d'art de New York qui était le propriétaire de Windermere, l'une des plus belles de ces merveilleuses propriétés de Southampton, dans l'Etat de Long Island.

La Mercedes resta dans la famille de M. Kingore ; elle fut transmise à sa petite-nièce, Susan Andrews. Celle-ci la revendit en 1976 à Leland Gohlike, de St Paul, dans le Minnesota. Puis en octobre 1978, le Dr Harald Alfers, de Düsseldorf, l'acheta et la ramena en Allemagne. Et enfin, il la vendit en 1985 à Sa Majesté le Roi Hussein ben Talal, qui régna du 11 août 1953 au 7 février 1999.

Le roi Hussein était un collectionneur de voiture de niveau mondial, passionné de Mercedes ; il est le seul chef d'Etat à avoir jamais visité le Mercedes-Benz Classic Centre de Stuttgart. La 540 K du roi fut invitée en 1987 par Lord Montagu of Beaulieu à participer à l'évènement "Les dix plus importantes automobiles", qui se tenait à Londres au Royal Albert Hall et qui fut le cadre de la vente d'une Bugatti Royale.

In 1954 it was purchased in Hamburg by a US soldier, Lieutenant Peter Rose. By this point, the car had been cosmetically modernized with parts from the contemporary Mercedes-Benz 300 series. After returning home to New York with his Mercedes, Lt Rose sold the car to Grant Kingore, a New York City art dealer. Kingore owned Windermere, one of the greatest of the fabulous estates located at Southampton, Long Island.

The Mercedes remained in Kingore's family, passing to his grand-niece Susan Andrews. In 1976 it was purchased from Andrews by Leland Gohlike of St Paul, Minnesota. In October 1978 Dr Harald Alfers of Düsseldorf, Germany purchased the car and shipped it back to Germany. In 1985, Dr Alfers sold the Mercedes to His Majesty King Hussein, the governing monarch of Jordan who reigned from 11 August 1953 till 7 February 1999.

A world-class car collector with a passion for the products of Mercedes-Benz, King Hussein is the only head of state ever to visit the Mercedes-Benz Classic Centre in Stuttgart. In 1987, the King's 540 K was invited by Lord Montagu of Beaulieu to display at the 'Ten Important Motor Cars' event, held at The Royal Albert Hall in London, which famously featured the sale of a Bugatti Royale.

Par la suite, la 540 K n'est pas restée recluse au Musée automobile royal d'Amman (Jordanie), mais elle a au contraire beaucoup accompagné le roi Hussein dans ses déplacements. C'était clairement sa préférée parmi toutes celles de son immense collection.

Une restauration complète fut effectuée en 1990-1991 par Reifen Wagner, un spécialiste de la marque et de ce modèle, basé à Landshut, près de Munich. Et puisque le roi Hussein souhaitait la conserver au Royaume-Uni, à Buckhurst Park, sa résidence de Windsor, elle fut à cette occasion transformée en direction à droite, transformation qui est facilement réversible. Elle fut par ailleurs repeinte dans sa merveilleuse couleur actuelle, rouge/bordeaux, et son intérieur fut refait en cuir brun assorti à sa nouvelle capote. Cet intérieur imposant et immaculé a encore ses finitions incrustées de nacre.

Ce cabriolet 540 K rare et racé, ses deux élégantes places et ses performances à couper le souffle représentent ce que l'argent pouvait acheter de mieux à la fin des années 1930. C'est un témoin raffiné du classicisme allemand et, ainsi que le disait son constructeur, "une voiture de connaisseur". Cette voiture est depuis ces 34 dernières années la propriété de la famille du défunt roi, et c'est directement elle qui la met en vente. Elle constitue ce qui pourrait bien être pour tout collectionneur sérieux l'occasion de sa vie.
**€1,700,000 - 2,300,000**

Subsequently, rather than being kept in The Royal Auto Museum in Amman, the 540 K was clearly the favourite of his large automobile collection as it travelled extensively with King Hussein rather than idle in his museum.

A full restoration was carried out in 1990-1991 by marque and model specialist Reifen Wagner in Landshut outside of Munich, Germany. At this time the car was converted to right-hand drive as King Hussein intended to keep the Mercedes in the UK at Buckhurst Park, his Windsor residence, a conversion that is easily reversible. The livery was changed to its present lovely red and burgundy and an interior re-trim in tan leather to match the new convertible hood. This imposing and immaculate interior retains its original inlaid mother-of-pearl detailing.

Offering elegant two-seater accommodation allied to breathtaking performance, this rare and stylish 540 K cabriolet represents the very best that money could buy in the late 1930s and is a fine example of this classic German model. As its maker said: 'a car for the connoisseur'. In the ownership by the late monarch's family for the past 34 years it is offered for sale directly by them and represents what may be a once in a lifetime opportunity for the serious collector.

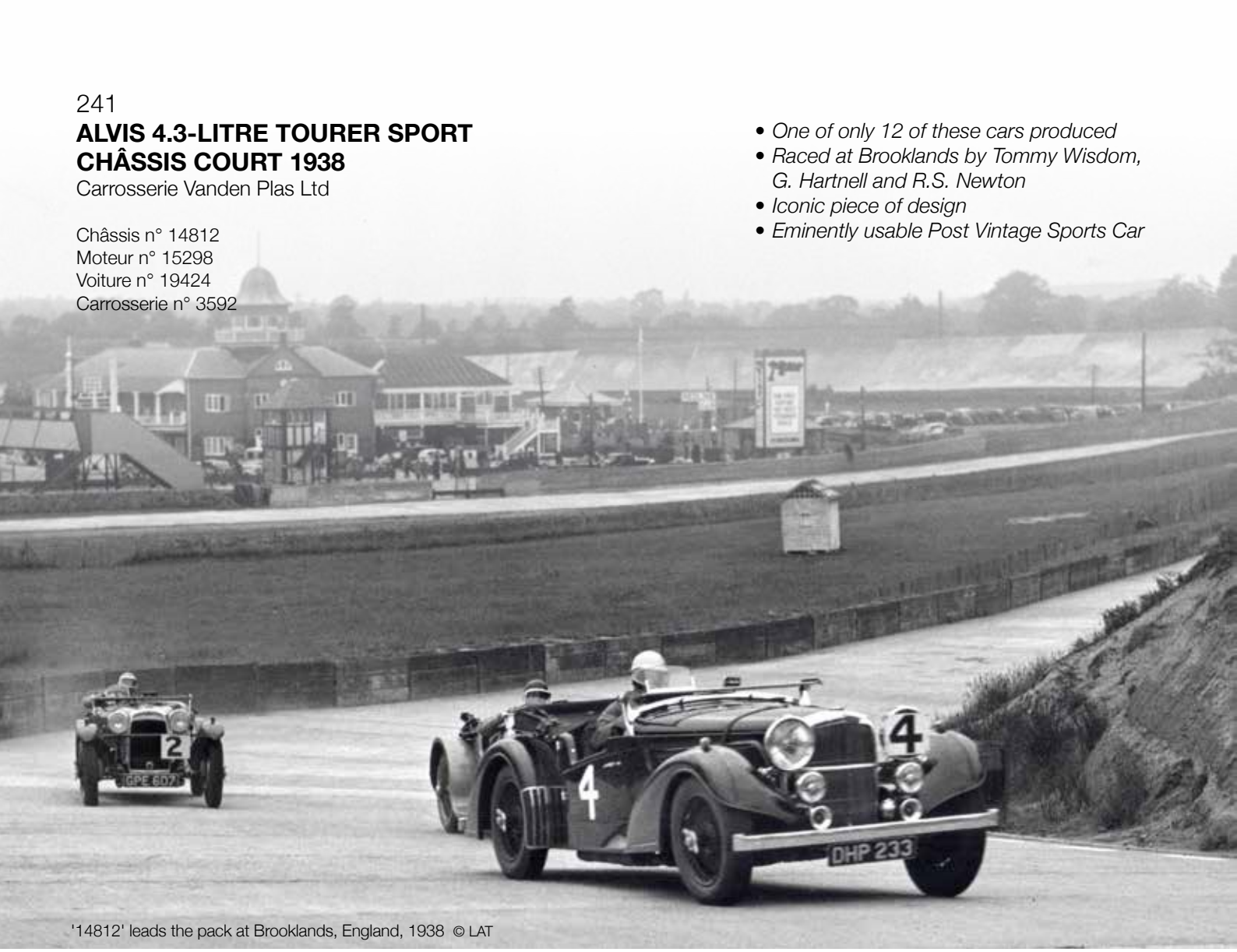
241

## ALVIS 4.3-LITRE TOURER SPORT CHÂSSIS COURT 1938

Carrosserie Vanden Plas Ltd

- *One of only 12 of these cars produced*
- *Raced at Brooklands by Tommy Wisdom, G. Hartnell and R.S. Newton*
- *Iconic piece of design*
- *Eminently usable Post Vintage Sports Car*

Châssis n° 14812
Moteur n° 15298
Voiture n° 19424
Carrosserie n° 3592




'14812' leads the pack at Brooklands, England, 1938 © LAT

Cette magnifique et importante sportive, l'une des douze produites, réunit deux sociétés à leur zénith, Vanden Plas et Alvis.

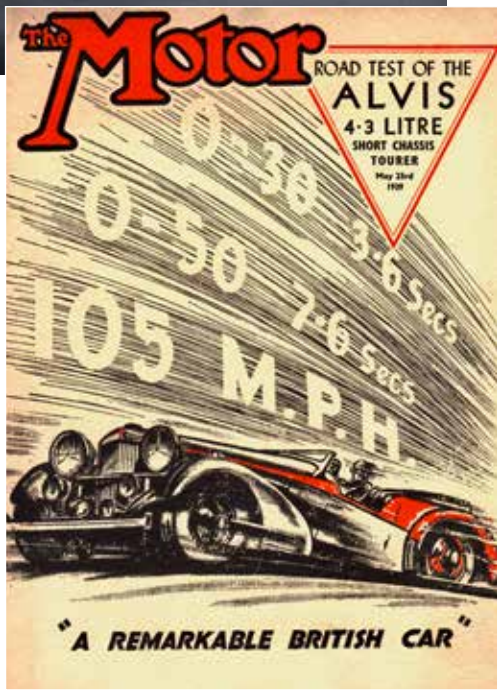
D'un côté on trouve l'Alvis 4.3 Litre. Résultat de deux décennies de raffinement dans son domaine, la 4.3 était dotée du plus gros moteur proposé, un six cylindres particulièrement onctueux, capable de fournir environ 140 ch sur route. Une de ses caractéristiques les plus révolutionnaires étant le mode de transmission entre ces deux données exceptionnelles, une boîte à quatre rapports tous synchronisés, très en avance sur son temps, qui rendait cette voiture plus facile à conduire qu'une Type E ! « Une voiture britannique remarquable » affichant des performances impressionnantes, un 0 à 80 km/h en 7,6 secondes et une vitesse de pointe de 170 km/h en configuration route, qui en faisaient la sportive britannique d'avant-guerre sans compresseur la plus rapide.

De l'autre côté, la très réputée maison Vanden Plas. Pendant toute la période de l'avant-guerre, elle avait constamment produit de magnifiques carrosseries sportives, la plupart du temps pour les grandes marques britanniques, mais aussi à l'occasion pour Alfa Romeo, Mercedes-Benz ou même Austro-Daimler. Dans les années 1920, elle avait associé simplicité et élégance sur les nombreuses carrosseries qu'elle réalisa pour W. O. Bentley sur ses voitures construites à Cricklewood et, lorsque les temps se firent plus austères et que les sportives de pilotes amateurs semblaient sur leur déclin, Vanden Plas modernisa simplement leur allure pour les années 1930. Ses créations les plus réussies du milieu à la fin des années 1930 étaient les tourers sport à portières échancrées.

One of a dozen cars produced, this fascinating, beautiful and important sports car brings together two companies at their zenith, Vanden Plas and Alvis.

On one hand is the 4.3 Litre Alvis, the result of two decades of refinement in their field, the 4.3 was the largest engine they offered, a silky solid six cylinder which was capable of supplying approximately 140bhp to the road, one of its most ground breaking characteristics was transmission between those two aspects, an all synchromesh 4 speed, which was light years ahead of its time and made these cars easier to drive than an E Type! "A Remarkable British Car" and displaying impressive performance figures of 0-50mph in 7.6 seconds and 105mph top speed in standard road trim, the fastest British un-supercharged pre-war sports car.

On the other, the famed house of Vanden Plas. Throughout the pre-war era they consistently produced great looking sporting coachwork, predominantly for great British marques, but also the occasional Alfa Romeo, Mercedes or even Austro Daimler. In the 1920s they had blended simplicity with looks for the numerous bodies that they had provided to WO Bentley for his own Cricklewood built cars and when times looked more austere and the 'boy racer' touring cars looked like they might have had their day, Vanden Plas simply modernized that similar look for the 1930s. Their most successful renditions in the mid to late Thirties were these 'cut down' door sports tourers.




On dit que l'origine de ce dessin particulier venait directement du pilote et amateur de Bentley, Malcolm Campbell. Sur les modèles à châssis surbaissé de l'ère post-vintage dans lesquels on se laissait désormais tomber au lieu d'y monter, il était inconfortable de se retrouver avec le coude à la portière à hauteur d'épaule. La solution, faire une échancrure sur le côté de la carrosserie. Grâce au toujours élégant Campbell et aux dessinateurs de Vanden Plas, cette trouvaille efficace devint un effet de style. Un trait de génie qui fut fréquemment accentué en une longue courbe descendante le long de la carrosserie et qui devint instantanément un classique du design pour toute cette génération.

Ces carrosseries Vanden Plas « canaille » des années 1930, arborant ce dessin « à la Malcolm Campbell », furent cependant limitées en quantité, on en connaît seulement une douzaine appliquée à des Bentley Derby, qui font partie des plus recherchées de leur genre, et une seule Bugatti Type 57S (vendue par Bonhams en 2016) en a été dotée, mais c'est indiscutablement sur l'Alvis 4.3 Litre que ce particularisme fonctionne le mieux. C'est pour cette raison que la douzaine d'Alvis qui ont été ainsi carrossées sont depuis longtemps les modèles les plus remarqués de la production Alvis, dorlotées par leurs heureux propriétaires et qui apparaissent donc rarement dans les ventes.

C'est avec fierté que nous proposons ici un exemplaire qui peut à juste titre se targuer d'être le plus beau de ces oiseaux rares avec un remarquable historique en compétition et des propriétaires connus, auxquels s'ajoute la fraicheur d'une excellente présentation.

It is said that their influence for this particular design feature came directly from serial racer and Bentley owner, Malcolm Campbell. In the now low-slung post Vintage chassis' where one sat 'in', rather than 'on' a car, one's elbow could never be comfortable if level with one's shoulder, the solution? Make a notch in the side of the coachwork. Between the ever-stylish Campbell and Vanden Plas' draftsman, this example of practicality was turned into part of the design. A genius move, which was frequently then accented with a side sweep moulding along the body, at once it created one of the design classics of its generation.

Those rakish 30s Vanden Plas 'Malcolm Campbell' design cars were somewhat limited in their production, a dozen are known to have been fitted to Derby Bentleys and are among the most coveted of their breed, a single Bugatti Type 57S (sold by Bonhams in 2016) wears the same, but it arguably on the 4.3 Litre Alvis that the coachwork works best. For that reason, the dozen Alvis's so equipped have long been the stand out pinnacle of the marque's production, cherished by the few lucky enough to own one and they rarely appear for sale.

Here we proudly present one that can rightfully claim to be the best even among that 'rara avis', with a remarkable history of racing and ownership as well as striking and fresh presentation.

Neuve, 14812 fut construite par Alvis sur un châssis court avec ses propres spécifications, dotée d'un moteur à taux de compression élevé qu'elle a conservé jusqu'à aujourd'hui. Immatriculée en Angleterre sous le numéro DHP 233, elle fut utilisée par Alvis comme véhicule de démonstration et fut également engagée en compétition dès ses premières années.

À Brooklands, le 16 juillet 1938, la 4.3 Liter fit des débuts plutôt désastreux, quand, pilotée par G. Hartwell et R.S. Newton dans la course de 3 heures du Light Car Club réservée aux sportives de série, sa boîte « perdit » deux de ses rapports entrainant sans surprise de spectaculaires tête-à-queue qui reléguèrent la voiture en fin de peloton. Deux mois plus tard, après l'été, elle fit une sortie plus réussie au Dunlop Jubilee International Car Races, le 24 septembre. Cette fois, la voiture était pilotée par le fameux homme de radio et personnalité sportive Tommy Wisdom dans deux courses de handicap. Dans son Alvis: The Story of the Red Triangle, l'auteur Ken Day cite Tommy Wisdom: « La voiture que j'ai eu pour les essais différait des modèles de série par le taux de compression de son moteur, porté à 8.5 à 1, nécessitant l'utilisation d'un mélange à 50% de benzole. Le rapport supérieur était plus long que sur le modèle de série et les ailes, les phares et le pare-brise avaient été retirés. »

En dehors de ces modifications DHP 233 restait remarquablement proche de la série, spécialement lorsque l'on considère qu'elle partageait la piste avec des voitures comme la monoplace spéciale à moteur 4½ Litre Bentley de Pacey-Hassan, la monstrueuse Duesenberg de Duller et tout un tas d'européenne à moteur à compresseur.

As new, 14812 was built new by Alvis with its own definitive specifications being on the short chassis and including a special high compression engine which it retains to this day. Registered for the British roads as 'DHP233' it was used by Alvis as their Demonstrator, it would also be campaigned competitively from its earliest days.

At Brooklands on 16th July 1938 the '4.3' made its debut in a rather ignominious fashion, where piloted by G. Hartwell and R.S. Newton in the Light Car Club's 3-Hour Race for Standard Sports Cars, its 'box lost two of gears, not surprisingly the shock of which caused the drivers to put the car into a spin on a couple of occasions and setting it back down the pack. 2 months later after the Summer had passed it was back for an altogether more successful outing, at the Dunlop Jubilee International Car Races, on 24th September. Here, the car was driven by well-known racer, broadcaster and motoring personality Tommy Wisdom in two Outer Circuit handicap races. In Alvis: The Story of the Red Triangle author Ken Day quotes Tommy Wisdom: "The car I had for test differed from standard models in that the compression ratio of the engine had been increased to 8.5 to 1, which meant that use of 50:50 benzole mixture was necessary. Top-gear ratio was higher than standard and wings, lamps and screen were removed."

Aside from these alterations 'DHP 233' remained in remarkably standard form, especially when one considers it was to share the circuit with the likes of the Pacey-Hassan 4½ Litre Bentley single seater special, Duller's monster Duesenberg and a whole host of supercharged European exotica.

Les pilotes n'étaient pas non plus les premiers venus avec des pointures comme Jean-Pierre Wimille et René Dreyfus participant à la même épreuve. Bien que l'Alvis ne fut jamais la plus rapide sur le circuit, les chiffres de ses performances sont tout à fait exceptionnels pour un modèle de route presque de série sans compresseur. Pour citer encore Tommy Wisdom : « Dans le 20 Miles Outer Circuit Handicap la voiture fit une moyenne de plus de 177 km/h. Le tour départ arrêté fut couvert à 148,43 km/h, trois tours à 178,63 km/h, deux tours à 186,68 km/h et le plus rapide à 185,54 km/h, tandis que la vitesse maximale dans la Railway Straight, selon le compteur, atteignit 192,89 km/h ». Quand on sait que la course fut gagnée à la moyenne de 192,89 km/h, ces chiffres sont pour le moins impressionnants.

Au bout d'un mois, DHP 233 avait accompli tous ses devoirs vis-à-vis de l'usine et fut remis en configuration route pour être exposée dans les showrooms. Elle fut expédiée aux agents Hugh Anderson Ltd à Londres et rapidement achetée par son premier propriétaire, Mr Edgar H. Whale de Watford, dans le Hertfordshire, et aussi incroyable que cela puisse paraître, son propriétaire suivant, Mr J.A. Penman de Penrith, dans le comté de Cumbria, allait conserver l'Alvis jusqu'aux années 1980 ! Après deux brefs séjours au Royaume-Uni, elle émigra aux États-Unis dans l'une des plus grandes collections de voitures de sport de l'époque, celle d'Henry Petronis. S'il est besoin d'une preuve de son importance et de son statut, dans cette collection raffinée elle partage l'espace avec une Bentley « blower », une Alfa Romeo à compresseur, une Mercedes-Benz Type S et de nombreux autres joyaux d'avant-guerre. Après la dispersion de cette collection, en 2011, le vendeur eut la chance de pouvoir devenir son quatrième propriétaire en 70 ans.

The drivers too were no slouches either, with the likes of greats such as Jean-Pierre Wimille and Rene Dreyfus also competing in the same events. Although the Alvis was never going to be the quickest car on the circuit the performance figures it achieved were quite exceptional for a largely standard un-supercharged road going sportscar. To quote Tommy Wisdom again: "In the 20 Miles Outer Circuit Handicap race the car averaged better than 110 mph. The standing lap was covered at 92.23 mph, three laps at 111 mph, two at 116 mph and the fastest at 115.29 mph while the maximum on the Railway Straight, according to the revolution counter, was 119 mph." If one considers that the race was won at a speed of 119.86 mph, these figures make for impressive reading.

Within the month, 'DHP 233' had completed its service for the Works and was returned to production road trim and showroom condition. It was shipped to agents Hugh Anderson Ltd. Of London and quickly snapped up by its first public owner, Mr. Edgar H. Whale of Watford, Hertfordshire, amazingly its next recorded owner, Mr. J.A. Penman of Penrith, Cumbria, would keep the Alvis until the early 1980s! After two brief sojourns in the UK trade, it emigrated to the U.S. and into one of the greatest collections of sportscars of its day, that of Henry Petronis. If one need further proof of its importance and stature, in this well-honed collection it would share a stable with a Blower Bentley, Supercharged Alfa Romeo, Mercedes S-Type and many more pre-war gems. After this collection was dispersed privately in 2011, the current owner was fortunate enough to become its fourth private owner in 70 years.

Aux mains de son actuel possesseur, DHP 233 a été repeinte et regarnie aux spécifications d'usine par Red Triangle. Tim Walker Restorations a procédé à la réfection totale du moteur et à de nombreux autres travaux mécaniques, dont un historique détaillé figure au dossier. Persuadé que les automobiles sont faites pour être utilisées, l'actuel propriétaire a conduit DHP 233 dans de nombreuses épreuves d'endurance bien connues, comme The Flying Scotsman, Cape Horn Rally, The Alpine Trial et le 1000 Mile Trial.

On a dépensé sans compter pour s'assurer de la fiabilité de la voiture tout en préservant l'originalité et l'intégrité historique de cette importante sportive d'avant-guerre. Avec sa boîte de vitesses entièrement synchronisée montée en série, sa suspension avant indépendante et son pédalier standard DHP 233 n'est pas seulement l'une des plus rapides sportives d'avant-guerre, mais aussi l'une des plus faciles à conduire et cette sportive extrêmement rare et originale est prête à procurer du plaisir à son prochain propriétaire dans nombre d'événements internationaux.

Après avoir profité de cette voiture pendant huit années, l'Alvis arrive enfin sur le marché pour la première fois, cette grande, sinon la plus grande, de toutes ces voitures légendaires, est une magnifique machine polyvalente qui mérite une attention particulière, tout comme son fascinant dossier historique.
**€425,000 - 475,000**

In the current ownership 'DHP 233' has been treated to a total re-paint and re-trim back to original factory specifications by Red Triangle. Tim Walker Restorations have carried out a total engine rebuild and numerous mechanical works, a detailed in the history files. A firm believer that cars are made to be driven the current owner has used 'DHP 233' on a number of well-known endurance events including: The Flying Scotsman, Cape Horn Rally, The Alpine Trial and 1000 Mile Trial.

No expense has been spared to ensure the reliability and usability of the car whilst retaining the originality and historical integrity of this important pre-war sports car. With full-synchromesh gearbox as standard, independent front suspension and a standard pedal layout 'DHP 233' is not only one of the fastest standard pre-war sports cars, but also one of the easiest to drive and this extremely rare and original sports car is ready to be enjoyed by the next owner on numerous international events.

Having enjoyed the car for 8 years, the Alvis emerges for public sale for the first time, a great if not the best of all of these legendary cars, it's a wonderful usable all-rounder and deserving of close inspection of the car and its fascinating history file.

100
0
90
10
80
20
70
30
60
50
40

DHP 233

242

# CITROËN TRACTION TYPE 7C CABRIOLET 1937

Châssis n° 96143

- *Landmark French model*
- *Rare soft-top version*
- *Lovely patinated interior.*
- *Present ownership since 2003*

André Citroën était à la fois un visionnaire romantique et un homme d'affaires à l'esprit pratique. Il était convaincu que ni la récession économique, ni la contraction du marché automobile ne pouvaient l'empêcher de lancer un nouveau modèle révolutionnaire, dont il était persuadé qu'il assurerait l'avenir de sa société. C'est bien ce qui s'est passé, mais après que Citroën eut perdu le contrôle de son empire à la suite des poursuites engagées contre lui par un petit créancier. En l'espace de deux ans, Michelin, nouveau propriétaire de Citroën, avait remboursé toutes ses dettes.

L'invention de Citroën, la 7C Traction avant, était lors de son lancement en 1934 un précurseur dans presque tous les aspects de la conception des voitures de série. Caisse autoporteuse, traction avant, suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion, freins hydrauliques, boîte synchronisée et moteur quatre-cylindres à soupapes en tête et chemises humides se trouvaient réunis sur cette nouvelle voiture, à une époque où la majorité de ses concurrentes faisaient appel à un châssis séparé, à des ressorts à lames, à un moteur à soupapes latérales et à des freins mécaniques. Ces caractéristiques innovantes n'auraient pas pesé bien lourd si le résultat n'avait pas fonctionné, mais la Traction eut tôt fait de gagner la réputation méritée, et qui perdure, d'une stabilité exceptionnelle et d'une tenue de route exemplaire.

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

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

Son 1,3 litre d'origine fut bientôt remplacé par des versions à cylindrée majorée et, à partir de 1935, deux quatre-cylindres étaient proposés, le 7C de 1 628 cm3 et le 11 CV de 1 911 cm3, auxquels vint s'ajouter en 1938 un six-cylindres de 2,9 litres, le 15. La production de la Traction reprit après la Deuxième Guerre mondiale ; elle dura jusqu'en 1957, lorsqu'elle fut remplacée par la tout aussi révolutionnaire DS.

Cette 7CV Cabriolet sortie d'usine le 18 février 1937 est un superbe exemplaire de l'une des plus rares et des plus recherchées des Citroën ; il n'y eut en effet plus de Traction décapotable construite après la guerre. On pense qu'elle a été livrée neuve en France, et son historique est connu depuis 1950, date à laquelle elle fut immatriculée à Nice. Son dossier comporte des informations sur six propriétaires successifs dont le dernier, Didier Burin des Roziers, l'acheta en 1975. La voiture partit ensuite en Allemagne chez une dame, Annemarie Tatje Kupferschmidt, qui s'en défit rapidement au profit de M. Dirk Vallenthin, lequel la conserva jusqu'en 2003. C'est alors qu'elle se trouva une résidence dans le Nord de la Hollande, chez ses propriétaires actuels, où elle fut transmise d'époux à épouse au décès du premier. Les documents qui l'accompagnent consistent en deux anciennes cartes grises françaises, une copie d'un ancien Fahrzeugbrief allemand datant de 1992, des documents d'immatriculation hollandais actuels et des factures relatives à des travaux effectués.
**€100,000 - 150,000**

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

A superb example of one of Citroën's rarest and most sought-after models - there were no soft-top 'Tractions' after WW2 - this 7CV Cabriolet left the factory on 18th February 1937. Believed delivered new to France, we can track its history going back to 1950 when the Traction was registered in Nice, and there are details on file of six subsequent owners, the last of whom, Didier Burin des Roziers, acquired the car in March 1975. In 1989 the car went to Germany in the hands of lady owner Annemarie Tatje Kupferschmidt, then moved swiftly to Mr Dirk Vallenthin who kept it until 2003. In 2003 the Traction found its way to Northern Holland where it has since resided with the current family, passing from the deceased husband to his wife. Accompanying documentation consists of a French Carte Grise dated 1975; 'Conservatoire Citroën' correspondence; copies of two old French Cartes Grises; copy of the old German Fahrzeugbrief dated 1992; current Dutch registration papers; and some invoices for work carried out.

243

# DELAGE D8 120 CABRIOLET MYLORD 1937

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 50790

- *Delivered new to Belgium*
- *Matching numbers example*
- *Restored to concours standard between 2015 and 2017*

À son époque, la Delage D8 était la seule voiture française de la trempe des Hispano-Suiza 32 CV en matière d'élégance et de prestige mécanique, l'usine Delage de Courbevoie était la plus moderne de l'industrie française, équipée des machines les plus en pointe qu'on pouvait acheter à l'époque.

Fondée en 1905 par Louis Delâge, la société avait commencé avec une voiturette à moteur monocylindre De Dion et au bout de quelques années, proposait déjà des modèles à plusieurs cylindres. Dès le début, la publicité générée par la compétition avait été appréciée, une Delage monocylindre gagnant la Coupe des voiturettes dès 1908 et Louis Delâge lui-même prenant part à la Coupe de l'Auto sur une quatre cylindres 3 litres en 1911. Des victoires au Grand Prix du Mans et aux 500 Miles d'Indianapolis avaient été remportées avant la première guerre mondiale et la marque allait devenir un des concurrents majeurs des années 1920, établissant un nouveau record de vitesse en 1924 avec une V12 de 10,7 litres de cylindrée.

Les quatre cylindres DI et les six cylindres DM constituaient le cœur de la gamme dans les années 1920 et au Salon de Paris 1929, Delage lançait la D8, conçue par Maurice Gaultier. Dotée d'un superbe 8 cylindres en ligne de 4 litres à soupapes en tête reposant sur un châssis à croisillon avec freinage assisté, la D8 devait monopolisée toute l'attention des meilleures carrossiers européens 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 Louis himself 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. 'This thoroughbred of engineering was given outstanding coachwork by Chapron, Figoni,

Ce pur-sang mécanique reçut des carrosseries magnifiques signées Chapron, Figoni, Letourneur et Marchand, Saoutchik, Labourdette, Vanden Plas, Freestone & Webb, Barker, Pourtout, Fernandez & Darrin. « Ils voulaient tous montrer ce qu'il pouvaient faire avec une telle voiture » affirme William Stobbs dans son livre Les Grandes routières – France's Classic Grand Tourers. L'impressionnante liste des propriétaires de D8 comprend le roi de Suède Gustave V, le roi Alexandre de Yougoslavie et l'empereur Hailé Sélassié d'Éthiopie, ainsi que des hommes d'affaires en vue, des politiciens, et de nombreuses vedettes de cinéma de l'époque. Pour les moins fortunés, il y avait la DS 14 HP et la D6 17 HP à moteurs six cylindres, en fait un D8 amputé de deux cylindres.

Comme de nombreux autres constructeurs de voiture élitistes, Delage fut gravement affecté par la crise économique du début des années 1930 et en 1935 fut repris par Delahaye. Louis Delâge restait au bureau de la nouvelle société mais à partir de cette date les Delage allaient être conçues par Delahaye. Le six cylindres D6-60, créé par Arthur Louis Michelat était le seul survivant de la gamme Delage et allait continuer à être produit jusqu'en 1953. Le dernier modèle d'avant-guerre de Delage était la D8 120 animée par un huit cylindres en ligne de 4,7 litres, extrapolé du six cylindres de la Delahaye 135. Avec un châssis facturé 105 800 francs, près de 60% de plus que celui de la Delahaye, cette dernière de la lignée des D8 était une voiture extrêmement chère.

Letourneur et Marchand, Saoutchik, Labourdette, Vanden Plas, Freestone & Webb, Barker, Pourtout, Fernandez & Darrin; they all wanted to show what they could do with it,' observed William Stobbs in his book Les Grandes Routières - France's Classic Grand Tourers. The 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. For those of more modest means, there were the 14hp DS and 17hp D6 six-cylinder models; the latter in effect a D8 minus two cylinders.

Along with many other manufacturers of quality cars, Delage was badly affected by the economic downturn of the early 1930s, and in 1935 was taken over by Delahaye. Louis Delage remained on the board of the new company, but from then onwards Delages would be built to Delahaye designs. The Arthur Louis Michelat-designed six-cylinder D6-60 engine was the sole survivor of the existing Delage range, and would continue to be produced until 1953. Delage's last pre-war model was the D8 120, which was powered by a 4.7-litre straight eight based on the six-cylinder Delahaye 135 engine. With a chassis price of 105,800 francs, some 60% above that of the Delahaye, this last of the D8 line was a very expensive car.

Il n'est donc pas étonnant qu'elle ait attiré l'attention des meilleurs carrossiers européens qui construisirent quelques-unes des voitures les plus élégantes sur châssis D8 120, ce cabriolet du fameux carrossier parisien Henri Chapron étant l'une d'entre elles.

Le châssis numéro 50790 a été livré neuf en Belgique et importé au Royaume-Uni en 1953. La voiture a été immatriculée au Royaume-Uni au nom d'un certain Eleazer Ambrose Evans de Londres, puis passa à Edgar Hopkins de Twickenham, dans le Middlesex, en 1959 (voir l'ancien journal de bord chamois au dossier). Une photographie figurant au dossier prise à cette période montre la Delage portant l'immatriculation SLC 16. À cette époque, la voiture portait une peinture deux tons gris sur noir.

Après quelques années, on décida que le moteur nécessitait une révision complète qui fut réalisée par Crank-Bears de Mortlake en 1962. La facture de 69 £ 18 shillings (60,60 £) associée à ces travaux figure au dossier. Quoiqu'il en soit le moteur refait ne fut pas remonté et la Delage partiellement démontée, survécut à de nombreux changements d'adresses, jusqu'à ce que la famille décide de la vendre, Mr Hopkins étant décédé.

Not surprisingly, it attracted the attention of Europe's foremost coach-builders, who produced some of the most elegant designs of the period on the D8 120 chassis, this drophead coupé by the influential Parisian carrossier, Henri Chapron, being one such.

Chassis number '50790' was delivered new to Belgium and imported into the UK in 1953. The car was registered in the UK to one Eleazer Ambrose Evans of London, passing to Edgar Hopkins of Twickenham, Middlesex in 1959 (see old-style buff logbook on file). A photograph on file taken at around this time shows the Delage carrying the UK registration 'SLC 16'. At that time the car was two tone grey over black.

After a few years it was decided that the engine needed a complete overhaul, which was carried out by Crank-Bears of Mortlake in 1962. The associated bill for £69 18s (£60.60) is on file. However, the rebuilt engine was not reinstalled and the Delage remained partially dismantled, surviving many changes of address, until the family decided to sell it, Mr Hopkins having died.

Au moment de la mort de Mr Hopkins, la Delage était toujours en pièces détachées qui furent récupérées et réassemblées par Peter Jacobs, président du Delage Club du Royaume-Uni. La veuve de Mr Hopkins vendit alors la voiture en 2006.

Acquise par le vendeur en 2014, la Delage a été complètement restaurée « état concours » entre 2015 et 2017 (photographies au dossier). Au cours de ce minutieux travail, le moteur a été démonté pour être inspecté et déclaré « comme neuf », ayant été inutilisé depuis sa réfection en 1962 ! Lorsqu'elle faisait partie de la collection du vendeur, la voiture fut conduite avec parcimonie, en raison de quoi elle est donc restée dans un état excellent. Les factures de restauration, le journal de bord mentionné plus haut et d'autres papiers historiques se trouvent également dans le dossier accompagnant la voiture.

Magnifique dans sa livrée Smokey Blue avec son intérieur de cuir crème, cette élégante et très imposante Delage D8 est décrite par le vendeur comme excellente et très agréable à conduire, son huit cylindres faisant un bruit envoûtant.
**€650,000 - 750,000**

By the time of Mr Hopkins' death, the Delage was still in pieces, which were retrieved and reassembled by Peter Jacobs, president of the Delage Club UK. Mr Hopkins' widow then sold the car in 2006.

Acquired by the current owner in 2014, the Delage was completely restored to concours standard between 2015 and 2017 (photographs on file). During this painstaking process the engine was dismantled for inspection and found to be effectively 'as new', having been unused since the 1962 rebuild! While in the vendor's private collection the car has scarcely been driven and remains in commensurately excellent condition. Restoration invoices, the aforementioned UK logbook, and other items of historical paperwork may be found in the accompanying history file.

Beautifully finished in Smokey Blue with cream leather interior, this elegant and most imposing Delage D8 is described by the vendor as excellent and very smooth to drive, its eight-cylinder engine sounding wonderful.

244

*Autrefois propriété de Luigi Scarfiotti, de la Scuderia Ferrari*

## ALFA ROMEO 6C 1750 SÉRIE 4 – SPIDER GRAND SPORT À COMPRESSEUR 1930

Carrosserie dans le style Zagato Grand Sport d'origine, qui habillait ce châssis à l'origine

Châssis n° 8513033
Moteur n° 8513033

- *Mille Miglia participant 1930 and 1931, where it finished 6th overall*
- *Original and matching numbers frame, chassis, engine, compressor, gearbox, drive train, bulkhead, and fuel tank (the complete rolling chassis)*
- *Retaining original SF 'Scuderia Ferrari' stamps on crankshaft etc. and period race modifications including double 'Auto-Vac' fuel system*
- *Incredibly well-documented and ready to participate in numerous events*
- *Mille Miglia re-run participant 2018*

Mille Miglia 2018

Luigi Scarfiotti for Scuderia Ferrari, during the Mille Miglia, 1930
© The Spitzley Zagari Archive

La Scuderia Ferrari, probablement le plus grand nom du sport automobile mondial, a fait ses débuts lors de la Mille Miglia 1930, où elle a engagé une équipe de trois Alfa Romeo. L'un des pilotes était le gentleman driver Luigi Scarfiotti, au volant de la voiture proposée ici, le châssis 8513033. C'était l'une des premières voitures commandées fin 1929 par la Scuderia Ferrari, et elle avait été immatriculée à Macerata sous le numéro MC 2012. Une plaque, fixée à son tableau de bord, mentionne " Concessionaria Emilia Romagna-Marche - Cav. Enzo Ferrari - Scuderia Ferrari".

Quelque 40 ans plus tard, Scarfiotti se souviendrait que c'était la Carrozzeria Zagato qui avait été chargée de construire une caisse légère pour la Mille Miglia. Le choix de Scarfiotti avait été le même que celui du leader italien d'alors, Benito Mussolini, qui était le fier propriétaire d'une 6C 1750SS carrossée par Zagato. Angela Cherrett, l'experte de la marque, avance des chiffres de production compris entre 206 et 213 pour l'ensemble des Série 4 et Série 5 des 6C 1500 et 6C 1750 Gran Sport.

Moins de deux mois après avoir pris possession de sa nouvelle Alfa, Scarfiotti la fit participer à la Mille Miglia. Les Alfa Romeo 6C 1750 dominèrent les épreuves cette année-là : Tazio Nuvolari fut victorieux et les 6C 1500 gagnèrent dans leur catégorie. Mais malheureusement, aucune voiture de la Scuderia Ferrari ne termina ; celle de Scarfiotti dut abandonner sur rupture d'un ressort à lames de suspension.

Arguably the biggest name in global motor sport, Scuderia Ferrari entered its first race - the Mille Miglia - in 1930, running a team of three Alfa Romeos. One of its drivers was the gentleman racer, Luigi Scarfiotti, who drove the car offered here, chassis number '8513033'. The latter was one of the first cars ordered by Scuderia Ferrari late in 1929, and was registered on 1st April 1930 with the Macerata registration, 'MC 2012'. A plaque bearing the legend 'Concessionaria Emilia Romagna-Marche - Cav. Enzo Ferrari - Scuderia Ferrari' is fixed to the dashboard.

Some 40 years later, Scarfiotti would recall that the Carrozzeria Zagato had been commissioned to construct a lightweight body for the Mille Miglia. Scarfiotti's choice of car echoed that of his political master and Italy's leader, Benito Mussolini, who was the proud owner of a Zagato-bodied 6C 1750SS. Marque authority Angela Cherrett quotes production figures of between 206 and 213 cars for the combined 4th and 5th Series 6C 1500 and 6C 1750 Gran Sport.

Less than two weeks after taking delivery of his new Alfa, Scarfiotti drove it in the Mille Miglia. The Alfa Romeo 6C 1750s dominated that year's event: Tazio Nuvolari winning outright while the 6C 1500 won its class. Sadly, none of the Scuderia Ferrari cars finished, Scarfiotti's being eliminated by a broken suspension leaf spring.

Il continua toutefois à engager son Alfa, termina 2e au général et vainqueur dans sa catégorie sur la colline de Paterno en juillet et s'engagea le mois suivant pour le circuit de Senigallia, mais ne parvint pas à terminer. A la fin de la saison, Scarfiotti s'était classé 5e au général lors de la Coupe du Gran Sasso, 4e lors de la course de côte de 18 km qui se déroulait entre Teramo et Civitella del Tronto et 4e au général lors de la Coupe Pierazzi.

Après avoir connu le succès en 1930, Scarfiotti était prêt pour une nouvelle tentative à la Mille Miglia de 1931, avec son Alfa et sous les couleurs de la Scuderia Ferrari ; il portait le numéro 117. La fortune lui sourit alors et il termina 6e au général à 1 heure et 17 minutes de la Mercedes SSK victorieuse de Rudi Caracciola. De façon remarquable, sa 6C 1750 GS se classa trois places et 21 minutes devant la nouvelle Alfa Romeo 8C 2300 de Nuvolari, pourtant de loin la favorite. Le plomb du scrutateur, estampillé "1931" et "117", a longtemps été présent sur la voiture ; il fait partie de la vente. La prestation de Scarfiotti lui valut d'être invité à piloter l'une des Alfa Romeo 6C 1750 de la Scuderia Ferrari lors de la Mille Miglia de 1932. Avec son partenaire Guido d'Ippolito, il termina 3e au général.

Cette même année, Scarfiotti revendit sa 8513033 à Alfa Romeo, et elle fut immatriculée le 18 mai 1932 à Milan au nom de la société Alfa Romeo, sous le numéro MI 38883. En 1935, peut-être à la suite d'une défaillance mécanique ou d'un autre incident, elle fut désimmatriculée et retirée de la circulation. La suite de son histoire n'est pas claire, jusqu'à ce jour de 1960 où Giuseppe Bruni la découvrit à Modène et l'amena dans un atelier de restauration de Florence pour la faire remettre en état.

Scarfiotti continued to campaign his Alfa, finishing 2nd overall and winning his class at the Colle di Paterno in July, and contesting the Circuito di Senigallia the following month (he failed to finish). By the season's end Scarfiotti had finished 5th overall in the Coppa Gran Sasso, 4th in the 12-mile Teramo-Civitella del Tronto hillclimb, and 4th overall in the Coppa Pierazzi.

Having enjoyed a fair measure of success in 1930, Scarfiotti was ready to make another attempt at the Mille Miglia with his Alfa in 1931, again running as part of Scuderia Ferrari and carrying competitor number '117'. On this occasion fortune would smile on Scarfiotti, who finished 6th overall, 1 hour 17 minutes behind Rudi Caracciola's winning Mercedes SSK. Remarkably, Scarfiotti's 6C 1750 GS came home three places and 21 minutes ahead of the highly favoured new Alfa Romeo 8C 2300 driven by Nuvolari. Attached to the car until recently, the scrutineer's lead seal stamped '1931' and '117' is included in the sale. Scarfiotti's performance led to an invitation to drive one of Scuderia Ferrari's Alfa Romeo 6C 1750s in the 1932 Mille Miglia. Partnered by Guido d'Ippolito, Scarfiotti finished 3rd overall.

That same year Scarfiotti sold '8513033' back to Alfa Romeo. The car was registered to the Alfa Romeo Company, Milan on 18th May 1932 with the number 'MI 38883'. In 1935, possibly having suffered a mechanical failure or some other damage, the Alfa was de-registered and taken off the road. The car's subsequent history is unclear until Giuseppe Bruni discovered it in Modena in 1960 and took it to a restoration workshop in Florence for re-commissioning.

Mille Miglia 2018

Mille Miglia 2018

Elle resta pendant plusieurs années la propriété de la famille Bruni, et l'on pense qu'une restauration supplémentaire fut entreprise entre 1998 et 2000 par Autofficina Faralli, près de Pise. Il paraît très probable que c'est alors qu'elle reçut sa caisse en grande partie nouvelle, exécutée dans le style de la caisse Zagato d'origine. La plupart, si ce n'est la totalité, des panneaux de carrosserie ont été remplacés.

Un examen détaillé mené par Siegfried Otto Hepp, un expert renommé de la marque, a conclu au fait que la 8513033 a toujours son châssis, son moteur, sa boîte de vitesses, ses essieux avant et arrière et son boîtier de direction d'origine. Ces pièces portent des numéros qui sont exacts et concordants, et les numéros frappés sur des surfaces appairées sont identiques, ce qui montre qu'elles ont toujours été accouplées et qu'aucune pièce d'une autre origine n'est présente.

En 2005, l'Alfa est partie aux Etats-Unis rejoindre une collection privée de Houston (Texas), puis elle est revenue en Europe en 2008. Et en 2011, deux institutions, l'une étant l'Université RWTH d'Aix-la-Chapelle (Allemagne), ont analysé son berceau et son moteur, et toutes deux ont clairement conclu que l'acier et l'aluminium qui s'y trouvaient dataient bien de l'époque (1929-1930) où elle fut construite par Alfa Romeo. On peut donc en déduire sans risque que son châssis roulant est entièrement d'origine et exactement ce qu'il était lors de sa sortie d'usine en 1930.

'8513033' remained in the Bruni family's possession for many years, and it is believed that additional restoration was undertaken by Autofficina Faralli near Pisa, Italy, between 1998 and 2000. It seems most likely that the largely new body in Zagato's original style was fitted at this time. Most if not all of the body panels have been replaced.

Following a detailed examination, renowned marque expert Siegfried Otto Hepp has stated that '8513033' retains its original chassis, engine, gearbox, rear axle, front axle, and steering box. These parts were found to be numbered correctly and matching, with identical numbers stamped on mating faces, showing that they had always been together and that no other numbers are present.

In 2005, the Alfa went to the United States, becoming part of a private collection in Houston, Texas. It returned to Europe in 2008. In 2011 the car's chassis frame and the engine were analysed by two different institutes, one being the RWTH University of Aachen, Germany, and both clearly concluded that the steel and aluminium used in its construction date from the time it was built by Alfa Romeo (1929-1930). We can thus safely conclude that the rolling chassis is entirely original and just as left the factory in 1930.

Une réfection du moteur menée en 2017/2018 pour la préparation de la Mille Miglia a mis en évidence des marquages "SF" (Scuderia Ferrari) sur le vilebrequin et les bielles (photos présentes au dossier). On affirme que c'est là le premier exemplaire documenté d'une signature Ferrari sur une voiture de compétition. Un ancien collaborateur de Ferrari a déclaré que tous les composants remplacés par les mécaniciens de la Scuderia étaient au début marqués d'un logo "SF", puis à partir de 1931-1932 d'un petit Cavallino Rampante. Le carter cylindres porte le même numéro que le vilebrequin.

Lors de cette réfection, on a monté de nouveaux pistons ainsi d'autres pièces nouvelles : pompes à eau et à huile, volant moteur et disque d'embrayage. D'autres travaux effectués récemment ont porté sur le remplacement des ressorts à lames de suspension avant, des composants de la boîte de vitesses, des essieux et du réservoir d'essence.

En 2017, ce sont le compresseur et le carburateur d'origine qui ont été entièrement refaits par des spécialistes renommés du Royaume-Uni, Jim Stokes Workshops (facture présente au dossier). Un détail intéressant : la cuve auxiliaire du carburateur double corps Memini Type DOA, cachée derrière la cuve principale. On pense que cette modification a été apportée aux voitures de compétition pour éliminer un "trou" qui se produisait sur circuit, éventuellement dû à un excès de carburant sur des pistes inclinées telles que Brooklands et Monza. Il est intéressant de noter que cette voiture est aussi équipée d'un double système de carburant AutoVac, qui n'est utilisé qu'en course et dont on pense qu'il a été monté à la même époque.

An engine overhaul carried out in 2017/2018 in preparation for the Mille Miglia revealed 'SF' (Scuderia Ferrari) logos on the crankshaft and con-rods (pictures on file). It is claimed that this is the earliest documented example of Ferrari's 'signature' on a competition car. An old Ferrari hand has stated that all the components changed by the Scuderia's mechanics were marked with a little 'SF' logo initially, and from mid-1932 by a little 'Cavallino Rampante'. The crankcase has the same number as the crankshaft. New pistons were installed during the engine rebuild together with a new oil pump, water pump, flywheel, and clutch plate. Other works carried out recently include renewing the front suspension leaf springs, gearbox internals, axles, and fuel tank.

In 2017, the original supercharger and carburettor underwent a full rebuild at the renowned specialists, Jim Stokes Workshops in the UK (see bill on file). An interesting detail is the Memini Type DOA twin-choke carburettor's cast-in auxiliary fuel chamber, concealed behind the normal float chamber; this modification is believed to have been made on competition cars to eliminate a 'flat spot' that occurred during circuit racing, possibly due to fuel surge on banked tracks like Brooklands and Monza. Interestingly, this car also has a double 'Auto-Vac' fuel system, only used for racing, which is believed to be another in-period installation.

Une autre voiture est récemment apparue en Allemagne, prétendant porter le même numéro, mais les recherches ont prouvé que ce n'était pas le véritable châssis 8513033, ainsi que l'ont confirmé Siegfried Otto Hepp et John De Boer, les spécialistes de la marque. Le propriétaire actuel du châssis 8513033 n'a pas ménagé ses efforts pour en établir l'authenticité. De nombreux spécialistes l'ont examiné, et Rennsport, le spécialiste britannique reconnu, a procédé à son analyse, qui conclut à l'authenticité de ses marquages sur le berceau et le moteur. De plus, Siegfried Otto Hepp, le spécialiste reconnu de l'identification, a confirmé par écrit que les numéros sur les pièces majeures que sont les essieux avant et arrière, la colonne de direction, le compresseur et la boîte de vitesses sont bien ceux d'une 6C 1750 Zagato Série 4 construite en 1930 (rapport de décembre 2012 présent au dossier).

La 8513033 se présente avec un dossier d'historique assez exceptionnel, que les acheteurs potentiels sont encouragés à examiner. On y trouve une copie d'une vieille photo sur laquelle est mentionné "con Enzo Ferrari in Bologna", ce qui laisse penser qu'Enzo est sur la photo, même s'il est difficile de dire où ! On y trouve aussi le carnet de bord de Giuseppe Bruni, son ancien propriétaire, sur lequel sont consignés les détails de tous les trajets effectués, les kilomètres parcourus, les problèmes rencontrés, les vidanges d'huile etc. depuis l'année 2000. Il faisait par ailleurs de très bons croquis.

Recently another car surfaced in Germany claiming the same identity, though research has proved that it is not the original chassis '8513033', as confirmed by marque specialists Siegfried Otto Hepp and John De Boer. The current owner of chassis '8510033' has spared no effort in establishing its authenticity. Multiple specialists have investigated this car, and a chassis scan has been carried out by recognised specialists Rennsport in the UK. This scan indicates that the chassis frame and engine stamps are original. Furthermore, renowned identification specialist, Siegfried Otto Hepp, has confirmed in writing that the numbers on major parts such as the front and rear axles, steering column, compressor, and gearbox are correct for a 4th Series 6C 1750 Zagato with a build year of 1930 (see report dated December 2012 on file).

'8513033' comes with a quite exceptional history file, which prospective purchasers are encouraged to inspect. Contained within it is a copy of an old photograph annotated 'con Enzo Ferrari in Bologna', which suggests that Enzo should be on that photograph, although it is hard to tell where he is! Also present is previous owner Giuseppe Bruni's logbook recording details of all journeys undertaken, kilometres travelled, problems encountered, oil changes, etc from the year 2000 onwards. He was clearly also a very good sketcher.

En plus des documents cités, on trouvera dans le dossier :

Une carte d'identité FIVA en cours de validité émise par Paul Loveridge et Detlef Krukencamp
Une carte FIVA hollandaise en cours de validité
Un document ASI de 2000
Les documents d'immatriculation belges actuels
Une copie d'un ancien titre hollandais (2010)
L'original d'un titre du Texas (2005)
L'original d'un titre italien (1998)
Historico Chronologico Club D'Italia (x2)
Des copies de photos d'époque sur lesquelles figure Scarfiotti, procurées par sa famille
Une lettre d'un petit-fils de Scarfiotti et une photo de lui avec la voiture (1998)
Une lettre de Luigi Scarfiotti à Giuseppe Bruni le félicitant du bon aspect de la voiture
Une copie du document d'inscription de Luigi Scarfiotti à la Mille Miglia
Des factures de travaux de mécanique effectués en 2016-2018, pour un montant de plus de 60 000 €
Des photos des récents travaux de mécanique
Une copie de la notice d'utilisation
Des photos de la Mille Miglia 2018
Des copies de photos de la Mille Miglia 1930
Des photos de restauration
Le plomb du scrutateur de la Mille Miglia 1931, estampillé "1931" et "117"

Additional to those documents mentioned above, the file also includes:

Current Valid FIVA Identity CARD issued by Paul Loveridge and Detlef Krukencamp
Valid Dutch FIVA
ASI document dated 2000
Current Belgian registration papers
Copy of the old Dutch Title (2010)
Original Texas Title (2005)
Original Italian Title (1998)
Historico Chronologico Club D'Italia (x2)
Copies of period photographs with Scarfiotti, obtained from the Scarfiotti family
Letter from Scarfiotti's grandson and a photograph with him in the car (1998)
Letter from Luigi Scarfiotti to Giuseppe Bruni complementing him on the car's apparent good condition
Copy of Luigi Scarfiotti's Mille Miglia registration document
Invoices for mechanical work carried out 2016-2018 totalling over €60,000
Photographs of recent mechanical work
Owner's manual (copy)
Photographs of the 2018 Mille Miglia
Copy photograph of the 1930 Mille Miglia
Restoration photographs
1931 Mille Miglia Scrutineer's lead seal stamped '1931' and '117'

Cette voiture est par ailleurs proposée avec une importante quantité de pièces détachées, d'une valeur estimée à environ 30 000 €:

Compresseur (neuf)
Démarreur (neuf)
Démarreur (usagé)
Dynamo/alternateur (neufs)
Embrayage multidisque (neuf)
Volant moteur (neuf)
Volant moteur (usagé)
Pompe à eau (neuve)
Pompe à huile (usagée)
Pignons de démarreur (neufs)
Anciens ressorts à lames
Anciens pignons
Essieu et couronne de pont
Réservoir d'essence d'origine
Tête de Delco

Cette remarquable Alfa Romeo à numéros concordants recrée un lien exceptionnel avec la fondation de la Scuderia Ferrari, car elle a participé aux débuts en compétition de cette dernière. Elle mérite d'être examinée de très près. C'est tout simplement une voiture de la toute première équipe à avoir couru sous les couleurs du légendaire 'Cheval Cabré'.
**€1,200,000 - 1,600,000**

This car also comes with a substantial quantity of spare parts estimated to be worth around €30,000. These include:

Compressor (new)
Starter motor (new)
Starter motor (used)
Dynamo/alternator (new)
Clutch multi-disc (new)
Flywheel (new)
Flywheel (used)
Water pump (new)
Oil pump (used)
Starter gears (new)
Old leaf springs
Old gears
Axle and crown wheel
Original fuel tank
Delco hood

This remarkable matching-numbers Alfa Romeo is a unique link with the birth of Scuderia Ferrari, having taken part in the latter's debut race. Worthy of the closest inspection, it is, quite simply, a car from the very first team to race under the iconic 'Prancing Horse' banner.

245 *

*Moins d'une douzaine de survivants*

## TALBOT-LAGO T23 BABY 4-LITRES CABRIOLET 1938

Carrosserie Chausson

Châssis n° 93035

- *Desirable short-chassis model*
- *Swiss from new*
- *Present ownership since 1961*
- *Restored in 1965*
- *Kept garaged, unused, since the 1980s*
- *Offered for restoration*

Lors du démantèlement du groupe Sunbeam-Talbot-Darracq en 1934, l'ingénieur automobile, le major A. F. « Tony » Lago, racheta l'usine Darracq de Suresnes et reprit la construction d'automobiles qu'il vendit sous le nom de Darracq au Royaume-Uni et de Talbot en France. La marque ressuscitée fabriquait aussi bien des voitures de sport que des modèles de Grand Prix et remporta le Grand Prix de France et le Tourist Trophy en 1937. À partir de ce moment, une lutte effrénée s'engagea contre les rivales allemandes et italiennes, soutenues par des fonds gouvernementaux. Les premières voitures construites par Lago conservaient le châssis à croisillons et la suspension avant indépendante, mais recevait de nouveaux moteurs six cylindres, conçus par l'ancien ingénieur de Fiat, Walter Brecchia. Les modèles « Baby », « Minor », « Major » et « Master », construits sur différents empattements jusqu'à 3,45 m étaient proposés, alors qu'un quatre cylindres 2,4 litres était réservé au seul marché français.

Équipée d'une conduite à droite, comme toutes les voitures de luxe françaises d'avant-guerre, ce modèle 4 litres est l'un des plus séduisants exemplaires de T23. 93035 est une Baby construite sur le châssis court (2,98 m d'empattement) dont moins d'une douzaine de cette série existent encore. Aujourd'hui blanche (elle était à l'origine bleu foncé) avec capote noire et intérieur assorti, la voiture a été livrée neuve en Suisse où elle est toujours restée (à Berne). Le document du Registre Talbot qui l'accompagne (daté de 1997) mentionne trois propriétaires précédents et ses différentes immatriculations dans les années 1950.

On the dissolution of the Sunbeam-Talbot-Darracq combine in 1935, automobile engineer Major A F 'Tony' Lago bought the Darracq factory at Suresnes and continued production, selling his cars as Darracqs in the UK and Talbots in France. The revitalised marque embraced both sports car and Grand Prix racing, and in 1937 achieved victories in the French Grand Prix and the Tourist Trophy; from then onwards it was an uphill struggle against the state-subsidised might of the German and Italian opposition. The first Lago-built cars retained the existing X-braced, independently front suspended chassis but were powered by new six-cylinder engines designed by engineer Walter Becchia. 'Baby', 'Minor', 'Major', and 'Master' models of varying wheelbase lengths up to 3,450mm were produced, while a 2.4-litre four-cylinder model was offered on the French market only.

Right-hand drive, like all quality French sports cars of the pre-WW2 era, this 4.0-litre example is one of the most desirable of T23s. '93035' is a 'Baby' model on the shorter (2,980mm wheelbase) chassis and one of fewer than a dozen of this series known to still exist. Finished in white (originally dark blue) with black soft-top and matching interior, this car was delivered new in Switzerland and has always stayed there (in Bern). The accompanying Registre Talbot document (issued 1997) lists three previous owners and the car's different registration numbers in the 1950s.

Acquise par l'actuel propriétaire en 1961, la Talbot a été restaurée en 1965 puis utilisée régulièrement jusqu'à peu près en 1976. Elle a depuis été remisée la plupart du temps et n'a pas été conduite depuis le début des années 1980. Malheureusement, son propriétaire est décédé en mai dernier et la voiture est aujourd'hui proposée à la vente par ses enfants comme projet de restauration.Typique des voitures conservées en Suisse, cette Talbot est très soignée et fera une bonne base de restauration. L'intérieur est en bon état et présente une belle patine, tandis que le moteur est propre et semble en bon état également. Les documents qui l'accompagnent comprennent ses papiers d'immatriculation suisse, l'extrait du registre Talbot mentionné plus haut et différentes photographies d'archives de la voiture avec la plaque d'immatriculation BE 229683 de son défunt propriétaire.

Les Talbot-Lago sont de la trempe des Bugatti, Delage, Delahaye et Hispano-Suiza dans le panthéon des grandes marques françaises et le châssis T23 numéro 93035 représente une rare opportunité d'acquérir un magnifique exemplaire de l'une des grandes classiques européennes les plus convoitées.

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.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

**€100,000 - 150,000**

Acquired by the current owner in 1961, the Talbot was restored in 1965 and then used regularly until circa 1976; it then mostly stayed in the garage and has not been driven since the early 1980s. Sadly, the owner died last May and the car is now offered for sale by his children as a restoration project.Typical of a Swiss-domiciled car, the Talbot is very clean and a good basis for restoration. The interior is good and has a nice patina, while the engine is clean and appears in good condition. Accompanying documentation consists of Swiss registration papers; the aforementioned Registre Talbot entry; and various archive photographs of the car carrying the late owner's 'BE 229683' numberplate.

Talbot Lago ranks alongside Bugatti, Delage, Delahaye, and Hispano Suiza in the pantheon of great French marques, and T23 chassis number '93035' represents a rare opportunity to acquire a fine example of one of the most prized of collectible European classics.

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

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

246

# BUGATTI TYPE 40 ROADSTER 'JEAN BUGATTI' 1930

Châssis n° 40852

- *Matching numbers example*
- *Known ownership history*
- *Long-term ownership of 40 years (1967-2014)*
- *Registered in Belgium*

Le châssis numéro 40582 est l'un des 42 roadsters Type 40 construits entre février 1930 et février 1931 sur une production totale, incluant son successeur le Type 40A, de 830 voitures. Le moteur 1 500 cm3 numéro 770 a été construit en janvier 1930 et la voiture achevée à l'usine de Molsheim en juin 1930 avec six autres roadsters du même modèle. La facture de l'usine indique : « 28/6 – 40852. 7/4 A. Mathon, Roadster Luxe. Tourcoing. 38.360ff. Juillet ». L'ordre fut probablement passé le 7 avril 1930, avec livraison le 28 juin et paiement en juillet 1930. André Mathon était l'agent Bugatti de Lille.

L'immatriculation à Lille montre que la Type 40 fut d'abord immatriculée le 27 juin 1930 au nom de Jacques Messian, résidant à Cambrai. La maison de vacances des Messian, une grande famille de Cambrai, se trouvait au Touquet, où la Bugatti fut livrée directement. Les trois frères Messian adoraient les Bugatti.

Chassis number '40582' is one of 42 Type 40 roadsters built between February 1930 and February 1931 out of a total production, including the successor Type 40A, of 830 cars. The 1,500cc engine, '770', was built in January 1930, and the car completed at the Molsheim factory in June 1930 together with six other Roadsters of the same model. The factory invoicing records state: '28/6 – 40852. 7/4 A. Mathon, Roadster Luxe. Tourcoing. 38.360ff. Juillet'. The order probably was made on 7th April 1930, with delivery on 28th June and payment in July 1930. André Mathon was the Bugatti dealer in Lille.

Lille registration records show that the Type 40 was first registered on 27th June 1930 in the name of Jacques Messian, residing in Cambrai. A prominent Cambrai family, the Messians' holiday home was in Le Touquet, to which the Bugatti was delivered directly. All three of the Messian brothers liked Bugattis.

© P-Y Laugier

Jacques Messian vendit sa Type 40 le 14 janvier 1932 à Louis Pluquet, propriétaire d'un garage et pilote amateur qui la vendit à son tour le 3 juin 1933 à Henri Berlaimont, un brasseur de Saint-Quentin propriétaire des brasseries « La Pomme Rouge » et « Les Deux Cigognes ». Berlaimont était un vrai passionné de Bugatti qui en posséda pas moins de 12 entre 1925 et 1953. Il exposa la Type 40 au concours d'élégance de Trouville en 1933 ou 1934 et la conserva jusqu'en 1937.

Vendue par Berlaimont, 40852 fut immatriculée à Paris sous le numéro 8367 RK 9 le 2 avril 1937 (les noms des propriétaires suivants sont inconnus, tous les registres d'avant 1950 ayant été détruits par les services d'immatriculation de Paris). La Bugatti est restée à Paris jusqu'après la guerre et en décembre 1953 a été immatriculée 9861 CL 75 au nom d'un certain Raymond Truffier. Le 2 juin 1954, la Type 40 a été transférée dans l'Aisne et immatriculée 644 BT 02, probablement au nom de Lartizien.

Jacques Messian sold his Type 40 on 14th January 1932 to garage-owner Louis Pluquet, an amateur racing driver, who in turn sold it on 3rd June 1933 to Henri Berlaimont, a brewer from Saint Quentin who owned the breweries 'La Pomme Rouge' and 'Les Deux Cigognes'. Berlaimont was a dedicated Bugatti enthusiast who owned no fewer than 12 between 1925 and 1953. He displayed the Type 40 at the Trouville Concours d'Élégance in 1933 or 1934 and kept in until 1937.

Sold by Berlaimont, '40852' was registered in Paris as '8367 RK 9' on 2nd April 1937 (names of subsequent owners are unknown as all records from before 1950 have been destroyed by the Paris registration authorities). The Bugatti stayed in Paris until after the war, and in December 1953 was registered '9861 CL 75' to one Raymond Truffier. On 2nd June 1954 the Type 40 was transferred to the Aisne region and reregistered as '644 BT 02'; most likely the owner's name was Lartizien.

Le 16 octobre 1958, la voiture a été immatriculée 8696 HH 75 au nom de David Miles Thompson, un agent travaillant pour l'OTAN. Le « Register and Data Book » Bugatti de Hugh Conway confirme qu'en 1962 le châssis numéro 40852 avait appartenu à D. M. Thompson depuis 1958. Le registre du BOC, publié en 2000, indique que la voiture a été achetée en 1967 par E. M. Lowndes qui la conserva pendant les 47 années suivantes !

La Type 40 fut sans doute entretenue par Cattaneo à Paris. Cattaneo était le mécanicien du prince Nicolas de Roumanie au Mans, spécialisé dans l'entretien des Bugatti et des Hispano-Suiza. Lowndes fit repeindre la voiture dans ce qu'il croyait être sa couleur d'origine, carrosserie bleue avec ailes noires. Un historique plus complet sur l'histoire de cette Type 40 se trouve dans le rapport illustré, rassemblé par l'historien de Bugatti Pierre-Yves Laugier en octobre 2014, qui est vendu avec la voiture.

Le vendeur décrit cette Bugatti comme étant en excellent état, avec un très bel intérieur et nous précise que la seule entorse aux caractéristiques d'origine concerne les modifications apportées aux portes et au pare-brise. Seul un tiers des Type 40 ont survécu et 40852 est l'une des plus belles et des plus authentiques.
**€380,000 - 460,000**

On 16th October 1958, the car was registered as '8696 HH 75' in the name of David Miles Thompson, an official working for NATO. Hugh Conway's Bugatti 'Register and Data Book' confirmed in 1962 that chassis number '40852' had belonged to D M Thompson since 1958. The 'Registre du BOC', published in 2000, states that the car was purchased in 1967 by E M Lowndes, who would keep it for the next 47 years!

The Type 40 was most likely maintained by Cattaneo in Paris. Cattaneo was the mechanic of Prince Nicolas of Romania at Le Mans and specialised in maintaining Bugattis and Hispano Suizas. Lowndes had the car repainted in what he believed to be the original colour: blue body with black wings. A fuller account of this Type 40's history may be found in the illustrated report, compiled by Bugatti authority Pierre-Yves Laugier in October 2014, which accompanies the car.

The current vendor describes this Bugatti as in excellent condition, with very beautiful interior, and advises us that the only deviations from factory specification concern modifications to the doors and windscreen. Only one third of Type 40 production has survived and '40852' is one of the most beautiful and most original among them.

247

# MERCEDES-BENZ 320 3.4-LITRES CABRIOLET B 1938

Carrosserie Sindelfingen

Châssis n° 435035
Carrosserie n° 565483

- *Rare cabriolet model*
- *Unequalled pre-war style*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Completely restored in 2016/2017*
- *Registered in the EU*

La luxueuse gamme 320 de Mercedes-Benz fut dévoilée en 1936 pour remplacer la gamme 290. Construite à l'origine sur deux empattements, la 320 fut réduite à un seul à partir de 1938, bien qu'un large éventail de carrosseries ouvertes et fermées aient continué d'être proposées, y compris une berline aérodynamique dernier cri. Le six cylindres à soupapes latérales de la 320 débuta avec une cylindrée de 3 208 cm3, avant d'être réalésé à 3 405 cm3 vers la fin de la production, pour compenser la médiocre qualité de l'essence. La puissance maximale était portée à 78 ch et les performances globales largement améliorées, tandis que la suspension à ressorts hélicoïdaux aux quatre roues assurait le meilleur confort de tous les temps. Les brochures publicitaires d'usine restaient évasives sur la vitesse maximale, mais on sait que les modèles équipés de la boîte à quatre rapports complétée par un overdrive ZF « Autobahn » étaient censés atteindre environ 130 km/h. les freins hydrauliques étaient un raffinement nécessaire dans une voiture qui pesait 2 000 kg carrossée en berline.

La plupart des 320 furent construites avec des carrosseries plutôt austères, bien qu'il y ait également eu des tourers, des roadsters et différents cabriolets. De ces derniers, le cabriolet B est le plus connu. Élégant et imposant, les cabriolets 320 avaient peu d'équivalents dans la catégorie des grandes voitures découvertes, offrant à leurs heureux propriétaires l'élégance de la 500 K mais sans le prix d'achat ni l'entretien pharaonique de celle-ci.

Mercedes-Benz's luxurious 320 series was introduced in 1936 as a replacement for the 290 series. Built initially in two wheelbase lengths, the 320 was down to just one from 1938 onwards, though a wide variety of open and closed body styles remained available, including a state-of-the-art streamlined saloon. The 320's six-cylinder sidevalve engine started out at 3,208cc before being bored out to 3,405cc towards the end of production to compensate for inferior quality fuel. Maximum power increased to 78bhp and overall performance greatly improved, while coil-sprung independent suspension all round ensured that the ride afforded the ultimate in comfort at all times. The factory's sales literature was coy about top speeds, though models whose standard four-speed manual gearbox was complemented by the optional ZF overdrive 'autobahn' gear were reckoned capable of approximately 130km/h (80mph). Hydraulic brakes were a very necessary refinement in a car that in saloon form weighed almost 2,000kg.

Most 320s were completed with rather formal coachwork, though there was also a tourer, a roadster, and various cabriolets. Of the latter, the two-door, four-window Cabriolet B is the best known. Stylish and imposing, the 320 Cabriolets had few peers as exemplars of open-top motoring in the grand manner, affording their fortunate owners 500K style but without the latter's considerable purchase and running costs.

La construction robuste et la qualité des Mercedes-Benz 320 étaient très appréciés par la Wehrmacht qui en commanda pour ses officiers de haut rang. Mercedes-Benz ne construisit qu'un peu plus de 4 300 exemplaires de la 320 toutes carrosseries confondues, aussi ce cabriolet est-il rare et digne d'être collectionner.

Bénéficiant du plus gros moteur 3,4 litre, le châssis numéro 435035 arbore une magnifique carrosserie noire avec capote en toile et intérieur en cuir brun cognac. Les autres caractéristiques remarquables comprennent les riches boiseries intérieures, les tapis bruns passepoilés, les roues fils chromées avec enjoliveur, les pneus radiaux, les deux roues de secours latérales et les compas de capote. Un superbe pare-feu côté moteur souligne les détails du compartiment mécanique.

La Mercedes a été achetée à l'agent américain Mark Hyman en 2015 par Konstantin Zhukov d'Odessa, en Ukraine. Complètement restaurée en 2016/2017, elle se présente très bien et il ne lui manque rien. Le vendeur a acheté la voiture en 2018. Cette élégante 320 cabriolet B représente une magnifique opportunité d'acquérir un exemplaire entièrement restauré de l'une des plus séduisantes Mercedes-Benz cabriolet de l'avant-guerre.
**€310,000 - 350,000**

The robust construction and high quality of the Mercedes-Benz 320 were greatly appreciated by the German Wehrmacht, which ordered it for high-ranking officers. Mercedes-Benz made only a little over 4,300 320s in all body styles, so this Cabriolet B is both rare and collectible.

Benefiting from the larger, 3.4-litre engine, chassis number '435035' is beautifully finished in black with cloth convertible hood and cognac brown leather interior. Other noteworthy features include rich wood interior trim, brown-piped grey carpets, chrome wire wheels with hubcaps, radial tyres, dual side-mount spare wheels, and landau bars. A beautiful engine-turned firewall highlights the attractively detailed engine bay.

The Mercedes was purchased from US dealer Mark Hyman in 2015 by Konstantin Zhukov of Odessa, Ukraine. Completely restored in 2016/2017, it presents very well and wants for nothing. The present owner purchased the car in 2018. This stylish 320 Cabriolet B represents a wonderful opportunity to acquire a fully restored example of one of the most desirable Mercedes-Benz soft-tops of the pre-war era.

248

# BENTLEY 3-LITRE SPEED CABRIOLET WEYMANN 1926

Carrosserie Freestone & Webb

Châssis n° TN1568

- *The only Speed Weymann drophead coupé built*
- *Matching chassis and engine*
- *Known ownership history from new*
- *Professionally using the leading marque specialists*
- *Registered in the UK with its original number*

Livrée en 1927, cette 3-Litre est l'une des 15 construites par Bentley Motors aux caractéristiques « Speed Weymann ». Sur le registre, 14 des voitures produites étaient des berlines et cet exemplaire, châssis numéro TN1568, est censé être le seul cabriolet Speed Weymann jamais construit. La description qui suit s'inspire beaucoup du rapport typiquement détaillé et illustré sur TN1568 établi en mars 2017 par le réputé spécialiste de la marque, le Dr Clare Hay (lecture recommandée). Bonhams souhaite remercier le Dr Hay pour son aide.

Au cours des années 1920, la demande pour des modèles sportifs diminua et les clients commandèrent de plus en plus de modèles fermés. Bentley Motors répondit à cette tendance en adaptant son très populaire modèle Speed à la carrosserie de type Weymann. Reposant sur l'ancien châssis de 9' 9½" (3,03 m) en acier de 3/16 de pouces (environ 0,5 mm), faisant appel à un ancrage du moteur de la Speed Model par silents blocks à l'arrière, la marque y ajoutait un échappement à double silencieux et un rapport de pont arrière mieux adaptés à une carrosserie fermée.

La construction des carrosseries de type Weymann devait son nom à son inventeur - Charles Terres Weymann – un Français que ses expériences dans l'aviation avaient amené à utiliser pour la carrosserie une structure légère en bois, assemblée avec des plaques de métal, et recouverte de toile.

Delivered in 1927, this 3-Litre is one of only 15 built by Bentley Motors to 'Speed Weymann' specification. From the records, 14 out of the cars produced were built as saloons and this example, chassis number 'TN1568', is believed to be the only Speed Weymann Coupé ever built. The following description draws heavily on the typically thorough illustrated report on 'TN1568' compiled in March 2017 by renowned marque authority, Dr Clare Hay (perusal recommended). Bonhams would like to extend its thanks to Dr Hay for her assistance.

As the 1920s progressed, the demand for sporting cars diminished and customers increasingly ordered closed cars. Bentley Motors responded to this trend by adapting their very successful Speed Model to accommodate Weymann coachwork. Using the 9' 9½" late-pattern 3/16"-gauge chassis frame, featuring dropped engine bearers for rubber block suspension at the rear of the Speed Model engine, the company further included a double silencer exhaust system and a lower-ratio rear axle to suite the closed coachwork.

The Weymann type of body construction took its name from its inventor - Charles Terres Weymann - a Frenchman whose background in aviation led to him using a lightweight wooden framework for motor bodies, which was held together by steel plates and covered with fabric.

Le principal avantage du système Weymann résidait dans sa flexibilité inhérente qui le rendait exempt des grincements, craquements et claquements qui affectaient toutes les carrosseries traditionnelles. Ce fut un succès immédiat. Tout en construisant des carrosseries dans ses ateliers en France et (plus tard) en Angleterre, Weymann accorda des licences de construction à de nombreux carrossiers indépendants.

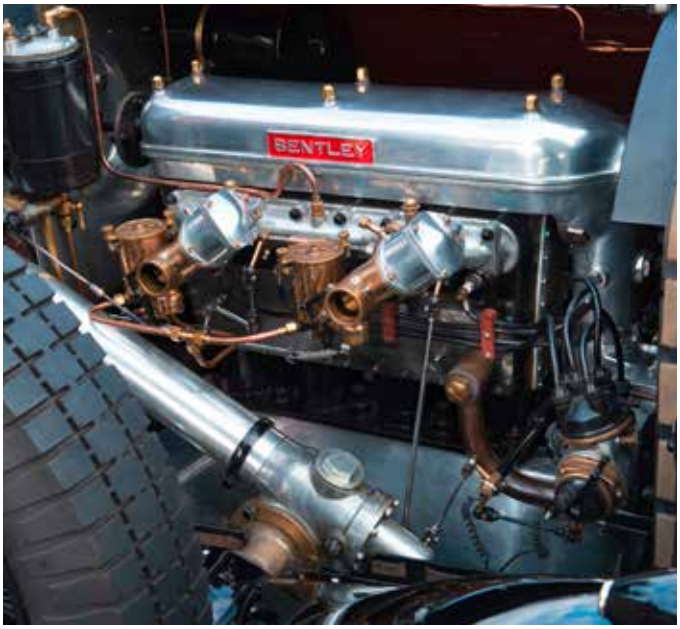
Le carrossier choisi pour TN1568 était nul autre que Freestone & Webb, le voisin de Bentley au nord de Londres. Freestone & Webb, l'un des meilleurs carrossiers britanniques, fut associé dès son origine aux grandes marques de qualité, notamment Rolls-Royce, Mercedes-Benz et, bien sûr, Bentley. Le cabriolet avait été conçu pour être une carrosserie fermée que l'on pouvait découvrir, plutôt que comme une carrosserie ouverte qui pouvait être fermée. Alors que ce modèle peut accueillir quatre personnes, son empattement court donne à la voiture une ligne élégante qui en fait un modèle à part.

TN1568 a été vendue neuve par Garner, l'agent Bentley de Birmingham. Son immatriculation était OP 4536, un numéro de Birmingham. Le premier propriétaire est W. Carr de Myton, dans le Warwickshire, qui semble avoir gardé la Bentley jusqu'en 1938, quand elle fut mise en vente par Brooklands Motors Ltd de Bond Street, à Londres. Le prix demandé était de 95 £, selon l'annonce de Brooklands Motors dans The Autocar du 22 novembre 1938, reproduite dans le rapport de Hay.

The principal advantage of the Weymann system was its inherent flexibility, which meant that it was free of the squeaks, creaks, and rattles that hitherto had affected all traditional coachbuilt bodies. It was an immediate success; as well as making bodies at its factories in France and (later) England, Weymann licensed production to numerous independent coachbuilders.

The coachbuilder of choice for 'TN1568' was none other than Freestone & Webb, Bentley's North London neighbours. One of the finest of British coachbuilders, Freestone & Webb had been associated with quality marques from its earliest days, particularly Rolls-Royce, Mercedes-Benz and, of course, Bentley. The drophead coupé coachwork was designed to be a closed body that could be opened rather than an open body that could be closed. While this design can accommodate four, the short wheelbase gives the car an elegant line, which makes it stand out as something a little different.

'TN1568' was sold new via Garner, the Bentley agent in Birmingham. The registration allocated was 'OP 4536', a Birmingham number. The first recorded owner is W Carr of Myton, Warwick, who appears to have kept the Bentley until 1938 when it was offered for sale by Brooklands Motors Ltd of Bond Street, London. The asking price was £95, as per Brooklands Motors' advertisement in The Autocar of 22nd November 1938, reproduced in the Hay Report.



Les factures du dossier montrent qu'elle fut achetée pour ce prix par Peter Littlewood Hainsworth de Farsley, près de Leeds, le 1er décembre 1938. Central Garage Ltd de Bradford fut le principal agent Bentley du Yorkshire à partir de 1926/27 et les factures attestent qu'ils ont travaillé sur TN1568 pour Mr Hainsworth en décembre 1946, probablement quand la Bentley fut remise en service après la guerre.

Si l'on en croit la correspondance au dossier, Mr Hainsworth a vendu la Bentley à son beau-père, William Bateson, qui a gardé TN1568 une courte période avant de la vendre. Les propriétaires successifs sont mentionnés dans le registre du BDC, comme étant W. B. Gibb en 1948, P. Barker-Mill en 1952, B. W. Harrison en 1955 et Warren E. Lovesey en 1964. Mr Lovesey restaura la Bentley et l'exposa à Blenheim en 1965. S'ensuit un trou jusqu'en 1983, lorsque la Bentley fut immatriculée par Charles Russett. À cette date, la DVLA venait de numériser son système d'immatriculation, aussi le formulaire V5 indique-t-il de façon erronnée Mr Russett comme son premier propriétaire. Étant donné que la numérisation débuta à la fin des années 1970, on peut supposer que TN1568 avait été retirée de la circulation au début des années 1970 au plus tard, et plus probablement à partir de 1966. Quoiqu'il en soit, il n'y a aucun doute sur la continuité historique de cette Bentley.

Peu après, TN1568 fut vendue à Colin Pettitt, directeur du Stratford Motor Museum, qui fit restaurer la Bentley par James E. Pearce, comme on le voit dans le rapport photographique de Hay fait lors du concours du BDC à Kensington Gardens en 1988.

Invoices on file show that it was bought for the full price by Peter Littlewood Hainsworth of Farsley, near Leeds, on 1st December 1938. Central Garage Ltd of Bradford were the main Bentley agents for Yorkshire from 1926/27 onwards, and invoices on file show that they worked on 'TN1568' for Mr Hainsworth in December 1946 when the Bentley was probably being re-commissioned after the war.

According to correspondence on file, Mr Hainsworth sold his Bentley to his father-in-law, William Bateson, who kept 'TN1568' for a short period before selling it on. Later owners are listed in the BDC records as W B Gibb in 1948, P Barker-Mill in 1952, B W Harrison in 1955, and Warren E Lovesey in 1964. Mr Lovesey restored the Bentley and showed it at Blenheim in 1965. There is then a gap in the records until 1983, when the Bentley was registered by Charles Russett. By this date the DVLA had computerised their registration system, so the V5 forms erroneously show Mr Russett as the first owner. Given that computerisation started in the late 1970s, it is likely that 'TN1568' was off the road by the early 1970s at the latest, and quite possibly from 1966. Either way, there can be no doubt about the continuity of this Bentley's history.

Shortly afterwards, 'TN1568' was sold to Colin Pettitt, manager of the Stratford Motor Museum, who had the Bentley restored by James E Pearce, as seen in the Hay Report photographs taken at the BDC Kensington Gardens concours in 1988.

La voiture fut alors vendue par Stanley Mann au Dr Peter David Wilson, propriétaire de 1989 à 1997. En 1998, la Bentley passa brièvement aux mains d'Owen Corrigan et fut rachetée par John MacRae lors de la vente de Brooks à l'Olympia en décembre 1998 (lot 760). Mr MacRae vendit la voiture à Robert Ian Harley en 2004, qui à sont tour la céda à Andrew Maurice Gibbs en 2005.

TN1568 a été révisée et inspectée par le fameux spécialiste de la marque William Medcalf Ltd et au cours des années qui suivirent fut réglée, s'avérant particulièrement fiable, au point qu'elle participa au Sprint de Goodwood en 2017. Cette même année la Bentley fut invitée à participer au concours de la City à London qui se tint au quartier général de l'Honourable Artillery Company sur City Road.

TN1568 a été récemment entièrement restaurée, bénéficiant de l'attention d'un spécialiste réputé de la marque sur chaque point sensible, comme en attestent le dossier historique très complet. Les factures qui y figurent montre qu'elle a fait l'objet d'à peu près 150 000 £ de dépense chez des spécialistes de la marque, incluant Elmdown Engineering (environ 40 000 £), James E. Pearce (environ 15 000 £), et Vintage Bentley Engineering (environ 26 000 £). Modèle unique dans une série limitée, TN1568 représente une magnifique opportunité pour un collectionneur averti.
**€400,000 - 500,000**

The car was then sold through Stanley Mann to Dr Peter David Wilson, the owner from 1989 through to 1997. In 1998 the Bentley was owned briefly by Owen Corrigan, and was bought by John MacRae at Brooks' Olympia auction in December 1998 (Lot 760). Mr MacRae sold the car to Robert Ian Harley in 2004, who in turn sold it to Andrew Maurice Gibbs in 2005.

'TN1568' has been serviced and inspected by renowned marque specialists William Medcalf Ltd and during their subsequent ownership was developed and proven to be most reliable, so much so that it competed at a Goodwood Sprint in 2017. That same year the Bentley was invited to participate at The City of London Concours held at The Honourable Artillery Company's Headquarters in City Road.

'TN1568' has recently been completely restored, benefiting from marque specialist involvement in key areas as noted in the extensive history file. Invoices contained within the file show that it has benefited from approximately £150,000 of expenditure with marque specialists including Elmdown Engineering (approximately £40,000), James E Pearce (approximately £15,000), and Vintage Bentley Engineering (approximately £26,000). A unique car from a limited series, 'TN1568' represents a wonderful opportunity for the discerning collector.

249

## DELAHAYE 135MS COUPÉ 1949

Carrosserie Ghia-Aigle

- *Delivered new to Switzerland*
- *Unique coachwork*
- *Matching chassis and engine*
- *Professionally restored in 1990*

Cet exemplaire unique d'un modèle emblématique de l'une des marques les plus charismatiques arbore une audacieuse carrosserie Ghia-Aigle – la filiale suisse du fameux carrossier italien (Delahaye n'avait pas d'atelier de carrosserie intégré et tous ses châssis étaient habillés par des carrossiers indépendants qui réalisèrent leurs modèles les plus en vue sur châssis 135). Fondée le 30 avril 1948 par le Dr Pierre-Paul Filippi, un physicien turinois, la carrosserie Ghia SA, Aigle habillait des voitures en Suisse, selon les dessins de Ghia. La Carrozzeria Ghia, basée à Turin, était à l'époque la propriété de Mario Boano et ses créations d'après-guerre étaient au début dessinées par ses soins, puis plus tard par Giovanni Michelotti et Pietro Frua.

La voiture proposée ici, châssis numéro 800573, a quitté l'usine Delahaye, rue du Banquier, à Paris, en juin 1949 dans son ultime configuration MS, équipée d'un moteur à triple carburateur. Carrossée par Ghia-Aigle dans ce syle de carrosserie inhabituelle, elle fait appel à des carénages de roues qui peuvent se relever en tirant un levier afin de faciliter le changement de pneu. La boîte de vitesse est une Cotal-Maag de type électromagnétique, avec quatre vitesses avant et quatre marches arrière.

This unique example of a landmark model from one of motoring's most charismatic marques carries audacious coachwork by Carrosserie Ghia, Aigle - the Swiss offshoot of the famous Italian styling house. (Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents that created some of their most attractive designs on the Type 135). Founded on 30th April 1948 as Carrosserie Ghia SA, Aigle by Dr Pierre-Paul Filippi, a Torinese physician, the firm bodied cars in Switzerland to Ghia designs. Turin-based Carrozzeria Ghia was owned by Mario Boano at the time, and its post-war products were initially styled by him, subsequently by Giovanni Michelotti, and then by Pietro Frua.

The car offered here, chassis number '800573', left the Delahaye works at rue du Banquier, Paris in June 1949 in the ultimate 'MS' configuration, equipped with the triple-carburettor engine. Bodied by Ghia Aigle in this unusual body style, it features wheel spats that can be lifted by pulling a lever, thereby facilitating tyre changes. The gearbox is the Cotal-Maag electromagnetic type, featuring four forward and four reverse gears.

Selon un article paru dans le magazine français Auto Passion (N° 67, d'avril 1992, copie au fichier), cette voiture a été exposée au Salon de Genève en 1950, avant d'être vendue à son premier propriétaire, Automobilwerke Franz AG, une société basée à Zurich, en Suisse. Sa date de première immatriculation est le 16 juin 1950.

La voiture changea à nouveau de mains en Suisse en 1957 et était déjà en France avant sa restauration en 1990, la carrosserie étant confiée à Jean-Luc Bonnefoy de Saint-Amand-Montrond et l'intérieur rénové par M. Pardini et Fils de Boulogne. En décembre 1993, la voiture changeait à nouveau de mains, trouvant un nouveau propriétaire en France. La Delahaye a été exposée à Techno Classica, à Essen en mars 2012 et appartient à l'actuel propriétaire en Autriche depuis 2013. Le vendeur nous informe que la restauration se présente toujours très bien et que la voiture est en bon état de marche. Vendue avec ses papiers d'immatriculation autrichienne.
**€280,000 - 340,000**

According to an article in the French magazine 'Auto Passion' (Issue No. 67, April 1992, scanned copy on file), this car featured at the 1950 Salon de Genève before being sold to its first owner, Automobilwerke Franz AG, a company based in Zürich, Switzerland. The date of first registration was 16th June 1950.

The car changed hands again in Switzerland in 1957 and was, reportedly, in France before being restored in 1990, the bodywork being entrusted to Jean-Luc Bonnefoy of Saint-Amond-Montrond and the interior renewed by M Pardini et Fils of Boulogne. In December 1993 the car changed hands again, finding a new owner in France. The Delahaye was exhibited at Techno Classica, Essen in March 2012, and since 2013 has belonged to the current owner in Austria. The vendor advises us that the restoration still presents very well and that the car is in good running order. Offered with Austrian registration papers.

250
# HORCH 830 BL DÉCAPOTABLE 1939

Châssis n° 8492020

- *The last Horch sold new in Sweden*
- *Reputed connections with Ingrid Bergman*
- *Known and continuous ownership history*
- *Present family ownership since 45 years*
- *Restored between 1973 and 1997 respecting originality*

En 1932, Horch rejoignit Audi, DKW et Wanderer au sein d'Auto Union. Cette entreprise produisit tout au long des années 1930 pléthore de modèles, dans différentes configurations de cylindrées, d'empattements et de types de carrosseries, mais tous clairement de haut de gamme, segment dans lequel Horch était le seul véritable concurrent de Mercedes.

Ce rare et authentique pur-sang allemand est la dernière Horch vendue neuve en Suède, où elle fut immatriculée le 13 mai 1939, même pas quatre mois avant le début de la guerre. Son acheteur était le major Reinhold Schmidt, qui devint plus tard le beau-père d'Ingrid Bergman, la star de cinéma, lorsqu'elle épousa en 1958 son fils, le producteur de films Lars Schmidt. On dit que Lars et Ingrid utilisèrent la Horch paternelle au début de leur liaison.

La Horch a eu la chance de sortir indemne de la guerre. Toutes les voitures immatriculées en Suède avaient alors été évaluées sous l'aspect de leur possible contribution à l'effort de guerre. Alors que beaucoup de ses semblables avaient reçu une affectation militaire, parfois transformées en ambulance, celle du major Schmidt fut considérée comme inexploitable, sans doute grâce aux liens qu'il entretenait avec les autorités ! En 1940, la pénurie de caoutchouc conduisit l'armée à réquisitionner ses pneus, ce qui la rendit inutilisable, pour son plus grand bien. Elle ne reprit pas la route avant le début 1946.

Le major Schmidt conserva la Horch jusqu'en janvier 1959 ; elle connut ensuite quatre autres propriétaires en Suède (les documents d'origine figurent au fichier).

In 1932 Horch became part of the 'Auto Union' together with Audi, DKW, and Wanderer. The firm produced a veritable plethora of model variations throughout 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.

This rare and original German thoroughbred is the last Horch sold new in Sweden, being registered there on 13th May 1939, a mere four months before the start of WW2. Its original purchaser was Major Reinhold Schmidt, who later on would become father-in-law to film star Ingrid Bergman when she married his son, film producer Lars Schmidt, in 1958. It is said that Lars and Ingrid used his father's Horch during the early days of their relationship.

The Horch had been fortunate to survive WW2 unscathed. At this time, all cars registered in Sweden had to be assessed with regard to their military usefulness in time of war. While many of its type were pressed into military service, some being converted into ambulances, Major Schmidt's Horch was classified as unsuitable, no doubt thanks to his connections with the local authorities! In 1940, the wartime rubber shortage led to the military requisitioning the Horch's tyres, which had the beneficial effect of rendering it unusable. The car was not back on the road until early 1946.

Major Schmidt kept the Horch until January 1959 and over the next few years it passed through the hands of four more owners in Sweden (original documents on file).

Il se trouve qu'aucun d'eux ne se servit beaucoup de la voiture, qui ne fut immatriculée que peu de temps et passa l'essentiel de cette période au garage. Au début des années 1960, elle fut achetée par Leland Frödelius, un Suédois expatrié aux Etats-Unis, à Chicago. Il ne se donna jamais la peine de l'immatriculer, et elle demeura dans un petit musée privé, en Suède.

Son dernier propriétaire, Lars-Erik Larsson, le père du vendeur, la racheta à Leland Frödelius en octobre 1973, alors qu'elle allait être exportée aux Etats-Unis. M. Larsson, un homme d'affaires passionné de vieilles voitures et qui en avait déjà restaurées d'autres, fit appel à son réseau d'artisans de haut niveau pour restaurer la Horch ; comme elle était complète et n'avait pas subi de dommage, elle fut autant que cela était possible conservée dans sa définition d'origine. L'opération fut longue et souvent interrompue ; elle dura 24 ans, de 1973 à 1997, mais cette minutieuse démarche fut récompensée lorsqu'elle reprit enfin la route : la voiture fut reconnue comme totalement d'origine par la Fédération Nationale Suédoise des Véhicules Historiques. On trouvera dans la pochette qui accompagne la voiture une description plus détaillée de son historique, rédigée par son vendeur, ainsi que des manuels d'utilisation et des informations techniques, dont la lecture attentive est recommandée.

De façon inhabituelle, et malgré son âge, il n'y a que deux de ses propriétaires qui aient conduit la Horch : le major Schmidt (et sa famille) et Lars-Erik Larsson. Au cours des deux dernières décennies, la voiture n'a roulé que pour des occasions bien spéciales, la dernière fois en mai 2018. Rare survivante dotée d'une histoire remarquable, cette magnifique Horch 830 BL décapotable mérite d'être examinée de très près.
**€230,000 - 280,000**

It appears that none of them made much use of the car, which was registered only briefly and spent most of this period off the road. In the early 1960s, the Horch was acquired by an ex-patriot Swede living in Chicago, USA: Leland Frödelius. Frödelius never bothered to register the Horch, which was kept in a small private museum in Sweden.

Its late owner, Lars-Erik Larsson, the current vendor's father, bought the car from Leland Frödelius in October 1973, just as it was about to be exported to the USA. A businessman with a passion for old cars, and with previous successful restorations to his credit, Mr Larsson used his network of skilled craftsmen to assist with rebuilding the Horch, which was complete and unmolested, while keeping it as original as possible. This would turn out to be a lengthy and much-interrupted process, taking some 24 years (1973-1997), but the owner's painstaking approach was vindicated when the car was classified as very original by the Swedish National Federation for Historic Vehicles when it at last returned to the road. Written by the vendor, a more detailed account of the Horch's history may be found in the accompanying documents folder together with useful instruction manuals and technical information (perusal recommended).

Unusually, and despite the Horch's age, only two owners have driven it to any extent: Major Schmidt (and his family) and Lars-Erik Larsson. Over the course of the last 20-or-so years the car has been driven on special occasions only, the last such being in May 2018. A rare survivor with a remarkable history, this outstanding Horch 830 BL Convertible is worthy of the closest inspection.

251

## BMW 327/328 CABRIOLET SPORT – 1939

Châssis n° 74626

- *One of only 428 produced*
- *Type 328 80bhp engine*
- *Matching chassis and engine*
- *Completely restored in 2016/2017*
- *Registered in the EU*

Le 327 sports-tourer, lancé en 1938, utilisait une version raccourcie du châssis échelle à longerons fermés que la berline 326 partageait avec la 320, mais avec à l'arrière des ressorts semi-elliptiques et non des barres de torsion. Sa boîte, manuelle, était une Hurth à quatre rapports dotée d'une roue libre entre les premier et deuxième rapports, ce qui permettait de changer de rapport à faible vitesse sans devoir débrayer. Ses quatre freins étaient à commande hydraulique.

Le six-cylindres culbuté de BMW avait été porté à 1 971 cm3 et développait environ 55 chevaux sur la 327, celle-ci pouvant aussi être commandée moyennant supplément avec le moteur de la 328 sport. Ce dernier présentait une nouvelle culasse, ingénieuse, due à Rudolf Schleicher ; elle était dotée de chambres hémisphériques et de soupapes en V, mais sans recourir à un arbre à cames en tête, et encore moins à deux. C'est au contraire un arbre à cames latéral avec tiges de poussoirs qui avait été retenu, de façon à s'éviter une reconception coûteuse. Il y avait deux rampes de culbuteurs, une pour chaque rangée de soupapes, ce qui donnait au moteur l'apparence d'un double arbre à cames en tête. Des conduits d'admission en pente favorisaient la respiration du moteur, et dans les années 1950, sa facilité à se faire préparer le fit fort apprécier des constructeurs de voitures de course britanniques, en particulier de Cooper. Le moteur 328 délivrait 80 chevaux, une puissance alors remarquable pour un deux-litres atmosphérique, et qu'on pouvait encore augmenter en version course.

Introduced in 1938, the 327 sports-tourer used the shortened, boxed, ladder-type chassis of the 326 saloon, shared by the 320, but with semi-elliptic rear springing in place of torsion bars. The gearbox was a Hurth four-speed manual unit with freewheel between 1st and 2nd gears, enabling clutch-less gearchanges at low speeds, while there were hydraulic brakes all round.

BMW's pushrod six had by now been enlarged to 1,971cc and developed around 55bhp in the 327, which could also be ordered with the 328 sports car's engine at extra cost. The 328's engine featured an ingenious new cylinder head, designed by Rudolf Schleicher, which incorporated hemispherical combustion chambers and inclined valves without recourse to overhead, or twin, camshafts. Instead, the engine's single, block-mounted camshaft and pushrod valve actuation were retained, thus avoiding an expensive redesign. Two rocker shafts were employed, one situated above each bank of valves, giving the engine an external appearance almost indistinguishable from that of a twin-overhead-cam design. Downdraft inlet ports contributed to the motor's deep breathing, and its tune-ability made it a popular choice for British racing car constructors, most notably Cooper, during the 1950s. The 328 engine produced 80bhp, an exemplary output for a normally aspirated 2.0-litre unit at that time, with more available in race trim.

Les 327/328, qui proposaient un moteur à l'état de l'art, le 328, dans une voiture plus confortable et plus civilisée, étaient relativement rares, puisque seuls 428 exemplaires furent fabriqués jusqu'à son arrêt de production, en 1940. Le magazine Autocar avait pu essayer en 1939 une 327 Sports Cabriolet à moteur 328 et avait atteint à Brooklands la vitesse de 156 km/h, très honorable pour une deux-litres.

Retrouvée "au fond d'une grange", cette BMW 327/328 d'origine est connue depuis 1987 du Paris Oldtimer Club, et a été vendue en 2015 par le concessionnaire français Christian Decombas à M. Konstantin Zhukov. Elle a ensuite été totalement restaurée en 2016/2017 par l'Atelier Zhukov puis revendue à son actuel propriétaire en 2018 (voir dans le dossier les photos de sa restauration). Cette rare et très attirante BMW 327/328 est l'une des plus rapides et des plus élégantes sportives des années 1930 ; elle est proposée avec sa carte grise française (1987) et ses documents d'immatriculation lithuaniens.
**€205,000 - 225,000**

Deploying the 328's state-of-the-art engine in a more civilised and comfortable package, the 327/328 is relatively rare, with only 428 completed up to 1940 when production ceased. Autocar magazine had got its hands on a 328-engined Type 327 Sports Cabriolet in 1939, achieving the highly creditable maximum speed, for a 2.0-litre car, of 96.77mph (156km/h) while testing the BMW at Brooklands.

Previously a 'barn find', this original BMW 327/328 appears to have been known to the 'Paris Oldtimer Club' since 1987, and in 2015 was sold by French dealer Christian Decombas to Mr Konstantin Zhukov. The car was then fully restored by Atelier Zhukov in 2016/2017 and sold to the present owner in 2018 (see photographic record of the restoration on file). One of the fastest and most elegant of 1930s sports cars, this rare and highly desirable BMW 327/328 is offered with French Carte Grise (1987) and Lithuanian registration papers.

252

## DELAGE D6 3 LITRES OLYMPIC BERLINE SPORT 1939

Carrosserie Letourneur et Marchand

Châssis n° 51659

- *Matching chassis and engine*
- *Three owners from new*
- *Restored in the late 1980s*
- *Concours winner*
- *Registered in France*

Suite au rachat par Delahaye en 1935, les Delage furent construites selon les conceptions de Delahaye, mais pour la majeure partie elles conservaient leur moteur à course courte et leurs freins hydrauliques, bien supérieurs. La D6 de la fin des années 1930 était animée par le six cylindres à soupapes en tête de Delage dans diverses cylindrée, le modèle 3 litres étant ajouté à la gamme en 1939, seul de la gamme d'avant-guerre à resurgir après 1945.

Cette rare Delage d'avant-guerre a connu deux propriétaires avant le vendeur, le second desquels, un certain M. Thierry, posséda la voiture à partir de 1975, la conservant dans son état « tel qu'achetée » jusqu'en 1983, lorsqu'il décida de la restaurer complètement. La restauration fut achevée en 1991 et Mme Thierry utilisa la Delage régulièrement jusqu'à sa mort peu après. La voiture resta inutilisée dans un garage les 13 années suivantes, jusqu'à ce que M. Thierry décide de s'en séparer. Le vendeur a acheté la Delage à M. Thierry en 2004. Depuis elle a été utilisée parcimonieusement avec des sorties occasionnelles à des manifestations comme le Rallye Champagne, le Tour de Bretagne, les Sorties du Patrimoine et le Rallye du Pays de Fougères, recevant le 1er Prix à ce dernier évènement en 2018 dans la classe « plus de 2 litres » pour son originalité. Vendue avec sa carte grise française et diverses factures pour pièces, cette élégante et très utilisable grande routière offre des perspectives de voyages rapides dans le style d'avant-guerre.
**€80,000 - 120,000**

Following the takeover by Delahaye in 1935, Delages were built to Delahaye designs but for the most part retained their own superior short-stroke engines and hydraulic brakes. The D6 of the late 1930s was powered by Delage's own overhead-valve 'six' in various capacities, the 3-Litre model being an addition to the range in 1939 and the only one of the pre-war line-up to re-emerge after 1945.

This rare pre-war Delage had two previous owners before the current vendor, the second of whom, a Mr Thierry, owned the car from 1975, keeping it in 'as purchased' condition until 1983 when he decided to completely restore it. The restoration was finished in 1991 and Mrs Thierry used the Delage regularly until she died shortly thereafter. The car stayed, unused, in a garage for the next 13 years until Mr Thierry decided he would part with it. The current vendor bought the Delage from Mr Thierry in 2004. Since then it has been used sparingly, with occasional outings to events such as the Rallye Champagne, Tour de Bretagne, Sorties du Patrimoine, and Rallye du Pays de Fougères, receiving 1st Prize at the latter event in 2018 in the 'over-2-litre' class on account of its originality. Sold with a French Carte Grise and sundry invoices for parts, this elegant yet usable Grande Routière offers the prospect of fast motoring in the best pre-war style.

253

# DELAHAYE 135 MS ALPIN COUPÉ 1949

Carrosserie Guilloré

Châssis n° 801186

- *One of the all-time great French sports cars*
- *Top-of-the-range MS model*
- *Matching numbers*
- *Unique coachwork*

Initialement installé à Tours, puis, à partir de 1906, à Paris, Delahaye construisit sa première automobile en 1894 et se lança aussitôt dans la construction de véhicules utilitaires. Ses premières réalisations manquaient de panache, mais en 1935 arriva le premier modèle d'une nouvelle génération qui changea à jamais l'image de la marque, la T135 Coupe des Alpes. Sportive raffinée, la T135 empruntait paradoxalement son moteur à un camion de la marque. Ce six cylindres de 3,2 litres à soupapes en tête développait 110 ch avec des carburateurs Solex triple corps, tandis que le châssis était équipé d'une suspension avant indépendante à lames de ressort transversales, d'une boîte à quatre rapports synchronisés ou d'une boîte Cotal, de roues à rayons à moyeux central et de freins Bendix.

Delahaye améliora le modèle l'année suivante avec la T 135 MS de 3 557 cm3 et 120/130 ch et la version sport se tailla rapidement une réputation en compétition, remportant les 2e, 3e, 4e et 5e places dans le Grand Prix de France couru en catégorie Sport en 1936, le rallye de Monte-carlo et les 24 heures du Mans respectivement en 1937 et 1938. Le prince Bira remporta les 12 Heures de Donington en 1938 sur l'exemplaire du prince Chula, avant de s'adjuger une autre victoire dans « la plus rapide course pour voitures de tourisme d'Angleterre » à Brooklands, devant une formidable concurrence. Le modèle réapparut après la deuxième guerre sous la forme de la 135 M avec un moteur 3,6 litres et resta en production jusqu'en 1951.

Delahaye n'avait pas d'atelier de carrosserie intégré et tous ses châssis étaient habillés par des carrossiers indépendants qui réalisèrent leurs modèles les plus en vue sur châssis 135. Le châssis numéro 801186 porte une caisse due au carrossier de Courbevoie Guilloré, qui a habillé ses premières automobiles en 1937.

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 somewhat paradoxically borrowed its engine from one of its maker's trucks. The 3.2-litre, six-cylinder, overhead-valve unit produced 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 3.6-litre, 120/130bhp T135 MS, 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 3.6-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. Chassis number '801186' wears coachwork by the Courbevoie-based coachbuilder A Guilloré, who bodied his first cars in 1937.

Se concentrant presque exclusivement sur les châssis Talbot, Delahaye et Delage, Guilloré fut actif jusqu'aux environs de 1950, bien que la carrosserie de véhicules commerciaux se soit prolongée un peu lus longtemps.

Exemplaire unique, 801186 figure dans Delahaye – La Belle carosserie française de Jean-Paul Tissot, président du club Delahaye (page 162). Elle arbore une carrosserie coupé fermée « Alpin », très proche du cabriolet Estérel de Guilloré. (Guilloré donna des noms de provinces françaises, comme Béarn, Dauphiné, Estérel, et Alpin à quelques-uns de ses modèles les plus luxueux). 801186 apparait également dans le numéro d'octobre 1949 de La Revue de l'équipement automobile (copie disponible).

Dotée d'une conduite à droite comme la plupart des voitures de luxe françaises de l'époque, 801186 est équipée du moteur le plus puissant (125/130 ch), comme sur le modèle haut de gamme MS, et de la boîte semi-automatique Cotal. Cette Delahaye a été immatriculée le 11 avril 1949 sous le numéro 4359 YD1 au nom de M. Francis Bonnerue de Bougival, près de Paris, et ré-immatriculée le 29 août 1952 sous le numéro 9895 BK 75, à nouveau dans la Seine. Dans les années 1970, 801186 faisait partie des nombreuses Delahaye de la collection Dejaiffe en Belgique. Au début des années 2000, elle partit pour Retrolegends et ensuite en France. Décrite par le vendeur comme bonne à 100%, ce rare et beau pur-sang français est vendu avec sa carte grise française et ses papiers d'immatriculation au Pays-Bas.
**€180,000 - 230,000**

Concentrating almost exclusively on Talbot, Delahaye, and Delage chassis, Guilloré was active until circa 1950, although manufacture of commercial vehicle bodies continued for some time thereafter.

A unique example, '801186' is featured in 'Delahaye – La Belle Carosserie Française' by Jean-Paul Tissot, President of the Delahaye club (page 162). It carries 'Alpin' enclosed coupé coachwork very similar in appearance to that of Guilloré's 'Estérel' cabriolet. (Guilloré gave names of French provinces to some of his more luxurious models such as Béarn, Dauphiné, Estérel, and Alpin). '801186' also appeared in the October 1949 edition of 'La Revue l'Équipement Automobile' (copy entry available).

Right-hand drive like many quality French cars of the period, '801186' has the most powerful (125/130bhp) engine, as fitted to the top-of-the-range MS model, and the Cotal semi-automatic gearbox. This Delahaye was first registered 11th April 1949 as '4359 YD1' in the name of Monsieur Francis Bonnerue of Bougival, Paris, and reregistered on 29th August 1952 as '9895 BK75', again in Paris. In the 1970s, '801186' was one of a number of Delahayes belonging to the Dejaiffe collection in Belgium. At the beginning of the 2000s it went to Retrolegends and afterwards back to France. Described by the vendor as '100%' throughout, this rare and beautiful French thoroughbred is offered with French Carte Grise and Netherlands registration documents.

254

## ALFA ROMEO 6C 2300 BERLINE 1937

Carrosserie Stabilimenti Farina

Immatriculation n° NLP 89 (Royaume-Uni)
Châssis n° 814023

- *Formerly owned by noted collector Fuad Majzub*
- *Acquired by the present owner in 1991 from the Majzub Millford Farm dispersal sale*
- *Original Farina coachwork*
- *Remarkably original*
- *Engine and gearbox restored by noted specialists*

L' Alfa Romeo 6C 2300 de 2,3 litres fut conçue sous la supervision du légendaire directeur technique de la marque, Vittorio Jano, sous la forme de la 2300 B présentée en 1935. Elle faisait appel à un châssis modernisé, doté d'une suspension avant indépendante et d'une suspension arrière à essieu oscillant. 86 de ces versions 6C 2300 B de la première série furent fabriquées jusqu'à la deuxième guerre mondiale.

Cet exemplaire particulier – arborant une carrosserie de berline sport à quatre portes particulièrement élégante par Farina – était l'une des voitures acquises dans un état d'origine remarquable par le collectionneur iranien résidant en Grande-Bretagne Fuad Majzub au cours des années 1970-1980. Comme le raconte son actuel propriétaire : « J'ai acheté la voiture en 1991 à la vente Brooks de la Majzub Millford Farm. L'état d'origine a toujours été essentiel pour moi et c 'était son principal attrait – et aussi bien sûr le fait qu'elle ait une carrosserie Farina sur mesure… »

Une fois la voiture acquise, son nouveau propriétaire – lui-même un restaurateur automobile respecté – toujours avide de nouvelles aventures, décida avec quelques amis de partir à Leningrad pour la nouvelle année admirer les derniers feux du drapeau de l'union soviétique. Sa propre société, Prowess Racing Ltd, prépara la voiture, les factures pour les 389 heures de travail figurant au dossier.

The 2.3-litre Alfa Romeo 6C-2300 was designed under the supervision of the company's legendary technical director Ing. Vittorio Jano with the 2300 B introduced in 1935. It came with a much-modernised new chassis design featuring independent front suspension and swing-axle rear suspension. Some 86 of these first-series 6C-2300B variants were manufactured in the run up to the Second World War.

This particular example – wearing particularly elegant four-door sports saloon coachwork by Farina – was one of the many highly-original collectors' motor cars acquired by avid British-based Iranian collector Fuad Majzub through the 1970s-80s. As the current owner relates: "I bought the car in 1991 at the Brooks Majzub Millford Farm sale. Originality was always a key issue for me and this was the main attraction – reinforced by the fact it had a bespoke body by Farina..."

Having acquired the car its always-adventurous new owner – himself a respected car restorer – decided with a few friends to take it to Leningrad for the New Year to witness the final lowering of the Soviet Union flag. His own company, Prowess Racing Ltd, prepared the car, bills being available for the 389 hours undertaken.

'814023' on view at the Brooks Millford Farm auction, October 1991

De nombreux petits problèmes sans importance furent décelés et rectifiés, le moteur entièrement révisé, de nouveaux joints refaits pour le couvre-culasse et le carter, etc… Le câble du tachymètre a été réparé ce qui a nécessité le démontage de la boîte et le couvercle de gauche du différentiel a été soudé puis sa face interne hémisphérique ré-usinée. Des joints homocinétiques modernes furent également modifiés et installés, tandis que la suspension, les pédales, les freins, etc… ont été démontés et refaits – de même que les roues à rayons (par SAS – aujourd'hui à Turin).

Malheureusement, « …en approchant de la frontière polonaise, un morceau de joint ancien et craquelé du côté du système de lubrification sous pression a lâché dans la nuit et nous n'avons pas vu chuter la pression sur le petit témoin du compteur. Ce qui entraina une bielle coulée. J'ai trouvé une ferme et démonté la culasse, nettoyé le moteur du mieux que j'ai pu, remis de l'huile et suis reparti sur cinq cylindres avec une bougie démontée jusqu'à Hanovre, où nous avons retrouvé la maison… ».

Cette magnifique Alfa Romeo 6C n'a plus alors été utilisée qu'occasionnellement jusqu'en 2006, quand le joint de la pompe à eau a lâché, laissant les liquide se mélanger. On décida alors de refaire le moteur entièrement. L'atelier de Jim Stokes, un spécialiste réputé de Waterlooville s'est chargé des travaux nécessaires sur le bas moteur, rectification du vilebrequin, etc… alors que le moteur était refait par Jeremy Brewster chez Brewster Mudie près de Bromsgrove.

Numerous minor problems were identified and rectified, the whole engine thoroughly serviced, new gaskets made for cam-covers and sump etc, the speedo drive was repaired which entailed removing the gearbox, and a cracked left-side differential cover-plate was welded and its hemispherical inner face re-machined. Modern constant-velocity-joint boots were also modified and fitted, while all the suspension, pedals, brakes etc were removed, dismantled and rebuilt – as were the wire-spoked wheels (by SAS - now Torino).

Sadly, "...when approaching the Polish border, a small piece of old and brittle gasket on the pressure side of the oil system failed at night and we did not notice the oil pressure collapse on the tiny gauge in the speedo. This resulted in a big-end failure. I found a barn and removed the sump, cleaned the engine as best I could, replaced the oil and ran the engine on 5 cylinders with a plug removed back to Hanover, whence it was recovered to home...".

This handsome Alfa 6C was then used occasionally until 2006, when the water pump gland failed, allowing vital fluids to mingle. The decision was taken to have the engine thoroughly rebuilt. Respected specialists Jim Stokes Workshop of Waterlooville carried out the necessary bottom-end work, white re-metalling etc, while the engine was rebuilt by Jeremy Brewster at Brewster Mudie near Bromsgrove.

La pompe à eau et son entrainement étaient entièrement refaits, tandis qu'un filtre à huile séparé et le collecteur d'admission d'origine avec son carburateur – achetés avec la voiture en 1991 – furent installés. Jusque-là, la voiture avait tourné avec deux carburateurs SU, mais le propriétaire en a profité pour remettre le carburateur Solex double corps vertical d'origine avec lequel « …elle marche mieux qu'elle ne l'a jamais fait avec les SU ».

Une rupture de l'arbre de marche arrière donna l'occasion de démonter et de refaire la boîte. Peu d'usure fut constatée pendant les travaux qui consistèrent essentiellement à refaire un nouvel arbre et à faire fonctionner le système de roue libre correctement. Un travail à nouveau mené par Brewster Mudie.

La voiture a été utilisée avec parcimonie depuis ces travaux, car le propriétaire est désormais trop absorbé à développer des voitures électriques à hydrogène chez Riversimple. Un membre du département automobile de Bonhams a récemment conduit la voiture en janvier, pendant la séance photo.

The water pump and its drive were thoroughly re-worked, and a remote oil filter and the original inlet manifold and carburettor – which had been acquired with the car in 1991 – were both fitted. Until that time the car had run with a twin-SU carburettor system, but the owner took the opportunity to refit its original single twin-choke up-draught Solex upon which "... it runs better than it ever had on the SUs".

A subsequent reverse idler shaft failure then saw gearbox dismantled and rebuilt. "Precious little" wear was found during this work, which focused upon making a new shaft and getting the freewheel system to operate properly. Again, this was done by Brewster Mudie.

The car has been used so sparingly since successful completion of this work, because the owner is now too engrossed in Riversimple, developing hydrogen electric cars, that it is now offered for sale. A member of the Bonhams motor car department recently drove the car in January during the photography shoot.

Ses impressions de conduite rapportent qu'elle marche parfaitement bien avec sa suspension récemment rénovée (et ses pneus Blockley neufs), avec une vitesse satisfaisante et de bonnes accélérations, des changements de rapports nets, une direction réactive et un freinage rassurant. La voiture s'est bien comportée avec de bonnes températures d'huile et d'eau.

Le dossier historique qui l'accompagne contient de la correspondance des années 1950, dont l'ancien journal de bord indiquant sa première immatriculation au Royaume-Uni en 1952. Un de ses propriétaires successifs garda l'Alfa Romeo de 1955 à 1974. M. Majzub acheta la voiture peu après et la conserva jusqu'en 1991. C'est un magnifique et authentique exemplaire de l'Alfa Romeo 6C, un modèle renommé pour lequel nous recommandons une attention toute particulière.
**€290,000 - 350,000**

The driving impressions were that the car rode well on the recently refurbished suspension (and new Blockley tyres); good turn of speed, pulling very well; crisp gear-change; direct and responsive steering, and reassuring stopping power. The car behaved very well with good oil and temperature readings.

The accompanying history file contains correspondence from the 1950s, including the old style buff logbook indicating first registration in the UK in 1952. A subsequent owner, a Mr Neale, owned the Alfa from 1955 to 1974. Mr Majzub acquired the car shortly thereafter, until 1991. This is a fine and still highly original example of this renowned Alfa Romeo 6C model and we recommend it for the closest consideration.

255

*Ayant appartenu au Prince Léopold de Belgique*

## BUGATTI TYPE 43 GRAND SPORT TOURER 1928

Châssis n° 43258 (43291 - voir texte)
Moteur n° 132

- *One of 160 examples*
- *Continuous ownership history*
- *Long-term ownership in Sweden 1942-2013*
- *Present ownership since 2013*
- *Mille Miglia eligible*

Construit en septembre 1928, le châssis numéro 43258 est le second de trois Bugatti Type 43 détenues successivement par le prince Léopold de Belgique, passionné de Bugatti. Sa première, en mai 1930, était un roadster Type 43 châssis numéro 43291 et numéro de moteur 143 ; la seconde, la voiture proposée ici, réceptionné en mai 1931, était une Type 43 Grand Sport avec le moteur numéro 132 ; la troisième, en juillet 1932, était une autre Grand Sport, avec le moteur numéro 158.

Du fait son statut royal et de sa proximité avec la famille Bugatti, le prince était traité en VIP à Molsheim et bénéficiait de certains privilèges. L'un de ces privilèges était l'accord de l'usine pour identifier les Bugatti du prince en fixant au nouveau châssis la plaque récupérée sur le précédent que l'usine reprenait en échange, lui permettant ainsi de conserver les mêmes papiers d'immatriculation belge et d'éviter la déclaration en douane et les taxes attenantes, lorsqu'il rentrait en Belgique avec sa nouvelle Bugatti. L'usine revendait ensuite sa précédente Bugatti avec un nouveau numéro de châssis.

C'est ainsi que le 20 mai 1931, le prince put prendre possession de sa seconde Type 43 à Molsheim, dotée de la plaque de châssis 43291 reprise sur sa précédente Type 43. Le vilebrequin était estampillé du numéro du moteur, 132, mais sans numéro de châssis. Marié à la princesse de Suède Astrid, Léopold emmenait naturellement sa Type 43 en Suède lorsqu'il résidait avec la famille royale suédoise.

En septembre 1931, il laissa la voiture à vendre chez Lindblads, l'agent Bugatti de Stockholm, qui la renvoya à Molsheim pour un entretien et une révision, après quoi elle lui fut retournée par l'usine par chemin de fer le 24 décembre 1931 sous une nouvelle identité, comme étant le châssis numéro 43258, bien que ce numéro ait déjà été attribué à une voiture livrée à Bucar en Suisse en décembre 1930 (voir dernier paragraphe).

Built in September 1928, chassis number '43258' is the second of three Type 43 Bugattis owned in succession by Bugatti enthusiast Crown Prince Leopold of Belgium. His first, in May 1930, was a Type 43 Roadster with chassis number '43291' and engine number '143'; his second, the car offered here, collected in May 1931, was a Type 43 Grand Sport with engine '132'; and his third, in July 1932, was another Grand Sport, with engine '158'.

Thanks to his royal status and close friendship with the Bugatti family, the Crown Prince was treated as a VIP at Molsheim and granted certain privileges. One such privilege was the factory's willingness to identify the Crown Prince's next Bugatti by means of fitting the chassis plate removed from his previous one, which the factory took in part exchange, thereby allowing him to retain the same Belgian registration documents and so avoid the need for a new Customs declaration and duty payment when his new Bugatti first entered Belgium. The factory would then sell his previous Bugatti with a changed chassis number.

Accordingly, on 20th May 1931, the Crown Prince was able to collect his second Type 43 from Molsheim newly fitted with the chassis plate '43291' taken from his first Type 43. The crankcase was stamped with the engine number '132' but there was still no chassis number stamping. Being married to the Swedish Princess Astrid, Leopold naturally took his Type 43 to Sweden while staying with the Swedish royal family.

In September 1931 he left the car for sale with the Lindblads Bugatti agency in Stockholm, which sent it back to Molsheim for a service and check-up, after which it was returned to them by rail on 24th December 1931 newly identified by the factory as chassis number '43258', although that same number had already been used on a car despatched to Bucar in Switzerland in December 1930 (see final paragraph).

La suite de l'histoire de cette Type 43 en Suède a été entièrement recherchée et documentée par ailleurs, et notamment dans un rapport des précédents propriétaires Göthe et Per-Olof Håkanson, mais aussi indépendamment par Pierre-Yves Laugier et plus récemment par le consultant indépendant Bugatti, David Sewell (copies au dossier). Les rapports détaillés d'Håkanson et Sewell, ce dernier en date du 9 octobre 2009, ont été utilisés pour écrire ce descriptif.

Le rapport d'Håkansons fait remonter l'histoire de la Bugatti à sa vente par Linblads en janvier 1932 à un ingénieur, Nils Looström, la livraison ayant été effectuée par nul autre que le pilote d'usine Bugatti, Louis Chiron. La brochure originale du Type 43 avec les instructions écrites de Chiron figure dans le dossier historique. À peine plus de deux semaines plus tard, Looström avait vendu la voiture à Einar Lindberg qui l'engagea dans le Grand Prix d'hiver de Suède au lac Rämen le 28 février 1932, terminant 5e (voir photographies dans le rapport). Lindberg engagea également sa Bugatti dans le Grand Prix de Finlande le 8 mai 1932, mais fut contraint à l'abandon. Le 3 novembre 1932 la Bugatti fut vendue à Axel Johnson de Skyttmon près d'Östersund.

Johnson engagea 43258 dans le Grand Prix d'été de Suède à Vram en 1933, mais dut se retirer sur problème moteur au bout de six tours. Après la course de Vram, la voiture fut raccourcie de 39 cm, abaissée de 6 cm et transformée en deux places.

This Type 43's subsequent history in Sweden has been comprehensively researched and documented elsewhere, notably in a report by a previous owners Göthe and Per-Olof Håkanson, but also independently by Pierre-Yves Laugier and lastly by the renowned independent Bugatti consultant, David Sewell (copies on file). The Håkanson and Sewell detailed reports, the latter dated 9th October 2009, have been used in writing this description.

The Håkansons' report traces the Bugatti's ownership from its sale by Linblads in January 1932 to an engineer, Nils Looström, the final delivery being undertaken by no less a person than Bugatti works driver Louis Chiron. The original Type 43 brochure with Chiron's written instructions is in the history file. Within little more than a couple of weeks Looström had sold the car to Einar Lindberg, who competed with it in the Swedish Winter Grand Prix at Lake Rämen on 28th February 1932, finishing 5th (see photographs in report). Lindberg also entered his Bugatti in the Grand Prix of Finland on 8th May 1932 but was forced to retire. On 3rd November 1932 the Bugatti was sold to Axel Johnson of Skyttmon near Östersund.

Johnson entered '43258' in the Swedish Summer Grand Prix at Vram in 1933 but had to retire with an engine problem after six laps. Following the Vram race, the car was shortened by 39cm, lowered by 6cm, and made into a two-seater.

Sous cette forme modifiée, la Bugatti fut pilotée par Johnson dans une course sur glace sur le lac Vallentunasjön le 18 février 1934, finissant 2e derrière l'Alfa Romeo de Paul Pietsch. Suite à un accident causé par l'éclatement d'un pneu au cours d'un essai dans lequel le beau-frère de Johnson fut tué, Johnson s'en tirant miraculeusement indemne, la Bugatti retourna en compétition en 1936 au GP d'hiver suédois du lac Rämen, Johnson finissant 3e. En 1938, la Bugatti était mise en vente chez Philipssons à Stockholm et achetée par Göthe Håkanson, le père de Per-Olof Håkanson, qui en devint propriétaire au printemps 1942 à l'âge de 25 ans (photographie dans le rapport). L'essence étant indisponible pour un usage privé en temps de guerre en Suède, la voiture ne fut pas utilisée pendant plusieurs années.

En 1952, Göthe Håkanson décida de restaurer la Type 43 à ces spécifications d'origine et écrivit à Jack Lemon Burton, responsable des pièces détachées au Bugatti Owners' Club en Angleterre. Un châssis de remplacement fut déniché chez JLB et divers moteur et pièces trouvés à l'usine Bugatti, mais il fallut attendre 1975 pour qu'une carrosserie Grand Sport conforme soit achetée et installée. Le 23 novembre 1985, 43258 était essayée pour la première fois lors d'un rassemblement à Hässelby. Une fois achevée, 43258 fut utilisée par les Håkansons dans de nombreux rallies et autres événements internationaux Bugatti.

In its modified form, the Bugatti was raced by Johnson in an ice race on Lake Vallentunasjön 18th February 1934, finishing 2nd behind Paul Pietsch's Alfa Romeo. Following a testing accident caused by a burst tyre, in which Johnson's brother-in-law was killed and Johnson lucky to escape with his life, the Bugatti returned to active competition in 1936 at the Swedish Winter GP at Lake Rämen, Johnson finishing 3rd. In 1938 the Bugatti was advertised for sale at Philipssons in Stockholm and purchased by Göthe Håkanson, father of Per-Olof Håkanson, who became its owner in the spring of 1942 aged 25 (photograph in report). There being no petrol available for private consumption in wartime Sweden, the car was not used for several years.

In 1952 Göthe Håkanson decided to restore the Type 43 to its original specification and wrote to Jack Lemon Burton, Spares Controller of the Bugatti Owners' Club in England. A replacement chassis frame was obtained from JLB, and various engine and other spares sourced from the Bugatti factory, though it would be 1975 before a suitable 'Grand Sport' body was acquired and fitted. On 23rd November 1985, '43258' was test run for the first at a meeting at Hässelby. Following its completion, '43258' was used by the Håkansons in many International Bugatti Rallies and other events.

Lorsqu'elle fut inspectée par David Sewell en 2009, on constata que cette Bugatti Type 43 conservait une grande partie de ses composants d'origine, à l'exception de ceux qui avaient été modifiés lorsque la voiture avait été raccourcie à l'automne 1933 et au début de 1934. Les pièces obligatoirement remplacées étaient le châssis, l'arbre de transmission, la barre de torsion et la carrosserie.

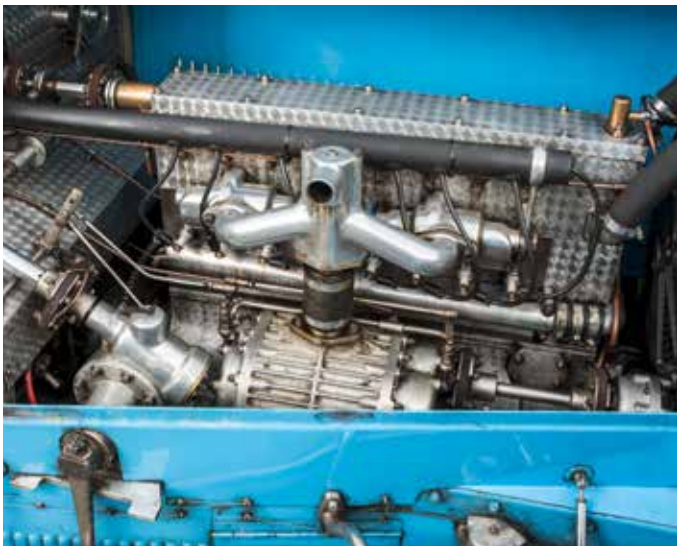
Chacun des trois premiers éléments fut remplacé en 1952 par des éléments conformes d'origine, récupérés sur une autre Type 43 (voir ci-dessous), tandis qu'en 1975 sa carrosserie était remplacée, à l'exception du couvercle de coffre d'origine, par une réplique de carrosserie Grand Sport.

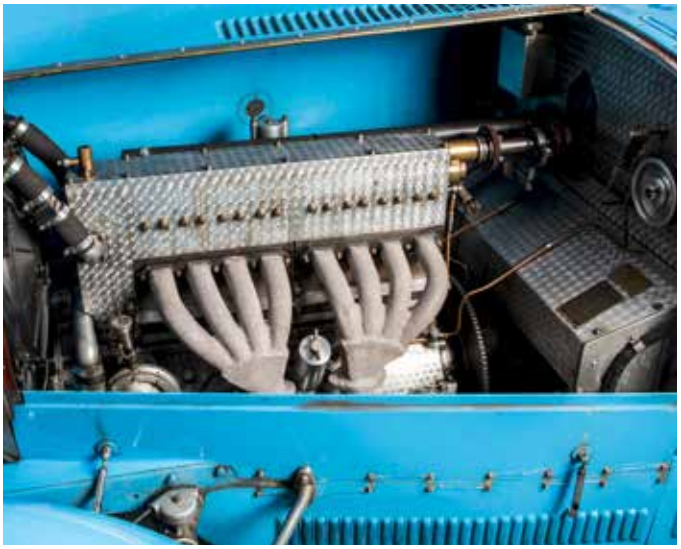
Le châssis de la voiture numéroté 74, la barre de torsion numérotée 78 et l'arbre de transmission presque certainement celui de la même Type 43, furent obtenus de Jack Lemon Burton en 1952 par le précédent propriétaire Göthe Håkanson (voir lettre originale et facture au dossier). Le livet d'usine d'avant-guerre conservé par Burton laisse peu de doute sur le fait que cette Type 43 était le châssis numéro 43259 doté du moteur 78, le même numéro que la barre de torsion de notre voiture, assez proche de son numéro de châssis. Des sept Type 43 enregistrées sur les registres de Burton, six furent vendues avant-guerre et la septième, 43259, fut démantelée pour pièces fin 1938 ou 1939.

When inspected by David Sewell in 2009, this Type 43 Bugatti was found to retain almost all of its original major components except for those that were modified when the car was shortened in the autumn of 1933 and the beginning of 1934. The necessarily replaced parts were its chassis frame, prop-shaft, torque arm, and coachwork. Each of the first three components was replaced in 1952 by correct originals sourced from another Type 43 (see below) while in 1975 its coachwork was replaced in its entirety, except for retaining the original lid on the tail, by a replica Grand Sport body.

The car's chassis frame numbered '74', torque arm numbered '78' and prop-shaft, almost certainly sourced from the same Type 43, were obtained in 1952 by previous owner Göthe Håkanson from Jack Lemon Burton (see original letter and invoice on file).

Burton's surviving pre-war stock book leaves little doubt that this Type 43 was chassis number '43259' with engine '78', the same as this car's torque arm and close enough to its frame number. Of seven Type 43s listed in Burton's records, six were sold pre-war and the seventh, '43259', was broken up for spares in either late 1938 or 1939.





On notera que Göthe Håkanson a utilisé le châssis raccourci de la Type 43 et sa carrosserie pour construire une autre voiture, utilisant les pièces et les papiers d'immatriculation de la Type 44 441119, comme en attestent les extraits des Netherlands et Nordic Bugatti Registres fournis.

La seule autre pièce majeure manquante de cette Bugatti est son carter de boîte de vitesses, changé il y a de nombreuses années, avant que Göthe Håkanson n'acquiert la voiture en 1942, bien que son couvercle d'origine soit encore présent sur la voiture. David Sewell conclut son rapport de cette façon : « Ainsi, c'est donc mon opinion de professionnel que, malgré son numéro de châssis changé, cette Bugatti historique soit identifiée dans toute future documentation comme le châssis No 43258 sur la base largement admise de son indiscutable historique continu ». Il a également trouvé que la voiture était en excellent état général et se comportait parfaitement bien sur route.

En raison de l'identité particulière de cette voiture, Kees Jansen décide dans son Netherlands Bugatti Registry (Volume IV, 2015) : « Bien que nous ayons décidé d'utiliser le numéro de châssis de la voiture comme étant (sa) caractéristique propre, dans le cas présent nous dévions de cette règle générale admise, cette voiture étant habituellement identifiée comme 43258. De façon à la distinguer de l'autre voiture au numéro de châssis identique, nous la désignerons donc sous le numéro 43258-132 ». Le Nordic Registry confirme ce fait.

**€1,250,000 - 1,450,000**

It should be noted that Göthe Håkanson used the shortened Type 43 chassis frame and its body to build another car using the parts and registration documents of the Type 44 '441119', as stated in the accompanying extracts from the Netherlands and Nordic Bugatti Registries.

This Bugatti's only other missing original major part is its gearbox casing, which was changed many years ago, before Göthe Håkanson acquired the car in 1942, although its original lid remains with the car. David Sewell concluded his report thus: 'Accordingly it is my professional opinion that, despite its changed chassis frame, this historic Bugatti should be identified in all future documentation as Chassis No 43258 on the widely accepted basis of its indisputable continuous history.' He also found that the car was in excellent overall condition and performed well on the road.

With regard to this car's identity, Kees Jansen states in his Netherlands Bugatti Registry (Volume IV, 2015): 'Although we have decided to use the frame of the car as (its) distinguishing feature, in this case we deviate from that general rule as this car is generally denominated as 43258. In order to distinguish from the other car with the same chassis number we call it 43258-132.' The Nordic Registry confirms these facts.

256

# BENTLEY MARK VI 4¼-LITRE BERLINE SPORT 1951

Châssis n° B330LJ

- *First registered in Paris, France*
- *Built to 'export' specification*
- *Restored by Carrosserie Lecoq in 2013*
- *Concours award-winner*

Cette belle Mark VI « acier de série » a été livrée neuve via l'importateur suisse, le Garage Athénée de Genève et immatriculée au nom du colonel Richard Blonay, attaché militaire à l'ambassade de suisse à Paris. Les fiches d'usine montre que B330LJ a été livrée avec un compteur en km/h, des phares « export », une radio et un support de plaque minéralogique adaptés à la circulation en Suisse. La voiture a été immatriculée à Paris sous le numéro 4194 X CD (Corps Diplomatique).

Le 11 juillet 1960, la Bentley a été achetée par Régis Chaumel du Garage Franco-Britannic à Levallois Perret, agent Rolls-Royce, Bentley, Rover et Jaguar. Le 18 octobre 1962, l'industriel Pierre Goffi acheta la Mark VI pour sa collection personnelle. La voiture a été ré-immatriculée 4871 KY 75. Fin janvier et début février 1978, la Bentley a subi une grande restauration, effectuée par Franco-Britannic Automobiles pour un coût de 13 645,84 francs (facture originale fournie). Le compteur affichait à l'époque 135 571 kilomètres. Le 7 février 2012, alors que le compteur affichait 136 118 kilomètres, M. Goffi vendit B330LJ à son actuel propriétaire. Retirée de la circulation depuis 14 ans à cette époque, la Bentley a été remise en route par London Paris Automobiles sur la recommandation de Bentley France, le travail étant achevé en juillet 2012 et le 30 septembre de cette année la Mark VI remportait sa classe au rallye Paris-Deauville.

L'année suivante, la voiture a été restaurée par la fameuse carrosserie Lecoq, sous la direction de Max Alunni et avec l'assistance de deux spécialistes de la marque, André Blaize et Klaus-Josef Roßfeldt, co-auteurs de l'édition française de Rolls Royce and Bentley Automobil e: From the Dawn of the 20th Century into the New Millennium. Restaurée aux caractéristique usine d'origine, B330LJ ajoutait un autre prix de Concours d'Élégance à son palmarès avec une victoire de classe en septembre 2013, suivie par d'autres succès au rallye annuel du Rolls-Royce Enthusiasts' Club à Stamford Hall en 2014 et 2016. En février 2018, la Bentley a été exposée à Rétromobile, à Paris. La documentation fournie consiste en diverses factures de restauration et une carte grise française. Cette magnifique Bentley Mark VI est aussi vendue avec son manuel d'instruction (en français).

**€40,000 - 60,000**
**Sans Réserve**

This fine 'standard steel' Mark VI was delivered new via the Swiss importer, Garage Athenée, Geneva and first registered to Colonel Richard Blonay, military attaché at the Swiss Embassy in Paris. Factory build sheets show that 'B330LJ' was delivered with a 'km/h' speedometer, 'export' headlights, and a radio and rear license plate holder suitable for use in Switzerland. The car was first registered in Paris as '4194 X CD' (Corps Diplomatique).

On 11th July 1960, the Bentley was purchased by Régis Chaumel from Garage Franco-Britannic in Levallois Perret, agents for Rolls-Royce, Bentley, Rover, and Jaguar. On 18th October 1962, industrialist Pierre Goffi purchased the Mark VI for his private collection. The car was reregistered '4871 KY 75'. During late January and early February 1978 the Bentley underwent a major restoration, which was carried out by Franco-Britannic Automobiles at a cost of 13,645.84 francs (original invoice available). The odometer reading at that time was 135,571 kilometres. On 7th February 2012, by which time the odometer reading had increased to 136,118 kilometres, Mr Goffi sold 'B330LJ' to the current owner. Off the road for some 14 years at that time, the Bentley was re-commissioned by London Paris Automobiles on the recommendation of Bentley France, the work being completed in July 2012, and on 30th September that year the Mark VI won its class at the Paris-Deauville Rally.

The following year the car was restored by the famed Carrosserie Lecoq under the direction of Max Alunni and with the assistance of two marque specialists: André Blaize and Klaus-Josef Roßfeldt, co-authors of the French edition of 'Rolls Royce and Bentley Automobile: From the Dawn of the 20th Century into the New Millennium'. Restored to original factory specification, 'B330LJ' added another Concours d'Élégance class-win to its palmarès in September 2013, which was followed up by further concours awards at the Rolls-Royce Enthusiasts Club's annual rally at Stamford Hall in 2014 and 2016. In February 2018, the Bentley was displayed at Rétromobile, Paris. Accompanying documentation consists of sundry restoration invoices and a French Carte Grise, and this beautiful Mark VI Bentley also comes with an instruction manual (in French).

257

# TRACTEUR PORSCHE-DIESEL STANDARD F208 1958

Châssis n° IV/7008

- *Delivered new in Germany*
- *Known ownership history*
- *Partially restored in 2003*
- *Well maintained*

Le bureau d'étude du Pr Ferdinand Porsche a construit une petite poignée de prototypes de tracteurs avant la deuxième guerre mondiale. Une des caractéristiques inhabituelles des tracteurs de Porsche (montée sur tous les modèles) était leur liaison hydraulique entre le moteur et la boîte de vitesses, qui permettait de changer de rapport sans débrayer et réduisait donc l'usure de la transmission. En 1954, Mannesmann AG se diversifia dans la construction de tracteurs en rachetant les droits du moteur Porsche et le concept du tracteur Allgaier, et créa Porsche-Diesel Motorenbau GmbH. Construit jusqu'en 1963, le tracteur agricole de Porsche acquit rapidement la même réputation de valeur technique et de qualité de construction que les automobiles.

Peint dans la couleur rouge caractéristique, ce tracteur Porsche-Diesel Standard F208 est animé par un bicylindre diesel refroidi par air de 1 644 cm3 délivrant 18,4 kW (25 ch). D'abord immatriculé le 17 janvier 1958 par un agriculteur du nom de Karl Richtscheid, le tracteur passa à son second propriétaire, M. Edmund Frank, un maçon, dans les années 1970, tandis que son troisième propriétaire, M. Robert Klein, un charpentier, en faisait l'acquisition en décembre 1983. L'actuel propriétaire a acheté le tracteur en 1998 et l'a ramené en Normandie, en France, où il a été partiellement restauré en 2003, un travail confié au Garage Senecal d'Ablon, près d'Honfleur. Il est chaussé de pneus neufs. La maintenance comprend l'entretien du moteur, de la pompe à injection et de la boîte de vitesses (2012) et une vidange et un nettoyage du réservoir (2016).

Le tracteur est vendu avec ses papiers d'immatriculation originale (Kraftfahrzeugbrief) qui énumère les précédents propriétaires, mais il n'est pas actuellement immatriculé. Il est vendu avec son carnet d'entretien, le certificat de vente de 1998 et des photographies de sa restauration.
**€15,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

Dr Ferdinand Porsche's design consultancy built a handful of prototype tractors prior to WW2. An unusual feature of Porsche's tractor system (fitted to all models) was its hydraulic coupling between engine and gearbox, which permitted clutch-less gear changes and thus reduced wear on the transmission. In 1954, Mannesmann AG diversified into tractor manufacture by acquiring the rights to Porsche's engine and Allgaier GmbH's tractor design, setting up Porsche-Diesel Motorenbau GmbH. Manufactured up to 1963, Porsche's agricultural products soon gaining the same reputation for sound engineering and superb build quality as their road-car relatives.

Finished in the marque's characteristic red livery, this Porsche-Diesel Standard F208 tractor is powered by a twin-cylinder air-cooled diesel engine of 1,644cc producing 18.4kW (25bhp). First registered on 17th January 1958 to a farmer, Mr Karl Richtscheid, the tractor passed to its second, Mr Edmund Frank, a bricklayer, in the 1970s while the third owner, Mr Robert Klein, a carpenter, acquired it in December 1983. The current owner bought the tractor in 1998 and brought it back to Normandy, France where it was partially restored in 2003, the work being carried out at Garage Senecal in Ablon sur Honfleur. New tyres were fitted. Subsequent maintenance has included servicing the engine, injection pump, and gearbox (2012) and an oil change and cleaning the fuel tank (2016).

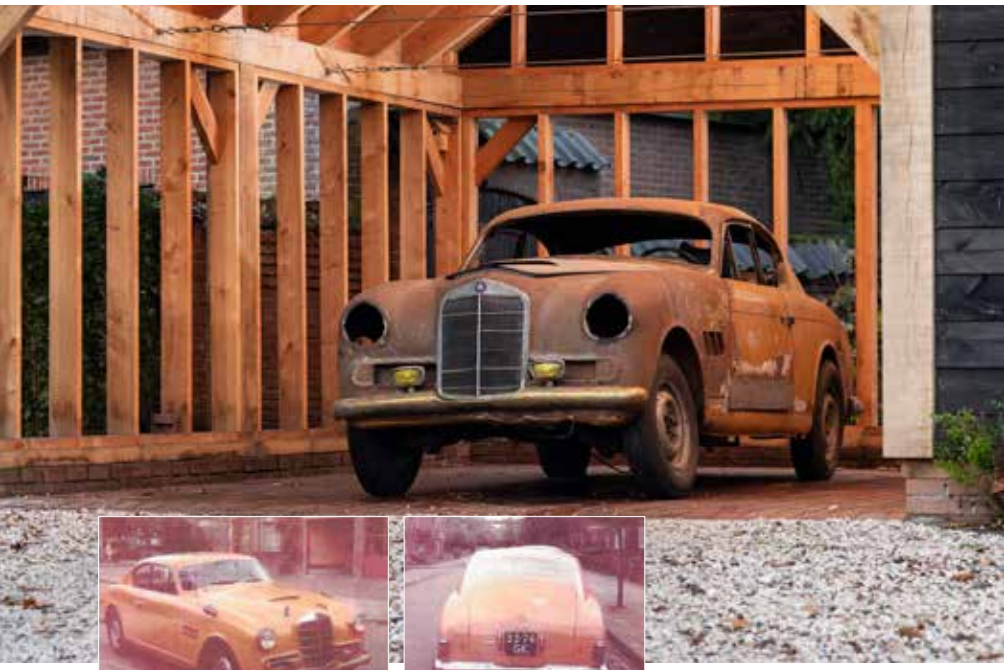
The tractor is sold with the original registration document (Kraftfahrzeugbrief) listing all the previous owners, but it is not currently registered. It also comes with the original service book, the 1998 sales receipt; and photographs of the restoration.

258

# MERCEDES-BENZ 220 W187 COUPÉ, PROJET DE RESTAURATION, 1952

Châssis n° 187011 02323/52

- *Unique in-period conversion in Lancia B20 style*
- *Believed to have been in Belgium/ Holland for its entire life*
- *An incomplete project*
- *Offered for restoration*



The Mercedes 220 Coupé in the Netherlands, 1970s

Cette Mercedes-Benz 220 unique a été livrée neuve via l'importateur en Belgique IMA de Mechelen. On pense que la voiture a été accidentée au début de sa vie et recarrossée sur un dessin unique inspiré de la Lancia Aurelia B20. D'exécution professionnelle et ressemblant à une création d'usine, on pense que la carrosserie est l'œuvre de MHK (Meisterschule für Handwerker, Kaiserslautern), un collège technique allemand connu pour ses carrosseries spéciales. D'un autre côté, elle pourrait avoir été exécutée par un carrossier professionnel en Belgique. Un titre hollandais (copie) daté de 1968 fait référence à la carrosserie comme étant une deux portes ce qui semble indiquer que la conversion avait été faite avant cette date, alors que des photographies de la Mercedes dans son état d'origine semblent, elles, dater des années 1970.

On suppose que la voiture a passé toute sa vie en Belgique/Hollande. Des courriers indiquent qu'elle était à Westdorpe, Zeeuws Vlaanderen, avec la famille Smulders, ayant auparavant appartenu M. Mijnsbergh pendant de nombreuses années. Une correspondance, datée de 1973, entre M. Mijnsbergh et AGAM, importateur Mercedes-Benz en Hollande, fait référence à la carrosserie spéciale.

Cette voiture a été en état de « projet de restauration » pendant un certain temps est sera vendue avec de nombreuses pièces manquantes, notamment la boîte de vitesses. On pense que la plupart des pièces absentes sont encore chez l'un des précédents propriétaires. Cette Mercedes-Benz unique, un projet des plus enthousiasmant, une fois restaurée à sa gloire initiale, fera tourner les têtes dans n'importe quelle manifestation.

**€15,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

This unique Mercedes-Benz 220 was delivered new via Belgian importer IMA in Mechelen. It is believed the car had an accident early in its life and re-bodied to a one-off design inspired by the Lancia Aurelia B20. Professionally executed and looking every inch a factory creation, the body is believed to be the work of MHK (Meisterschule für Handwerker, Kaiserslautern), a technology college in Germany known for creating special car bodies. On the other hand, it could have been made by a professional coachbuilder in Belgium. A (copy) Dutch title dated 1968 refers to the body as '2-door', so the conversion must have been carried out prior to that date, while photographs of the Mercedes in its heyday seem to date from the 1970s.

It is believed the car has been in Belgium/Holland for its entire life. Correspondence reveals that it was in Westdorpe, Zeeuws Vlaanderen with the Smulders family, having previously belonged to a Mr Mijnsbergh for many years. Dating from 1973, there is correspondence on file between Mr Mijnsbergh and AGAM, importer for Mercedes-Benz in the Netherlands, concerning the special coachwork.

This car has been in 'restoration project' condition for quite some time and is offered with many parts missing, including the gearbox. It is believed that most of the missing parts are still with the one of the previous owners. A potentially most rewarding project, this unique Mercedes-Benz, once restored to former glory, would be a guaranteed head-turner at any event.

259

# VOLKSWAGEN TYPE 2 PARE-BRISE DOUBLE CAMPING CAR 1967

Châssis n° 217032475

- *Desirable 'Split Screen' model*
- *Partially restored in 2015*
- *Original interior*
- *Registered in France*

Aussi identifiable que l'immortelle « Coccinelle » elle-même, et véhicule culte lui-même, le Volkswagen type 2 et ses dérivés ont même connu une période de production plus longue que la berline qui leur sert de base. Connu sous l'appellation de Volkswagen type 2 (le type 1 étant la berline), le résultat des efforts de Pon prit corps en 1950 et fut décliné presque immédiatement en une multitude de versions dédiées à toutes sortes d'activités domestiques et commerciales. La version originale reprenait le moteur refroidi par air de 1 200 cm3 de la Coccinelle, monté à l'arrière, et la boîte à quatre rapports, celle-ci étagée pour s'adapter au poids plus important du van. Le moteur gagna en taille et en puissance tandis que le confort et la tenue de route s'amélioraient au fur et à mesure des évolutions. En 1968, lorsqu'intervint la première refonte de ce concept très réussi, près de 2 millions avaient été vendus dans le monde entier. Le remplaçant, également baptisé type 2, était entièrement nouveau, plus grand et plus habitable que le précédant, mais toujours doté d'un moteur arrière. La plus grosse différence était le pare-brise courbé d'une seule pièce, qui valut au modèle son sobriquet de « Baie », la version originale avec son pare-brise en deux parties devenant pour les amateurs le « Splittie ». Le moteur passa de 1 600 cm3 à 2 litres, avant que ne prenne fin la production en 1978 avec l'apparition de la troisième génération.

Ce tardif « Splittie » camping-car a été acheté par le vendeur à Avignon, en France, et utilisé pour la promotion d'une marque de vêtements à tendance hippie (abondamment décoré, le Type 2 était devenu le véhicule favori des hippies dans le monde entier durant l'ère du « Flower Power » à la fin des années 1960 et au début des années 1970). La carrosserie et le faisceau électrique ont été restaurés en 2015, l'intérieur reste quant à lui délicieusement original (des photographies de la restauration sont disponibles). Blanc avec intérieur brun, le véhicule est proposé avec les factures de la restauration (totalisant environ 25 000 €), le contrôle technique de 2015 en cours et sa carte grise française.

**€50,000 - 70,000**
**Sans Réserve**

As readily recognisable as the immortal 'Beetle' itself and a cult vehicle in its own right, the Volkswagen Type 2 and its derivatives enjoyed an even longer period in production than their saloon progenitor. Known as the Volkswagen Type 2 (the Beetle saloon being Type 1) the result of Ben Pon's efforts arrived in 1950 and almost immediately proliferated into a bewildering variety of models catering for an enormous range of commercial and domestic activities. The original retained the Beetle's rear-mounted 1,200cc air-cooled engine and four-speed gearbox, the latter suitably re-ratioed to cope with the van's greater weight. Engines grew in size and power while both handling and comfort improved as development progressed. By 1968, when the first major revision of this outstandingly successful design occurred, almost two million had been sold worldwide. The replacement, also called 'Type 2', was an entirely new vehicle, larger and roomier than before but still rear-engined. The most obvious difference was the newcomer's single-piece wraparound windscreen, giving this model its 'Bay' sobriquet, whereupon the original, with its two-piece split screen, became know to devotees as the 'Splittie'. Power units grew in size from 1.6 to 2.0 litres before production ceased in 1978 with the introduction of the third generation.

This late 'Splittie' camper van was purchased by the current vendor in Avignon, France and then used to promote a hippie-themed fashion brand (suitably redecorated, the Type 2 had been a hippie favourite the world over during the counter-cultural 'Flower Power' era of the late 1960s/early 1970s). The bodywork and the electrical system were restored in 2015; the interior though, remains delightfully original (photographs of the restoration are available). Finished in white with brown interior, the vehicle is offered with restoration invoices (totalling around €25,000); the 2015 and current Contrôles Techniques; and a French Carte Grise.

260

## AUTHI MINI COOPER 1300 MKII 1968

Châssis n° MC00405

- *Rare Spanish-built Mini variant*
- *One of only two believed completed with faux 'cane furniture' side trim*
- *Delivered new in Barcelona*
- *Partially restored*
- *Perfect for celebrating the Mini's 60th Anniversary in 2019*

Chez beaucoup, y compris son concepteur Alec Issigonis, imaginer que la Mini puisse à l'avenir être autre chose qu'un moyen de transport basique vous valait un anathème, et l'idée de version haute performance faisait rire. Mais un individu ne voyait pas les choses ainsi. John Cooper, le constructeur de voitures de course, savait s'y prendre pour gonfler les moteur BMC série A, et l'essai d'un prototype de Mini le convainquit du potentiel sportif de la voiture. Cela déboucha sur la présentation en septembre 1961 de la Mini Cooper, une voiture qui proposait un équilibre taille/prix/performance qui relevait du miracle. La Mini Cooper ne tarda pas à se poser en vainqueur en rallye et en course ; le terrain était prêt pour des versions encore plus rapides. La dernière Mini de cette ère, la "S" de 1275 cm3, délivrait ses 76 chevaux tout en restant exceptionnellement souple et vous assurait un bon 160 km/h, vitesse étonnante pour l'époque.

Dès ses débuts en 1959, la Mini était aussi assemblée hors de Grande-Bretagne, mais la production de AUTHI (Automoviles de Turismo Hispano Ingleses SA), la filiale espagnole de BMC, ne commença qu'en 1968. Cette Mini Cooper fabriquée en Espagne fut livrée neuve à Barcelone ; c'est l'une des deux seules connues avec le décor latéral en faux cannage, l'autre se trouvant dans un musée de Barcelone. La voiture avait été démontée avant que son vendeur ne l'acquière ; elle est maintenant en partie restaurée et se présente dans un excellent état. Elle est accompagnée de sa carte grise française et de diverses factures de Morisse Nayrat et du British Car Centre correspondant aux travaux effectués et aux pièces fournies.

**€30,000 - 40,000**
**Sans Réserve**

To many - its designer Alec Issigonis included - the notion that the Mini might have a future as anything other than basic transport was anathema, and the idea of a high-performance version was laughable. One man, though, saw it quite differently. Racing car manufacturer John Cooper already knew a loy about tuning BMC's A-Series engine, and a test drive in a prototype Mini convinced him of the car's competition potential. The result, launched in September 1961, was the Mini Cooper, a car that offered a size/price/performance package that was nothing short of miraculous. The Mini Cooper soon established its credentials as a rally and race winner, and the stage was set for even faster versions. The ultimate Mini of its day, the 1,275cc 'S' pumped out 76bhp while remaining exceptionally flexible, and was good for a genuine 100mph 9161km/h), an astonishing performance at the time.

Right from the start in 1959, the Mini was being assembled abroad, though production at BMC's Spanish subsidiary AUTHI (Automoviles de Turismo Hispano Ingleses SA) did not commence until 1968. Delivered new in Barcelona, this Spanish-built Mini Cooper is one of only two believed completed with faux 'cane furniture' side trim, the other being in a museum in Barcelona. The car had been disassembled prior to its acquisition by the vendor and is now partially restored and in an excellent state of presentation. Accompanying documentation consists of a French Carte Grise and sundry invoices from Morisse Nayrat and British Car Centre for works carried out and parts supplied.

261

# MINI COOPER 1 275 CM3 'S' MKIII 1971

Châssis n° XAD1 412840A

- *One of only 1,572 MkIII models built*
- *Present ownership since 2016*
- *Excellent condition*
- *Registered in France*

Bien que conçue comme moyen de transport basique pour le grand public, la Mini attira l'attention de John Cooper, le constructeur de voitures de course, que l'essai d'un prototype avait convaincu du potentiel sportif de la voiture. Cooper savait s'y prendre pour gonfler les moteur BMC série A – il dirigeait alors la Formule Junior de la firme – et il mit son savoir-faire à profit pour développer une version hautes performances de la Mini. Cela déboucha sur la présentation en septembre 1961 de la Mini Cooper, une voiture qui proposait un équilibre taille/prix/performance qui relevait du miracle. La Mini Cooper ne tarda pas à se poser en vainqueur en rallye et en course ; le terrain était prêt pour des versions encore plus rapides. La première d'entre elles, la Mini Cooper 'S' 1963 de 1 071 cm3, poussa un peu plus loin le développement de son moteur et jeta les bases des 971 'S' and 1 275 'S' de 1964. La dernière Mini de cette ère, la 'S' de 1 275 cm3, délivrait ses 76 chevaux tout en restant exceptionnellement souple et vous assurait un bon 160 km/h, vitesse étonnante pour l'époque.

Sur les 1 572 construites, 792 furent livrées au Royaume-Uni. Cette rare Mini Cooper 'S' MkIII quitta l'usine de Longbridge le 10 mai 1971 (Cf. dans le dossier le document issu des archives de la BMIHT). Son propriétaire actuel l'a acquise en 2016. Elle est en excellent état et est proposée avec sa carte grise française.

**€30,000 - 40,000**
**Sans Réserve**

Despite being conceived as basic transport for the masses, the Mini caught the imagination of racing car manufacturer John Cooper, whose drive in a prototype convinced him of its competition potential. Cooper already knew a lot about tuning BMC's A-Series engine - he was running the company's Formula Junior effort at the time – and applied his knowledge in developing a high-performance Mini. The result, launched in September 1961, was the Mini Cooper, a car that offered a size/price/performance package that was nothing short of miraculous. The Mini Cooper soon established its credentials as a rally and race winner, and the stage was set for even faster versions. The first of these - the 1,071cc Mini Cooper 'S' of 1963 - took engine development a stage further and provided the basis for the 971 'S' and 1275 'S' of 1964. The ultimate Mini of its day, the 1275 'S' pumped out 76bhp while remaining exceptionally flexible and was good for a genuine 100mph (161km/h) - an astonishing performance at the time.

One of 1,572 built, 792 of which were delivered in the UK, this rare Mini Cooper 'S' MkIII left the Longbridge factory on 10th May 1971 (see BMIHT Archive document on file). The present owner bought the car in 2016; it is in excellent condition and comes with a French Carte Grise.

262
## MORRIS MINI COOPER MK1 963

Châssis n° K-A2S4 805132

- *Early 997cc model*
- *Genuine BMC exterior colours*
- *Fully restored*
- *Registered in France*

Chez beaucoup, y compris son concepteur Alec Issigonis, imaginer que la Mini puisse à l'avenir être autre chose qu'un moyen de transport basique vous valait un anathème, et l'idée de version haute performance faisait rire. Mais un individu ne voyait pas les choses ainsi. John Cooper, le constructeur de voitures de course, savait s'y prendre pour gonfler les moteur BMC série A, et l'essai d'un prototype de Mini le convainquit du potentiel sportif de la voiture. Cela déboucha sur la présentation en septembre 1961 de la Mini Cooper. Porté à 997 cm3 et convenablement affûté, le série A modifié avait facilement atteint son objectif de 55 chevaux. Ce surcroît de puissance permettait à la Mini Cooper d'atteindre un bon 137 km/h, performances qui rendirent nécessaire le développement par Lockheed de freins à disques spéciaux de 178 mm de diamètre pour les roues avant. La nouvelle voiture ne tarda pas à se poser en vainqueur en rallye et en course ; le terrain était prêt pour des versions encore plus rapides. Sur circuit, la tenue de route prodigieuse de la Cooper et son excellent rapport poids-puissance lui permettait de se mesurer avec succès à des rivales de plus forte cylindrée, et sur les circuits sinueux, elle était souvent bien placée pour remporter la victoire. Et de fait, en 1964, Warwick Banks remporta le Championnat Européen des Berlines au volant de la Mini Cooper de Ken Tyrell.

Cette Mini Cooper de 997 cm3 est d'une magnifique harmonie Surf Blue avec intérieur gris/bleu, une couleur BMC véritable (mais qui n'est pas la couleur d'origine de cette voiture). Complètement restaurée et en excellent état, la voiture est proposée avec un ancien contrôle technique (du 20 octobre 2017) et sa carte grise française.
**€20,000 - 30,000**
**Sans Réserve**

To many - its designer Alec Issigonis included - the notion that the Mini might have a future as anything other than basic transport was anathema, and the idea of a high-performance version was laughable. One man, though, saw it quite differently. Racing car manufacturer John Cooper already knew a lot about tuning BMC's A-Series engine, and a test drive in a prototype Mini convinced him of the car's competition potential. The result, launched in September 1961, was the Mini Cooper. Enlarged to 997cc and suitably tweaked, the revised A-Series engine easily met its 55bhp target. The extra power endowed the Mini Cooper with an 85mph-plus top speed, and to cope with this increased performance Lockheed developed special 7"-diameter disc brakes for the front wheels. The new car soon established its credentials as a rally and race winner, and the stage was set for even faster versions. On the racetrack the Cooper's prodigious roadholding and excellent power-to-weight ratio enabled it to compete successfully with larger-capacity rivals, and on tight twisting circuits the car was often a candidate for outright victory. Indeed, Warwick Banks won the European Saloon Car Championship outright in 1964 driving Ken Tyrell's Mini Cooper.

This 997cc Mini Cooper is finished in the stunning colour combination of Surf Blue with grey/blue interior, an original BMC colour (but not original to this car). Fully restored and in excellent presentation, the car is offered with an old Contrôle Technique (20th October 2017) and French Carte Grise.

263

# AUSTIN MINI COUNTRYMAN 1963

Châssis n° AAW7L360951

- *Early ('Mk1') version of the Mini Estate*
- *Delivered new to Sweden*
- *Left-hand drive*
- *Perfect for celebrating the Mini's 60th Anniversary in 2019*

La Mini conçue par Alec Issigonis fut lancée en 1959 sous les applaudissements de tous. C'est l'une des voitures qui ont le plus influé sur le monde de l'automobile. Il est vrai qu'il y avait déjà eu avant la Mini nombre de tractions avant, mais l'implantation transversale de son moteur permit à Issigonis de créer une architecture automobile qui devint leader. Les versions break de la Mini furent lancées en janvier 1960 sous les noms de Countryman (Austin) et Traveller (Morris). Elles étaient basées sur la plateforme de la Minivan, à l'empattement allongé de 101,6 mm, et offraient un volume de coffre très supérieur, même avec quatre passagers. Toutes deux arboraient à l'arrière des baguettes de bois non structurelles, destinées à créer un effet "woody". Une version meilleur marché, entièrement métallique, apparut plus tard. Les différences avec la berline portaient sur les doubles portes arrière (comme la Minivan), les vitres latérales arrière coulissantes, les deux rétroviseurs d'ailes et l'implantation de la batterie et de la roue de secours sous le plancher arrière. La première version (par la suite appelée Mk1) fut construite jusqu'en novembre 1967 ; elle était équipée du 848 cm3 et, tout comme son successeur Mk2 équipé du 998 cm3, n'était proposée qu'avec la suspension à cônes de caoutchouc. La finition De Luxe des berlines était de série sur les breaks.

Cette Austin Mini Countryman a quitté l'usine le 23 janvier 1963 pour être expédiée en Suède ; elle était à juste titre équipée d'un chauffage. Le certificat BMIHT qui l'accompagne spécifie que son harmonie de teintes d'origine est le gris fumé (Smoke Grey) avec intérieur bleu-gris. Cette voiture fait depuis 2017 partie de l'importante collection de voitures anglaises du vendeur. En bon état et dotée d'une superbe harmonie de teintes, cette très élégante Mini a figuré dans le numéro d'octobre 2005 de Classic Motor, dont un exemplaire l'accompagne. Ses autres documents sont une liste de caractéristiques techniques et sa carte grise française.

**€20,000 - 30,000**
**Sans Réserve**

One of the most influential automobiles of all time, the Alec Issigonis-designed Mini debuted in 1959 to universal acclaim. True, there had been numerous front-wheel-drive designs before the Mini's arrival, but the transverse engine layout allowed Issigonis to create a trend-setting masterpiece of automotive packaging. Estate car versions of the Mini were introduced in January 1960 as the Countryman (Austin) and Traveller (Morris). Based on the Minivan platform, they were 4" (101.6mm) longer in the wheelbase and offered greatly increased luggage space, even with four passengers aboard. Both boasted non-structural wooden trim at the rear to create a 'woody' look. A cheaper all-metal version followed. Departures from saloon practice included double rear doors (like the Minivan), sliding rear side windows, twin wing mirrors, and mounting the battery and spare wheel beneath the rear floor. Built up to November 1967, the original (retrospectively 'Mk1') version was powered by the 848cc engine, and like its 998cc Mk2 successor was only ever available with the rubber cone suspension. The De Luxe saloon's trim level was standard on the estates.

This left-hand drive Austin Mini Countryman left the factory on 23rd January 1963 bound for Sweden, and very sensibly was equipped with a heater. The accompanying BMIHT Certificate states that the original colour scheme was Smoke Grey with blue-grey interior. The car has formed part of the vendor's extensive collection of British cars since 2017. Well presented and in a stunning colour combination, this very elegant Mini featured in 'Classic Motor' (October 2005 edition) and comes with a copy of the magazine. Additional paperwork consists of a Technical Data document and French Carte Grise.

264

*Ex-Jean-Pierre Beltoise*

## MG MIDGET TF 1500 ROADSTER 1954

Châssis n° HDP46/8400

- *Later TF with the desirable 1,500cc engine*
- *French registered from new*
- *Fully restored in 2017*
- *Circa 1,500 kilometres since restoration*
- *Tuned ('Stage II') engine*

Autrefois propriété du pilote français vedette de la Formule 1, feu Jean-Pierre Beltoise, cette MG Midget à conduite à gauche a été immatriculée en France dès l'origine. En 2017, son propriétaire l'a restauré « jusqu'au dernier boulon » et tout est neuf ou rénové. La MG était verte lorsqu'elle fut achetée par le propriétaire (voir photographies au dossier) mais lors de sa restauration elle a été repeinte dans sa couleur d'origine Old English White Ivory (ivoire). Son moteur « comme neuf » a été rééquilibré et refait avec des chemises de cylindres, des pistons, des soupapes, un embrayage et un arbre à cames « Stage II » tous neufs, un taux de compression supérieur (« Stage II ») et un échappement en inox, tandis que la boîte de vitesse était révisée par les Établissements Meunier de Lilles. En ce qui concerne l'équipement électrique, le faisceau a été rénové aux caractéristiques d'origine, un démarreur moderne neuf a été installé, la dynamo révisée et une bobine d'allumage neuve avec condensateur a été montée.

La carrosserie a été séparée du châssis et complètement démontée, puis traitée anti-corrosion avec une couche d'Epoxy, de même que le châssis qui a été sablé et lui aussi protégé de la corrosion. Tout l'intérieur a été regarni de cuir rouge. Cette Midget immaculée, qui n'a parcouru que quelque 1 500 km depuis sa restauration, se présente dans un état plus qu'excellent. La documentation qui l'accompagne comprend un dossier complet de factures et de photographies de sa restauration, une carte grise belge et ses papiers d'immatriculation (copie) en France.
**€45,000 - 55,000**

Formerly owned by French Formula 1 star, the late Jean-Pierre Beltoise, this left-hand drive MG Midget has been registered in France from new. In 2017 its owner restored the car down to the last nut and bolt, and everything is either new or refurbished. The MG was painted green when the present owner bought it (see photographs on file) but during restoration was repainted in its original colour of Old English White Ivory. Effectively 'as new', the engine has been dynamically balanced and rebuilt with new cylinder liners, pistons, valves, clutch, 'Stage II' camshaft, increased compression ratio ('Stage II'), and a stainless steel exhaust system, while the gearbox was overhauled by Ets Meunier in Lillois. Turning to the electrical system: the wiring harness has been renewed to original specification; a new modern starter motor fitted; the dynamo overhauled; and a new ignition coil and capacitor fitted.

The body was removed from the chassis and completely disassembled, then treated with corrosion protection and refinished with epoxy paint. Similarly, the chassis as stripped, sanded down, corrosion protected and repainted using epoxy. The interior has been re-trimmed throughout in red leather. Only some 1,500 kilometres have been covered since the restoration's completion and this pristine Midget is presented in commensurately excellent condition. Accompanying documentation consists of a compete folder of invoices and photographs relating to the restoration, and the car also comes with a Belgian Carte Grise and (copy) French registration document.

265

# LOTUS ELITE SÉRIE 2 COUPÉ 1959

Châssis n° 1390

- *Very rare left-hand drive example*
- *Delivered new to California, USA*
- *Imported to Belgium in 1995*
- *Never raced*
- *Restored in the late 1990s/early 2000s*
- *Registered in France*

L'Elite avait cependant été conçue avec une arrière-pensée pour la compétition - Chapman visait la victoire de classe au Mans et le rallye de Monte Carlo – et utilisait la technologie qu'il avait imaginée pour ses monoplaces. Aussi innovante que les voitures purement développées pour la compétition par Chapman, l'Elite faisait appel à une carrosserie autoporteuse en fibre de verre – une première mondiale – et à des suspensions indépendantes et des freins à disque aux quatre roues. Son moteur était le quatre cylindres Coventry-Climax FWE, à simple arbre à cames en tête de 1 216 cm3 développant 75 ch.

La carrosserie de cette voiture a été construite par Bristol Aircraft Company, ce qui en fait une « Series 2 ». L'Elite châssis numéro 1390, un rare et séduisant exemplaire à conduite à gauche, a été livrée neuve aux États-Unis comme le confirme l'une des quatre factures adressées à Jay Chamberlain, l'importateur Lotus, datée du 7 octobre 1960. Elle fut immatriculée aux États-Unis le 15 septembre 1962 (copie du Certificat au dossier). Le vendeur précise que la voiture a été équipée de deux carburateurs Weber 40DCOE et d'un échappement haute performance d'origine.

L'Elite World Register de Mike Ostrov énumère les propriétaires successifs, Dan Edgar d'Eugene, dans l'Orégon et Paul Henry et Valentine Chadwick de Saint-Aloha, dans l'Orégon également. La voiture fut vendue par Valentine Chadwick le 12 avril 1994. Le 31 mars 1995, la Lotus passait aux mains du propriétaire suivant en Belgique et fut immatriculée là-bas au nom de Marc Van Dendijk d'Overijse, passant à un autre propriétaire (belge également), Christian Piette, le 7 novembre 2010. Le vendeur a acheté la voiture, qui avait déjà été restaurée, le 30 novembre 2011. Le moteur Coventry Climax, la boîte et les suspensions avaient été refaits, l'échappement était neuf et le système électrique avaient été révisés, tandis que la carrosserie en fibre de verre avait été restaurée par Apal en Belgique (600 heures de main-d'œuvre) peu après le retour de la voiture des États-Unis. Une nouvelle batterie a été installée en 2017.

La documentation incluse dans la vente comprend diverses factures et la carte grise française. Elle se présente en très bon état général, et c'est une voiture à haute performance très agréable pour son pilote, éligible à de nombreux et prestigieux rallyes historiques.

**€60,000 - 90,000**

The Elite was conceived with competition in mind - Chapman had his sights set on class wins at Le Mans and the Monte Carlo Rally, and incorporated technology developed in Lotus's single seaters. Every bit as innovative as Chapman's outright competition cars, the Elite featured a glassfibre monocoque body tub - the world's first - independent suspension all round and four-wheel disc brakes. Its engine was the four-cylinder Coventry-Climax FWE, a single-overhead-cam 1,216cc unit producing 75bhp.

This particular car's body was built by the Bristol Aircraft Company, making it a 'Series 2' model. A very rare and desirable left-hand drive example, chassis number '1390' was delivered new to the USA as one of four invoiced to Jay Chamberlain, the Lotus importer, on 7th October 1960. It was then registered in the USA on 15th September 1962 (copy Certificate of Title on file). The vendor advises us that this car has been fitted with twin Weber 40DCOE carburettors and a high-performance exhaust system from new.

The 'Elite World Register' by Mike Ostrov lists the following owners: Dan Edgar of Eugene, Oregon and Paul Henry and Valentine Chadwick of St Aloha, Oregon. The car was sold by Valentine Chadwick on 12th April 1994. On 31st March 1995, the Lotus was imported into Belgium and registered there in the name of Marc Van Dendijk of Overijse, passing to the next (Belgian) owner, Christian Piette, on 7th November 2010. The current vendor purchased the car, which had already been restored, on 30th November 2011. The Coventry Climax engine, the gearbox, and the suspension had been rebuilt; the exhaust was new and the electrical system had been overhauled, while the glassfibre bodywork had been refurbished by Apal in Belgium (600 hours of work) shortly after the car had arrived from the USA. A new battery was fitted in 2017.

Accompanying documentation consists of sundry invoices and a French Carte Grise. Presented in generally very good condition, this is a rewarding high-performance driver's car eligible for numerous prestigious historic rallies.

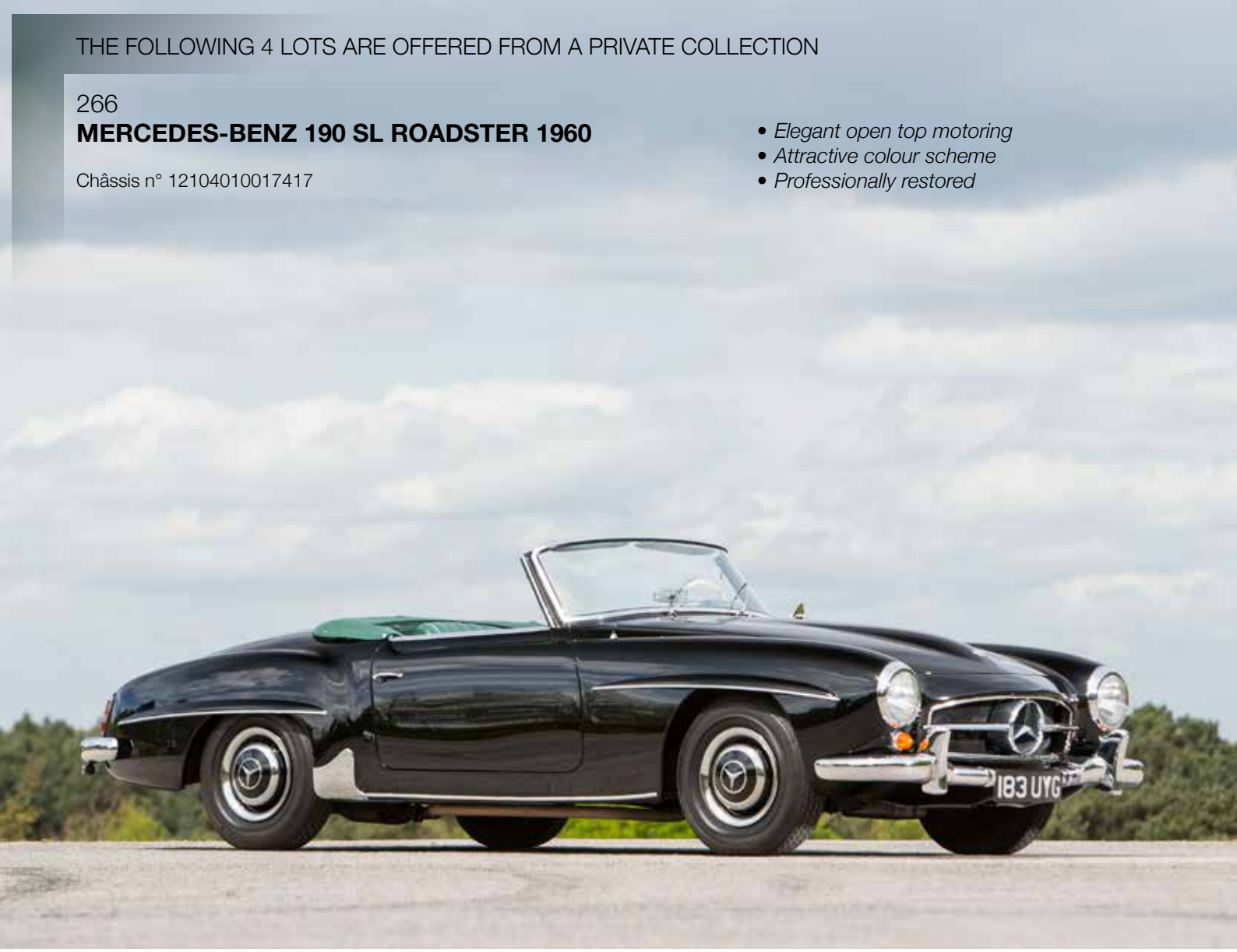
THE FOLLOWING 4 LOTS ARE OFFERED FROM A PRIVATE COLLECTION

266

## MERCEDES-BENZ 190 SL ROADSTER 1960

Châssis n° 12104010017417

- *Elegant open top motoring*
- *Attractive colour scheme*
- *Professionally restored*




Acheté déjà restaurée par son actuel propriétaire britannique en 2014, cette Mercedes-Benz 190 SL de 1960 est d'un noir impeccable avec une séduisante sellerie contrastante de cuir vert avec des garnitures intérieures assorties et une capote de toile noire.

Elle n'a connu que quatre propriétaires, les deux premiers, les docteurs Thieden et Hansel en Allemagne, la conservant au total 48 ans. Le Dr Hansel l'a faite restaurer en 1990 par un spécialiste réputé, Esdar Classic Cars de Bielefeld, en Allemagne. La qualité du travail effectué par Esdar Classic Cars est évidente au vu de son état près de deux décennies après son achèvement.

Depuis son acquisition, elle a été soigneusement et constamment entretenue dans l'atelier bien équipé et climatisé du propriétaire par un personnel de techniciens habiles hautement qualifiés et entrainés. Régulièrement démarrée et soignée pour être maintenue comme il se doit prête à prendre la route, elle est quasiment immaculée.

Purchased by its present British collector owner as a restored car in 2014, this 1960 Mercedes-Benz 190SL is distinctively liveried in crisp black paint with attractively contrasting green leather upholstery, matching interior trim and a black cloth top.

It has had only five owners from new, the first two of whom, Drs. Thieden and Hansel in Germany, retained it for a total of 48 years. Dr. Hansel had it restored by renowned specialist Esdar Classic Cars in Bielefeld, Germany in 1990. The quality of Esdar Classic Cars' work is evident in its condition, nearly a decade after it was completed.

Since its acquisition it has been carefully and consistently maintained in the owner's own fully equipped shop and climate controlled facility staffed with highly experienced, trained and skilled technicians. Regularly started and attended to as needed to maintain it in ready-to-use condition, it is nearly pristine.

Les équipements comprennent les phares Marchal, les butoirs de pare-chocs, les enjoliveurs assortis sur les roues d'origine avec des pneus noirs normaux, le chauffage et une radio d'époque.

Les panneaux de carrosserie sont particulièrement intéressants, parfaitement lisses et alignés de l'avant à l'arrière. Le compartiment moteur et le châssis sont comme neuf sans fioritures pour les embellir. Les chromes sont impeccables et brillants et la sellerie et l'intérieur sont fermes et frais. La capote est parfaitement ajustée avec de bons joints de porte et de fenêtre. Elle a parcouru moins de 15 000 km depuis sa restauration. Des détails importants et parfois négligés, comme la jante de volant impeccable, les instrument nets et propres et les chromes intérieur parfaits attestent de la qualité et de la constance des soins dont elle a été l'objet.

En 1960, elle aurait été la seconde voiture d'un cadre ou d'un homme d'affaire qui a réussi, mais aujourd'hui elle ne cherche qu'un nouveau propriétaire pour l'apprécier et se faire plaisir à son volant sur route comme en ville.
**€160,000 - 190,000**

Equipment includes Marchal headlights, bumper overriders, colour-keyed hubcaps on factory wheels with understated blackwall tires, heater and a period multi-band radio.

The body panels are particularly attractive, evenly matched and displaying continuous, undistorted fit from front to rear. The engine compartment and chassis are essentially like new without undue embellishment. The chrome is bright and crisp, the upholstery and interior trim are taut and fresh. The top fits accurately and tightly, with good window and door seals. It has covered less than 15,000km since the restoration. Important and sometimes overlooked details such as the unblemished steering wheel rim, crisp instruments and bright interior chrome attest to its quality and consistent care.

In 1960 it would have been a second car for a successful professional or businessman, and it is so today, needing only a new owner to enjoy and experience it on the road or around town.

267

## PORSCHE 356C CABRIOLET 1965

Châssis n° 161494

- *Restored to original colour scheme*
- *Last-in-line of the 356 model*
- *4-wheel disc brakes*

Ce cabriolet 356C, châssis numéro 161494, moteur numéro 732181, a été magnifiquement restauré dans sa livrée d'origine ivoire avec intérieur en cuir rouge et capote en toile noire. La restauration a été réalisée en Allemagne au début des années 2010 et elle a été exposée à Auto Bild Klassik Hambourg-Berlin en septembre 2012.

Les numéros de châssis et de moteur sont conformes aux séquences d'origine connues pour les cabriolets 356C. Elle est documentée, avec une copie de son titre allemand et ses papiers du Royaume-Uni et sera vendue avec son manuel d'entretien d'origine en allemand, ainsi qu'une copie du livret du propriétaire en anglais.

Acquise par l'actuel propriétaire, un grand collectionneur britannique, en 2014, elle a été révisée et a subi une inspection avant achat en mai 2014 par un spécialiste britannique réputé qui a écrit dans son rapport :

Le véhicule se présente en excellent état.
Il fonctionne bien et démarre facilement à froid, après la révision du système d'alimentation.
Le châssis et les trains roulants sont tous en bon état.
Les compressions des cylindres ont été vérifiée et sont toutes égales autour de 700 kpa...
Le moteur ne présente pas de fuite.

Elle a subi son inspection du MoT à l'époque et a été réglée. Depuis elle a été entretenue avec assiduité au sein de l'exceptionnelle collection de son actuel propriétaire par un personnel, un équipement et une remise climatisée de niveau professionnel.

This 356C Cabriolet, chassis number 161494, engine number 732181, has been beautifully restored in its original Light Ivory over Red leather interior with a Black cloth soft top. The restoration was completed in Germany in the early teens before it was displayed at the Hamburg-Berlin Auto Bild Klassik in September 2012.

The chassis and engine numbers are appropriate to the originally known sequences for 356C Cabriolets. It is documented with a copy of a German title and UK documents and comes with an original German Owner's Handbook as well as a copy Owner's Manual in English.

Acquired by the present prominent British collector in 2014, it was serviced and pre-purchase inspected in May 2014 by a respected British specialist which reported:

The vehicle appears to be in excellent condition.
It drives well and starts easily from cold after the work to the fuel system.
The chassis and running gear are all in good order.
The engine compressions have been checked are all even at around 700kpa...
The engine does not leak.

It was MOT inspected at the time and tuned. Since then it has been assiduously maintained in its present owner's outstanding collection with professional-level staff, equipment and climate controlled storage.

Dans une livrée ivoire avec des sièges en cuir rouge et des garnitures intérieures assorties, elle est équipée d'une radio multibande et d'un volant Porsche à jante en bois très séduisant, signe que son premier propriétaire allemand n'avait rien négligé dans les spécifications de son nouveau cabriolet Porsche 356C.

Les sièges en cuir sont à peine froissés, témoignant d'une utilisation minimale depuis sa restauration. Les compteurs sont nets et précis. Le compartiment moteur est méticuleusement rangé, comme il l'aurait été en sortant de Stuttgart, sans amélioration superflue. Même les guides de sièges sont chromés et ont reçu une chromation et sont exempts de rouille. Les tapis ne montrent aucune trace d'usure.

Les ceintures trois points de cette Porsche de 1965, souvent négligées en fin de restauration et remplacées par des pièces âgées de cinquante ans, ont été actualisées pour la sécurité et n'affichent aucune trace d'usage, d'effilochement ou d'usure. En d'autres termes, il s'agit là d'un spectaculaire cabriolet Porsche 356C à la restauration méticuleuse de la plus haute qualité qui a été suivie par un entretien et une préservation soigneux, sans regard à la dépense.

Confortable, sûre et exclusive sont les premiers qualificatifs de base pour les qualités de ce cabriolet Porsche 356C de 1965. Il procure aussi un véritable plaisir de conduite, aboutissement du développement de la Porsche 356. Il sera admiré dans toute manifestation, mais sera particulièrement à son aise sur une Autobahn ou dans un col alpin où son confort, son style et ses performances pourront briller.
**€160,000 - 190,000**

Liveried in Light Ivory with Red leather seating and matching colour interior trim, it is equipped with a period multi-band radio and a highly desirable Porsche woodrim steering wheel, an indication that its first German owner left nothing on the table in specifying this Porsche 356C Cabriolet from new.

The leather seats are barely creased, signifying minimal use since restoration. Gauges are crisp and sharp. The engine compartment is meticulously orderly, as it would have come from Stuttgart without ambitious enhancements. Even the seat rails are brightly chromate conversion iridite plated and rust-free. The carpets show no wear or use.

The three-point seat belts in this 1965 Porsche, often overlooked or rushed to completion with fifty year-old parts, have been updated for safety with no signs of use, fraying or wear. In other words, this is a spectacular Porsche 356C Cabriolet with a meticulous restoration of the highest quality followed by careful, no-expense-spared preservation and maintenance.

Comfortable, secure and exclusive are only the beginnings of this 1965 Porsche 356C Cabriolet's attributes. It's also a delight to drive, at the pinnacle of the development of the 356 Porsche. It will show well in any venue but show best on the Autobahn or through Alpine passes where its comfort, style and performance will shine.

268

## CHEVROLET CORVETTE STING RAY « SPLIT WINDOW » COUPÉ 1963

Châssis n° 30837S111365

- *Desirable one-year only production 'split window'*
- *360hp V8 engine*
- *Desirable Fuelie*
- *4-speed manual transmission*

Pour la première fois dans l'histoire de la Corvette, la Sting Ray de 1963 proposait une version coupé. De profil, son toit descendait lentement jusqu'à l'arrière. Vue de dessus, elle montrait un trait qui lui était propre, un habitacle fuselé en forme de coque de bateau avec une lunette arrière en deux parties qui accentuait ses lignes classiques. C'était un dessin séduisant et aérodynamiquement efficace. La rigidité du châssis était 90% supérieure à celle des précédentes Corvettes, contribuant à l'extraordinaire tenue de route apportée par sa suspension arrière indépendante.

Les chiffres montrent l'attrait pour le coupé avec sa lunette en deux parties (« split window ») avec une production de 10 594 coupés et 10 919 cabriolets, une demande inattendue pour la première Corvette coupé, la « split window », qui se prolonge encore aujourd'hui. Les collectionneurs saluent l'exclusivité du style du coupé « split window » et sa rareté, due au fait qu'il ne connut qu'un millésime, autant que la constance de Chevrolet à continuer de développer et construire la Corvette en petite série.

La valeur des « Split Window » aujourd'hui est régulièrement 40 à 50% plus élevée que celle des cabriolets comparables. Le haut de gamme en 1963 était le moteur L84 à injection mécanique Rochester tirant 360 ch du V8 culbuté à soupapes en tête de 327 cubic inch de la Corvette. Les précédentes Corvettes avait capitalisé sur la formule magique « injection » avec des arbres à cames à poussoirs hydrauliques.

For the first time in Corvette history the '63 Sting Ray offered a coupe. In profile it sloped smoothly to the tail. From above, however, it displayed the signature feature of the '63 Sting Ray, a tapered, almost boattail, greenhouse with a simple split in the rear window that accentuated its classic lines. It was excitingly styled and aerodynamically effective. Its chassis rigidity was 90% greater than prior Corvettes, contributing to the extraordinary handling of its independent rear suspension.

The attraction of the Split Window Coupe was manifest in its production numbers: 10,594 coupes to 10,919 convertibles, an unexpected demand for the Split Window coupe that continues to the present day. Collectors recognize the uniqueness of the Split Window coupe's design and its one-year availability as well as the spirit and confidence of Chevrolet in continuing to develop and build the low production Corvette.

Split Window values today are regularly 40-50% more than comparable convertibles. Top of the line in '63 was the L84 Rochester mechanically fuel injected engine, boasting 360 horsepower from Corvette's 327 cubic inch pushrod overhead valve V8 engine. Even at $430.40 extra '63 Corvette buyers bought 2,610 of the L84s, 12.1% of the total '63 Corvette production, usually with the $180.30 4-speed manual transmission.

Il s'agit d'un coupé Corvette Sting Ray « split window » de 1963 à injection, numéro de châssis 30837S111365, dans sa configuration ultime.

Il est donc doté du moteur à culbuteurs L84 327/360 ch, de la transmission manuelle à 4 rapports M20, des roues en alliage à blocage central, d'une radio AM à chercheur de fréquence et du différentiel Posi-Traction 3,73:1. Le bloc moteur est estampillé des numéros de châssis et de moteur conformes à la configuration du 327/360 ch à injection mécanique Rochester alimentée en air par un collecteur d'admission Winters « snowflake » (un flocon est gravé dans la fonte).

Restaurée il y a quelques années dans sa couleur bleu argent Poly d'origine avec une étonnante sellerie et garniture intérieure bleu foncé, elle a été préservée depuis son acquisition fin 2013, dans les remises du collectionneur basé en Grande-Bretagne, comme un exemplaire exceptionnel de la marque, avec les caractéristiques du modèle Fuel Injected et le style de carrosserie coupé « split window » de l'unique millésime de la Corvette.

Le mot icône est généralement galvaudé, mais lorsqu'il s'applique à un coupé Corvette Sting Ray « split window » avec moteur à injection L48 327/360 ch il est parfaitement justifié, incarnant par son design et ses performances la confiance et le talent des années soixante avec leur style instantanément reconnaissable.
**€140,000 - 170,000**

Offered here is the near-ultimate spec 1963 Corvette Fuel Injection Sting Ray Split Window coupe, chassis number 30837S111365.

As such, it has the 327/360hp solid lifter L84 engine, M20 4-speed manual transmission, centerlock alloy wheels, signal-seeking WonderBar AM radio and 3.73:1 Posi-Traction differential. The engine block is stamped with the correct chassis and engine numbers for the 327/360hp configuration with Rochester mechanical fuel injection breathing through a correct Winters "snowflake" intake manifold.

Restored a few years ago in its original Silver Blue Poly with striking Dark Blue upholstery and interior trim, it has been maintained since its acquisition in late 2013 in its British-based collector's stable as an outstanding example of the marque, model, Fuel Injected specifications and the unique, one-year Split Window Corvette coupe body style.

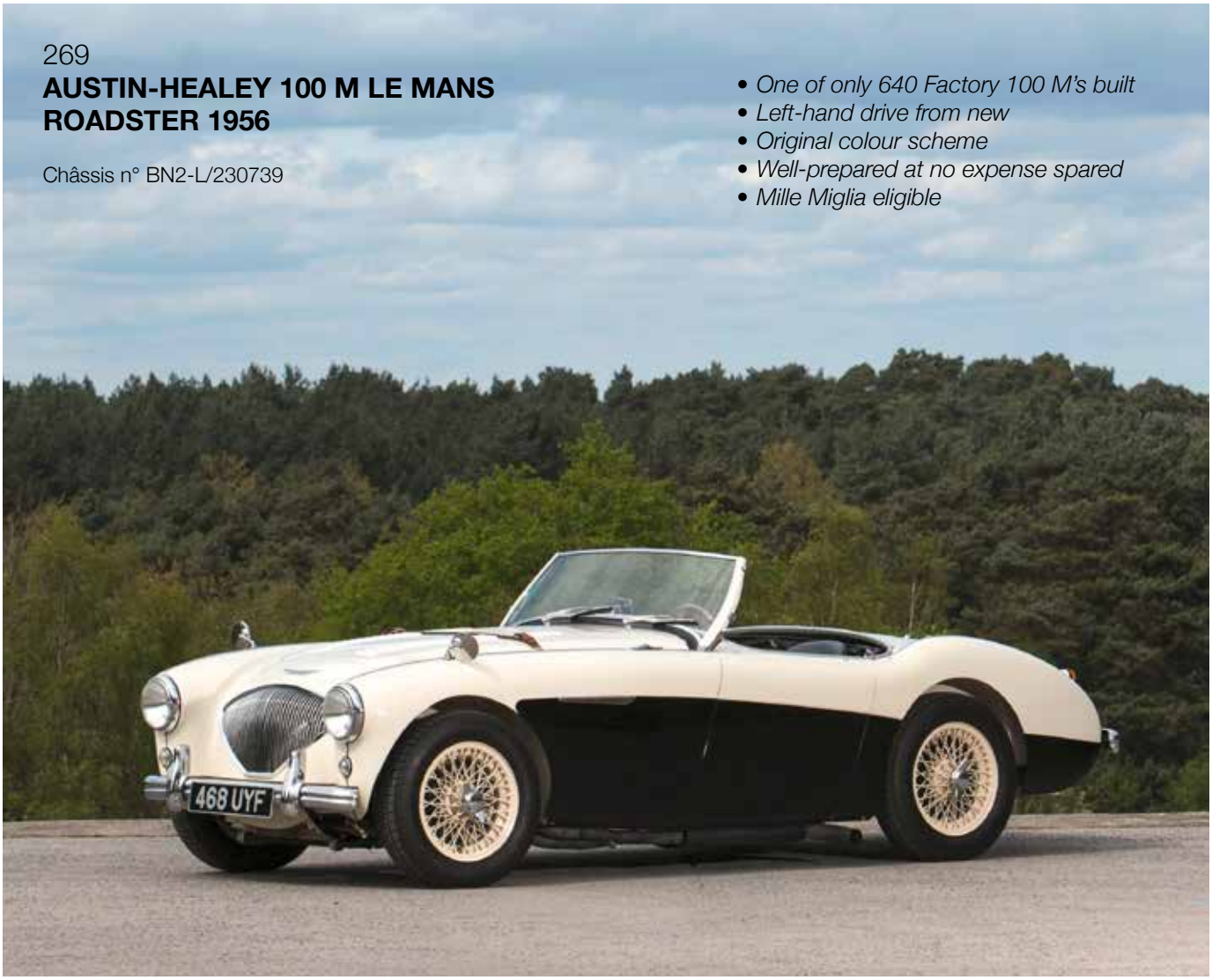
"Icon" is usually an overworked word, but when applied to an L48 327/360hp Fuelie Corvette Sting Ray Split Window Coupe it is entirely appropriate, embodying the confidence and flair of the Sixties with instantly recognized style, design and performance.

269

## AUSTIN-HEALEY 100 M LE MANS ROADSTER 1956

Châssis n° BN2-L/230739

- *One of only 640 Factory 100 M's built*
- *Left-hand drive from new*
- *Original colour scheme*
- *Well-prepared at no expense spared*
- *Mille Miglia eligible*




En 1953, deux 100 furent engagées aux 24 Heures du Mans où elles terminèrent 12e et 14e au classement général, 2e et 3e de leur classe. Leur configuration servit de base à une version performante en 1954, construite sur la seconde série BN2, équipée d'une nouvelle boîte à 4 rapports avec overdrive. Baptisée 100 M, elle recevait deux carburateurs SU H6 1¾" plus gros montés sur un conduit d'admission plus libre, une boîte à air derrière le radiateur amenant de l'air frais, un distributeur avec une avance plus agressive, des pistons avec des ressorts de soupapes renforcés et un joint de culasse plus mince faisant passer le taux de compression de 7,5 à 8,1. Quelques-unes recevaient un arbre à cames plus pointues et toutes étaient dotées d'un capot modifié avec deux rangées d'ouïes et une fermeture par courroie de cuir.

Les 100 M étaient prélevées à Longbridge et amenées à Warwick où on installait les pièces de la conversion M. Comme les clients des 100 de série pouvaient faire installer le kit Le Mans chez un agent Healey ou l'acheter et l'installer eux-mêmes, seulement 640 furent livrées d'origine par Austin-Healey avec le kit Le Mans d'usine.

Cette Austin-Healey 100 M de 1956 est l'une des rares voitures livrées par l'usine. Achevée le 7 février 1956, elle fut, comme la plupart des Austin-Healey, livrée neuve aux États-Unis dans son actuelle harmonie de couleur ivoire et noir avec intérieur et capote noirs et recevait les équipements américains de série, le pare-brise en verre laminé, le chauffage et le capot spécifiques à ouïes.

In 1953 a pair of 100s were entered in the 24 Hours of Le Mans where they finished 12th and 14th overall, 2nd and 3rd in class. Their configuration formed the basis for a performance update in 1954 based on the second series BN2 with a new overdrive-equipped 4-speed gearbox. Called the 100 M, it was upgraded with a pair of larger 1¾" SU H6 carburetors on a freer-flowing intake manifold, a cold air box with fresh air ducting from just behind the radiator grille, new distributor with more aggressive advance curve, stronger valve springs new pistons and a thinner head gasket raising the compression ratio from 7.5 to 8.1. Some received a more aggressive camshaft, but all got a modified bonnet with two rows of louvers and a leather hold-down strap.

Factory-built 100 Ms were taken in batches from Longbridge to Warwick where the M parts were installed. While owners of standard 100s could have the Le Mans kit installed by a Healey dealer, or buy and install the parts themselves, only about 640 were supplied by Austin-Healey with factory Le Mans kits.

This 1956 Austin-Healey 100 M is one of those rare factory-supplied cars. Completed on 7 February 1956, it was, as were most Austin-Healeys, originally delivered to the USA in its present livery of Ivory White over Black with Black interior trim and soft top and was equipped with standard U.S. equipment including laminated windscreen, heater and the M's distinctive louvered bonnet.

Elle est certifiée par son brevet du British Motor Industry Heritage Trust et son appartenance au registre Austin-Healey 100 M « Le Mans ». Acquise par un collectionneur installé au Royaume-Uni à la mi-2013, déjà modifiée avec des freins à disque aux quatre roues, elle a été immédiatement préparée par un spécialiste Austin-Healey pour participer aux Mille Miglia 2014.

Plus tard en 2014, une réfection complète fut entamée pour l'amener au niveau des standards de compétition modernes. Au cours des deux années suivantes, on a fait plus de 38 000 £ de dépenses, parmi lesquelles un radiateur compétition en aluminium, un radiateur d'huile, un embrayage compétition double disque AP, des supports et tiges de culbuteurs en acier, un carter et des têtes de cylindres de compétition en aluminium, un vilebrequin et des culbuteurs en acier, des pistons forgés, la réfection de la boîte et de son overdrive, un distributeur Mallory et des chemises de cylindres. Tous ces travaux ont été effectués par le même spécialiste réputé pour s'assurer de la constance de qualité du travail et des procédures du plus haut niveau professionnel, et ont été suivis par un entretien effectué par une équipe de professionnels dans l'atelier du collectionneur. Une attention particulière a été portée au moteur, ses trains roulants et sa transmission, ses freins et sa suspension dans le but d'en faire une 100 M Le mans rapide, fiable et confortable pour les événements longue distance et les sorties.

Il s'agit probablement de la mieux préparée et de la mieux améliorée des Austin-Healey 100 M Le Mans, prête à être pilotée et appréciée dans les nombreuses manifestations où elle sera particulièrement recherchée.
**€150,000 - 200,000**

It is documented by a British Motor Industry Heritage Trust Record Trace Certificate and membership in the Austin-Healey 100 M "Le Mans" Registry. Acquired by the present British based collector in mid-2013, already upgraded with four-wheel disc brakes, it was immediately prepared by a highly-regarded Austin-Healey specialist to participate in the 2014 Mille Miglia.

Later in 2014 a comprehensive rebuild was commenced to bring it to modern competition standards. Over the next two years over £38,000 was spent including an aluminium competition radiator, oil cooler, twin-plate AP racing clutch, starter, steel rocker pedestal and shaft, aluminium sump, aluminium competition cylinder head, steel crankshaft and connecting rods, forged pistons, rebuilt gearbox and overdrive, Mallory distributor and cylinder liners. All work has been done by the same highly regarded specialist ensuring continuity of workmanship, procedures and craftsmanship to the highest and most professional standards followed by continuing care by the professional staff in the collector's workshops. Attention has been lavished upon its engine, driveline, brakes and suspension with the intent of creating a fast, reliable, comfortable 100 M Le Mans for long distance events and tours.

This may be the most thoroughly prepared and developed Austin-Healey 100 M Le Mans extant and is ready to be driven and experienced in the many events for which it is an avidly sought participant.

270

## JAGUAR XK120 ROADSTER 1952

Châssis n° 672143

- *Delivered new to the USA*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Only circa 700 miles since full restoration in 2014*
- *Cosworth five-speed Gearbox, front disc brakes*

Ce roadster XK120 à conduite à gauche a été livré neuf aux États-Unis en mai 1952 en gris argent avec intérieur rouge, l'assortiment de couleurs qu'il arbore encore aujourd'hui. Il n'existe pas d'historique de la période jusqu'à 2014, lorsque la voiture fut importée au Royaume-Uni et immédiatement achetée par le vendeur. Depuis, la Jaguar a fait partie de sa Springbourne Collection qui met en avant les voitures britanniques de chaque décennie, cette XK120 représentant les années 1950.

En 2014, la XK120 a subi une restauration complète, avec réfection totale du moteur par un ancien employé retraité de Classic Motor Cars. Toute la carrosserie et les garnitures ont été refaites par Brookfield Classics et Classic Motor Cars. En résumé, cette voiture a été restaurée par quelques-uns des meilleurs spécialistes Jaguar des Midlands d'où elle est originaire. Les seules concessions au confort moderne sont la boîte de vitesses Cosworth à cinq rapports, l'extension du puits de pédalier pour les grands conducteurs, les ouïes de capot pour améliorer le refroidissement, un volant non conforme et les freins à disque à l'avant.

La XK devait devenir une classique pratique et rapide pour la route. Elle a été utilisé une fois à la course de côte de Shelsley Walsh mais a été essentiellement dorlotée dans la collection privée Springbourne. En fait, la majorité des 700 miles de rodage ont été couverts depuis la restauration en 2014. Vendue avec son certificat du Jaguar Heritage et ses papiers d'immatriculation UK V5C, la voiture est également accompagnée d'un couvre-tonneau rouge jamais utilisé (assorti à la capote), d'un cric et d'une roue de secours à rayons.

**€90,000 - 130,000**

This left-hand drive XK120 roadster was delivered to the USA in May 1952 finished in silver with red interior, the same colour combination it has today. No history exists for the period up to 2014 when the car was imported into the UK and immediately sold to the current vendor. Since then the Jaguar has formed part of his 'Springbourne Collection', which features a British car from every decade, this XK120 representing the 1950s.

In 2014 this XK120 was treated to a full restoration, including a total engine rebuild, by a retired Classic Motor Cars employee. All bodywork and paintwork refurbishment was done by Brookfield Classics and Classic Motor Cars. In essence, this car has been restored by some of the best Jaguar specialists in the Midlands where it originated. The only concessions to modern-day convenience are a Cosworth five-speed gearbox, extended pedal box for taller drivers, bonnet louvres to assist engine cooling, and disc brakes to the front.

The XK was specified to be a practical and fast classic road car. It has been used once at the Shelsley Walsh hill climb but has largely been cosseted as part of the private Springbourne Collection; indeed, only some 700 'shakedown' miles have been covered since the restoration's completion in 2014. Offered with a Jaguar Heritage Certificate and UK V5C registration document, the car comes with an unused red tonneau (matching the hood cover), a jack, and a spare wire spoke.

271

# AC ACE BRISTOL ROADSTER 1958

Châssis n° BEX 452

- *Delivered new to France*
- *Original left-hand drive specification*
- *Curved windscreen, front disc brakes, and overdrive transmission*

En 1955, ac ajouta une version fermée, l'Aceca style fast back – et à partir de 1956, les deux modèles devinrent disponibles avec le plus puissant six-cylindres Bristol 2 litres et son curieux système de distribution à tiges de culbuteurs et ses soupapes inclinées. Bien que plus haut et plus lourd que le moteur AC, le Bristol dérivé du moteur BMW était bien plus puissant grâce à son excellent dessin de culasse et à ses carburateurs inversés. Le groupe Bristol pouvait délivrer jusqu'à 130 ch en version routière permettant à l'Ace d'atteindre 195 km/h, tandis que la version course pouvait arriver à 150 ch. L'association d'un châssis doté d'un bon comportement dynamique et d'un rapport puissance/poids correct aida l'AC à obtenir de nombreuses victoires en compétition pour voitures de sport de production, la plus belle étant probablement la première place de sa catégorie et la septième au général aux 24 Heures du Mans 1959.

L'Ace à moteur Bristol était non seulement plus puissante, mais surtout plus chère : 2 011 livres en 1957, soit un écart de 22 pour cent par rapport à la version à moteur AC. Pour ce prix, on pouvait avoir deux MGA et la Jaguar XK 140 elle-même était moins chère que l'Ace Bristol. Mais lorsque la production cessa en 1963, plus de la moitié des 723 voitures produites étaient sorties d'usine avec le moteur Bristol.

Cette AC Bristol à conduite à gauche sortie d'usine en avril 1958 fut livrée neuve en France aux Ets Chardonnet. A la fin des années 1980 et au début des années 1990, l'AC était la propriété de M. Alain Nibart, immatriculée « 109 OM 45 ».

In 1955 AC added a hardtop version - the fastback-styled Aceca - and from 1956 onwards both models became available with the more powerful Bristol 2-litre, six-cylinder engine with its ingeniously arranged, pushrod-operated inclined valves. Although taller and heavier than AC's own engine, the BMW-based Bristol was considerably more powerful thanks to its superior cylinder head design and downdraft carburettors. Up to 130bhp was available from the Bristol unit in road trim, in which form the Ace could touch 195km/h, while around 150bhp could be wrung from it for racing. The combination of a fine-handling chassis and a decent power-to-weight ratio helped the Ace to numerous successes in production sportscar racing; arguably its finest achievement being a first-in-class and seventh overall finish at Le Mans in 1959.

The Bristol-engined Ace was not only more powerful, it was also considerably more expensive, costing £2,011 in 1957, an increase of 22% over the price of the AC-engined version. For that you could buy two MGAs, and even Jaguar's XK140 was cheaper than the Ace Bristol. Nevertheless, by the time Ace production ceased in 1963, more than half the 723 cars built had left the factory fitted with Bristol engines.

This left-hand drive AC Ace Bristol left the factory in April 1958 and was delivered new to France via Ets Chardonnet. In the late 1980s/early 1990s the AC belonged to one Alain Nibart and was registered '109 OM 45'.

En 1997, M. Alain Navarro acheta la voiture et monta un moteur Bristol de remplacement (« 110/5068 ») reconstruit par Bristol Cars en 1989, pour un coût de 11 048 livres, une somme considérable à l'époque et encore assez conséquente aujourd'hui (lettre et facture au dossier). On notera que les papiers FIA indique toujours le numéro du moteur d'origine « 100D2506 ».

Immatriculée « 231 BQY 92 », l'AC fut restaurée en 1998 et à cette époque, un « Rapport d'Expertise » fut rédigé (copie au dossier). En 2008, le moteur Bristol fut refait, cette fois par SARL Supersport à Paley (France), en même temps que d'autres travaux portaient la facture à 76 499 euros (factures détaillées au dossier). Le 29 janvier 2001, M. Navarro vendit la voiture à Alexis Robert avant de la lui racheter vers la fin de 2002. L'immatriculation devint « 830 DOD 92 ». En février 2005, l'Ace fut vendue à M. Jean-Pierre Grave de Toulouse et Genève, avant de passer en avril 2006 à M. Pierre Pinelli de Nice. Les papiers FIA qui l'accompagnent datent de 2007 quand son immatriculation était « 771 BLK 31 ».

En 2012, l'Ace importée Royaume-Uni fut soumise à une reconstruction totale professionnelle achevé en 2013, avec une nouvelle peinture gris argent métallisé, un intérieur regarni de cuir noir et une capote et un couvre-tonneau neufs, etc (factures au dossier). La propriétaire actuelle acheta la voiture en 2013 et d'autres améliorations de détail furent effectuées avec réfection de la boîte de vitesses et de l'overdrive (en 2018, factures disponibles). Version très recherchée à moteur Bristol de cette classique sportive britannique, « BEX 452 » qui se présente en excellent état général, est éligible pour de nombreuses épreuves historiques de haut niveau.
**€280,000 - 340,000**

In 1997 Mr Alain Navarro purchased the ex-Nibart Ace and installed a replacement Bristol engine ('110/5068') that had been rebuilt by Bristol Cars in 1989 at a cost of £11,048, a staggering sum at the time and not insignificant today (letter and bill on file). It should be noted that the FIA papers still record the original engine's number, '100D2506'.

Reregistered as '231 BQY 92', the AC was restored in 1998, and at around this time an illustrated 'Rapport d'Expertise (expert report) was prepared (copy on file). In 2008 the Bristol engine was rebuilt again, on this occasion by SARL Supersport in Paley, France, and other works carried out at a cost of €76,499 (detailed bills on file). On 29th January 2001, Mr Navarro sold the car to one Alexis Robert, only to repurchase it towards the end of 2002. The registration was changed to '830 DOD 92'. In February 2005 the Ace was sold to one Jean-Pierre Grave of Toulose and Geneva, passing in April 2006 to one Pierre Pinelli of Nice. The accompanying FIA papers date from 2007 when the car was registered '771 BLK 31'.

In 2012 the Ace was imported into UK and treated to a comprehensive professional rebuild, completed in 2013, which included a repaint in silver grey metallic, interior re-trim in black leather, and a new hood, tonneau cover, etc (bills on file). The current (lady) owner purchased the car in 2013, since when further detailing has been carried out and the gearbox and overdrive rebuilt (in 2018, bills available). The most sought-after Bristol-engined version of this classic British sports car, 'BEX452' is presented in generally excellent condition and is eligible for numerous prestigious historic motor sports events.

272

## BMW 507 SÉRIE I AVEC HARDTOP 1957

Châssis n° 70044
Moteur n° 40051

- *One of only 34 series I out of the 257 BMW 507's produced*
- *Automotive design icon*
- *Delivered new in Germany*
- *Five owners from new*
- *Matching-numbers example*
- *Engine rebuilt by BMW Classic in 2018*
- *Eligible for numerous prestigious events including the Mille Miglia and Tour Auto*

Très rares, si tant est qu'il y en ait, sont les passionnés qui savent que le Comte Albrecht von Goertz, le designer de la BMW 507, en posséda une, qu'il avait achetée vers 1971.

Les stylistes automobiles des deux côtés de l'Atlantique ont créé pendant les années 1950 quelques-uns des plus grands chefs-d'œuvre de tous les temps, dont aucun ne dépassa en beauté et en classicisme la merveilleuse BMW 507. On peut d'ailleurs prendre la mesure du statut d'icône de la 507 en se souvenant de son "re-lancement", après une parenthèse de 40 ans, sous la forme du roadster Z8. A une époque où il est devenu de rigueur, pour les constructeurs soucieux de leur patrimoine, d'agrémenter leur offre contemporaine de références stylistiques à leur glorieux passé, rares sont ceux qui ont autant rendu hommage à un classique reconnu que BMW.

La 507 a connu une genèse transatlantique : destinée au marché américain, dessinée par un expatrié allemand basé à New York et produite en Allemagne. Elle reflêtait le goût nord-américain mais avait des origines incontestablement européennes. La saga de la 507 commença en 1954 lorsque l'homme d'affaires d'origine autrichienne Max Hoffman, alors importateur pour les USA de différentes marques européennes, convainquit BMW que s'ils produisaient une sportive concurrente de la Mercedes 300 SL, lui saurait en vendre suffisamment aux Etats-Unis pour assurer la viabilité du projet.

Very few, if any, enthusiasts are aware that Count Albrecht Graf von Goertz, designer of the BMW 507, actually owned one himself having purchased this example circa 1971.

During the 1950s, car designers on both sides of the Atlantic produced some of the all-time greats of automotive styling, none of them more classically beautiful than the sublime BMW 507. Indeed, a measure of the 507's iconic significance may be discerned from BMW's 're-introduction' of the model, after a gap of 40 years, in the form of the Z8 roadster. In an age when it has become de rigeur for heritage-conscious motor manufacturers to incorporate styling cues from landmark models into their latest offerings, few have ventured as far as BMW in paying homage to a recognised classic.

Transatlantic in inspiration - aimed at the United States market, styled by a New York-domiciled German ex-patriot and built in Germany - the 507 reflected North American taste yet was unmistakably European in origin. The 507 saga began in 1954, when Austrian-born entrepreneur Max Hoffman, at that time the US importer of various European makes, convinced BMW that if they built a sports car to rival Mercedes-Benz's successful 300 SL, he could sell sufficient in the 'States to make the project viable.

Hoffman connaissait aussi le styliste qu'il fallait pour une telle voiture : le Comte Albrecht von Goertz, un émigré allemand exerçant en tant que designer industriel indépendant, qui avait travaillé depuis son arrivée aux USA en 1936 avec le légendaire Raymond Loewy sur les Studebaker, ces faiseuses de mode. Goertz avait dessiné un peu de tout, des stylos aux meubles, mais il n'avait alors jamais dessiné une voiture entière ; d'ailleurs, après la 507, il ne retravailla pas pour BMW avant les années 1980.

Les bases de cette future sportive existaient déjà sur la berline 502, en particulier le V8 tout aluminium de 3,2 litres, qui fut monté pour la 507 sur un châssis raccourci. Ce sont Fritz Fiedler et Alex von Falkenhausen, deux piliers de BMW, qui assurèrent la conception mécanique, tandis que Goeertz faisait la navette entre les USA et l'Allemagne pour superviser la création de la maquette grandeur nature en argile. Le généreux dimensionnement du châssis d'origine 502 imposa que la carrosserie de la 507 soit faite en aluminium, pour en limiter le poids. La voiture pesait environ 1 280 kg et ses 150 chevaux lui assuraient des performances honnêtes, mais pas étourdissantes : environ 200 km/h et un 0 à 100 km/h en 11 secondes. Mais pour ce qui était de voyager en toute sérénité, la 507 avait peu de concurrentes, car son V8 à l'état de l'art lui assurait un couple généreux sur une large plage de régimes.

Hoffman knew just the man to style the car too: German émigré Count Albrecht Graf von Goertz, an independent industrial designer who since his arrival in the USA in 1936 had worked for the legendary Raymond Loewy on the latter's trend-setting Studebakers. Designer of everything from fountain pens to furniture, Goertz had never before styled an entire car, and post-507 would not work for BMW again until the 1980s.

The fundamental elements of BMW's proposed new sports car already existed in the 502 saloon, most notably its 3.2-litre, all-aluminium V8 engine, which was installed in a shortened chassis for the 507. Mechanical design was handled by BMW stalwarts Fritz Fiedler and Alex von Falkenhausen, with Goertz shuttling back and forth between the USA and Germany to oversee production of the full-size clay model. The robust nature of the 502-based chassis necessitated the use of aluminium for the 507's bodywork in the interest of weight saving, the finished car tipping the scales at around 1,280kg. With 150bhp on tap, performance was adequate if not stunning, production cars being capable of around 200km/h (125mph), with 100km/h (62mph) coming up in 11 seconds. For relaxed cruising though, the 507 had few peers, its state-of-the-art V8 engine delivering ample torque over a wide rev range.

Le prototype exposé au Salon de Francfort 1955 eut du succès, mais les débuts de la 507 à New York deux mois plus tôt avaient été décevants. Il faut dire que BMW avait largement dépassé l'objectif de 5 000 dollars que lui avait fixé Hoffman : la 507 avait commencé par être affichée aux USA à 9 000 dollars, plus du double d'une Ford Thunderbird ou d'une Chevrolet Corvette. Au Royaume-Uni, on pouvait se payer deux Jaguar XK150 pour le prix d'une 507. Même le coupé Mercedes 300 SL Gullwing était meilleur marché, mais la firme de Stuttgart fut tout de même suffisamment impressionnée (ennuyée ?) par la 507 pour lancer sa concurrente directe, le Roadster 300 SL.

La production de la 507 ne commença pas véritablement avant 1956 ; la première série dura jusque vers juillet 1957, date à laquelle apparut la Série II, de conception soigneusement revue. Les améliorations portaient surtout sur l'intérieur, qui reçut une planche de bord plus profonde, une plage de réglage des sièges allongée et une planche à paquets arrière. Tout cela s'accompagna, inévitablement, d'une hausse de prix qui rendit la 507 encore plus inaccessible au commun des mortels. Mais pour ceux qui pouvaient s'offrir la classe sans considération de prix, ce svelte roadster BMW était la voiture dans laquelle il fallait se montrer. La pop-star Elvis Presley, le champion du monde de moto et de F1 John Surtees, les acteurs Alain Delon et Ursula Andress, le champion de ski Toni Sailer, le Prince Rainer de Monaco et l'Aga Khan en ont tous eu une à un moment ou à un autre. Mais une clientèle aussi restreinte, aussi élégante fût-elle, ne permettait pas de maintenir la 507 en production, et celle-ci prit fin en décembre 1959 alors que seules 252 voitures avaient été vendues, dont 34 de la première série.

Although the prototype displayed at the 1955 Frankfurt Auto Show met with critical acclaim, the 507's reception at its New York debut two months earlier had been disappointing. BMW had missed Hoffman's $5,000 price target by a wide margin, the 507's initial US selling price being set at $9,000, more than double the cost of a Ford Thunderbird or Chevrolet Corvette. In the UK, one could buy two Jaguar XK150s for the price of a single 507. Even Mercedes-Benz's 300 SL Gullwing Coupé was cheaper, though the Stuttgart firm was sufficiently impressed (worried?) by the 507 to introduce a direct competitor in the form of the 300 SL Roadster.

Production proper of the 507 did not begin until 1956, the first series being built until around July 1957 when the design was revised in detail as the Series II. Improvements were mainly concentrated on the interior, which gained a deeper dashboard, a greater range of fore-and-aft seat adjustment, and a rear parcel shelf. There was, almost inevitably, an increase in price that only served to place the 507 even further beyond the reach of ordinary mortals. For those who could afford style at any price however, BMW's svelte roadster was the car to be seen in; pop idol Elvis Presley, motorcycling and Formula 1 World Champion John Surtees, film stars Alain Delon and Ursula Andress, skiing champion Toni Sailer, Prince Rainer of Monaco and the Aga Khan all being owners at one time or another. Nevertheless, such a limited clientele, however exclusive, could not sustain the 507 in production, which ceased in December 1959 after only 252 cars had been sold, of which only 34 Series I..

Ce magnifique exemplaire aux numéros concordants, prestigieux et si rare, fut produit le 3 juillet 1957, ce qui en fait l'un des derniers de la Série I, et fut livré sept jours plus tard à Automag Buchner & Linse, concessionnaire BMW de Munich, ce que confirme un e-mail des Archives BMW joint au dossier. Elle était blanc crème (Papyrus) avec un intérieur en cuir rouge. Son premier propriétaire, M. Herbert Dinkheller, de Francfort, ne la conserva pas très longtemps et la vendit à son deuxième propriétaire en avril 1958.

Le troisième, Hermann Beilharz, de Mötzingen, acheta 70044 en 1963 ; c'est lui qui l'a conservée le plus longtemps, la conduisant et l'entretenant régulièrement. Le dossier comprend des photos d'archive de cette époque, dont certaines de M. Beilharz lors de son mariage. Le Comte Albrecht von Goertz, designer de la 507, signa son cendrier le 25 juin 1999. La BMW passa en 2014 chez son quatrième propriétaire et fut acquise par le cinquième, l'actuel, en 2017. En mars 2018, son vendeur fit complètement refaire le moteur par BMW Classic, et il fit exécuter en même temps d'autres travaux, dont une révision de la boîte de vitesses, des trains avant et arrière, des freins et de la suspension, un remplacement de tous les tuyaux de freins et d'essence, un nettoyage du réservoir d'essence, un remplacement du radiateur et le montage d'un nouvel échappement (Cf. les factures au dossier, pour un total de 103 530 €).

Glamorous and ultra-rare, this beautiful matching-numbers example was manufactured on 3rd July 1957 – making it one of the last Series Is built - and delivered seven days later to BMW dealer Automag Buchner & Linse in Munich, Germany as confirmed by the email message from BMW Group Archive on file. The car was delivered finished in Papyros (creamy white) with red leather interior. A resident of Frankfurt, Germany, first owner Mr Herbert Dinkheller did not keep the BMW for very long, selling it to the second owner in April 1958.

Third owner Hermann Beilharz of Mötzingen bought '70044' in 1963 and would keep the car for longer than any other owner, maintaining and driving it regularly. Archive photographs dating from his ownership are in the history file, including some of Mr Beilharz at his wedding. Albrecht Graf von Goertz applied his signature to the ashtray lid on 25th June 1999. The BMW passed to its fourth owner in 2014 and was purchased by the current (fifth) owner in 2017. In March 2018 the vendor had the engine fully rebuilt by BMW Classic, while other works carried out at this time include overhauling the gearbox, front and rear axles, brakes and suspension; replacing all fuel and brake lines; cleaning the fuel tank; replacing the radiator; and installing a new exhaust system (see accompanying invoice for €103,530).

Elle prit alors part au Tour Auto sous le numéro 129, sans aucun problème. Juste après le Tour Auto, elle retourna chez BMW Classic, en mai 2018, pour un contrôle et un entretien complets, et ce pour 30 903,51 € (facture dans le dossier).

Alors qu'elle était assez jeune, la voiture avait été repeinte dans son actuelle harmonie bleu / vert, qui lui va extrêmement bien et qui s'accorde très bien avec son hard-top noir. Son intérieur est encore d'origine et est délicieusement patiné. Son moteur est effectivement "comme neuf" et elle se conduit très bien. Sa carrosserie, elle aussi joliment patinée, est correcte et laissera au prochain propriétaire le choix entre la restaurer ou utiliser la voiture en l'état. Quoi qu'il décide, la voiture est prête à prendre la route.

Châssis 70044, proposée avec sa carte grise française, représente une occasion rare de posséder une BMW de sport très exclusive, plus rare qu'une Mercedes 300 SL, au style allemand classique et porteuse de l'impressionnant pedigree sportif de la marque bavaroise.
**€1,800,000 - 2,200,000**

The BMW then completed the Tour Auto without any problems (competitor number '129'). Straight after the Tour Auto, the car went back to BMW Classic (in May 2018) for a full inspection and service at a cost of €30,903.51 (invoice on file).

Early in its life the car was repainted in its current blue/green livery, which suits it and fits very well with the black hardtop, while the interior is still original and is delightfully patinated. The engine is effectively 'as new' and the car drives very well. Coachwork is straight with a very nice patina, affording the fortunate next owner the options of either restoring the bodywork or using the car 'as is'. Whatever their decision, it is ready to go.

Offered with French Carte Grise, '70044' represents a rare opportunity to own one of these exclusive BMW sports cars – rarer than a Mercedes-Benz 300 SL – with classic German styling and reflecting the impressive sporting pedigree of the Bavarian marque.

273 *

# FIAT 1100 TV SÉRIE 2 COUPÉ 1957

Carrosserie par Carrozzeria Pininfarina

Châssis n° 103TV 098941

- *One of 780 built*
- *Formerly part of the Giovanni Clemente collection*
- *Mille Miglia eligible*

Dévoilée au Salon de Paris 1953, la « TV » (Turismo Veloce) était la version à haute performance de Fiat 1100 Berlina récemment lancée. Introduite au Salon de Genève plus tôt dans l'année, la 1100/103 se distinguait par sa structure monocoque et son tout nouveau moteur culbuté à quatre cylindres de 1 089 cm3. La nouvelle Fiat était offerte en berline et en break. Pour la Turismo Veloce, la puissance portée de 36 à 50 ch permettait une vitesse maximale de 135 km/h. Un unique phare à longue portée placé au centre de la calandre distinguait la TV dotée par ailleurs d'ornements chromés additionnels et disponible en deux tons. Une TV transformabile (décapotable) fut ajoutée à la gamme en 1955. La TV fut très utilisée en compétition par les clients les plus sportifs de Fiat, ses plus prestigieuses victoires comprenant des premières places de catégorie aux Mille Miglia 1954 et 1955.

Carrozzeria Pinifarina proposa sa propre version coupé deux portes sur la plate-forme de la 1100 TV. La voiture fut exposée pour la première fois au Salon de Paris 1953 et le réputé carrossier italien allait en produire environ 780 exemplaires en trois ans. Vers 1955, le coupé TV de Pininfarina élégant et bien proportionné reçut une glace arrière enveloppante (comme sur cette voiture) semblable à celle qui équipait certaines Ferrari de la Carrozzeria à l'époque.

Premiered at the Paris Salon in 1953, the 'TV' (Turismo Veloce) was the higher-performance version of the newly introduced FIAT 1100 Berlina (saloon). Introduced at the Geneva Salon earlier that same year, the 1100/103 featured unitary construction of the body/chassis and was powered by an entirely new 1,089cc overhead-valve four-cylinder engine. Saloon and station wagon models were offered. For the Turismo Veloce, power was raised from 36 to 50bhp, giving the TV a top speed of 135km/h. A single spot lamp on the centre of the radiator grille was a distinguishing feature of the TV, which featured additional exterior chrome trim and could be ordered with two-tone paintwork. A trasformabile (convertible) TV was added to the range in 1955. The TV was raced extensively by FIAT's more sporting customers, its most prestigious victories including class wins at the Mille Miglia in 1954 and 1955.

Carrozzeria Pininfarina offered its own two-door coupé on the 1100 TV platform. The car was first displayed at the 1953 Paris Salon, and the famed Italian coachbuilder would go on to build some 780 examples over the next three years. From around 1955 Pininfarina's graceful and well-proportioned TV coupé featured a wraparound rear window (as seen on this example) similar to that found on some of the Carrozzeria's Ferraris of the time.

Cette charmante Fiat hors-série fut achetée vers 2000 aux états-Unis par le pilote de rallye et amateur d'automobile Roberto Vanarelli. Selon des informations obtenues par M. Vanarelli du Registre Fiat, cette voiture est probablement la 14e de la deuxième série. M. Vanarelli ne conserva pas longtemps cette Fiat et la céda au collectionneur Giovanni Clemente (décédé il y a quatre ans) et la voiture passa en 2009 aux mains d'un général italien à Trévise. Elle repartit aux états-Unis et revint en Suisse récemment aux mains du propriétaire actuel.

Décrite par le vendeur comme étant en bon état général, la voiture est accompagnée de son titre de circulation américain et du document suisse 13.20. Point important : le coupé 1100 TV Pininfarina est éligible à la Mille Miglia et représente un moyen relativement abordable de participation à cette prestigieuse épreuve historique.

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.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.
**€90,000 - 140,000**

This charming little coachbuilt FIAT was purchased circa 2000 in the USA by rally driver and motoring enthusiast, Roberto Vanarelli. According to information obtained by Mr Vanarelli from the FIAT Registry, this car is (possibly) the 14th of the 2nd series. Mr Vanarelli kept the FIAT for a short while before selling it to collector Giovanni Clemente (deceased four years ago) and the car then passed (in 2009) to an Italian Army general in Treviso. It then went back to the USA and recently arrived in Switzerland in the hands of the current owner. Described by the vendor as in generally good condition, the car is offered with a US Title and a Swiss 13.20 document. Importantly, the Pininfarina 1100 TV coupé is eligible for the Mille Miglia and thus represents a relatively inexpensive means of participation in this prestigious historic event.

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

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

274

## ASTON MARTIN DBS VANTAGE COUPÉ 1968

Châssis n° DBS/5110/L

- *Delivered new to France*
- *One of only 63 left-hand drive examples built*
- *Desirable manual transmission*
- *Recent extensive refurbishment (bills available)*

Le certificat du BMIHT révèle que cette Aston Martin DBS a été construite avec conduite à gauche aux caractéristiques export et livrée neuve à la Société Nouvelle du Garage Mirabeau, à Paris. Un des 63 exemplaires à conduite à gauche fabriqués, elle a quitté l'usine équipée du moteur Vantage plus puissant et se présentait dans une livrée Aegean Blue avec garniture intérieure bleu foncé, comme aujourd'hui. On ne sait rien de l'historique de ses débuts.

On trouve quelques notes manuscrites du défunt dernier président de l'AMOC français, M. Jean-Philippe Gourraud, et diverses factures datant des années 1990, lorsque l'Aston était encore en France, dont une pour un montant de 8 000 £ émanant d'ATS Service Auto pour des travaux sur la carrosserie et le châssis en 1997.

Its accompanying BMIHT certificate reveals that this Aston Martin DBS was built in left-hand drive export specification and delivered new to Société Nouvelle du Garage Mirabeau, Paris. One of only 63 left-hand drive examples made, it left the factory equipped with the more powerful Vantage engine and was originally finished in Aegean Blue with Dark Blue interior trim, the same as it is today. Nothing is known of the car's early history.

There are hand-written notes and various bills on file dating from the 1990s when the Aston was owned in France by the late past President of the French AMOC Mr Jean-Philippe Gourraud, including one for the equivalent of £8,000 from ATS Service Auto for work on the body and chassis in 1997.

En 2015, la voiture a été immatriculée au Royaume-Uni pour la première fois. L'année suivante, le spécialiste de la marque Nicholas Mee Ltd a entrepris des travaux de carrosserie et installé un nouveau pare-brise, un système audio (haut-parleurs stéréo « rétro » avec iPod et connexion Bluetooth) et un capteur de parking, les factures y afférant au dossier se montant à environ 21 000 £.

\Cette même année, les spécialistes indépendants Pugsley & Lewis ont effectué des travaux à la suspension et aux freins, ont pris soin du compartiment moteur, changé les courroies des servitudes, monté un démultiplicateur de démarrage, révisé le compte-tours, et refait le différentiel avec une nouvelle couronne et des joints neufs (voir factures pour un montant total de 37 300 £ au dossier). La voiture est vendue avec un manuel d'origine, son certificat du MoT (2015-2017), son certificat d'immatriculation français et ses papiers d'immatriculation UK V5C.
**€180,000 - 240,000**

In 2015 the car was registered in the UK for the first time. The following year, marque specialists Nicholas Mee Ltd undertook work on the body, and installed a new front windscreen and an audio and parking sensor system ('retro' stereo head with iPod and Bluetooth connections), there being related bills on file totalling circa £21,000.

That same year, independent specialists Pugsley & Lewis carried out works to the suspension and brakes; detailed the engine bay and changed the ancillary drive belts; fitted a high-torque starter motor; overhauled the rev counter; and rebuilt the differential with a new crown wheel/pinion, bearings, seals, and mounts (see bills totalling £37,300 on file). The car is offered with an original instruction book, MoT certificates (2015-2017), French Certificat d'Immatriculation, and a UK V5C registration document.

275

*Livrée neuve à Giovanni Bracco, pilote d'usine Lancia*

## LANCIA AURELIA B50 COUPÉ 1950

Carrossé par Vignale

Châssis n° B50-1044

- *Said to have inspired the Lancia Aurelia B20 GT*
- *Outstandingly original and unrestored*
- *Mechanically checked over*
- *Preservation Class concours contender*
- *Mille Miglia eligible*

En parallèle de sa berline Aurelia monocoque, Lancia produisait à l'intention des carrossiers indépendants des châssis plateforme, les B50 ou B51 selon les démultiplications de boîte et les pneus, équipés du V6 de série, le 1 754 cm3 délivrant 56 chevaux.

Cette voiture, basée sur un des premiers châssis B50, fut équipée en juin 1950 par Vignale d'une imposante carrosserie de coupé. Ce carrossier, dont le chef styliste était alors Giovanni Michelotti, était l'un des plus célèbres d'Italie ; il avait été fondé en 1948 par Alfredo Vignale, qui avait entamé sa carrière avant la guerre par un dessin réussi sur la base du châssis de la FIAT Topolino. La Carrozzeria Vignale était le carrossier préféré d'Enzo Ferrari pendant ses premières années à Maranello, mais elle dessinait et assemblait aussi des voitures pour Lancia et Maserati, entre autres, et elle se mettrait pendant les années 1960 à en construire sous son propre nom.

La B50-1044 fut livrée neuve à Bielle par les soins de Bocca, concessionnaire Lancia, au célèbre pilote italien Giovanni Bracco. Une copie de sa fiche ACI d'origine, qui désigne Bracco en tant que propriétaire, figure au dossier. Bracco était un ami proche de Gianni Lancia, et l'on pense qu'il lui montra sa B50 carrossée par Vignale à l'automne 1950. On dit que Gianni en aima l'allure et qu'il demanda à l'un de ses stylistes de dessiner un coupé de même aspect, mais sur un empattement raccourci : la B20 GT était née.

Alongside the unitary construction Aurelia B10 saloon, Lancia produced a platform chassis for bodying by independent coachbuilders, designated B50 or B51 (with different gearing/tyres) and powered by the standard 1,754cc 56bhp V6 engine.

Build on one of the earliest B50 chassis in June 1950, this car carries influential coupé coachwork by Carrozzeria Vignale, whose chief designer at the time was Giovanni Michelotti. One of the most illustrious of Italian coachbuilders, Carrozzeria Vignale had been founded in 1948 by Alfredo Vignale, whose career had begun pre-war with a successful design on the FIAT Topolino chassis. Enzo Ferrari's favoured coachbuilder during Maranello's formative years, Carrozzeria Vignale also designed and built cars for Lancia and Maserati among others, and in the 1960s branched out into automobile manufacture in its own right.

Chassis number 'B50-1044' was delivered new via Lancia dealer Bocca in Biella to the famous Italian racing driver, Giovanni Bracco. A copy of its original ACI identity document, naming Bracco as owner, is on file. Bracco was a close friend of Gianni Lancia, and it is believed he showed his Vignale-bodied B50 to Gianni in the autumn of 1950. It is said that Gianni liked the design and asked one of his designers to draw up a similar-looking coupé on a shortened wheelbase: the B20 GT was born.

Bracco et quatre autres coureurs amateurs prirent livraison de leurs B20 à l'atelier Pinin Farina du Corso Dante quelques jours avant le départ des Mille Miglia 1951. A la stupéfaction du monde de la compétition automobile, la B20 à peine mise au point termina 2e au général, distancée uniquement par la Ferrari d'usine 4,1 litres de Luigi Villoresi ! On notera avec intérêt que l'agile Aurelia était en fait plus rapide que la Ferrari dans les cols du Nord de Florence.

Bracco revendit son Aurelia B50-1044 en 1952. Elle passa entre diverses mains, puis elle retrouva ses racines une fois rachetée par Giulio Vignale, le neveu d'Alfredo Vignale, le fondateur de l'entreprise. Jusqu'à ces dernières années, elle est demeurée dans la famille Vignale, toujours munie de ses plaques d'immatriculation italiennes noires. Giulio Vignale l'avait transmise à un autre membre de la famille, qui vivait à Bologne.

La B50-1044 n'a jamais été restaurée. Son intérieur et son extérieur sont dans leur état d'origine ; son plancher et son châssis ont été protégés par une couche d'antirouille. Ses freins ont été révisés et son moteur a bénéficié d'opérations d'entretien chez Epoca Ricambi, un spécialiste belge de Lancia, reconnu et respecté. Elle démarre instantanément et fonctionne à merveille. En 2015, cette magnifique B50 a valu à son propriétaire actuel de remporter le prix de la "voiture la mieux conservée" lors du Concours d'Elégance du Zoute. C'est une machine à remonter le temps, qui possède toujours ses vieux pneus (fournis avec), sa trousse à outils et d'autres accessoires ; elle mérite un prix du meilleur état de conservation dans n'importe quel concours d'importance.

**€150,000 - 200,000**
**Sans Réserve**

Bracco and four other gentlemen racers took delivery of their B20s at Pinin Farina's Corse Dante workshop a few days before the start of the 1951 Mille Miglia. Stunning the motor racing world, Bracco's mildly race-developed B20 finished 2nd overall, beaten only by Luigi Villoresi's 4.1-litre works Ferrari! It is worth noting that the nimble Aurelia was actually faster than the Ferrari over the mountain passes north of Florence.

Bracco sold 'B50-1044' in 1952. Passing through various hands, the Aurelia finally returned to its roots in 1983 when it was purchased by Giulio Vignale, nephew of company founder, Alfredo Vignale. It was kept until a few years ago by the Vignale family, at Via Campobasso in Turin, and is still on 'black' Italian license plates. After Giulio Vignale, the car was transferred to another family member, who lived in Bologna.

'B50-1044' has never been restored; the interior and exterior are in original condition, while the floor and chassis have been protected with an anti-rust coating. The brakes have been overhauled and the engine was serviced by Epoca Ricambi, a well-known and respected Belgian Lancia specialist. The car starts immediately and runs beautifully. In 2015 the current owner won Best in Class 'Most Preserved Car' during the Zoute Concours d'Elegance with this stunning B50. A true 'time capsule', retaining even its old tyres (that come with the car), toolkit and other features, it is worthy of a prize in the Preservation Class of any major concours.

276

# FACEL VÉGA FACEL II COUPÉ 1962

Châssis n° HK2 A146

- *One of only 182 made*
- *Delivered new in Germany*
- *Fitted with steel sunroof*
- *Fully restored between 2015 and 2017*

Au cours de sa brève existence, la marque française Facel Véga a produit environ 2 900 voitures, toutes particulièrement élégantes, luxueuses et rapides. Construites à la main, elles étaient forcément très chères – le prix de la Facel avec son V8 était équivalent à celui d'une Rolls-Royce – et acheté par de riches célébrités à la recherche d'un moyen de transport distingué et exclusif. La liste des propriétaires inclut politiciens, royautés, diplomates et artistes. Confirmant qu'il y avait également des performances de très haut niveau derrière l'indiscutable élégance de la Facel, on trouvait aussi quelques grandes figures de la compétition automobile, comme Stirling Moss, Maurice Trintignant et Rob Walker.

Fondé par Jean Daninos en 1939, Facel débuta dans la fourniture de carrosseries après la deuxième guerre mondiale, avant de se lancer dans la construction automobile pour son propre compte avec l'avènement de la Véga au Salon de Paris en 1954. La Véga, une luxueuse grande routière, arborait une carrosserie coupée d'une extrême élégance, soudée sur un châssis tubulaire. Ne trouvant pas de moteur français approprié, Daninos s'était tourné vers les États-Unis pour trouver le V8 Chrysler donnant la recette des futurs modèles.

Lancée en 1961, la Facel II allait être le dernier modèle à moteur V8. Après l'essai de l'une d'elles en 1962, Autocar écrivait : « Cocktail explosif de composants français, américains et britanniques, la grosse Facel à une incroyable facilité à avaler les kilomètres à toute vitesse sans le moindre souci mécanique ».

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 necessarily very expensive – the Facel II was priced in Rolls-Royce territory – and bought by the rich and famous seeking something exclusive and distinctive. The roll call of owners includes royalty, politicians, diplomats, and entertainers: Tony Curtis, Danny Kaye, Ringo Starr, Joan Fontaine, and Ava Gardner being counted among the latter. Confirming that there was high-performance substance behind Facel's unquestionable style, they were owned and driven by great motor racing figures such as Sir Stirling Moss, Maurice Trintignant, and Rob Walker.

Founded by Jean Daninos in 1939, Facel engaged in the supply of car bodies after WW2 before diversifying into automobile manufacture in its own right with the launch of the Vega at the 1954 Paris Salon. A luxurious Grande Routière, the Vega featured supremely elegant coupé bodywork welded to a tubular-steel chassis. There being no suitable French-built power unit, Daninos turned to the USA, that chosen being a Chrysler V8, setting the pattern for future models.

Launched in 1961, the Facel II was destined to be the last of the V8-engined models. Road testing one in 1962, 'Autocar' commented: 'A striking amalgamation of French, American and British components, the big Facel has a wonderful way of covering the miles extremely fast without mechanical fuss.'

Après s'être fourvoyé dans la construction d'un moteur qui ruina la société, la production cessa en 1964 après seulement 182 Facel II construites. Aujourd'hui ces rares GT franco-américaines sont parmi les plus recherchées des grandes classiques d'après-guerre.

Cette Facel II a été construite en mai 1962, commandée via l'agent Becker à Düsseldorf. Elle a quitté l'usine équipée de la transmission automatique Chrysler Torqueflite, des freins et de la direction assistés, d'un différentiel à glissement limité, de roues Borrani et d'une radio HMV. Sa couleur d'origine était gris métal avec intérieur rouge, tandis que le toit ouvrant semble être plus tardif. A146 a passé la majeure partie de sa vie en Allemagne avant de partir pour les États-Unis, mais son premier propriétaire reste inconnu.

En 1990, la Facel a été immatriculée au nom de M. Bernard Joseph Buzgierski de Baltimore, dans le Maryland, passant à M. Josef Stangl en République tchèque en 2004. Le vendeur a acquis la Facel en 2015. Entièrement restaurée entre 2015 et 2017, la voiture est décrite par le vendeur comme excellente dans tous ses aspects, prête à faire le bonheur de son futur propriétaire. Un dossier relatant tout le processus de restauration est fourni et la voiture qui est également vendue avec une copie de son ancien certificat de propriété du Maryland, qui confirme le paiement des taxes européennes, et avec un formulaire 705 d'immatriculation en Belgique. Séduisante combinaison d'élégance européenne et de puissance américaine, cette magnifique Facel II est la véritable héritière des légendaires grandes routières françaises de l'avant-guerre.
**€300,000 - 400,000**

Following an unsuccessful venture into engine manufacture that effectively bankrupted the company, production ceased in 1964 after a mere 182 Facel IIs had been built. Today these rare Franco-American GTs are among the most highly sought after of post-war classics.

This Facel II was built in May 1962 having been ordered via the agent Becker in Düsseldorf. It left the factory equipped with Chrysler Torqueflite automatic transmission, power-assisted steering and brakes, a limited-slip differential, Borrani wheels, and an HMV radio. The original colour scheme was grey metallic with bright red interior, while the sunroof is likely to be a later addition. 'A146' spent most of its life in Germany before moving to the USA, but its first owner remains unknown.

In 1990 the Facel was registered to Mr Bernard Joseph Buzgierski of Baltimore, Maryland, passing in 2004 to Mr Josef Stangl of the Czech Republic. The current vendor acquired the Facel in 2015. Fully restored between 2015 and 2017, the car is described by the vendor as excellent in every aspect, ready for the fortunate next owner to enjoy. A dossier recording the restoration process is available and the car also comes with a copy of the old Maryland Certificate of Title, document confirming EU taxes paid, and a Form 705 for registration in Belgium. An exciting combination of elegant European style and American V8 power, this beautiful Facel II is a worthy successor to the legendary French Grandes Routières of pre-war days.

277

*Ex J.B. Durham*

## FERRARI 250 GT BERLINETTA 1956

Carrosserie Boano

Châssis n° 0543GT
Moteur n° 0543GT

- *Delivered new to Autoval, Paris*
- *Period SCCA Racing Career in the United States*
- *Exquisite restoration to a very high standard*
- *Ferrari Classiche Red Book certified*
- *Exhibited at Villa d'Este Concorso d'Eleganza in 2016*
- *Marcel Massini report on file*
- *Potential Mille Miglia entry*

'0543GT' charging ahead in California. A race in period

'0543GT' racing in Hawaii. A race in period

'0543GT' at Concorso d'Eleganza Villa d'Este, 2016

À la fin des années 1950, la production de voitures de route qui n'était plus une activité marginale chez Ferrari était considérée désormais comme d'une importance vitale pour assurer l'avenir de la firme. Ainsi la 250, premier modèle Ferrari produit en série, peut être vue comme tout aussi importante bien que la production de la première de la lignée – la 250 Europa produite de 1953 à 1854 - ne dépassât pas les 20 exemplaires. Avant l'apparition de l'Europa, Ferrari avait produit en petites quantités des coupés et des cabriolets de route, généralement sur commande spéciale en utilisant comme base des châssis sport-compétition. Ghia et Vignale de Turin et Touring de Milan furent les auteurs de la plupart des carrosseries et il n'y eut jamais deux voitures identiques.

L'introduction de la 250 Europa représenta une importante évolution du choix de Ferrari en matière de carrosserie. Alors que précédemment, Vignale avait été le plus apprécié par les clients de Maranello, désormais Pinin Farina (plus tard Pininfarina) serait le numéro 1 des carrossiers en habillant pas moins de 48 des 53 Europa/Europa GT construites. L.es recherches de Pinin Farina se cristallisèrent sur la nouvelle Ferrari 250 GT de route qui fut révélée au public au Salon de Genève en mars 1956. Mais la firme turinoise n'était pas encore en mesure de faire face à cette augmentation de la charge de travail si bien que la production fut confiée à la Carrozzeria Boano après que Pinin farina eut achevé une poignée de prototypes.

By the end of the 1950s, road car production had ceased to be a sideline for Ferrari and was seen as vitally important to the company's future stability. Thus the 250, Ferrari's first volume-produced model, can be seen as critically important, though production of the first of the line - the 250 Europa, built from 1953 to '54 - amounted to fewer than twenty. Before the advent of the Europa, Ferrari had built road-going coupes and convertibles in small numbers, usually to special customer order using a sports-racing chassis as the basis. Ghia and Vignale of Turin, and Touring of Milan were responsible for bodying many of these, but there was no attempt at standardization for series production and no two cars were alike.

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

Mario Felice Boano, ancien styliste chez Farina et Ghia avait fondé Carrozzeria Boano en 1954 avec son fils Gian Paolo et son associé Luciano Pollo. Lorsque le père et le fils partirent chez Fiat, Pollo fut rejoint par le gendre de Boano, Ezio Ellena et la firme prit le nom de Carrozzeria Ellena. Cent trente environ 250 GT Boano/Ellena (toutes à conduite à gauche) furent construites entre 1956 et 1958, la répartition étant environ 80/50 en faveur de Boano, les dernières voitures Boano/Ellena se distinguant – en général, mais pas tujours – par un toit surélevé et l'absence de déflecteurs sur les glaces latérales.

Ces voitures représentèrent un changement radical pour Ferrari. Le confort du conducteur et du passager fut pris sérieusement en compte pour la première fois, l'intérieur fut plus luxueux, les sièges plus larges et le niveau de bruit fut limité. À ce moment-là, la boîte reçut des synchroniseurs, ce qui, avec un confort dynamique plus souple et une direction légère était tout ce qu'attendait une clientèle américaine de plus en plus importante. Mais les similitudes mécaniques des modèles Boano et Boano/Ellena avec les voitures de la famille 250 GT destinées à la compétition jugée plus désirables firent que beaucoup de ces voitures furent transformées et que les survivantes sont relativement rares aujourd'hui.

Les archives montrent que la Ferrari 250 GT châssis n° « 0543 » fut achevée le 16 juillet 1956 et expédiée par l'usine à Carrozzeria Boano pour y être carrossée.

Ex-Farina and Ghia designer Mario Felice Boano had founded Carrozzeria Boano in 1954 together with his son Gian Paolo and partner Luciano Pollo. When father and son left for FIAT, Pollo was joined by Boano's son-in-law, Ezio Ellena and the company changed its name to Carrozzeria Ellena. 130-or-so Boano and Boano/Ellena 250GTs (all left-hand drive) were made between 1956 and 1958, the split being approximately 80/50 in favour of the Boano, the later Boano/Ellena cars being distinguished - generally but not exclusively - by a higher roof line and the absence of quarter-lights in the side windows.

These cars represented a significant departure for Ferrari. Driver and passenger comfort were taken seriously for the first time; the interior was more luxurious, seats were broader and there was less noise intrusion. By this time there was also synchromesh in the gearbox, which, combined with a softer ride and light steering, was exactly what was expected by the increasingly important North American market. However, the Boano and Boano/Ellena-bodied models' mechanical similarity to other arguably more desirable, competition-orientated members of the 250GT family resulted in a number of them being converted, and original survivors are relatively rare today.

Records show that Ferrari 250GT chassis '0543' was completed on 16th July 1956 and sent from the factory to Carrozzeria Boano for bodying.

C'était la 56e voiture de cette série et elle fut peinte en argent avec intérieur fauve. Après achèvement, la voiture fut livrée neuve plus tard dans l'année à Autoval SA, distributeur à Paris (France). Exportée par la suite aux états-Unis, elle réapparut là-bas en 1958, co-propriété de Chuck Sweeney de Santa Barbara (Californie) et de Bill Wodward d'Hawaii. « 0543 » fut ensuite engagée en course dans diverses épreuves en 1958 dont Palm Springs et Santa Barbara en Californie et Dilligham Field à Hawaii (voir photo).

Après cette brève carrière en compétition, , « 0543 » fut vendue à M. Bentley de Vancouver (Canada) avant de passer dans plusieurs mains au Canada et d'être vendue en 2006 à M. J. B. Durham de Dallas (Texas). À cette époque, la Ferrari fut soumise à une restauration niveau concours et reçut l'étonnante livrée noire qu'elle porte encore aujourd'hui. La Ferrari fut exposée par M. Durham au Concours de Meadow Brook 2006 à Rochester (Michigan) et vendue en 2007 au collectionneur passionné Kevin Kogan de Louisville (Kentucky).

Après plus de 50 ans en Amérique du Nord, la voiture revint en Europe où elle est restée. Aux mains de l'avant-dernier propriétaire pendant cinq ans, son propriétaire précédent, un collectionneur belge de Ferrari, fait état d'une amélioration soigneusement réalisée en plus d'une restauration déjà excellente. La carrosserie et la peinture ont été totalement restaurées par Bachelli & Villa Autosport à Modène tandis que l'intérieur était refait au même niveau de qualité par Tappezzeria Luppi également de Modène.

As such it was the 56th car of this series to be built, and was finished in silver with a tan interior. After completion, the car was delivered new later that same year to Autoval SA, a dealer in Paris, France. Subsequently exported to the USA, it reappeared there in 1958 in the joint ownership of Chuck Sweeney of Santa Barbara, California and Bill Woodward of Hawaii. '0543' was subsequently raced by at various venues during 1958 including Palm Springs and Santa Barbara in California, and Dillingham Field in Hawaii (as illustrated).

At the conclusion of this brief racing career, '0543' was sold to a Mr. Bentley in Vancouver, Canada, passing through several more hands in Canada before being sold in 2006 to one J B Durham of Dallas, Texas. In this period the Ferrari was treated to a concours quality restoration, putting it into the stunning black scheme that the car still wears today. The Ferrari was shown by Mr. Durham at the 2006 Meadow Brook Hall Concours d'Elegance in Rochester, Michigan and in 2007 was sold to noted collector and enthusiast Kevin Cogan of Louisville, Kentucky.

After more than 5 decades in North America the car returned to Europe where it has been domiciled since. In penultimate custodian's hands for over 5 years, its previous owner, a Belgian Ferrari collector, reports a carefully executed enhancement of an already very fine restoration. The body and paintwork were fully restored by Bachelli & Villa 'Autosport' Modena, while the interior was renewed to an exacting standard by noted experts Tappezzeria Luppi also of Modena.

La mécanique, dont la boîte, le moteur, les carburateurs, la suspension, les essieux et les freins ont été refaits par le spécialiste Ferrari belge « L'Officina » et des factures pour un montant d'environ 200 000 euros ainsi qu'un album de photos des travaux figurent au dossier. Preuve de l'état de la voiture, elle a été invitée au très réputé Concorso d'Eleganza de la Villa d'este en 2016. De plus, elle a été certifiée Classique par l'usine, possède une carte d'identité FIVA 2016 n° 063025 et un titre 2007 du Kentucky (périmé) et l'actuelle carte grise belge.

Acquise par le vendeur, un autre collectionneur belge de voiture de sport des années 1950 et 1960, en 2017, la voiture a bénéficié d'une révision des amortisseurs, l'arbre de transmission a été équilibré et de petits détails retouchés, une facture de près de 67 000 euros datée de mars 2018 figurant au dossier. Mise en vente pour cause d'inutilisation dans l'actuelle collection, plus raffinée et plus utilisable que les premières Ferrari de route tout en conservant l'héritage sportif de ses devancières, la 250 GT Boano est un modèle repère historiquement important dont « 0543 » est un superbe exemple.
**€1,000,000 - 1,300,000**

The mechanicals including gearbox, engine, carburettors, suspension, axles and brakes were rebuilt by Belgian Ferrari specialist 'L'Officina' and invoices for around circa €200,000 together with a photographic record of the work are on file. Testament to the condition of the car it was invited to the highly coveted Concorso d'Eleganza at Villa d'Este in 2016. In addition it has been Factory Classiche certified, has a 2016 FIVA ID card # 063025 and comes with cancelled 2007 US Kentucky title and current Belgian 'carte grise' registration document.

Purchased by the vendor another Belgian collector of '50s and '60s sports cars in 2017 the car has since undergone a service of the shock absorbers, the drive shaft has been balanced and minor details have been sorted with an invoice of close to €7,000 on file dated March 2018. For sale due to lack of use in the current collection, more refined and practical than any previous road-going Ferrari yet retaining the sporting heritage of its predecessors, the 250GT Boano is a landmark model of historical significance of which '0543' is a fine example.

278

# ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER 1963

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° AR372747

- *Present ownership since 1998*
- *Kept garaged and always well maintained*
- *Recent new exhaust, ignition system, and front disc brakes*
- *Registered in France*

La gamme Giulia était l'œuvre d'une équipe de techniciens, dirigée par l'un des plus grands ingénieurs automobile italiens, le « dottore » Orazio Satta Puliga auquel on doit toutes les Alfa Romeo d'après guerre. Le nouveau modèle était immédiatement reconnaissable à son entrée d'air sur le capot, imposée par la hauteur du moteur. L'augmentation de la cylindrée portait la puissance maximale du classique double arbre Alfa Romeo de 80 à 92 ch et la vitesse maximale à 175 km/h. La fiabilité était également améliorée et le moteur était nettement plus souple et moins capricieux. La boîte à cinq rapports était montée en série sur le spider Giulia 1600 qui resta en production jusqu'à ce qu'il soit remplacé par la Duetto en 1966. Décrite par Cars Illustrated comme étant « probablement l'une des plus délicieuses petites sportives jamais produites », le spider Giulia est certainement l'une des plus séduisantes Alfa Romeo de son époque et jouit encore d'une réputation considérable.

Livrée neuve aux États-Unis, cette Alfa Romeo Giulia Spider avait déjà été entièrement restaurée lorsqu'elle fut achetée par le vendeur chez Bardini Automobiles à Paris en 1998. Depuis, la voiture a toujours été remisée au sec et n'a parcouru que quelque 1 000 km par an, jamais sous la pluie. On nous précise qu'elle est en excellent état ayant toujours été soigneusement entretenue par le même mécanicien. Les travaux récents comprennent l'installation d'un nouvel échappement, un allumage neuf et des disque neufs à l'avant. La voiture est rouge avec intérieur noir et capote assortie et comprend également un couvre-tonneau. Extrêmement agréable, belle et pratique, cette délicieuse Giulia Spider est offerte avec sa carte grise française, son contrôle technique à jour et un imposant dossier de factures incluant les pièces achetées chez le spécialiste Alfa Romeo VHB d'Asnières-sur-Seine, en France.

**€50,000 - 70,000**

**Sans Réserve**

The Giulia range was the work of a design team headed by one of the greatest of Italian automobile engineers, Dr Orazio Satta Puliga, who had been responsible for all the post-war Alfa Romeos. A bonnet air scoop, necessary to clear the larger engine's taller block, readily identified the new model. The capacity increase boosted maximum power of Alfa's classic twin-cam four from 80 to 92bhp and the car's top speed to 109mph. Reliability was likewise enhanced and the larger engine was noticeably smoother and less fussy. A five-speed gearbox was standard on the Giulia 1600 Spider, which remained in production until replaced by the Duetto in 1966. Described by Cars Illustrated as 'probably one of the most delightful small sports cars which will ever be produced,' the Giulia Spider is certainly one of the most attractive Alfa Romeos of its day and remains highly regarded now.

Delivered new in the USA, this Alfa Romeo Giulia Spider had already been fully restored when it was acquired by the current vendor from Bardini Automobiles in Paris in 1998. Since then the car has been kept in a dry garage and driven only some 1,000 kilometres each year, and never in the rain. We are advised that it is in excellent condition having been always very well maintained by the same mechanics. Recent works include fitting a new exhaust, new ignition system, and new front disc brakes. The car is finished in red with black interior and matching soft-top, and comes complete with a tonneau cover. Extremely fun, beautiful and usable, this delightful Giulia Spider is offered with French Carte Grise, valid Contrôle Technique, and an important file of invoices including some for parts bought from Alfa Romeo specialists VHB in Asnières-sur-Seine, France.

279

## FIAT 1100-103 CABRIOLET DERBY 1954

Carrosserie par Bertone

Châssis n° 060683

- *Rare coachbuilt FIAT 1100-103*
- *From one of Italy's most respected styling houses*
- *Refurbished in 2018*
- *Original interior*
- *Registered in Italy*
- *Mille Miglia eligible*

La famille des Fiat 1100 qui remonte à 1937 avec la 508 C Balilla s'acheva en 1953 avec l'introduction de la nouvelle 1100-103 monocoque. Construite en 1954, la décapotable 1100-103 offerte ici porte une élégante carrosserie de la Carrozzeria Bertone de Turin. Le fondateur de la firme Giovanni Bertone prit sa retraite en 1945, mais après avoir recruté le comte Mario Revelli de Beaumont comme styliste conseil. Le premier emploi de Revelli avait été chez Stabilimenti Farina avant sa collaboration avec Fiat et Pinin Farina. Styliste très influent, plus tard au service de General Motors et de Simca, il est crédité de l'introduction de concepts de style américains comme le montrent les lignes et les accents « transatlantiques » de ce cabriolet Fiat.

Immatriculée en Italie cette charmante Fiat des années 1950, avec sa carrosserie très élégante construite par Bertone, est peinte dans une très belle combinaison d'une teinte gris clair avec un intérieur en cuir rouge et une capote noire. Selon le vendeur, la voiture a été partiellement retouchée en 2018, à l'exception de l'intérieur d'origine qui présente une belle patine. Très élégante Fiat décapotable, porteuse d'une grande signature du style italien, cette 1100-103 ne peut qu'être distinguée dans les concours d'élégance tout en étant parfaitement utilisable pour de belles randonnées touristiques.

**€55,000 - 70,000**

FIAT's original '1100' family, which had commenced back in 1937 with the 508C Balilla, eventually came to an end in 1953 with arrival of the all-new unitary construction 1100-103. Built in 1954, the 1100-103 convertible offered here carries stylish coachwork by Carrozzeria Bertone of Turin. Company founder Giovanni Bertone had retired in 1945, but before then had recruited Count Mario Revelli de Beaumont as a styling consultant. Revelli's first job had been with Stabilimenti Farina, from where he moved on to work for FIAT and also the recently founded Pinin Farina. He was an exceptionally influential designer, working later for General Motors and Simca, and is credited with introducing American styling ideas, as is evident from the 'transatlantic' lines and accents of this FIAT convertible.

Registered in Italy, this charming 1950s FIAT, with its most elegant coach-built body by Bertone, is finished in the beautiful colour combination of light grey with contrasting red leather interior and black hood. According to the vendor, the car was refurbished where necessary in 2018, though the beautifully patinated original interior was left untouched. A most elegant coachbuilt FIAT soft-top, from one the greatest names in Italian automotive styling, this 1100-103 would be a welcome entrant into concours d'élégance events the world over or can simply be used and enjoyed for continental touring in style.

280
## PORSCHE 356B 1600 COUPÉ 1961

Châssis n° 118029

- *Matching numbers*
- *Left-hand drive*
- *Original colour combination*
- *2nd in class Dana Point Concours d'Élégance 2015*
- *Recent service by PR Services*

La 356 est l'une des plus grandes sportives de tous les temps ; elle est due à Ferry Porsche, qui s'était inspiré des Cisitalia que Piero Dusio avait créées sur base FIAT. La 356 de Ferry était dérivée de la Volkswagen conçue par son père et, tout comme l'immortelle Coccinelle, elle était construite sur un châssis-plateforme et équipée d'un moteur arrière refroidi par air et de quatre roues indépendantes avec suspension par barres de torsion. Lancée en 1948, la Porsche 356 devint la référence des petites sportives et se révéla à l'aise dans toutes les épreuves, que ce soit sur circuit ou en rallye. Une voiture d'usine se classa première dans la catégorie des 1 100 cm3 aux 24 heures du Mans 1951, marquant là le début d'une longue et remarquable histoire entre la marque et la Sarthe.

Lors d'une première série d'évolutions, le moteur de la 356 passa à 1,3 puis à 1,5 litres, son parebrise en deux parties devint monopièce et elle adopta une boîte Porsche synchronisée. Puis arriva en 1955 la version restylée 356A, caractérisée par son parebrise incurvé et ses roues de 15 pouces au lieu de 16. Et en 1959, ce fut le tour de la 356B, qui se démarquait de sa devancière par différentes évolutions de style et par la généralisation du 1 600 cm3. Celui-ci existait en trois niveaux de puissance, la plus élevée - hormis sur la Carrera à quatre soupapes par cylindre – étant le 90 chevaux de la Super 90. La 356B constitue par rapport aux premières 356 un progrès considérable en matière d'agrément de conduite et de confort ; elle permet d'accéder facilement et agréablement aux traditionnelles valeurs Porsche de qualité, de fiabilité et de robustesse mécanique.

One of the all-time great sports cars, the 356 was the work of Ferry Porsche, who had been inspired by the FIAT-based Cisitalias of Piero Dusio. Ferry's 356 was based on the Volkswagen designed by his father, and like the immortal 'Beetle' employed a platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and all-independent torsion bar suspension. Introduced in 1948, the Porsche 356 set a new standard for small sports cars and proved adaptable to all forms of motor sport including circuit racing and rallying. In 1951 a works car finished first in the 1,100cc class at the Le Mans 24-Hour Race, thus beginning the marque's long and illustrious association with La Sarthe.

The first phase of development saw the 356's 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.

Cette Porsche 356B aux numéros concordants est parfaitement connue ; elle n'a eu que six propriétaires et son épais dossier contient tous les reçus, les comptes-rendus de travaux et les données d'achat/revente depuis 1961. Elle a été restaurée en 2010 et est désormais magnifique ; elle s'est classée 2e de sa catégorie du Club Porsche 356 lors du Concours d'Elégance 2015 de Dana Point. Figurent parmi ses options des appuie-têtes, un avertisseur luxe, des attache-bagages, des projecteurs de route et un autoradio Blaupunkt AM/FM.

Son vendeur l'a acquise en décembre 2016 lors de la vente Bonhams tenue à l'Olympia de Londres (lot 349). Elle a depuis parcouru 1 600 km et sort tout juste d'un entretien effectué par PR Services, un spécialiste de la marque. De couleur jaune Champagne avec intérieur en cuir noir, son harmonie de teintes d'origine, elle est munie d'un certificat d'authenticité Porsche, de diverses factures de restauration, de son contrôle technique actuel et de son certificat d'immatriculation britannique V5C.

Elle a été vendue en décembre 2018 lors de la vente Bonhams de l'Olympia (lot 153), mais elle est remise en vente à la suite d'une évolution de la situation financière de son acquéreur.
**€80,000 - 100,000**

Fully documented, this matching numbers Porsche 356B has had only six owners and comes with a large history file containing all receipts, records of works carried out, and details of ownership changes dating back to 1961. Restored in 2010 and presented in beautiful condition, it placed 2nd in class at the Porsche 356 Club Dana Point Concours d'Élégance in 2015. Fitted options include headrests, deluxe horn ring, luggage straps, driving lights, and a Blaupunkt AM/FM radio.

The current vendor purchased the car at Bonhams' Olympia Sale in December 2016 (Lot 349). Since then it has covered an additional 1,000 miles and is presented fresh from a service carried out by marque specialists, PR Services. Finished in Champagne Yellow with black leather interior, its original colour combination, the car is offered with Porsche Certificate of Authenticity, sundry restoration invoices, current MoT, and a UK V5C registration Certificate.

Sold at Bonhams' Olympia auction in December 2018 (Lot 153), this car is only being re-offered for sale following a change in the purchaser's financial circumstances.

281 *

*Ex-Fréderic Dor*

## JAGUAR XK150 S 3.4-LITRE ROADSTER 1958

Châssis n° S 830778 DN

- *One of only 846 built*
- *Delivered new to the USA*
- *Restored in Germany in 1995*

Ultime expression de la famille des sportives XK de Jaguar, la XK150 fut dévoilée en 1957. Avec 190 ch, la puissance maximale du double arbre 3,4 litres était identique à celle de la XK140, aussi les performances changeaient-elles peu.

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. Pour la première fois, la fameuse mascotte Jaguar était disponible en option sur les XK.

Ultimate expression of Jaguar's family of 'XK' sports cars, the XK150 was introduced in 1957. At 190bhp, the 3.4-litre twin-cam 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, while a Thornton Powr-Lok limited-slip differential was available for the XK150 S. The much-admired chromed Jaguar mascot was made available as an optional extra on an XK for the first time.

Représentante de la Jaguar XK150 dans sa forme la plus séduisante, avec le moteur aux spécifications S et la transmission avec overdrive, le châssis numéro S 830778 DN à conduite à gauche a été livré neuf à Jaguar Cars, à New York, aux États-Unis. Autrefois possession du fameux pilote français, Fréderic Dor, la voiture a quitté l'usine dans une livrée British Racing Green avec intérieur en cuir retourné vert et capote noire qu'elle conserve encore aujourd'hui et est l'une des 846 de ce type fabriquées.

Ayant fait l'objet d'une restauration complète en Allemagne en 1995, ce rare et très recherché pur-sang britannique est une voiture particulièrement pratique pour les manifestations touristiques, les rallyes ou pour un usage quotidien. Vendue avec son certificat BMIHT et ses papiers d'immatriculation Suisse.

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.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.
**€135,000 - 165,000**

Representing the Jaguar XK150 in one of its most desirable forms, with the S-specification engine and overdrive transmission, left-hand drive chassis number 'S 830778 DN' was delivered new to Jaguar Cars, New York, USA. Formerly owned by the famous French racing driver, Fréderic Dor, the car left the factory finished in British Racing Green with Suede Green leather interior and black hood, the same combination it has today, and is one of only 846 of its type completed.

Having benefited from a full restoration in Germany in 1995, this rare and highly sought after British thoroughbred is an eminently practical car for touring events, rallies, or simple everyday use. Offered with BMIHT Certificate and Swiss registration papers.

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

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

282

# OSCA 1600 GT MAINA SPIDER 1964

Carrosserie Fissore

Châssis n° 1.18SB 029454

- *Beautiful and rare coachbuilt Italian classic*
- *One of a mere two possibly three 1600 GT cabriolets made*
- *Matching numbers*
- *Part of the world famous Mario Righini Collection for many years*
- *Very original and a potential contender for a preservation class in a concours d'élégance*

En 1937, les trois frères Maserati survivants vendirent leur société au groupe Orsi et après la seconde guerre ouvrirent l'Officine Specializzate per la Costruzione Automobili Fratelli Maserati – autrement dit OSCA - pour construire des voitures de compétition en série limitée. L'une des raisons du départ des frères Maserati tenait à leur refus de construire des voitures de tourisme, ils se vouaient avant tout à la compétition pure et simple.

Osca était un tout petit constructeur, ne fabriquant jamais plus de 30 voitures par an, toutes uniquement destinées à la compétition. Son premier modèle, présenté en 1948, était la MT4 (Maserati Tipo 4), une petite voiture à roues non carénées, animée par un moteur à arbre à cames en tête de 1 092 cm3 qui connut un succès immédiat aux mains de Luigi Villoresi. À partir de 1950, un nouveau moteur OSCA à 2 ACT fut proposé et développé par les frères Maserati pour FIAT en différentes cylindrées allant jusqu'à 1 600 cm3.

En même temps que le moteur double arbre était appliqué aux FIAT sportives haut de gamme, OSCA aborda la production de ses propres modèles GT en renonçant au principe qui avait déterminé les frères Maserati à quitter la firme qu'ils avaient fondée. La 1600 GT d'OSCA était construite sur la base d'un châssis tubulaire en acier, équipé du même moteur double arbre, mais porté à un niveau de préparation supérieur. Selon le livre de référence sur la marque OSCA de Orsini/Zagari, 128 exemplaires de la 1600 GT furent construits par l'usine avec différents styles de carrosseries par Fissore, Boneschi, Morelli, et Zagato.

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

OSCA was a tiny company, never making more than 30 cars in a single year, all of which were intended for competition. Its first offering, introduced in 1948, was the MT4 (Maserati Tipo 4), a small siluro powered by a 1,092cc overhead-camshaft engine, which was immediately successful in the hands of Luigi Villoresi. From 1950 onwards, there was a new twin-overhead-camshaft OSCA engine, built in various capacities up to 1.6 litres, which was developed by the Maserati brothers for FIAT.

At the same time as its twin-cam engine was powering FIAT's range-topping sports cars, OSCA began producing its own GT cars, reversing the policy that had prompted the brothers to leave Maserati. OSCA's 1600 GT was built around a tubular-steel spaceframe chassis equipped with the same engine in a higher state of tune. According to the authoritative book on the marque, 'OSCA' by Orsini/Zagari, only 128 examples of the 1600 GT were built by the factory, with different body designs by Fissore, Boneschi, Morelli, and Zagato.

Le très beau spider OSCA 1600 GT Maina vendu est l'œuvre de la carrozzeria Fissore, qui habilla 24 châssis, 21 en coupés et trois en cabriolets. Fondée par les quatre frères Fissore en 1920, la carrozzeria Fissore est surtout connue pour ses élégants coupés et spiders Fiat 1500/1600S et les dernières versions sur châssis OSCA, dont cette voiture est un exemple. Son nom de Maina vient du fait que son dessin est dû à un petit carrossier indépendant portant ce nom.

Cette voiture très rare a été achetée par le vendeur il y a plusieurs années à la collection mondialement connue de Mario Righini près de Bologne, en Italie, qui était en sa possession depuis un nombre considérable d'années. Le vendeur nous précise qu'elle est entièrement d'origine (châssis, carrosserie, peinture, moteur, transmission, électricité, etc...), seule la capote étant neuve.

Ce charmant Spider Maina, une des OSCA les plus rare, représente une opportunité inespérée d'acquérir un magnifique exemplaire de cette exclusive Gran Turismo italienne, éligible à un large éventail des manifestation historiques les plus importantes. Complément idéal pour toute collection sérieuse d'OSCA ou de Maserati.
**€190,000 - 250,000**

The beautiful OSCA 1600 GT Spider Maina Cabriolet offered here is the work of Carrozzeria Fissore, which bodied 24 chassis, 21 as coupés and three as cabriolets. Founded by the four Fissore brothers in 1920, Carrozzeria Fissore is best remembered for its stylish FIAT 1500/1600S coupés and spiders and the later versions on the OSCA chassis, of which this car is an example. Its 'Maina' designation reflects the fact that the design originated with the small independent coachbuilder of the same name.

This ultra-rare car was purchased by the private vendor several years ago from the world famous Mario Righini Collection near Bologna, Italy, in whose possession it had been for some considerable time. We are advised by the vendor that it is all original (chassis, body, paintwork, engine, transmission, electrics, etc), only the soft-top being new.

One of the rarest of all OSCAs, this charming Spider Maina Cabriolet represents an exciting opportunity to acquire a fine example of this exclusive Italian Gran Turismo eligible for a wide variety of the most important historic motoring events. An ideal addition to any serious OSCA or Maserati collection.

283

## OSCA 1600 GT2 COUPÉ 1962

Carrossé par la Carrozzeria Fissore

Châssis n° 00103

- *One of only 128 OSCA 1600 GTs made*
- *One of only circa 24 bodied by Fissore*
- *Matching chassis and engine*
- *Restored in the 1980s*
- *Engine rebuilt in 2008*
- *Present ownership since December 2008*

Entre 1960 et 1963, OSCA produisit 128 exemplaires de sa 1600GT, dont la majorité (98) furent carrossés par la Carrozzeria Zagato. Mais l'OSCA 1600GT proposée ici est l'œuvre de la Carrozzeria Fissore, qui habilla environ 24 châssis, dont trois sous forme de cabriolets. Sa carrosserie est en acier, avec portes en aluminium.

L'historique du châssis n° 00103 n'est pas clairement connu jusque dans les années 1970, lorsqu'il fut vendu à Rudy Pas en Holland, alors qu'il se parait d'un pourpre d'origine Alfa Romeo. Il réapparut par la suite aux Etats-Unis, dans le Connecticut, aux mains de John Geils, membre du "J Geils Band" alors célèbre. John restaura cette OSCA (il fut par la suite propriétaire d'une entreprise de restauration de Ferrari) et la repeignit en rouge. Elle fut ensuite vendue à Hans Thulin, le collectionneur suédois réputé, connu pour sa Ferrari GTO et sa Bugatti Royale.

Après l'avoir exposée dans un musée suédois, il vendit l'OSCA en 2002 à un autre Suédois, Niklas Hannah. On avait peu utilisé la voiture depuis qu'elle avait été restaurée dans les années 1980 ; elle n'avait donc besoin que de peu de chose, tout juste une remise en marche, à la suite de quoi elle participa à différentes manifestations en Suède et, entre autres, au Milan - San Remo 2006, ainsi qu'à un tour d'Europe de 2 300 km accompli en 2007 sans incident.

Between 1960 and 1963, OSCA completed 128 examples of its 1600GT, the greater majority (98) with bodies by Carrozzeria Zagato. The OSCA 1600 GT offered here, though, is the work of Carrozzeria Fissore, which bodied approximately 24 chassis, including three as cabriolets. The body is of steel construction with aluminium doors.

The history of chassis number '00103' is unclear until the late 1970s when the car was for sale at Rudy Pas in Holland, at that time finished in Alfa Romeo purple livery. It later resurfaced in Connecticut, USA in the ownership of John Geils of the then famous 'J Geils Band'. John restored the OSCA (he later owned a Ferrari restoration business) and painted it red. The car was later sold to the celebrated Swedish collector Hans Thulin, known for his Ferrari GTO and Bugatti Royale.

Subsequently put on display in a Swedish museum, the OSCA was purchased in 2002 from the latter by another Swede, Niklas Hannah. The car had seen little use since its restoration in the 1980s and needed no further work, merely re-commissioning, after which it was used for various events in Sweden and the Milan - San Remo in 2006 among others, while in 2007 it completed a 2,300-kilometre European tour without trouble.

En décembre 2008, M. Hannah confia son OSCA à Bonhams pour la vente de Gstaad (lot 215), où son vendeur actuel l'acquit. Il fut alors déclaré que le moteur avait été déposé et refait, avec rééquilibrage du vilebrequin et remplacement des arbres à cames (photos disponibles). Depuis son acquisition, quelques rares défauts mineurs (combiné d'instruments, sièges, maître-cylindre de freins) ont été traités et la voiture a bénéficié d'un entretien régulier. On considère que les parechocs et le monogramme Fissore ont toujours manqué.

Entre 2008 et 2015, cette voiture a été immatriculée sous un numéro normal, imposant un contrôle technique annuel. Depuis 2015, son propriétaire actuel lui a fait établir une carte grise belge de véhicule de collection.

Il ne reste pour ce modèle qu'une poignée de survivants connus ; nous avons ici une occasion enthousiasmante d'acquérir un merveilleux exemplaire de cette rare Gran Turismo italienne éligible à nombre des plus importantes manifestations d'anciennes.
**€125,000 - 165,000**

In December 2008, Mr Hannah offered the OSCA for sale at Bonhams' Gstaad auction (Lot 215) where it was purchased by the current vendor. At that time it was stated that the engine had just been removed and rebuilt, its crankshaft being re-balanced and the camshafts replaced by new ones (photographs available). Since acquisition, the few relatively minor faults (dashboard instruments, seats, brake master cylinder) have been rectified and the car has been serviced regularly. It is understood that the bumpers and 'Fissore' script have always been missing.

Between 2008 and 2015, the car was registered with a normal licence plate requiring an annual technical inspection; since 2015, the present owner has registered it with a Belgian Carte Grise de Collection licence plate.

One of only a relative handful of known survivors, it represents an exciting opportunity to acquire a fine example of this rare Italian Gran Turismo eligible for a wide variety of the most important historic events.

284

# LANCIA APPIA SPORT COUPÉ 1962

Carrosserie Zagato

Châssis n° 812.05 1117

- *Rare and desirable short-wheelbase Zagato-bodied variant*
- *From the final Zagato-bodied Appia series*
- *1 of a mere 200 examples built*
- *Excellent condition after full restoration*

Dessinée par le jeune styliste Ercole Spada, qui avait été embauché par Zagato en mars 1960, la légère carrosserie en aluminium de l'Appia Sport tirait le maximum du moteur 1 100 cm3 de 60 ch, le résultat étant une voiture extrêmement rapide pour sa taille. L'Appia Sport à châssis court allait être construite jusqu'en janvier 1963.

Ce rare exemplaire a été livré neuf à Turin, en Italie en 1962 dans la couleur Bordeaux qu'il arbore encore aujourd'hui. La voiture est restée en Italie jusqu'en 1975 lorsqu'elle a été exportée à New York, aux États-Unis, à son nouveau propriétaire M. Nicholas J. Godano. On pense que l'Appia a été remisée au sec en Californie peu après son arrivée et est restée là inutilisée jusqu'en 2010 lorsqu'elle fut achetée par son actuel propriétaire belge. Celui-ci, un passionné enthousiaste a commandé à HAS une restauration professionnelle « au dernier boulon » qui a commencé en 2011 et s'est achevée seulement en 2014.

Lorsque cette tâche gigantesque de restauration de cette magnifique voiture a été achevée, elle a été immatriculée en 2014 par le propriétaire qui en a profité au maximum. Depuis sa réfection, l'Appia a été engagée dans divers concours d'élégance, dont le Masterclass d'Anvers où elle a reçu le 3e prix en 2015 et celui de la classe « meilleure restauration » en 2018.

Designed by the young stylist Ercole Spada, who had been hired by Zagato in March 1960, the Appia Sport's lightweight aluminium body made the most of the 1,100cc 60bhp engine, the result being a surprisingly fast car for its size. The short-wheelbase Appia Sport would be built until January 1963.

This rare example was delivered new in Turin, Italy in 1962 finished in the same Burgundy colour it has today. The car stayed in Italy until 1975 when it was exported to New York, USA to new owner Mr Nicholas J Godano. It is believed that the Appia was moved to dry storage in California shortly after arrival and remained there, unused, until 2010 when it was bought by the current Belgian owner. A passionate enthusiast, the owner commissioned HAS to carry out a full professional 'last nut and bolt' restoration, which commenced in 2011 and was only finished in 2014.

After the mammoth task of restoring this beautiful car had been completed, it was registered in 2014 by the current owner, who has enjoyed it to the fullest extent. Since completion the Appia has been entered in various concours d'élégance events, including Masterclass Antwerp where it received a 3rd prize in 2015 and in 2018 won the 'Best Restored Car' class.

Les travaux récents comprennent la révision des carburateurs Weber par VGS à Cologne, en Allemagne en 2018 (facture au dossier). Les papiers accompagnant la voiture sont les suivants :

- Papiers d'immatriculation belge
- Nombreuses photographies de la restauration
- Copie du titre américain (New York)
- Carte d'assurance originale de 1975 au nom de Nicholas J. Godano
- Factures pour pièces
- Factures des travaux effectués par HAS en 2013, 2014 et 2018
- Livre Lancia Appia Zagato
- Photographies de 2010 montrant la voiture non restaurée aux États-Unis

La voiture est également vendue avec un rapport d'état confirmant qu'elle est en état général 1, c'est-à-dire qu'elle est dans un excellent état concours et exempte de tout défaut. Remarquée dans toutes les manifestations, cette Appia Sport Zagato mérite une attention très particulière et est prête à participer à tout événement approprié.
**€120,000 - 150,000**
**Sans Réserve**

Recent works include an overhaul of the Weber Carburettors carried out by VGS in Cologne, Germany in 2018 (invoice on file). Accompanying documentation includes the following:

- Belgian registration papers
- Numerous restoration photographs
- Copy of US Title (New York)
- Original 1975 insurance identification card in the name of Nicholas J Godano
- Invoices for parts
- HAS invoices for work carried out 2013, 2014, 2018
- Lancia Appia Zagato book
- Photographs from 2010 showing the car in un-restored condition in the USA

The car comes with an independent valuers condition report confirming it to be in General Condition 1, meaning that it is in excellent/concours condition and very hard to fault. A head-turner at any event, this Appia Sport Zagato is worthy of the closest inspection and is ready to participate in any suitable event.

285

*Livrée neuve en Belgique*

## BMW 503 3.2-LITRES SÉRIE II COUPÉ 1958

Châssis n° 69344

- *One of only 206 made*
- *3 Belgian owners from new*
- *Highly original example*
- *Matching numbers/matching colours*
- *Lovely patinated original interior*

Dévoilé sur la berline de luxe 501 en 1954, le nouveau V8 dernier cri de BMW montrait indéniablement un potentiel considérable pour une sportive. BMW fut encouragé par l'entreprenant Max Hoffman d'origine autrichienne, à l'époque importateur de nombreuses marques européennes aux États-Unis, qui connaissait la personne capable de dessiner une telle voiture, le comte Albrecht von Goertz, un designer industriel indépendant qui avait travaillé avec le légendaire Raymond Loewy sur les Studebaker à la dernière mode.

On demanda à Goertz de faire deux dessins différents qui firent leurs débuts sous forme de prototype au Salon de Francfort en 1955. Le plus conservateur des deux – pour la 503 – reprenait le châssis de la berline 502, sa suspension et sa boîte de vitesse à commande au volant, alors que la 507 était construite sur un empattement bien plus court, qui avait permis de monter la boîte accolée au moteur (la 503 série II, dévoilée en 1957, reprenait entièrement l'ensemble moteur/transmission de la 507 avec levier au plancher). Tel qu'installé dans la 503 à carrosserie en alliage, le V8 3,2 litres développait 140 ch, suffisants pour une vitesse de pointe de 190 km/h. Avec son long capot, son habitacle 2+2 et son généreux coffre, la 503 était la parfaite illustration de la grande routière. Même Pinin Farina fut impressionné, déclarant que c'était la plus belle voiture du salon. Si la 507 n'avait pas débuté en même temps, elle aurait sûrement aussi été la plus mémorable.

Introduced on the 501 luxury saloon in 1954, BMW's new state-of-the-art V8 clearly had considerable potential as a sports car engine. BMW was encouraged by Austrian-born entrepreneur Max Hoffman, at that time the US importer of various European makes, who knew just the man to style the car: Count Albrecht von Goertz, an independent industrial designer who had worked for the legendary Raymond Loewy on the latter's trend-setting Studebakers.

Goertz was commissioned to produce two different designs, both of which debuted in prototype form at the Frankfurt Auto Show in 1955. The more conservative of the two – the 503 – retained the 502 saloon's chassis, suspension and centrally mounted, column-change gearbox, while the 507 was built on a much shorter wheelbase, which necessitated attaching the gearbox directly to the engine. (The Series II 503, introduced in 1957, used the 507-type engine/transmission arrangement complete with floor-mounted change). As installed in the alloy-bodied 503, the 3.2-litre V8 produced 140bhp, which was good enough for a top speed of 118mph (190km/h). With its long bonnet, 2+2 seating and generously sized boot, the 503 looked every inch the elegant Grande Routière. Even Pinin Farina was impressed, declaring it to be the most beautiful car in the show. Had the 507 not debuted at the same time, it would no doubt have also been the most memorable.

Les BMW hautes performances à moteur V8 des années 1950 attirèrent une petite clientèle de connaisseurs, comprenant même quelques grands noms du sport automobile. Chère et exclusive, la 503 était construite aussi bien en coupé qu'en cabriolet, respectivement 206 et 138 exemplaires de chacune étant livrées entre 1956 et 1960.

Le châssis numéro 69344 a été livré neuf en 1958 au Garage du Rond-Point à Bruxelles à un industriel du tricot de Sint-Niklaas. Ce premier propriétaire garda la BMW environ 10 années, avant de la vendre à un marchand de métaux local qui la conserva six ans. La voiture resta alors dans les remises du concessionnaire jusqu'à environ 1998, lorsque sa carrosserie fut repeinte, à l'exception du toit qui conserve pense-t-on sa peinture noire d'origine. Suite à sa réfection, la BMW fut conduite pour quelques rallyes occasionnels et finalement vendue à son actuel propriétaire. Domicilié en Belgique depuis son origine, toujours en Flandres orientales, la voiture est restée largement authentique et présente un magnifique intérieur avec un cuir joliment patiné.

En parfait état mécanique et agréable à conduire, cet exemplaire de qualité d'un modèle particulièrement rare est vendu avec ses papiers d'immatriculation belge et son certificat d'origine BMW Classic confirmant ses numéros concordants.
**€150,000 - 200,000**

BMW's high-performance, V8-engined cars of the 1950s attracted a small but discerning clientele, including some very well-known names from the motor sports world. Expensive and exclusive, the 503 was built both as a closed coupé and a convertible, only 206 of the former and 138 of the latter being delivered between 1956 and 1960.

Chassis number '69344' was delivered new in 1958 to Garage du Rond-Point in Brussels and first owned by a knitwear manufacturer from Sint-Niklaas. The first owner kept the BMW for around 10 years before selling it to a local metals dealer, who in turn owned it for six years. The car then remained in the dealer's warehouse until circa 1998 when it was re-commissioned and the bodywork repainted with the exception of the roof, which is believed to retain its original black paint. Following its re-commissioning the BMW was driven on the occasional rally and eventually was sold to the current owner. Belgian domiciled from new, and always in East Flanders, the car remains highly original and has a lovely interior with beautifully patinated leather.

Mechanically in order and said to drive very well, this superior example of a very rare model is offered with Belgian registration papers and BMW Classic certificate of originality confirming matching numbers.

286

## FERRARI 250GT BERLINETTA 1958

Carrossée par Pinin Farina

Châssis n° 0947GT

- *One of only 353 built*
- *Matching numbers*
- *Rare bodywork features*
- *Known ownership history*
- *Engine rebuilt in 2010*
- *Recent full bare-metal repaint in original colour*
- *Re-trimmed interior*
- *Ferrari Classiche certified*

A la fin des années 1950, la production de routières avait cessé d'être anecdotique pour Ferrari et était considérée comme une activité vitale pour la santé future de l'entreprise. On peut donc considérer que la 250, première Ferrari produite en quantité, est un modèle-clé, même si la production de sa première version, la 250 Europa de 1953-54, n'a pas atteint les 20 unités. Avant l'Europa, Ferrari avait construit en petite quantité des coupés et des roadsters de route, en général sur commande spéciale, et à partir d'un châssis de voiture de course. Ghia et Vignale, à Turin, et Touring, à Milan, étaient chargés d'en carrosser la plupart. Il n'y avait aucune tentative de standardisation pour autoriser une production en série, et il n'existait pas deux voitures identiques.

Le lancement de la 250 Europa se caractérisa pour Ferrari par un changement radical de carrossier : si jusqu'alors c'était Vignale qui avait été le carrossier privilégié des clients de Maranello, ce serait désormais Pinin Farina (qui devint plus tard Pininfarina) qui serait le premier choix de Ferrari. Les recherches de Pinin Farina finirent par se concrétiser sur une nouvelle routière, la Ferrari 250 GT qui fut dévoilée au Salon de Genève de mars 1956.

Le style de la voiture exposée à Genève – le châssis 0429GT – était influencé par la Superamerica de Pinin Farina. Pour la Série 2 des 410 Superamerica, Ferrari avait fait réduire l'empattement de 2 800 mm à 2 600 mm, cote qui serait utilisée pour tous les membres de la famille des 250 GT à partir de l'Europa GT, sauf pour les SWB et GTO à visée sportive.

By the end of the 1950s, road car production had ceased to be a sideline for Ferrari and was seen as vitally important to the company's future stability. Thus the 250, Ferrari's first volume-produced model, can be seen as critically important, though production of the first of the line - the 250 Europa, built from 1953 to '54 - amounted to fewer than 20. Before the advent of the Europa, Ferrari had built road-going coupés and convertibles in small numbers, usually to special customer order using a sports-racing chassis as the basis. Ghia and Vignale of Turin, and Touring of Milan were responsible for bodying many of these, but there was no attempt at standardisation for series production and no two cars were alike.

The introduction of the 250 Europa heralded a significant change in Ferrari's preferred coachbuilder; whereas previously Vignale had been the most popular carrozzeria among Maranello's customers, from now on Pinin Farina (later Pininfarina) would be Ferrari's number one choice. Pinin Farina's experiments eventually crystallised in a new Ferrari 250 GT road car that was first displayed publicly at the Geneva Salon in March 1956.

The styling of the Geneva show car – chassis number '0429GT' – was influenced by Pinin Farina's Superamerica. With the Series 2 variant of the 410 Superamerica, Ferrari switched from a 2,800mm wheelbase to one of 2,600mm, and this shorter dimension would be used for all members of the 250 GT family from the Europa GT onwards, with the exception of the competition orientated SWB and GTO models.

La 250 GT, outre son empattement court qui améliorait son comportement, était équipée du V12 3,0 litres de Colombo, plus compact que le gros moteur de la Superamerica dû à Lampredi. Mais Pinin Farina n'était pas en mesure de faire face à une augmentation de charge, car la construction de son nouvel atelier de Grugliasco commençait tout juste. Et c'est donc la Carrozzeria Boano qui démarra la production après que Pinin Farina eut assemblé quelques prototypes.

La 250 GT représentait pour Ferrari une évolution significative. Pour la première fois, on avait attaché de l'importance au confort du conducteur et du passager : l'intérieur était plus luxueux, les sièges plus larges et le bruit atténué. La boîte avait été dotée de synchros, ce qui, avec une suspension plus douce et une direction plus légère, était exactement ce qu'attendait le marché nord-américain, qui devenait de plus en plus crucial.

Septième des 353 coupés Pininfarina construits sur le châssis de la 250 GT, la 0947GT a des passages de roues gonflés et c'est l'une des très rares montées avec un couvercle de coffre en fibre de verre. Envoyée chez Pinin Farina en juin 1958, elle fut vendue en octobre 1958 à un certain Vittorio Roncoroni, de Milan, qui avait précédemment possédé une Ferrari 250 Europa (0401GT). Au cours des années 1960, celui-ci la revendit à un M. Roberto Goldoni, pilote de ligne habitant Rome, qui la céda à Edwin K Niles, un juriste et concessionnaire automobile demeurant en Californie, à Van Nuys.

As well as the handling advantages conferred by the shorter wheelbase, the 250 GT was equipped as standard with the more compact Colombo-designed 3.0-litre V12 engine, which replaced the Superamerica's bulkier Lampredi unit. However, Pinin Farina was not yet in a position to cope with the increased workload – construction of its new factory at Grugliasco had only just started - resulting in initial production being entrusted to Carrozzeria Boano after Pinin Farina had completed a handful of prototypes.

The 250 GT represented a significant departure for Ferrari. Driver and passenger comfort were taken seriously for the first time; the interior was more luxurious, seats were broader and there was less noise intrusion. By this time there was also synchromesh in the gearbox which, combined with a softer ride and light steering, was exactly what was expected by the increasingly important North American market.

The seventh of only 353 Pininfarina Coupés built on the 250 GT chassis, '0947GT' has unique flared wheelarches and is one of very few made with a glassfibre boot lid. Despatched to Carrozzeria Pinin Farina in June 1958, the car was sold new in October '58 to one Vittorio Roncoroni, a resident of Milan, Italy, who had previously owned a Ferrari 250 Europa ('0401GT'). In the 1960s Roncoroni sold the Ferrari to one Roberto Goldoni, an airline pilot living in Rome, who sold it on to Edwin K Niles, an attorney and car dealer resident in Van Nuys, California, USA.

Puis la voiture passa entre les mains de divers propriétaires aux Etats-Unis (les détails figurent au dossier) avant qu'Ed Niles ne la rachète, en mars 1982. Niles la revendit ensuite à Curtis L Van Den Berg d'Eaton Rapids, dans le Michigan, qui la fit complètement restaurer en 1983-84. Repeinte en rouge sombre et regarnie de cuir brun, la 0947 fut présentée par Van Den Berg en août 1986 au 2e Concours d'Élégance annuel de Meadow Brook Hall. Il continua à la faire participer pendant les années suivantes à différents concours prestigieux, avant de la revendre en septembre 1998 à la société Lyle Tanner.

En 2000, cette Ferrari fut achetée par le concessionnaire Andreas Zenari de Fräschels, en Suisse, qui la revendit en mai 2004 à MM. Rolf Sigrist et Robert Doux, de Greng et d'Oberburg (Suisse). Son propriétaire suivant l'acheta en décembre 2005 à la vente de Ferrari organisée par Bonhams à Gstaad (lot 224). En 2010, son moteur fut complètement refait, et une attention particulière fut portée au démarreur, à l'alternateur, au refroidissement, à l'allumage, aux carburateurs, aux freins, à l'embrayage, aux cardans, au faisceau du tableau de bord, etc. (voir dans le dossier les factures détaillées, se montant à environ 150 000 CHF).

The car then passed through the hands of various owners in the USA (details on file) before being repurchased by Ed Niles in March 1982. Niles then sold the Ferrari to Curtis L Van Den Berg of Eaton Rapids, Michigan, who had it fully restored during 1983-1984. Repainted dark red and re-trimmed in brown leather, '0947' was shown by Van Den Berg at the 2nd Annual Meadow Brook Hall Concours d'Élégance in August 1986. Van Den Berg continued to show the car at various prestigious concours venues over the next few years before selling it in September 1998 to Lyle Tanner Enterprises.

In 2000 the Ferrari was sold to car dealer Andreas Zenari of Fräschels, Switzerland who in May 2004 sold it on to Messrs Rolf Sigrist and Robert Doux of Greng and Oberburg, Switzerland. The next owner purchased '0947' at Bonhams' Ferrari Sale at Gstaad, Switzerland in December 2005 (Lot 224). In 2010, the engine was completely rebuilt, with the starter motor, alternator, cooling and ignition systems, carburettors, brakes, clutch, universal joints, dashboard wiring, etc all receiving attention at the same time (see detailed bills for circa CHF 150,000 on file).

Après cette reconstruction, la 0947 n'a parcouru que quelque 4 000 km après un décapage complet et de nombreuses retouches de carrosserie, il l'a récemment fait repeindre par Hoyle Fox Classics, le spécialiste bien connu de la marque, et a fait approfondir sa remise en état mécanique. Elle a retrouvé sa couleur d'origine, Nero Tropicale, et son intérieur a été regarni de cuir brun.

Il est important de noter que cette 0947 a été acceptée pour la certification Ferrari Classiche ; lors de l'impression de ce catalogue, on attendait d'en recevoir l'emblématique classeur rouge. Sa documentation comprend également des lettres originales (12) de ses précédents propriétaires, un certificat de propriété US, la copie d'une lettre d'Andrea Pininfarina et d'une de Ferrari Assistena Technica, une copie du dossier de montage de Ferrari, le rapport Massini, un CD-ROM de photos (y compris celles prises pendant la réfection du moteur), et ses papiers d'immatriculation suisses. La voiture est aussi accompagnée de sa notice d'utilisation et d'un catalogue d'origine.

La 250 GT de Pinin Farina est plus raffinée et plus pratique que n'importe quelle Ferrari de route antérieure, tout en bénéficiant de l'héritage sportif de ses devancières. Elle représente un jalon historique d'importance, dont la 0947 est une représentante exceptionnelle.
**€600,000 - 700,000**

Post rebuild, only some 4,000 kilometres have been covered and the Ferrari has since benefited from a recent full bare-metal repaint with extensive repairs to the metalwork, carried out by renowned marque specialists Hoyle Fox Classics and complementing the prior mechanical overhaul. The car was repainted in its original Nero Tropicale livery and the interior re-trimmed in tan leather.

Importantly, '0947' was been accepted for Ferrari Classiche certification and at time of cataloguing the iconic red folder was awaited. Additional documentation consists of original letters (x12) from previous owners; US Certificate of Title; copy letter from Andrea Pininfarina; copy letter from Ferrari Assistena Technica; copy 'foglio di montaggio' from Ferrari; Massini Report; CD-ROM of photographs (including those of the engine rebuild); and Swiss registration papers. The car also comes with an original instruction manual and sales brochure.

More refined and practical than any previous road-going Ferrari yet retaining the sporting heritage of its predecessors, Pinin Farina's 250 GT is a landmark model of great historical significance, of which '0947' is a unique example.

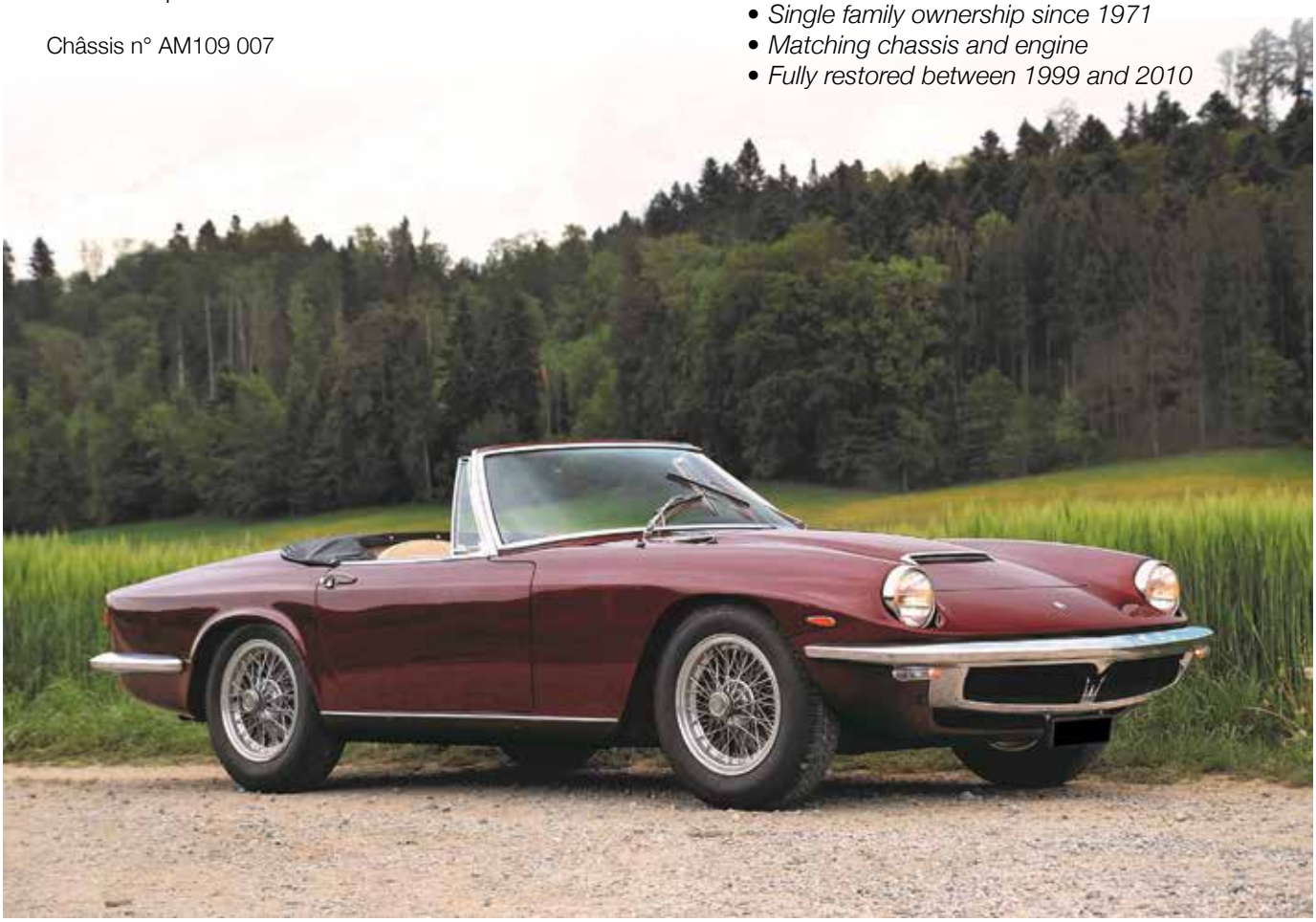
287 *

## MASERATI MISTRAL SPYDER 1964

Carrossée par la Carrozzeria Frua

Châssis n° AM109 007

- *The 7th of a mere 125 produced*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Single family ownership since 1971*
- *Matching chassis and engine*
- *Fully restored between 1999 and 2010*



Son six-cylindres à double arbre à cames en tête était un dérivé proche de celui de la 250F ; il développait d'abord environ 220 chevaux, puis 235 chevaux pour les derniers exemplaires dotés de l'injection mécanique Lucas. La 3500GT avait démarré avec des freins à tambour et une boîte à quatre rapports, mais elle s'était progressivement modernisée et était passée à cinq rapports, puis à des disques avant et enfin à quatre disques.

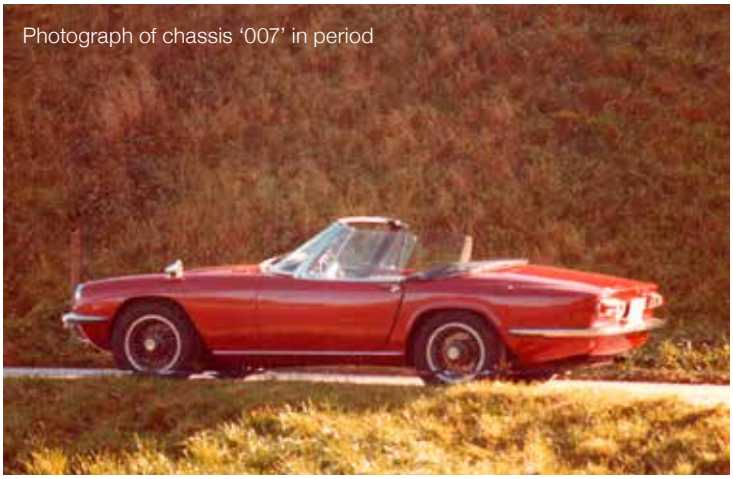
Dernière de ces Maserati six-cylindres classiques, la Mistral dessinée par Pietro Frua fut produite à partir de 1963. C'est le 3,7 litre à longue course du constructeur bolognais qui fut le plus souvent monté, mais on pouvait aussi l'obtenir avec le 3,5 litres ou, à partir de 1966, le 4,0 litres. La Mistral était une deux places élégante construite sur un châssis raccourci à tubes carrés qui pouvait exister en versions spyder ou coupé, avec pour ce dernier une vitre arrière ouvrante qui jouait le rôle de hayon et lui conférait une praticité inhabituelle. Son équipement de série incluait une boîte cinq rapports, des freins à disque et l'injection d'essence ; on pouvait disposer, en option, d'une boîte automatique, de l'air conditionné et d'un différentiel à glissement limité. Sa production prit fin en 1970, après que 828 coupés et 125 spyders eurent été construits.

Ce châssis 007 n'est que la septième Mistral Spyder construite, et l'un des 46 montés en 3,7 litres. Il a été livré neuf en Suisse. On notera qu'il appartient à la même famille depuis 1971.

The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking.

Last of these classic six-cylinder Maseratis, the Pietro Frua-styled Mistral commenced production in 1963. The 3.7-litre version of the Bolognese manufacturer's long-stroke engine was fitted to most cars, other options being the 3.5-litre or, from 1966, the 4.0-litre unit. A handsome two-seater on a shortened, square-tube chassis, the Mistral was built in coupé and spyder versions, the former's opening rear window hatch making it an unusually practical car. A five-speed gearbox, disc brakes and fuel injection were standard equipment; automatic transmission, air conditioning and a limited-slip differential the options. Production ceased in 1970, by which time a total of 828 coupés and 125 spyders had been built.

Only the seventh Mistral Spyder built, chassis '007' is one of only 46 completed with the 3.7-litre engine and was delivered new to Switzerland; remarkably, it has belonged to the same family since 1971.



Photograph of chassis '007' in period

Cette voiture est sortie d'usine équipée de l'injection d'essence Lucas, souvent source de soucis et qui a été remplacée par des carburateurs triple corps Weber, ce qui était courant (le système d'injection d'origine, non restauré, fait partie de la vente).

Après une restauration partielle de la carrosserie qui eut lieu en 1989, son propriétaire décida de lui offrir une réfection complète, qui débuta en 1999 ; mais des imprévus ont fait que ce projet n'a pas été achevé avant 2010. Les travaux ont porté sur une réfection complète de la caisse, de l'intérieur, de la capote, du moteur, de la boîte de vitesses, de l'essieu arrière, de la suspension et des freins. Ce très élégant cabriolet Maserati est décrit par son vendeur comme étant en très bon état ; il est proposé avec ses documents d'immatriculation suisses et toutes ses archives d'entretien et de restauration depuis 1971.

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.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.
**€450,000 - 550,000**

This car left the factory equipped with the often-troublesome Lucas fuel injection, which has been replaced with triple Weber carburettors, a common conversion (the original un-restored injection system is included in the sale).

Following a partial restoration of the coachwork carried out in 1989, the owner decided to commission a total rebuild, which commenced in 1999, though unforeseen circumstances would delay the project's completion until 2010. Works carried out included a complete overhaul of the body, interior, convertible hood, engine, gearbox, rear axle, suspension, and brakes. Described by the vendor as in very good condition, this most handsome soft-top Maserati is offered with Swiss registration papers and all maintenance and restoration records dating back to 1971.

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

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

288

## PORSCHE 356 COUPÉ PARE-BRISE EN V « SÉRIE À 4 CHIFFRES » 1950

Carrosserie par Reutter

Châssis n° 5310

- *Ultra-rare Pre-A split-window 'four-digit' coupé*
- *Delivered new in Germany*
- *Believed only four previous owners*
- *Professionally restored in 1995*
- *Concours condition*

Si Ferdinand Porsche créa son bureau d'études techniques au début des années 1930, son nom n'apparaîtra sur une voiture de production qu'en 1949, désignant ainsi une des plus grandes voitures de sport de tous les temps : la Porsche 356. Après un début de production d'une petite série d'environ 50 voitures construites manuellement et carrossées en aluminium à Gmünd, Porsche lança la production en série d'un coupé 356 en acier sur son ancien site de Stuttgart, d'abord dans des locaux partagés avec le carrossier Reutter puis, (à partir de 1955) dans l'ancienne usine de Zuffenhausen.

Œuvre de Ferdinand « Ferry » Porsche, la 356 découlait de la Volkswagen conçue par son père. Comme l'immortelle « Coccinelle », la 356 utilisait un châssis plate-forme équipé d'un moteur 1 100 cm3 refroidi par air et des suspensions indépendantes par barres de torsion, mais en délivrant des performances qui n'avaient plus qu'un lointain rapport avec celles de la Coccinelle. Ces progrès étaient dus en partie aux travaux sur l'aérodynamique de la carrosserie effectués par l'ingénieur maison, Erwin Komenda. Dans son compte-rendu du Salon de Genève 1949, où la 356 fit ses débuts internationaux, la revue Motor écrivit : « Malgré un moteur raisonnablement poussé, un poids de 11.7 cwt seulement (594 kg) donne 68 ch à la tonne et la carrosserie superbement dessinée affiche un coefficient de traînée si bas que la voiture a été chronométrée à 134 km/h sur un kilomètre. »

Although Ferdinand Porsche had established his automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a production car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars: the Porsche 356. Having commenced manufacture with a short run of around 50 hand-built aluminium-bodied cars at Gmünd, Porsche began volume production of the steel-bodied 356 coupé at its old base in Stuttgart, at first in premises shared with coachbuilders Reutter and then (from 1955) in its original factory at Zuffenhausen.

The work of Ferdinand 'Ferry' Porsche, the 356 was based on the Volkswagen designed by his father. Like the immortal 'Beetle', the 356 employed a platform-type chassis with rear-mounted 1,100cc air-cooled engine and torsion bar all-independent suspension, yet somehow contrived to offer level of performance that belied the basic layout's humble origins. In part this had been achieved by the 356's aerodynamically efficient body, designed by Porsche employee Erwin Komenda. In its report on the 1949 Geneva Motor Show, scene of the 356's international debut, Motor commented: 'Despite the conservatively stressed engine, a weight of only 11.7cwt gives 68bhp/ton and the beautifully formed body offers such low drag that the car has been timed by an independent tester to cover a kilometre at 84mph (134km/h)'.

Porsche n'avait pas attendu longtemps pour engager sa voiture en compétition et le 11 juillet 1948, le prototype découvert remporta sa catégorie à Insbruck. En 1951, une voiture d'usine à caisse en aluminium remporta la catégorie 1100 aux 24 Heures du Mans (20e au général) inaugurant ainsi la longue et glorieuse histoire de la marque dans la Sarthe.

Des culasses en aluminium introduites en novembre 1949 firent partie des premières améliorations et un développement permanent allait agrandir progressivement le moteur de la 356 d'abord à 1, 3 puis 1, 5 litre en 1951. Alors que les moteurs croissaient en cylindrée et en puissance, l'inadéquation de la boîte Volkswagen devint de plus en plus évidente jusqu'à l'introduction de la propre boîte Porsche synchronisée – Type 519 – en 1952. Cette même année, le pare-brise en deux parties fut remplacé par une glace unique tandis que 1955 marquait l'arrivée du modèle 356 A révisé, caractérisé aussitôt par son pare-brise courbe et ses roues de 15 pouces au lieu de 16.

Cette rare Porsche 356 Coupé « 4 chiffres » est équipée du pare-brise en V caractéristique des tout premiers modèles. Le nombre de voitures survivantes de ce type serait d'environ 30 unités. Le châssis n° 5310 a été livré neuf en Allemagne et on estime à quatre seulement le nombre de propriétaires antérieurs (voir dossier).

Porsche was anxious to prove its new sports car in competition, and on 11th July 1948 the open prototype had won its class at a race meeting at Innsbruck. In 1951 an aluminium-bodied works car finished first in the 1,100cc class at the Le Mans 24-Hour Race and 20th overall, thus beginning the marque's long and illustrious association with La Sarthe.

Aluminium cylinder heads were an early improvement (introduced in November 1949) while constant development would see the 356's engine progressively enlarged, with 1.3-litre and 1.5-litre units first becoming available in 1951. As the engine increased in both size and power, the inadequacies of the Volkswagen-type transmission were exposed, leading to the introduction of Porsche's own synchromesh gearbox - the Type 519 - in 1952. That same year the original split windscreen was replaced by a one-piece, while 1955 marked the arrival of the revised 356A model, the newcomer being readily distinguished by its curved windscreen and 15" - down from 16" - wheels.

This rare 'four-digit' Porsche 356 Coupé has the two-piece split windscreen typical of the very earliest models. It is estimated that only some 30 of this type survive. Chassis number '5310' is an original German-delivered car that is believed to have had only four previous owners (details on file).

Au milieu des années 1990, la Porsche a été restaurée par le spécialiste de la marque Peter Iversen au Danemark pour le compte du quatrième propriétaire. Plus récemment, des améliorations de détail ont été effectuées pour un coût de 25 000 euros par le propriétaire conseillé par le spécialiste de la 356 Robert Brocker en Hollande.

On prendra mieux la mesure du niveau de qualité de cette voiture si l'on sait qu'en 2018, elle a été jugée « Most Iconic Car » au concours d'élégance de Zoute et qu'elle a reçu un premier prix de « Meilleure Restauration » au salon InterClassics de Bruxelles. Des photos de ces événements figurent au dossier qui comporte aussi des photos des travaux effectués ainsi que les papiers d'immatriculation au Danemark et en Allemagne.

'5310' est justement décrite par plusieurs spécialistes de la marque comme étant ‘en état concours’. Avec son pare-brise en deux parties et son numéro de châssis très bas à quatre chiffres, cette très ancienne 356 ne peut être qu'une vedette très remarquée dans toutes les concentrations Porsche et autres manifestations pour voitures de sport où des modèles aussi intéressants apparaissent rarement.
**€700,000 - 1,000,000**

In the mid-1990s the Porsche was restored by marque specialist Peter Iversen in Denmark on behalf of the fourth owner. Costing €25,000, additional detailing has been carried out in recent years by the owner with the guidance of recognised Porsche 356 expert Robert Brocker of the Netherlands.

Some measure of this car's fine quality may be gained from the fact that in 2018 it was judged 'Most Iconic Car' at the Zoute Concours d'Élégance and won 1st Prize for 'Best Restoration' at the InterClassics Brussels auto show. Photographs taken at the shows are on file and the car also comes with restoration photographs and Danish and German registration papers.

'5310' is justifiably described by several marque experts as ‘in concours condition’. With its split windscreen and low, four-digit chassis number, this early Type 356 would be a welcome participant at Porsche-themed and other sports car events, as examples such as this are seldom seen.

120
140
160

1950
B

289

## ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE COUPE 1962

Carrozzeria Bertone

Châssis n° AR 350713

- *Delivered new to the Renault HQ in France*
- *Restored prior to 2015*
- *Original colour combination*
- *Registered in Belgium*

"L'Alfa, en quelques mots, c'est un moteur double arbre qui ne demande qu'à monter en régime, installé dans une petite voiture qui peut amener sur tout type de route deux personnes d'un point A à un point B plus vite que la plupart des voitures deux fois plus grosses qu'elle. Ce n'est pas uniquement dû à sa vitesse éblouissante, mais à la combinaison de sa tenue de route, de sa compacité et de sa disponibilité sans faille." Car & Driver, à propos de la Giulietta Sprint.

Cette Giulietta Sprint fut livrée neuve le 19 mai 1962 en France, au siège de Renault. Elle était à sa sortie d'usine bleue avec un intérieur gris/beige, harmonie de teintes qui est toujours la sienne. On ne sait rien de la suite de son histoire jusqu'à 2008, année où l'Alfa fut immatriculée en France sous le numéro 5447 FD 78. Elle fut vendue en France en 2009 à un certain M. Michel Fabre, qui la fit immatriculer 967 CXY 91. Celui-ci la conserva jusqu'en février 2015, date à laquelle elle partit pour le Royaume-Uni où elle fut immatriculée 371 UYO. Elle avait été restaurée avant 2015. Elle fut ensuite acquise par son propriétaire actuel vers la fin de 2016, et elle est maintenant immatriculée en Belgique. Sa documentation comporte sa précédente carte grise française, diverses factures, différents documents belges et britanniques, des photos de sa restauration, un rapport d'"expertise" illustré (2016) et des informations sur sa livraison initiale à Renault.

**€60,000 - 90,000**
**Sans Réserve**

'The Alfa, in a few words then, is a small car with a rev-happy dohc engine that can carry two people from point A to point B over all types of roads quicker than most cars twice its size. It does this not with blinding speed but with a wonderful combination of roadholding, compact size and sheer willingness.' – Car & Driver on the Giulietta Sprint.

This Giulietta Sprint was delivered new to the Renault headquarters in France on 19th May 1962, and left the factory finished in blue with beige/grey interior, the same combination it has today. Nothing is known of its subsequent history prior to 2008 when the Alfa was registered in France as '5447 FD 78'. In 2009 the car was sold in France to a Mr Michel Fabre and reregistered as '967 CXY 91'. Mr Fabre kept the Giulietta until February 2015 when it moved to the UK and was registered as '371 UYO'. Restored prior to 2015, the car was purchased by the current owner towards the end of 2016 and is currently registered in Belgium. Accompanying documentation includes the previous French Carte Grise; sundry invoices, assorted paperwork (Belgian and British); restoration photographs; illustrated 'expertise' report (2016); and details of the car's original delivery to Renault.

290

# LANCIA FLAMINIA SPORT 2,5 LITRES 3C « DOUBLE BOSSE » COUPÉ 1963

Carrosserie Zagato

Châssis n° 824.13.3797

- *Desirable 'double bubble' Zagato coupe*
- *Delivered new to the Netherlands*
- *Retaining original black leather interior*

Présentée en 1956 au Salon de Turin, la Flaminia reprenait l'architecture mécanique de sa devancière l'Aurelia, bien que la traditionnelle suspension avant télescopique à roues indépendantes ait été remplacée par une double triangulation plus moderne. On retrouvait aussi le moteur V6 à 60° et soupapes en tête de 2 458 cm3 de l'Aurelia et la transmission transaxle avec son essieu arrière De Dion et ses freins inboard, conférant à ces voitures une direction légère et une bonne tenue de route.

Les modèles Sport et Super Sport de Zagato reposaient sur un empattement plus court, le même que celui des coupés et cabriolet GT/GTL de Touring qui recevaient tous des freins à disque et une puissance accrue. Un moteur de 2 775 cm3 fit son apparition en 1963, époque à laquelle les Flaminia les plus sportives pouvaient atteindre près de 210km/h (130mph), tandis qu'une version haute performance (140 ch) à trois carburateurs « 3C » était proposée en option comme c'est le cas de cette voiture. Un différentiel à glissement limité faisait partie des équipements de série et la Flaminia (Super) Sport fut l'une des premières voitures à bénéficier de freins servo-assistés aux quatre roues. Gran Turismo haut de gamme de Lancia, elle était très bien équipée et son prix était au niveau de celui des Maserati et Aston Martin.

Cet exemplaire, dernier rejeton des Lancia de l'ancienne école, est l'une des 174 Flaminia Sport 2,5 litres 3C construites. Les Lancia de cette époque ont longtemps été négligées par les collectionneurs et elles sont aujourd'hui très rares. Le châssis numéro 3797 semble avoir été livré neuf aux Pays-Bas et arborait à l'origine une livrée blanc Saratoga avec intérieur noir.

Introduced at the 1956 Turin Motor Show, the Flaminia retained its Aurelia predecessor's mechanical layout, though Lancia's traditional 'sliding pillar' independent front suspension gave way to a more modern double wishbone arrangement. Aurelia carry-overs were the 60-degree, 2,458cc, overhead-valve, all-aluminium V6 engine and aluminium De Dion rear transaxle with inboard brakes, giving these cars light steering and good road manners.

The Zagato-bodied Sport and Super Sport models shared a shortened wheelbase with the Touring-styled GT/GTL coupes and the Convertible, and all featured disc brakes and increased power. A 2,775cc engine was introduced for 1963, by which time the sportier Flaminias were capable of around 210km/h (130mph), while a high-performance (140bhp) triple-carburettor '3C' induction set-up was available as an option and is fitted to this car. A limited-slip differential was standard equipment and the Flaminia (Super) Sport was one of the first cars to benefit from servo-assisted disc brakes all round. Lancia's top-of-the-range Gran Turismo, it came very well equipped and was priced at the same level as a Maserati or Aston Martin.

This example of the last word in old-school Lancia design is one of only 174 Flaminia Sport 2.5-litre 3Cs made. Lancias of this period were neglected classics for a long time, so it is now a very rare car. Chassis number '3797' seems to have been delivered new to the Netherlands and was originally finished in Bianco Saratoga (white) with black interior.

Entre 1980 et 1997, la Flaminia a eu deux propriétaires en Autriche puis après cela un unique propriétaire soigneux en Allemagne.

Le vendeur nous précise que la voiture est globalement très saine, ayant été partiellement restaurée et se trouve en bon état de marche. En fait, elle semble avoir été utilisée avec parcimonie et avoir été bien entretenue au fil des ans. En 1998, la carrosserie a été entièrement démontée, les seuils de porte refaits et la voiture repeinte (photographies disponibles). Les chromes sont en très bon état, tout comme l'intérieur en cuir noir d'origine, tout à la fois séduisant et délicieusement patiné. Les tapis de sol sont en partie d'origine et en partie refaits. Le pare-brise a quelques rayures et le coin de la vitre côté conducteur est cassé, tandis que le ciel de toit d'origine aurait besoin d'une réparation. Des ceintures de sécurité modernes ont été discrètement installées.

On signale que le moteur a été refait en Italie en 1993 (la compression sur les six cylindres est toujours de 10 bars), tandis que la boîte de vitesses a été révisée en 2003. L'échappement est en inox et les pneus sont des Pirelli Cinturatos neufs. Un jeu de cinq roues spéciales en alliage Technomagnesio est compris dans la vente. Réputée agréable à conduire cette Flaminia rapide et sportive est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande, ses anciens papiers d'immatriculation aux Pays-Bas (1978) et en Autriche (1980), ses factures de vente (1982 et 1998), diverses factures d'entretien et son Certificato di Origine Fiat confirmant que le moteur et la boîte sont d'origine.
**€290,000 - 340,000**

Between 1980 and 1997, the Flaminia had two owners in Austria, and from then onwards one careful owner in Germany.

We are advised by the vendor that the car is very sound overall, being partly restored and in good running condition. Indeed, it seems to have been used sparingly and well maintained over the years. In 1998, the body was completely stripped, the sills remade, and the car repainted (photographs available). The brightwork is in very good condition, as is the original black leather interior, which is both charming and nicely patinated. The carpets are partly original, partly remade. The front screen has a few scratches and the driver's window edge is broken, while the original headlining is in need of a little repair. Modern safety belts have been fitted discretely.

It is reported that the engine was rebuilt in Italy in 1993 (compression on all six cylinders is still 10 bar) while the gearbox was overhauled in 2003. The exhaust system is stainless steel and the tyres are new Pirelli Cinturatos. A set of five special Technomagnesio alloy wheels is included in the sale. Reportedly a pleasure to drive, this fast and sporty Flaminia is offered with German registration papers, old Dutch registration papers (1978), old Austrian registration documents (1980), sales invoices (1982 and 1998), sundry maintenance invoices, and FIAT Classic Certificato di Origine confirming that the engine and gearbox are original to this car.

291
*État concours*

## MERCEDES-BENZ 300 SL COUPÉ « PAPILLON » 1955

Châssis n° 198.040.55.00742

- *Full ownership history known*
- *New factory-supplied aluminium engine block, cylinder head, and gearbox installed in 1973 by Daimler Benz Bielefeld*
- *Full 'last nut and bolt' restoration by Mercedes Specialist Cochera, finished in November 2018*
- *HK-Engineering improvements for reliable daily use: front disc brake conversion, electronic ignition, and improved and more reliable fuel system (changes reversible and original parts available)*

En 1973, cette 300 SL « papillon » a été dotée d'un rare et très recherché moteur en aluminium neuf (fabriquée en 1965) avec une culasse neuve (1968) et une boîte neuve (1970). Elle n'a parcouru que 90 851 km depuis 1973 et a été complètement restaurée entre mai 2014 et novembre 2018.

Cette voiture a été livrée neuve le 22 septembre 1955 à l'agent Mercedes-Benz Distributors USA de New York dans une livrée rouge avec intérieur en cuir noir. Les options d'usine comprenaient la peinture lustrée, les instruments de bord en anglais, les phares à faisceau scellé, les pare-chocs avec butoirs, la porte droite avec serrure et le lave-glace. La voiture fut vendue à son premier propriétaire, un certain M. Heckler de Springfield, dans l'Ohio, qui la conserva jusqu'en 1972.

Le 8 mars 1972, le papillon fut vendu à M. E. von Fragstein de Dayton, Ohio, qui ré-importa la voiture en Allemagne grâce à son frère, M. N. von Fragstein de Mülheim, le 18 août 1973. Elle fut ensuite vendue à M. Berthold Rückwarth de Bielefeld, en Allemagne.

In 1973, this 300 SL Gullwing was fitted with a rare and ultra-desirable new aluminium engine (manufactured in 1965) together with a new cylinder head (1968) and a new gearbox (1970).
It only covered 90,851 kilometres since 1973 and was fully restored between May 2014 and November 2018.

This car was supplied new on 22nd of September 1955 to Mercedes-Benz Distributors USA of New York City and was delivered finished in red with a black leather interior. Factory-fitted options included high-gloss paintwork; instruments with English inscriptions; sealed-beam headlights; bumpers equipped with horns; right door with door-lock; and windscreen washing system. The car was sold to the first owner, a Mr Heckler of Springfield, Ohio, who kept it until 1972.

On 8th March 1972, the Gullwing was sold to Mr E von Fragstein of Dayton, Ohio, who re-import the car into Germany via his brother, Mr N von Fragstein of Mülheim, on 18th August 1973. It was then sold to Mr Berthold Rückwarth of Bielefeld, Germany.

Lorsque M. Rückwarth acquit la voiture, elle était encore dans sa livrée d'origine, mais il décida de la repeindre dans la couleur gris argent métallisé « standard » des 300 SL (DB 180). Le 5 novembre 1973, le moteur original (n° 198.980.55.00792) fut ferraillé et remplacé par un nouveau moteur en aluminium d'usine, construit en 1965, deux ans après l'arrêt de la production de la 300 SL. Le nouveau bloc-moteur ne comportait ni numéro d'identification ni plaque aux emplacements habituels. Ces blocs en aluminium étaient plus légers de 44 kg que le type original en fonte d'acier. Rudolf Uhlenhaut, le Directeur du Département Compétition de Mercedes-Benz, avait présenté le bloc aluminium pour la compétition en 1952, et les 210 derniers roadsters 300 SL (construits de 1962 à 1963) reçurent ces moteurs plus légers.

Le nouveau moteur en aluminium, construit le 22 septembre 1965, était estampillé avec le préfixe conforme 198.982 et doté d'une plaque spécifique sur laquelle on pouvait lire : Original Mercedes-Benz Tauschaggregat, Teil-Nr. 198 010 1200 / 80, Aggregat Nr. 365984. La culasse (fabriquée le 10 avril 1968) fut également remplacée, tout comme la boîte de vitesse (construite le 21 mai 1970). Elle aussi recevait une plaque spécifique : Original Mercedes-Benz Tauschaggregat, Teil-Nr. 198 260 0704 / 80, Aggregat Nr. 140585. Ce bloc-moteur était probablement l'un des derniers disponibles neufs à l'usine et n'est pas un bloc-moteur reconditionné issu des 210 construits entre 1962 et 1963. Non seulement ce nouveau moteur est plus neuf et plus léger mais il est aussi plus puissant délivrant 240 ch à 6 000 tr/min, grâce à un arbre à cames sport NSL, et aussi à de nombreuses autres améliorations caractéristiques des derniers moteurs construits.

When Mr Rückwarth acquired the car, it was still in its original livery, but he made the decision to repaint it in the 'standard' 300 SL colour, metallic silver grey (DB 180). On 5th November 1973, the original engine (number '198.980.55.00792') was scrapped and replaced with a new factory aluminium engine manufactured in 1965, two years after the end of 300 SL production. The new block was delivered with no identification plates and no stamps in the usual places. These aluminium blocks were 44kg lighter than the cast-iron original type; Mercedes-Benz's race-team director Rudolf Uhlenhaut had introduced the alloy blocks for competition use in 1952, and the last 210 300 SL Roadsters (built during 1962 and 1963) received these lighter engines.

The new aluminium engine block, manufactured on 22nd September 1965, was stamped with the correct '198.982' number prefix and fitted with a specific plate stamped: 'Original Mercedes-Benz Tauschaggregat, Teil-Nr. 198 010 1200 / 80, Aggregat Nr. 365984'. The cylinder head (manufactured on 10th April 1968) was replaced also, as was the gearbox (manufactured on 21st May 1970). It too received a specific plate stamped: 'Original Mercedes-Benz Tauschaggregat, Teil-Nr. 198 260 0704 / 80, Aggregat Nr. 140585'. This engine block was certainly one of the last available new from the factory and is not a reconditioned unit from the 210 manufactured between 1962 and 1963. Not only is this engine newer and much lighter, it is also more powerful, producing 240bhp at 6,000rpm courtesy of the NSL or Sports camshaft, as well as numerous other improvements that characterise the last engines built.

Les travaux ultérieurs ont été menés par la filiale Daimler-Benz de Bielefeld, autrefois (jusqu'en avril 1973) Kirstein & Sauer GmbH, Herforder Str. 273, 4800 Bielefeld. Après ces remplacements, le compteur fut remis à zéro et M. Rückwarth parcourut à peine 10 000 km avec cette 300 SL au cours des 31 dernières années.

Au printemps 2004, M. Axel Schutte d'Oerlinghausen en Allemagne devint le propriétaire suivant. Il décida d'entreprendre une révision totale de la mécanique car son « papillon » devait participer à l'édition des Mille Miglia Storica cette année-là. Son pilote fut M. Volker Stauch, ex-directeur général Daimler de Fellbach, et le copilote l'industriel allemand bien connu, M. August Oetker. La voiture a suivi la course de 1 600 km sans aucun problème (voir le livre des Mille Miglia Storica 2004).

Le 21 mars 2007, la voiture fut immatriculée par M. Jörg Pilawa de Hambourg, une vedette de la télévision allemande et, plus tard, le 16 février 2010, elle fut immatriculée au Royaume-Uni par un collectionneur français, M. Gérard Molins. Le propriétaire actuel un collectionneur franco-espagnol, a acheté la voiture le 21 mai 2013 avec 76 884 km au compteur. Il a parcouru approximativement 14 000 km, avant de commander une restauration mécanique et électrique en 2014, suivie d'une restauration en 2016 avec une mise à nu du châssis et l'objectif de l'état concours.

The foregoing works were carried out by the Daimler-Benz subsidiary in Bielefeld, formerly (until April 1973) Kirstein & Sauer GmbH, Herforder Str. 273, 4800 Bielefeld. After these replacements, the odometer was reset and Mr Rückwarth covered a mere 10,000 kilometres in his 300 SL over the course of the next 31 years.

In spring of 2004, Mr Axel Schutte of Oerlinghausen in Germany became the car's next owner. He decided to commission a full mechanical overhaul because the Gullwing was going to participate in that year's edition of the 'Mille Miglia Storica'; its driver would be Mr Volker Stauch, formerly Managing Director of Daimler Fellbach, and the co-driver the well-known German industrialist, Mr August Oetker. The car completed the 1,600-kilometre race without any problems (see book on the 2004 'Mille Miglia Storica').

On 21st March 2007, the car was registered by Mr Jörg Pilawa from Hamburg, a well known German TV star, and later, on 16th February 2010, it was registered in the United Kingdom by a French collector, Mr Gerard Molins. The current owner, a Franco-Spanish collector, bought the Mercedes on 21st May 2013 with 76,884 kilometres recorded on the odometer. He then drove the car for approximately 14,000 kilometres before commissioning a mechanical and electrical restoration in 2014 followed by a full frame-off restoration to concours condition in 2016.

Achevée en novembre 2018, cette restauration fut confiée à Cochera, le spécialiste des Mercedes-Benz de collection de Madrid, en Espagne, une société qui a l'habitude de travailler pour des professionnels spécialisés et des particuliers en Allemagne.

La voiture a été complètement démontée et répertoriée en photos (plus de 1 600 clichés). La carrosserie a été installée sur une « rôtissoire » pour un sablage manuel et des retouches de carrosserie mineures, suivis par une peinture gris graphite (DB 190). Le châssis a été mis à nu et traité à l'epoxy et les suspensions, les freins et le système électrique refaits en fonction des besoins. Le moteur et la transmission ont été démontés, désassemblés et reconstruits avec de nombreuses pièces d'origine Daimler AG, HK-Engineering, et Kienle en Allemagne. L'intérieur a été regarni dans un cuir fauve contrasté, et un ensemble de deux valises neuves en cuir bicolore Karl Baisch jaune/fauve a été réalisé. Une description détaillée des 4 350 heures de restauration est disponible avec factures, photographies, vidéos, etc. (examen attentionné recommandé).

HK-Engineering a fourni les freins à disque avant, tandis que les autres modifications réversibles comprennent l'allumage électronique, un système d'alimentation amélioré, un volant Nardi, des phares longue portée, un extincteur, un support pour trip master du type Halda et deux chronomètres « vintage ».

Completed in November 2018, this full frame-off refurbishment was entrusted to Cochera, the well-known Mercedes-Benz classics specialists in Madrid, Spain, a company used to working for specialist dealers and private owners in Germany.

The car was completely dismantled and catalogued with photographs (more than 1,600), while the body was placed on a rotisserie for manual body sanding and minor shaping corrections, which were followed by a deep repaint in Graphite Grey (DB 190). The frame was taken down to bare metal and properly epoxy-coated, and the suspension, brakes, and electrical systems rebuilt as needed. The engine and transmission were removed, disassembled, and rebuilt with many parts sourced from Daimler AG, HK-Engineering, and Kienle in Germany. The interior was re-upholstered in contrasting tan leather, while a new Karl Baisch two-piece leather luggage set in yellow/tan was sourced. A detailed description of the 4,350-hour restoration process is available together with all invoices, photographs, videos, etc. (perusal recommended).

HK-Engineering provided a complete front disc brakes kit, while other reversible upgrades include electronic ignition, an improved fuel system; Nardi steering wheel; additional headlights; fire extinguisher; support for a Halda Twin Master or equivalent and two 'vintage' chronometers.

Des roues Rudge plus tardives ont été installées vers 2007. Les pare-chocs sont fournis mais le propriétaire préfère l'allure plus agressive de la voiture sans ces derniers. Les pièces d'origine remplacées ont été conservées et seront vendues avec la voiture.

La 300 SL est également vendue avec sa trousse à outils, sa fiche d'identification Daimler-Benz (copie), son manuel d'instruction original, la brochure commerciale 300 SL d'origine, le dossier de conseils techniques du Gullwing Group, la carte FIVA et le livre des Mille Miglia Storica 2004 dans lequel figure la voiture. Actuellement immatriculée en France (où elle n'a plus à passer le Contrôle Technique), la voiture est aussi vendue avec des copies de ses précédentes immatriculations en Allemagne et au Royaume-Uni.

Événements auxquels elle a participé

- Exposition Flying Stars au showroom Mercedes-Benz de Paris (2013)
- Urban Tour Baden-Württemberg, Madrid, Espagne (2014)
- Concours Arts et Élégance Richard Mille, Chantilly, France (2014)
- Rallye FIA en Espagne (2015, victoire de classe)
- Concours d'Élégance d'Autobello, Madrid, Espagne (2015)
- Ennstal Classic Rally, Autriche (2015)
- Classic Auto, Madrid, Espagne (2016)
- ING Ardennes Roads Rally, Belgique (2016)
- Concours d'Élégance Suisse, Coppet, Suisse (2016)

Une magnifique occasion de posséder ce qui est probablement le seul « papillon » au monde équipé d'un moteur neuf en aluminium fourni par l'usine.
**€1,100,000 - 1,500,000**

Late Rudge wheels were fitted, circa 2007. The bumpers are available, but the owner prefers the more aggressive look the car has without them. Where original parts have been removed they have been preserved and are included in the sale.

The car also comes with a set of tools; Daimler-Benz Data Card (copy); original Instruction Manual; original Type 300 SL sales brochure; Gullwing Group technical tips binder; FIVA card; and book of the 2004 'Mille Miglia Storica' with pictures of the car. Currently registered in France (where it no longer has to pass the Contrôle Technique), the car also comes with copies of its previous UK and German registration documents.

Events attended in recent years include the following

- Flying Stars exhibition at Mercedes-Benz's Paris showroom (2013)
- Urban Tour Baden Württemberg, Madrid, Spain (2014)
- Concours Arts et Elegance Richard Mille, Chantilly, France (2014)
- Spain Rally FIA (2015, class winner)
- Concours d'Elegance Autobello, Madrid, Spain (2015)
- Ennstal Classic Rally, Austria (2015)
- Classic Auto, Madrid, Spain (2016)
- ING Ardenne Roads Rally, Belgium (2016)
- Concours d'Elegance Suisse, Coppet, Switzerland (2016)

A wonderful opportunity to own what is probably the only Gullwing in the world fitted with a new factory-supplied aluminium engine.

292

*Ex-Lewis/Hughes, Cowan/Turvey, Gatsonides/Ilken, Riley/Turvey, Harper/Turvey*

## SUNBEAM TIGER, VOITURE DE RALLYE D'USINE, 1964

Châssis n° B9470014

- *Built by Rootes' Competition Department*
- *One of only five surviving works Sunbeam Tiger rally cars*
- *Known competition and ownership history*
- *Professionally restored to correct specification in 2015*
- *Substantial history file*
- *Eligible for a variety of the most prestigious historic motor sports events*

Très rare voiture de rallye d'usine d'une importance considérable, AHP 294B a été préparée par le service compétition de Rootes et immatriculée à l'origine pour Humber Ltd le 1er juillet 1964. Illustrée dans l'ouvrage de Graham Robson « A-Z of Works Rally Cars » (page 155), elle est l'une des cinq survivantes des Sunbeam Tiger rallye d'usine, réalisée par le service compétition de Rootes.

Construite avec conduite à gauche, cette voiture, engagée à de multiples reprises, a fait ses débuts internationaux dans le rallye de Genève en 1964, pilotée par « Tiny » Lewis et Barry Hughes, remportant la catégorie GT en finissant 11e au classement général. Utilisée par Andrew Cowan/Colin Turvey pour la reconnaissance du rallye de Monte-Carlo en 1965, AHP 294B était pilotée pendant l'épreuve par Maurice Gatsonides et Albert Ilken, avant d'abandonner dans les terribles conditions climatiques rencontrées par les concurrents au départ de Paris.

Gatsonides eut alors l'idée d'utiliser la Tiger pour établir quelques records d'endurance nationaux sur le circuit de Zandvoort, une initiative couronnée de succès qui permit de battre les records pour trois, six, douze et 24 heures, ce dernier à la vitesse moyenne de 121,457 km/h (voir coupures de presse au dossier). AHP participa ensuite au rallye des Tulipes en 1965, pilotée par Peter Riley et Robin Turvey, éliminés après avoir dépassé le temps imparti, retardés par leurs pneus compétition sous une tempête de neige inattendue à cette saison.

An ultra-rare works rally car of considerable importance, 'AHP 294B' was prepared by Rootes' Competition Department and first registered to Humber Ltd on 1st July 1964. Featured in Graham Robson's 'A-Z of Works Rally Cars' (page 155), it is one of only five surviving works Sunbeam Tiger rally cars constructed by Rootes' Competition Department.

Built in left-hand drive configuration, this extensively campaigned car made its international debut in the 1964 Geneva Rally driven by 'Tiny' Lewis and Barry Hughes, winning the GT Class and finishing 11th overall. Used by Andrew Cowan/Colin Turvey as a 'recce' car for the 1965 Monte Carlo Rally, 'AHP 294B' was driven in that event by Maurice Gatsonides and Albert Ilken, only to retire in the horrendous weather conditions encountered by the Paris starters.

Gatsonides then had the idea of using the Tiger to set some Dutch National Endurance records using the Zandvoort circuit, a successful attempt that culminated in new best marks for three, six, 12, and 24 hours, the latter at an average speed of 75.47mph (see press cutting on file). 'AHP' then went on to compete in the 1965 Tulip Rally driven by Peter Riley and Robin Turvey, being eliminated when it ran out of time after being slowed by un-seasonal snow when on racing tyres.

01
1965 Monte Carlo Rally driven by Cowan and Turvey

02
En route to winning its Class on the 1964 Geneva Rally, driven by Lewis and Hughes.

03
1966 Monte Carlo Rally driven by Harper and Turvey

04
Smashing the Dutch National 3, 6, 12 and 24 hour Records, Zandvoort Circuit, 1965.

Main image
Tuerlinx leads a Renault Alpine A210 on the 1967 Spa 1,000kms, finishing 1st in Class and 13th Overall.

Plus tard,en 1965, à nouveau aux mains de Lewis/Hughes, la Tiger fut contrainte à l'abandon dans le rallye des Alpes, trahie par l'un de ses freins arrière. L'incendie partiel qui s'ensuivit est probablement la raison de la reconstruction de la Tiger par le service compétition avec une nouvelle coque plus récente, conforme au dernier règlement en cours qui obligeait les concurrentes à avoir la même apparence que les voitures de série.

La prochaine apparition en compétition de la Tiger eut lieu en 1966 au rallye de Monte-Carlo, pilotée par Peter Harper et Robin Turvey, qui abandonnèrent dans la cinquième étape, après avoir réalisé des temps impressionnants. Sa dernière sortie comme voiture d'usine advint au rallye des Tulipes en 1966, comme voiture de reconnaissance pour Harper/Turvey. AHP fut alors vendue par le service compétition, via un intermédiaire belge bien connu, au pilote de rallye Chris Tuerlinckx, qui avait créé Sunbeam Tiger Racing avec un ancien ingénieur de Rootes, Vic Heylen.

Pilotée par Tuerlinckx, la première sortie de la voiture à titre privé eut lieu pour le Tour de Belgique 1966, qu'AHP remporta, la seconde victoire en rallye international pour une Tiger (John Gott avait remporté la première dans l'International Police Rally). Puis, arriva un défi entièrement nouveau, les 1 000 Km de Spa-Francorchamps. Cette première incursion en endurance se termina par un abandon, mais l'année suivante à Spa, la Tiger remporta la catégorie GT et termina à une excellente 13e place au classement général, malgré la concurrence des prototypes d'usine de marques comme Ferrari, Porsche, Lola et Mirage.

Later in 1965, and again driven by Lewis/Hughes, the Tiger was forced to retire from the Alpine Rally when one of the rear brakes failed. The ensuing localised fire is almost certainly what led to the Tiger being rebuilt at the Competition Department around a new, later-type bodyshell to the latest international rallying regulations which required cars to match the silhouette of the production model.

The Tiger's next competitive appearance was in the 1966 Monte Carlo Rally, driven by Peter Harper and Robin Turvey, from which it retired on Stage 5 having posted some impressive times. Its final outing as a works entry was in the '66 Tulip Rally, serving as Harper/Turvey's recce car. 'AHP' was then sold by the Competition Department, via a well-connected Belgian intermediary, to racing driver Chris Tuerlinckx, who formed 'Sunbeam Tiger Racing' with former Rootes engineer, Vic Heylen.

Driven by Tuerlinckx, the car's first outing as a private entry was the 1966 Tour de Belgique, which 'AHP' won outright to secure only the second international rally victory by a Tiger (John Gott's in the International Police Rally had been the first). Then came an entirely new challenge: the Spa Francorchamps 1,000km. This first venture into endurance racing would end in a 'DNF', but at the following year's Spa race the Tiger won the GT Class and finished a highly creditable 13th overall despite being pitted against works prototypes fielded by the likes of Ferrari, Porsche, Lola, and Mirage.

Cette année-là, le Tour de Belgique vit AHP remporter la catégorie GT en terminant 3e au classement général. La voiture fut encore engagée dans des épreuves en Hollande et en Belgique jusqu'au début des années 1970, lorsqu'elle fut vendue à Hugh Chamberlain au Royaume-Uni.

Il se trouve que Chamberlain ne se servit pas de la Tiger et qu'il revendit en 1988 au spécialiste des Big Healey, Ted Worswick. En possession de Ted Worswick, la voiture fut restaurée par l'atelier GRV de Jeff Goodliffe à Littleborough, avant de passer aux mains de David Duncanson en 1991. David Duncanson, une autorité en matière de voiture de rallye d'usine du groupe Rootes, prit soin de faire remettre AHP dans une configuration aussi proche que possible de celle de 1966. Après quoi l'ex-vedette de rallye Rosemary Smith engagea la Tiger dans plusieurs épreuves historiques, remportant la catégorie Coupe des Dames à plusieurs reprises (voir détails au dossier).

Achetée par le vendeur en mai 2014, AHP a subi une restauration au dernier boulon par Hardy Hall Restorations de Thornbury, dans le Herefordshire, tandis que le moteur était refait par Knight Racing Services de Daventry. Au dossier, les factures y afférant totalisent environ 100 000 £ (approximativement 113 000 €) et la voiture est vendue avec une fiche de passage au banc (213 ch en sortie de moteur).

That year's Tour de Belgique saw 'AHP' win the GT category on its way to 3rd overall, and the car continued to be campaigned in Dutch and Belgian events until the early 1970s when it was sold to Hugh Chamberlain in the UK.

It appears that Chamberlain did nothing with Tiger, which he sold in 1988 to 'Big Healey' specialist, Ted Worswick. While with Ted Worswick, the car was restored by Jeff Goodliffe's GRV of Littleborough before being acquired by David Duncanson in 1991. An authority on Rootes Group works rally cars, David Duncanson ensured that 'AHP' was returned to as correct as possible 1966 specification. Subsequently, ex-rallying star Rosemary Smith campaigned the Tiger on several occasions in historic events, winning the Coupe des Dames category more than once (details on file).

Acquired by the current vendor in May 2014, 'AHP' was then treated to a full 'last nut and bolt' restoration by Hardy Hall Restorations of Thornbury, Herefordshire, while the engine has been rebuilt by Knight Racing Services of Daventry. Related bills on file total circa £100,000 (approximately €113,000) and the car also comes with a dynamometer test sheet (213bhp at the flywheel).

Avant livraison par Hardy Hall, AHP et son équipe firent une sortie et s'assurèrent une victoire de classe dans le Tour Britannia 2015. En 2016, cette fameuse Tiger d'usine participa avec succès au Monte-Carlo Historique et en 2018 prit la tête du rallye sur route du Bromyard Motor Club au Spa Classic, pour rendre visite au circuit belge historique 51 ans après sa dernière course.

Les acheteurs éventuels sont expressément invités à examiner le substantiel dossier historique, qui contient le carnet de bord original, des photographies d'époque, des coupures de presse d'époque, des feuilles de résultats, les MoT expirés, la carte de la FIVA, le certificat d'immatriculation UK V5C et un certificat d'authenticité du Sunbeam Tiger Owners' Association. Elle est également vendue avec le hardtop d'usine d'origine et plusieurs autocollants des années 1960 encore en place, ainsi qu'avec deux jeux de roues chaussées de pneus neige à clous. Avec sa provenance impeccable et dans un état exceptionnel, cette Sunbeam Tiger d'usine historique est prête à courir.
**€200,000 - 300,000**

On delivery from Hardy Hall, 'AHP' and its crew went out the next day and secured a class win in the 2015 Tour Britannia. In 2016, this famous ex-works Tiger successfully competed in the Monte Carlo Historique, and in 2018 led the Bromyard Motor Club's road trip to the Spa Classic, revisiting the historic Belgian circuit 51 years on from its last race there.

Prospective purchasers are urged to examine the most substantial history file, which contains the original buff logbook, period photographs, contemporary press cuttings, results sheets, expired MoTs, FIVA Identity Card, UK V5C Registration Certificate, and a Sunbeam Tiger Owners' Association Certificate of Authenticity. It also comes with the original factory hardtop, with various 1960s events stickers still in place, plus two sets of wheels shod with studded snow tyres. Possessing impeccable provenance and presented in superb condition, this historic works Sunbeam Tiger is ready to use.

293

*Ex-voiture de Didier Auriol/Bernard Occelli, Toyota Team Europe*

## TOYOTA CELICA ST185 TURBO 4WD GROUPE A 1994

Châssis n° NJT164STJ500014916

- *Genuine works car*
- *Winner of the 1994 San Remo Rally*
- *Three owners from new*
- *Present ownership since 1996*
- *Expertly maintained and 'on the button'*

Après les succès de la Celica GT4 ST165, la Turbo 4WD ST185 allait capitaliser sur les bases de sa devancière et être en position de leader pendant ses trois saisons en Championnat du Monde des Rallyes (WRC). C'était la voiture à battre, celle qui avait assuré un triplé de titre de Champion des pilotes avec respectivement Carlos Sainz, Juha Kankkunen et Didier Auriol. Pour Toyota, il était tout aussi important, sinon plus, que la ST185 ait assuré en 1993 à ce constructeur japonais son premier titre de Champion des constructeurs, ce qui s'est reproduit en 1994.

Cette ambitieuse ST185 bénéficiait d'une caisse rigidifiée, d'un refroidissement amélioré, d'une admission avec un turbo boosté, d'une transmission à six rapports X-Trac et, le plus important, d'une suspension autorisant une large palette de réglages. Il arrivait qu'elle se fasse dépasser par d'autres voitures sur des revêtements défavorables, mais la Celica ST 185 était vraisemblablement la meilleure de toutes.

Jusqu'à ce qu'il sorte du calendrier des rallyes après 2002, le Safari était le plus rude des rallyes du WRC, une épreuve épuisante, qui se déroulait dans différentes conditions mais toujours sur des terrains difficiles et qui de ce fait était un rallye phare. La Celica ST185 était parmi les voitures d'usine celle qui était restée invaincue au Safari et qui avait remporté un triplé avec Sainz (1992), Kankkunen (1993) et Ian Duncan (1994).

Following the success of the Celica GT4 ST165, the Turbo 4WD ST185 would build on its predecessor's foundations and be the class of the field throughout its three years of service in the World Rally Championship (WRC). It was the car to beat, scoring a hat trick of drivers' titles for Carlos Sainz, Juha Kankkunen, and Didier Auriol respectively. Of equal, if not greater, importance to the Japanese manufacturer was the fact that in 1993 the ST185 delivered Toyota its first ever WRC Manufacturer's Championship, a feat it repeated in 1994.

The all-conquering ST185 featured a stiffer bodyshell, improved cooling, an up-rated turbo intake system, X-Trac six-speed transmission and, most importantly, a suspension package that permitted a wide range of adjustment. They were sometimes headed by other cars on unfavourable surfaces but the ST 185 Celica was, arguably, the best all-round package.

Until its exclusion from the series after 2002, the Safari was the toughest rally on the WRC calendar - a gruelling event on difficult terrain in a variety of conditions, which has always made it a signature event. The ST185 Celica was unbeaten on the Safari as a works entry and scored a trio of overall victories for Sainz (1992), Kankkunen (1993) and Ian Duncan (1994).

La Celica proposée, au châssis frappé du n° TC572-11/93, est une authentique voiture d'usine engagée par Toyota Motorsport GmbH sous la bannière du Toyota Team Europe et immatriculée K-AM6983. Didier Auriol l'a conduite à la victoire au rallye de San Remo 1994 (photos dans le dossier) et a poursuivi cette année-là jusqu'à devenir Champion du monde des rallyes, ce qu'aucune autre Français n'avait encore réussi.

A la fin de la saison 1994, la voiture fut vendue en Italie à Grifone, et elle participa l'année suivante à des épreuves nationales sous les couleurs d'Esso. Son vendeur l'a acquise en 1996 auprès de Grifone, qui l'avait remise dans sa livrée Castrol d'origine, la même qu'à ce jour, dans le cadre d'une révision complète et d'une remise dans sa définition usine d'origine. Depuis, la voiture a été entretenue par l'équipe des experts du vendeur ; elle a été régulièrement utilisée et est fin prête. Il convient de noter qu'un nouveau réservoir ATL l'équipe depuis 2016.

Cette voiture, que son vendeur décrit comme d'origine et en excellent état, est l'une des rares survivantes d'une des plus passionnantes époques de rallyes internationaux. Elle est proposée avec une copie de ses documents d'immatriculation allemands d'origine, sa Verifica Tecnica Grifone (1994), sa facture Grifone de 1996 et les photos déjà mentionnées. Elle constitue un accès idéal à différentes rétrospectives de rallyes telles que celles organisées par Slowly Sideways et Rally Legend et est parfaitement adaptée à la session rallye du Festival of Speed de Goodwood. Une rare occasion d'acquérir une ancienne voiture de rallye d'usine de l'époque où la compétition se déroulait au plus haut niveau.
**€190,000 - 230,000**

Its chassis stamped 'TC572-11/93', the Celica offered here is an original ex-works car campaigned by Toyota Motorsport GmbH under the 'Toyota Team Europe' banner and registered 'K-AM6983'. Didier Auriol drove this car to victory in the San Remo Rally in 1994 (photographs on file) and went on to become World Rally Champion that same year, the first Frenchman to do so.

At the end of the 1994 season, this car was sold to Grifone in Italy and the following year participated in national events in Esso livery. The current vendor acquired the Celica in 1996 from Grifone, who had by then returned it to the original Castrol livery, the same as it is today, as part of a complete overhaul and restoration to original works specification. Since then the car has been maintained by the vendor's own team of experts, has been run regularly and is 'on the button'. It should be noted that a new ATL fuel cell was installed in 2016.

Described by the vendor as original and in very good condition, this rare survivor of one of international rallying's most exciting eras is offered with a copy of the original German registration papers; Grifone Verifica Tecnica (1994); Grifone's 1996 sales invoice; and the aforementioned photographs. It is an ideal entry for a variety of retrospective rally events such as those organised by 'Slowly Sideways' and 'Rally Legend', and is ideally suited to the rally stage at the Goodwood 'Festival of Speed'. A rare opportunity to acquire an ex-works rally car with in-period competition history at the highest level.

294

## MASERATI 3500 GTI SEBRING SÉRIE I COUPÉ 1963

Carrosserie Vignale

Châssis n° AM101*01937*

- *Supplied new to Holland*
- *Restored by a Dutch Maserati dealership circa 2000*
- *Maintained with no expense spared*
- *Engine top-end rebuild in 2017*
- *Excellent condition*
- *Maserati Classiche certification*

Présentée en 1962, la Sebring était le dernier avatar de la 3500 GT qui avait été à l'origine de la conversion de Maserati à la construction en série de voiture de grand tourisme. Cette nouvelle ère de la marque modénaise commence en 1957 avec le lancement de la 3500 GT, carrossée par Touring, 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, faisant appel à un châssis tubulaire et un moteur dérivé de celui de la 350 S de Sport de 1956. La suspension était indépendante à l'avant par triangles et ressorts hélicoïdaux, alors qu'à l'arrière on trouvait un essieu rigide à ressorts semi-elliptiques, plus traditionnel. Le concepteur de la 3500 GT 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, les derniers exemplaires grimpant à 235 ch, grâce à une injection mécanique Lucas. D'abord construite avec des freins à tambour et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT fut progressivement modernisée, gagnant une cinquième vitesse, des freins à disque à l'avant puis finalement aux quatre roues.

Une voiture possédant des antécédents aussi impeccables attira naturellement l'attention des meilleures carrozzerie italiennes : Allemano, Bertone et Frua habillèrent tous le châssis de la 3500GT.

Introduced in 1962, the Sebring was one of the final manifestations of the landmark 3500GT, which had been the linchpin of Maserati's programme to establish itself as a manufacturer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500GT, its first road car built in significant numbers. A luxury 2+2, the 3500GT drew heavily on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. The 3500GT's 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 initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking.

A car possessing such impeccable antecedents not unnaturally attracted the attention of Italy's finest carrozzeria: Allemano, Bertone and Frua all created bodies for the 3500GT chassis.

La plupart des coupés étaient l'œuvre de Touring, tandis qu'à l'exception d'un (un exemplaire à carrosserie Frua) tous les Spyder, moins nombreux, étaient l'œuvre de la carrozzeria Vignale. Bâtie sur le châssis court du Spyder et dessiné par Vignale, le coupé Sebring 2+2 arriva en 1962. Désormais, la boîte à cinq rapports, les freins à disque aux quatre roues et l'injection faisaient partie des équipements de série, tandis que la transmission automatique, l'air conditionné et le différentiel à glissement limité étaient proposés en options. Présentée en 1965, la série II de la Sebring, légèrement modifiée, était équipée d'un moteur 3, 7 litres de 245 ch, certaines voitures quittant l'usine avec un 4 litres à la fin de la production en 1969, époque à laquelle on estime que 591 Sebring avaient été construites, dont 400 de la première série.

Selon le document Maserati Classiche au dossier, 01937 a été construite le 13 septembre 1963 et livrée en octobre 1963 à son premier propriétaire, Hans Andrej Maasland de Voorburg, en Hollande. En fait, d'autres documents attestent que M. Maasland était l'agent Maserati de Voorburg et que le premier propriétaire (particulier) était M. Borgerhoff Mulder de Wassenaar. La documentation Maserati Classiche confirme que la voiture était équipée d'un moteur à injection et d'une boîte de vitesses manuelle ZF à cinq rapports et était à l'origine bleu Sera (bleu foncé) avec intérieur rouge.

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. Built on the short-wheelbase chassis of the Spyder and likewise styled by Vignale, the Sebring 2+2 coupé arrived in 1962. By now a five-speed gearbox, four-wheel disc brakes, and fuel injection were standard equipment, with automatic transmission, air conditioning, and a limited-slip differential available as options. Introduced in 1965, the Sebring Series II came with a 3.7-litre, 245bhp engine while some cars left the factory with 4.0-litre units towards the end of production in 1966, by which time 591 Sebrings had been built, around 400 of which were in the first series.

According to a Maserati Classiche document on file, this matching numbers Series 1 Sebring (of which just 348 were built) '01937' was completed on 13th September 1963 and delivered in October '63 to its first owner, Hans Andrej Maasland of Voorburg, Holland. Documents on file state that Mr Maasland was the Maserati dealer in Voorburg and that the first (private) owner was Mr Borgerhoff Mulder of Wassenaar. The Maserati Classiche documentation states that the car was equipped with fuel-injected engine and ZF five-speed manual gearbox and was finished in Blue Sera (dark blue) with red interior, the colour combination it still sports to this day. It was also specified with the rare factory fitted air-conditioning and wire wheels.

En 1987, la Maserati passa à son second propriétaire, un certain M. Stradmeier de Wassenaar, qui la garda jusqu'en 2011. Vers 2000, 01937 a été entièrement restaurée par le concessionnaire Maserati local (voir reportage photographique au dossier) et en 2011 passa à son troisième propriétaire, M. Dubbeld de Leiden. L'actuel (et quatrième) propriétaire a acquis la Sebring en 2016 et l'a immatriculée au Royaume-Uni le 1er août de cette année-là. Collectionneur passionné qui a possédé une Ferrari 330 GTC et diverses Maserati par le passé, le propriétaire vend car il n'a que deux places dans son garage et vient d'acquérir une troisième voiture.

En possession du vendeur, la Sebring n'a manqué d'aucun soin comme en attestent les nombreuses factures au dossier du très réputé spécialiste de la marque McGrath Maserati. Les travaux effectués récemment comprennent la réfection du haut moteur et la voiture est vendue avec les factures accumulées au cours des quatre dernières années pour un total équivalent à 56 911 €. On remarquera que la Sebring est équipée d'un volant qui n'est pas d'origine et de trois carburateurs Weber (le système d'injection d'origine est fourni).

Ce magnifique pur sang italien qui a conservé son intérieur d'origine et se présente en excellent état général, est vendue avec son livret d'instruction, son certificat d'immatriculation UK V5C, trois MoTs (le plus récent expirant en mai 2019) et la documentation, les factures et photographies mentionnés plus haut.
**€200,000 - 250,000**

In 1987 the Maserati passed to the second owner, a Mr Stradmeier of Wassenaar, who kept it until 2011. Circa 2000, '01937' was extensively restored by the local Maserati dealership (see photographic record on file with full bare metal respray and engine rebuild) and in 2011 passed to the third owner, a Mr Dubbeld of Leiden. The current (fourth) owner acquired the Sebring in 2016 and registered it in the UK on 1st August of that year. A keen car collector who has owned a Ferrari 330 GTC and various Maseratis in the past, the owner is only selling because of limited garage space in central London.

While in the vendor's care the Sebring has wanted for nothing, as evidenced by numerous bills on file from renowned marque specialists McGrath Maserati. Works carried out recently include an engine top-end rebuild, and the car comes with invoices accumulated over the last four years totalling the equivalent of €56,911. It should be noted that the Sebring is fitted with a non-original steering wheel and triple Weber carburettors (the original fuel injection system comes with the car should the new owner wish to re-fit it).

Retaining its original interior and presented in excellent condition, this beautiful Italian thoroughbred is offered with an instruction manual, UK V5C Registration Certificate, three MoTs (most recent expires May 2019), and the aforementioned Classiche Certificate and factory build documents, documentation, bills, and photographs.

295

*Participante au Mille Miglia 1987, 1988, 2003, 2012*

## PORSCHE 356A CARRERA GS/GT COUPÉ 1956

Châssis n° 56778
Moteur n° *P91005*

- *Delivered new to France via Sonauto*
- *Fitted with ultra-rare 692/0 Carrera GT engine - one of approximately 20 built*
- *Numerous upgrades to Carrera GT specification*
- *Extensively campaigned in numerous prestigious rallies such as Tour Auto, Mille Miglia, etc.*
- *Well-documented and featured in numerous magazines*
- *Race ready*

Le nom évocateur de Carrera est apparu pour la première fois sur une Porsche en 1955. Appliqué à une 356A équipé d'une version un peu moins agressive du moteur 1,5 litre à double arbres à cames en tête et roulement à rouleaux du Spyder 550, il avait été adopté pour capitaliser sur les victoires de Porsche à la Carrera PanAmericana en 1952 et 1954. À carter sec comme les modèles de compétition, le moteur Carrera quatre arbres développait 100 ch, soit 10 de moins qu'en version course. Quoiqu'il en soit il était assez puissant pour propulser la 356 Carrera à plus de 190 km/h, en faisant ainsi la plus rapide des 1 500 de série à l'époque et une formidable concurrente pour le circuit. Les évolutions les plus significatives furent le passage de la cylindrée à 1,6 litre en 1958 et l'adoption d'un vilebrequin à paliers lisses simultanément.

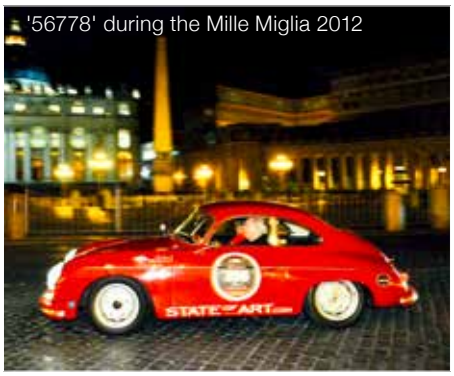
Livrée neuve en France par Sonauto, cette sensationnelle Porsche 356A fut équipée à l'époque (très probablement en 1960) du très rare moteur Carrera Type 620/0, numéro P91005, un des 20 exemplaires fabriqués. Le Kardex Porsche confirme que le châssis 56778 a été livré neuf de couleur argent métallisé avec le moteur numéro 90667 (un bloc Carrera 1500 GS de série). Cette voiture a un historique en compétition internationale, principalement sous son immatriculation française 356 MY 11.

Possession de Gérard Leib à partir de 1984, la Porsche a été restaurée par lui en 1985/87 par les Ets Tanner en Suisse et passée des caractéristiques GS (route) à GT (course) simultanément. Le moteur est réputé fournir 130 ch et les autres modifications aux caractéristiques GT incluent les portes et le capot en aluminium, les vitres latérales en Perspex, des carburateurs Weber, un réservoir de 80 litres, des freins améliorés et un échappement sport Sebring.

The evocative 'Carrera' name first graced the flanks of a Porsche in 1955. Applied to a 356A powered by a slightly less ferocious version of the racing 550 Spyder's 1.5-litre, twin-overhead-camshaft, roller-bearing engine, it had been adopted to capitalise on Porsche's victories in the Carrera PanAmericana in 1952 and '54. Dry-sump like the racer's, the four-cam Carrera engine produced 100bhp, some ten horsepower less than in race trim. Nevertheless, this was good enough to propel the 356 Carrera to over 120mph, making it the fastest 1.5-litre production car of its day and a formidable racetrack competitor. Significant developments included a capacity increase to 1.6 litres in 1958 and the adoption of a plain-bearing crankshaft at the same time.

Delivered new to France via Sonauto, this sensational Porsche 356A was fitted in period (the 1960s most probably) with an ultra-rare Carrera Type 620/0 engine, number 'P91005', one of only 20 examples made. The Porsche Kardex confirms that chassis '56778' was delivered new finished in Silver metallic with engine number '90667' (a standard Carrera 1500 GS unit). This car has international competition history, mainly while carrying the French registration number '356 MY 11'.

Owned by Gérard Leib from 1984 onwards, the Porsche was restored for him in 1985/87 by Ets. Tanner in Switzerland, being upgraded from GS (road) to GT (race) specification at the same time. The engine is said to produce 130bhp, while other GT upgrades fitted include aluminium doors, bonnet, and engine cover; Perspex side windows; Weber carburettors; an 80-litre fuel tank; improved brakes; and a 'Sebring' sports exhaust.



'56778' during the Mille Miglia 2012

'56778' during the Mille Miglia 2012

'56778' during the Tour Auto 1992
with Lucien Francois Bernard

'56778' during the Mille Miglia 2012

Cette restauration des années 1980 s'est bien maintenue et il n'a pas été jugé nécessaire de restaurer la voiture de nouveau. Peu après l'achèvement de la réfection, la Porsche a participé aux Mille Miglia en 1987 et 1988 avec les équipages Leib/Tanner et Leib/Ronfort respectivement, et y a également participé en 2003 (Coll/Leib) et 2012 (Cryns/Quatennens). Elle a aussi été engagée au Tour Auto trois fois (1992-1994) et au Mans Classic en 2008. Au Tour Auto 1992, elle était pilotée par un Français passionnée, Lucien-François Bernard, qui parle de son expérience dans une interview (copie au dossier).

Après Gérard Leib, la Porsche fut achetée par Jean Michel Coll, à l'époque concessionnaire Porsche à Perpignan, en France. L'actuel propriétaire a acheté la voiture à M. Coll en 2007. Depuis, le moteur a été refait (en 2008) par le spécialiste réputé de la 356 Carrera, Karl Hloch en Allemagne, et révisée par lui en 2012, tandis que ses carburateurs étaient révisés par VGS à Cologne, en Allemagne. Présente au 40e International Porsche 356 Meeting en Belgique, cette voiture a aussi participé au Concours d'Élégance du Zolder Historic Grand Prix, en Belgique en 2018.

This 1980s restoration has held up really well and it has not been deemed necessary to restore the car again. Shortly after the rebuild's completion the Porsche participated in the 1987 and 1988 Mille Miglias crewed by Leib/Tanner and Leib/Ronfort respectively, and it also participated in 2003 (Coll/Leib) and 2012 (Cryns/Quatennens). This car also competed in the Tour Auto three times (1992-1994) and the Le Mans Classic 2008. On the 1992 Tour Auto it was driven by the well-known French enthusiast Lucien François Bernard, who described the experience in an interview (copy on file).

After Gérard Leib's ownership, the Porsche was purchased by Jean Michel Coll, at that time the Porsche dealer in Perpignan, France. The current owner bought the car from Mr Coll in 2007. Since then the engine has been rebuilt (in 2008) by the recognised 356 Carrera specialist Karl Hloch in Germany and serviced by him in 2012, while the carburettors have been overhauled by VGS in Cologne, Germany. Shown at the 40th International Porsche 356 Meeting in Belgium, this car has also participated in the Concours d'Élégance at the Zolder Historic Grand Prix, Belgium in 2018.

Elle est apparue dans les publications suivantes :

Sport Auto, mai 2006 (numéro au dossier)
Autogids/Moniteur Automobile, 2012 – essai rétro complet (numéro au dossier)
Flat 6, 1987 (numéro au dossier)
Auto Motor, 1993 - couverture (numéro au dossier)
Auto Passion spécial Porsche, au Volant
Mille Miglia's Chassis - The Ultimate Opus de Sandro Binelli

La documentation fournie comprend :

Les papiers d'immatriculation belge

Une copie du Kardex Porsche
Les papiers FIA (1987)
Les passeports FIVA 2001 et 2011
Une sortie imprimée du passage au banc
Les factures de la réfection du moteur, etc (2008 et 2012)
D'autres factures
Des photographies de la réfection du moteur
Des photographies d'archive

D'un rouge fraise spectaculaire, cette Porsche 356 Carrera est tout simplement sensationnelle et devrait s'avérer des plus excitantes à piloter. Éligible à un large éventail d'événements, elle est prête à l'usage sur route ou sur piste. Une opportunité unique.
**€420,000 - 560,000**

It has been featured in the following publications:

'Sport Auto', May 2006 (copy on file)
'Autogids/Moniteur Automobile', 2012 - a complete 'retro-test' (copy on file)
'Flat 6', 1987 (copy on file)
'Auto Motor', 1993 - front cover (copy on file)
Special 'Auto Passion' Porsche au Volant
'Mille Miglia's Chassis - The Ultimate Opus' by Sandro Binelli

Accompanying documentation consists of the following:

Belgian registration papers
Copy of the Porsche Kardex
Copy of FIA document (1987)
Copy of FIVA pass 2001 and 2011
Copy of dynamometer printout
Invoices for engine overhaul, etc (2008 and 2012)
Other invoices
Photographs of the engine rebuild
Archive photographs

Finished in eye-catching Strawberry Red, this Porsche 356 Carrera looks sensational and is bound to be a most exciting drive. It is suitable for a wide variety of events and is ready for use on both road and track. A rare opportunity.

296 *

*Ex-Casoni, Ortner, Vacarella, 'Pal Joe', Becchetti,*
*Victorieuse de sa catégorie aux 1000 km de Monza 1971*

## 1969 ABARTH 1300 SPORT SPIDER SE010 'QUOTTRO FARI' PROTOTYPE SPORT COMPÉTITION

Châssis n° SE010/0040

- *Iconic Abarth Sports Racer*
- *Well-documented racing history*
- *Restored and returned to the road in current ownership*
- *Eligible for numerous events*

L'historien d'Abarth, Luciano Greggio, écrit dans son excellent ouvrage « Abarth – The Man – The Machines » (Giorgio Nada, 2002) : « A la question très polémique relative au moteur central préconisé par Mario Colucci et au groupe incliné placé au-dessus de l'essieu arrière préféré par Carlo Abarth, Collucci se rappelle trente ans plus tard : '' Le positionnement du moteur arrière a donné lieu à des discussions sans fin et j'ai découvert que les pilotes étaient partagés entre ces deux architectures. Arturo Merzario était du côté d'Abarth, mais il faut dire qu'il était le seul à savoir comment piloter les voitures qu'il essayait et dont il participait à la mise au point. D'autre part, Lualdi – le grand Edoardo Lualdi-Gabardi, multiple champion de la montagne – ''n'a jamais été à l'aise avec le moteur (en porte-à-faux) et a préféré les moteurs centraux ». Sur certains tracés, notamment les côtes de l'époque aux multiples épingles et certains circuits routiers très sinueux – très copiés par la plupart des circuits modernes – les gains en motricité dus à la limitation du patinage apportée par le moteur en porte-à-faux genre Porsche préféré par Carlo Abarth s'avérèrent souvent être une recette gagnante.

D'où cette longue adhésion à cette configuration pour les voitures sport-prototypes que Mario Colucci et son équipe continuèrent à créer parallèlement aux séries Gran Turismo et tourisme de la marque Abarth.

Abarth historian Luciano Greggio writes in his fine book upon the marque 'Abarth – The Man – The Machines' (Giogio Nada, 2002) "On the much discussed question of the mid-engine favoured by Mario Collucci and the power plant inclined over the rear axle preferred by Carlo Abarth, Colucci recalls thirty years later 'The location of the rear engine gave vent to a diatribe without end and I found drivers were split between the two layouts. Arturo Merzario sided with Abarth, but it should also be said that he was the only one who knew how to drive the cars he test drove and helped to tune. On the other hand Lualdi" – the great Edoardo Lualdi-Gabardi, the multiple mountainclimb Champion – "...was never comfortable with the (overhung) power unit and moved on to mid engines". For some venues, particularly the hairpin-packed mountain-climbs of the period, and on the tighter road circuits – much mimicked today by most modern Autodrome circuit designs – the wheelspin-limiting tractional advantages of the Carlo Abarth-preferred, Porsche-type overhung engine location often proved a winning recipe.

Hence his long-held allegiance to this configuration for the sports prototype cars which Mario Colucci and his design team continued to create in parallel with the Abarth marque's Gran Turismo and touring car series.

Le 7 avril 1968, la dernière variante Abarth 2000 Sport Prototipo effectua des débuts victorieux à la course de côte d'Ampuis en Franc,e pilotée par le spécialiste suisse Peter Schetty. La voiture découlait d'une expérience menée antérieurement avec la série des barquettes SE04 construites sur la base d'un châssis en treillis de tubes au chrome molybdène de 22 mm, rigidifiés et renforcés par des panneaux en fibre de verre. Le poids total du châssis (nu) était annoncé à 47 kg et la répartition des masses, avec le moteur quatre cylindres deux litres en porte-à-faux façon Abarth, sinon Colucci, s'établissait à 38 pour cent sur l'avant et 62 pour cent sur l'arrière.

Le moteur de 1 496 cm3 utilisé à Ampuis conservait les deux carburateurs double corps Weber 58 DCO3 absolument préférés par l'équipe et la puissance disponible s'établissait à environ 250 ch au régime infernal de 8 000 tr/min.

Le refroidissement était confié à deux radiateurs d'eau et d'huile installés dans le nez. L'empattement était indiqué à 2 085 mm et les voies avant et arrière à 1 405 et 1 435 mm et la carrosserie comprenant une coque légère détachable en fibre de verre qui, complétée d'un grand pare-brise « aquarium », pesait à peine 50 kg. Le poids total déclaré de la voiture était de 575 kg et la vitesse maximale d'environ 270 km/h. La forme en coin de l'avant déjà très spécifique était rendue encore plus originale par l'adoption de projecteurs doubles de chaque côté qui donna lieu à l'appellation « Quattro Fari » sous laquelle l'Abarth SE010 allait être connue du monde entier.

On April 7, 1968, the latest variant Abarth 2000 Sport Prototipo model made its victorious debut in the Ampus hill-climb in France driven by the Swiss sprint specialist Peter Schetty. The car was derived from previous experience with the SE04 series of barchetta cars, being assembled around a multi-tubular spaceframe chassis in 22mm chrome-molybdenum tubing, stiffened and reinforced with laminated glassfibre panelling. Overall chassis weight (bare) was claimed to be only 47kg – 103lbs – and weight distribution, with the 2-litre 4-cylinder engine hung outboard in line with Carlo Abarth's design tenet, if not Colucci's – was split 38 per cent to the front and 62 per cent rear.

The 1,496cc engine used at Ampus retained two of the factory team's huge preferred twin-choke Weber 58DCO3 carburettors, and power output was up to around 250bhp at a raucous 8,000rpm.

Cooling was by twin nose-mounted water and oil radiators. The wheelbase length was listed as 2085mm, front and rear track 1405mm and 1435mm and the bodywork comprised a lightweight detachable glassfibre shell that complete with vast goldfish-bowl windscreen still weighed barely 50kg. The car's overall weight was declared as being 575kg – 1,267lbs – and it was geared for some 270km/h – 169mph maximum speed. The sloping wedge-shaped nose form was most distinctive, and it was made even more so by the adoption of twin headlights on each side forming the soon-famous 'Quattro Fari' or four-headlight keynote by which the Abarth SE010 model would become known worldwide.

Sa réputation s'étendit non seulement grâce à une longue suite de participations et de victoires sur les circuits et les courses de côte du monde, mais plus probablement par le succès du modèle sous forme de maquette. Très vite, la SE010 Quattro Fari devint un des modèles sport-prototypes parmi les plus reconnaissables des années 1960, excepté peut-être les superbes Ferrari série P.

Si aucune archive officielle n'existe qui indiquerait le nombre total d'exemplaires de chaque modèle produit par l'usine Abarth, on s'accorde à dire que probablement 50 SE010 sport-prototypes furent construites car le type connut une longue et brillante carrière en course. Les 25 premiers exemplaires de la 2000 Sport Spider furent produits pour obtenir l'homologation FIA dans la catégorie Groupe 4 de l'époque dans lequel elle fut admise le 1er avril 1969. Les culasses à quatre soupapes ou à deux soupapes par cylindre furent utilisées sur toute la production, les groupes huit soupapes ayant été apparemment préférés pour la montagne et la variante à seize soupapes pour les circuits.

L'actuel propriétaire américain acheta la SE010 à une vente Bonhams il y a cinq ans lorsque fut dispersée la célèbre Maranello Rosso Collection de Fabrizio Violati et elle fut ensuite expédiée aux états-Unis pour identification et planification de son devenir. Une patiente chasse aux renseignements concernant cette voiture fut lancée qui permit de découvrir de nombreux documents d'archives sur sa carrière et, plus important, une meilleure connaissance de cette voiture.

Its fame was spread not only by its long string of appearances and successes around the race track and hill-climb venues of the world but perhaps to an even greater extent by the design's popularity as a scale model subject. Quickly the SE010 Quattro Fari become one of the most recognisable of all racing sports-prototype cars of the 1960s, short perhaps only of Ferrari's finest P-series cars.

Although no official record appears to survive of the total number of each design that were produced by the Abarth factory, it is widely acknowledged that perhaps as many as 50 of these SE010 sports-prototypes were completed as the design enjoyed a long and distinguished motor racing career. The first 25 examples of the 2000 Sport Spider were produced for FIA homologation into the contemporary Group 4 category, into which the design was accepted on April 1, 1969. Both four-valve per cylinder and two-valve per cylinder heads were used in the overall production run, with the 8-valve units tending to be preferred for hill-climb use, and the 16-valve alternative for circuit racing, it would appear.

The current US owner purchased the SE010 at Bonhams auction 5 years ago, when the famed Maranello Rosso Collection of Fabrizio Violati was disbursed, and it was subsequently shipped to his home in the U.S. for assessment and planning of its future. A fastidious scavenger hunt for information on the car ensued, which over the course of this ownership has produced numerous archive photos of its career and most importantly a greater understanding of this particular car.

À partir de ces recherches, le vendeur peut confirmer que cette Abarth fait partie des trois seuls modèles construits avec la direction à droite. Comme il est facile de l'imaginer, cette information permet de préciser sa carrière et de vérifier tous les documents visuels qui la montrent.

À ce stade, son historique connu en course est le suivant :

**1970**

25 avril 1970 1000 km de Monza Mario Casoni/Johannes Ortner n° 23 DNF
4 mai 1970 Targa Florio Mario Casoni n° 42 DNS
17 mai 1970 7e City of Volterra Cup Hans Ortner n° 382 1e
24 mai 1970 7e Montseny, Espagne (côte) Mario Casoni n° 60 3e
31 mai 1970 Neviano Hill Climb Casoni/Baratti n° 43e 1e
7 juin 1970 Anderstorp (Scandinavie) Hans Ortner n° 26 3e 1e de cat.
19 juillet 1970 Mugello Grand Prix Vacarella/Ortner n° 52 DNF
28 octobre 1970 Salon de Turin Stand Abarth n° 42

**Pour la saison 1971, elle courut au sein de la Squadra Corsa Meda avec les résultats suivants :**

25 avril | 1000 km de Monza Pal Joe/Romolo Becchetti n° 29 11e OA, 1e ic
16 mai | Targa Florio Romolo Becchetti n° 30 DNF
20 juin | Salsomaggiore Sant'antonio Pal Joe 3e de cat.
25 juillet | Champ. d'Europe 2 litres Imola Pal Joe n° 51 9e place
12 septembre | 500 kmd' Imola Pal Joe n° 67 15e place
31 octobre | Champ. d'Europe 2 Litres Vallelunga 7e place

From this research, the seller was able to confirm that the car was one of only three of this series to have been built in a right-hand drive configuration. As can be imagined, that information enables pinpointing its career and indeed any visuals of it far more clearly.

At this point, its racing history can now be documented as such:

**1970**

25 April | 1000 km at Monza Mario Casoni/Johannes Ortner No. 23 DNF
4 May | Targa Florio Mario Casoni No. 42 DNS
17 May | 7th City of Volterra Cup Hans Ortner No. 382 1st
24 May | 7th Montseny Spain Hillclimb Mario Casoni No. 60 3rd
31 May | Neviano Hill Climb Casoni/Baratti No. 436 1st
7 June | Anderstorp (Scandinavian) Hans Ortner No. 26 3rd 1st in class
19 July | Mugello Grand Prix Vacarella/Ortner No. 52 DNF
28 October | Turin Auto Show Abarth Display No. 42

**For the 1971 season it was run as part of the Squadra Corsa Meda**

25 April | 1000 km Monza Pal Joe/Romolo Becchetti No. 29 11th OA, 1st IC
16 May | Targa Florio Romolo Becchetti No. 30 DNF
20 June | Salsomaggiore Sant'antonio Pal Joe 3rd in class
25 July | European 2-Litre Championship Imola Pal Joe No. 51 9th Place
12 September | 500 km Imola Pal Joe No. 67 15th Place
31 October | European 2-Litre Championship Vallelunga 7th Place

Cette recherche a produit des dizaines de clichés d'époque de la voiture et, plus intéressant peut-être, un film montrant le déchargement de la voiture du camion le jour de ses débuts à Monza en 1970.

Après ces années de compétition professionnelle et peut-être d'autres courses de club, la voiture devint la propriété du célèbre pilote et collectionneur italien Fabrizio Violati. Là, parmi beaucoup d'autres sœurs de race, elle resta exposée dans le cadre de la Maranello Rosso Collection désignée par son propriétaire comme un modèle 2000 2 litres et incontestable vedette du groupe. D'après son état à l'époque, elle avait été clairement restaurée jusqu'à un certain point et les travaux avaient été menés avec discernement car l'intérieur montrait un aspect totalement original, comme actuellement, avec peut-être des parties avant et arrière de carrosserie provenant d'anciens stocks neufs utilisées pour compenser certaines modifications effectuées lors de la saison 1971.

Lorsqu'elle fut proposée à la vente chez Bonhams en 2014, il fut établi que cette description était incorrecte et que le moteur installé avait la course de 55 mm du groupe 1300 et une culasse à 8 soupapes et 8 bougies.

This research precipitated dozens of period images of the car, and perhaps most interestingly a video of the car being unloaded from the truck on the day it debuted at Monza in 1970.

After its brace of years of professional competition, and perhaps some further club competition the car passed to the famed Italian Collector and Racer Fabrizio Violati. There among many of its breed it sat on display in the Maranello Rosso Collection and was listed by him as a 2 Litre, 2000 model, and the undeniable highlight of the group. To judge from its condition then, it had clearly been restored at some point during that custody and this must have been a highly sympathetic job, as the interior had the appearance of being completely original, as it still does, while perhaps some new/old stock front & rear body sections were used to compensate for the later modifications done during the 1971 season.

When offered by Bonhams in 2014, it was established that this attribution was actually incorrect, and that the power unit that it carried by then had a 55mm stroke of the 1300 unit, and 8 valve, 8 plug head.

Casoni, Monza 1971 © Revs Institute

Si son historique en compétition est désormais mieux connu, un point reste néanmoins à préciser : à quel moment le moteur 2 litres a-t-il été remplacé par le 1300 qui l'équipe actuellement ? On suppose, mais sans que cela soit confirmé, que cette voiture étant un exemplaire tardif donc dépassé après une brève carrière, qu'il a été changé après la saison 1971 afin qu'elle reste compétitive et utilisable. On ignore aussi si Violati a effectué ce changement pour courir avec la voiture ou si elle est arrivée chez lui dans cette configuration.

Après ces recherches, une restauration a été engagée afin de lui rendre le plus possible l'aspect qu'elle avait au début de sa carrière et le style caractéristique vu à Monza en 1970. En même temps, le vendeur précise qu'elle a été totalement reconstruite sur le plan mécanique, qu'elle fonctionne magnifiquement et que sa conduite est un plaisir.

Après les satisfactions des périodes de recherche et de restauration puis des démonstrations, son propriétaire a choisi de s'en séparer en faveur du prochain passionné qui en prendra soin. Avec son moteur d'époque et une fois homologuée par la FIA, elle sera parfaitement utilisable sous cette forme en laissant la possibilité de trouver un bloc de deux litres pour une future union et, les plus gros travaux ayant été accomplis, le choix entre courses sur circuit ou côte restera ouvert.

Un style sensationnel, une machine performante au bruit unique : la « Quattro Fari » captera tous les regards.

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.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.
**€600,000 - 750,000**

Although its race record is now more comprehensively charted, one aspect of its history is still yet to be documented, that of when its original 2 litre unit would have been replaced with the 1300 that it has today. It is surmised, but not confirmed, that being such a late example and therefore obsolete after that brief career that it may have been changed after the 1971 season in order to remain competitive and usable. It is not known whether Violati would have done this to campaign the car or whether it arrived with him in this form.

With the research carried out, a restoration was commenced to return it as closely as possible to the aesthetics of its original career early days and the iconic 1970 Monza guise. At the same time the seller reports that it has been completely mechanically rebuilt and that it is now running superbly and is a lot of fun to drive.

Having enjoyed the process of restoration, research and subsequent demonstration, its owner has now elected to part with the car for the next enthusiast to take care of its custody. With its period power unit, and once FIA certified it would be eminently usable in this form, leaving the option of sourcing a 2 Litre for a later juncture and with much of the hard work done, the options for circuit racing or indeed hill climbing are boundless.

A sensational looking, performing and sounding car, wherever it goes all eyes will always be on the 'Quattro Fari'.

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

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

297

*Livrée neuve à Jim Hall*

## LOLA T70 MARK II SPYDER 1966

Châssis n° SL71/28

- *One of some 35 T70 Mark IIs produced*
- *Raced by Bob Bucher in North America in 1966*
- *Known ownership history*
- *Fully restored in 2016 to original specification*
- *Only four races since restoration*

La sublime T70 Spyder de compétition de Lola est historiquement significative pour avoir remporté le premier championnat Can-Am. Une version Mark II des 35 qui furent construites, châssis numéro SL71/28 a été fabriquée en 1966 et exportée aux États-Unis. Selon ses papiers FIA, elle a été livrée au co-fondateur de Chaparral, Jim Hall via le distributeur Lola en Amérique du nord, John Mecom, un autre patron d'écurie et concurrent de la Can-Am. Mecom et Hall n'ont jamais fait courir cette voiture (le second l'avait acheté pour aider à la mise au point de sa future Chaparral) qui lorsqu'elle prit la piste avait été engagée par BARF Racing et pilotée par Bob Bucher. Les dates importantes de la saison furent la victoire au championnat national du SCCA à Cumberland (en mai), Vineland (en juin) et Watkins Glen (en août), plus une victoire aux 500 Miles de Watkins Glen, également en août.

Après sa saison de compétition en Amérique du nord, SL71/28 fut vendue à un nouveau propriétaire en Afrique du sud où elle resta jusqu'en 1986. La Lola revint alors au Royaume-Uni (importée par Trevor Meedham) et en 1991 fut acquise par Jean-Paul Bertrand, un résident Luxembourgeois. Une restauration de deux ans fut alors entreprise au terme de laquelle en 1998 la voiture fut vendue à G. Diefemthal en Allemagne. Elle est restée en Espagne jusqu'en 2001 et entre 2001 et 2005 fut engagée dans les championnats européens.

Lola's sublimely beautiful T70 Spyder sports-racer is historically significant as winner of the first ever Can-Am Championship. A Mark II version, of which some 35 were produced, chassis number 'SL71/28' was manufactured in 1966 and delivered to the USA. According to the accompanying FIA papers, it was sold to Chaparral co-founder Jim Hall via Lola's North American distributor John Mecom, another team owner and Can-Am entrant. Messrs Mecom and Hall never raced this car (the latter had purchased it to assist with developing the next Chaparral), which when it did take to the track was campaigned by BARF Racing and driven by Bob Bucher. Highlights of the season were SCCA National Championship wins at Cumberland (May), Vineland (June) and Watkins Glen (August), plus victory in the Watkins Glen 500 Mile race, also in August.

After competing in North America for one season, 'SL71/28' was sold to a new owner in South Africa and would remain there until 1986. The Lola then returned to the UK (imported by Trevor Meedham) and in 1991 was acquired by Jean-Paul Bertrand, a resident of Luxembourg. Subsequently a two-year restoration was then embarked upon, on the completion of which in 1998 the car was sold to G Diefemthal in Germany. It has been in Spain since 2001, and between 2001 and 2005 was raced in European championships.

Depuis, la voiture a été à nouveau complètement restaurée, châssis, carrosserie, boîte, moteur, extincteurs, etc... et a participé à seulement quatre courses depuis la fin de la restauration en 2016. Le vendeur nous signale qu'elle est absolument authentique, le seul élément majeur changé étant le radiateur (celui d'origine ayant été endommagé dans un accrochage mineur). Tout les reste est d'origine et en excellent état, la livrée blanc/bleu est la même que celle dans laquelle la voiture a couru en 1966.

L'important lot de pièces de rechange qui accompagne la voiture comprend :

Une carrosserie en fibre de verre complète avec ses portes
Deux jeux de pneus
Un jeu d'étriers de freins
Un assortiment de pignons de boîte de vitesses
Des éclairages divers
Deux jantes
Un tube d'échappement avec son silencieux
Un moule pour le nez

Superbe exemplaire, exceptionnellement rare et potentiellement concurrentiel, cette Lola T70 Spyder, une sportive de compétition emblématique est vendue avec ses papiers FIA mentionnés plus haut.
**€300,000 - 400,000**

The car has since been completely restored again: chassis, bodywork, gearbox, engine, extinguishers, etc and has participated in only four races since completion in 2016. The vendor advises us that it is completely authentic, the only major component changed being the radiator (original damaged by a minor impact). Everything else is said to be original and in excellent condition, while the white/blue colour scheme is the same as when the car was competing in 1966.

The substantial spares package that accompanies the car includes the following:

A complete set of glassfibre bodywork, doors included
Two sets of tyres
A set of brake callipers
Assorted gearbox pinions
Various headlights
Two extra wheel rims
Exhaust pipe with silencer
A mould for the nose

A superb example, exceptionally rare and potentially highly competitive, this iconic sports-racing Lola T70 Spyder is offered with the aforementioned FIA papers.

298

# CITROËN DS 19 CABRIOLET 1963

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 4251058

- *One of 241 built in 1963*
- *Present (believed second) ownership since 1981*
- *Partially restored*
- *Expertly maintained*
- *Conservatoire Citroën certification*

Le projet avait été lancé dans les années 1930 par le directeur de l'époque, Pierre-Jules Boulanger, et fut mené à bien par ses concepteurs André Lefèvre, un ancien de Voisin puis Renault, et Flaminio Bertoni qui avait déjà travaillé sur le style de la « Traction » avant la guerre. Le cahier des charges de Boulanger stipulait que la future VGD (Voiture de Grande Diffusion) devait être capable d'offrir un confort maximal sur les petites routes de campagne et de rester stable à haute vitesse sur les autoroutes. La solution pour remplir ces deux conditions apparemment incompatibles fut la fameuse suspension hydropneumatique que suggéra l'ingénieur Citroën Paul Magès. 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.

En septembre 1965, le moteur original de la DS, un 1 911 cm3 à soupapes en tête à course longue, hérité de la Traction, fut remplacé 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 consistant en des phares orientables, l'injection et une boîte à cinq vitesses. Les autres modèles offerts parallèlement à la DS originale était l'ID (une version simplifiée plus économique), l'immense break Safari et la décapotable deux portes, cette dernière étant dotée d'une carrosserie Henri Chapron.

The project had been initiated in the 1930s by the company's managing director, Pierre-Jules Boulanger, and would be brought to fruition by designers Andre Lefebvre, previously with Voisin and Renault, and Flaminio Bertoni, who had worked on the styling of the pre-war Traction Avant. Part of Boulanger's brief had been that the proposed 'VGD' (Voiture de Grand Diffusion or Mass Market Car) should be capable of affording a comfortable ride over sub-standard rural roads while remaining stable at sustained high speeds on the Autoroutes. The solution to these seemingly incompatible requirements was the famous hydro-pneumatic suspension, suggested by Citroën engineer Paul Mages. 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 present-day top-of-the-range models.

In September 1965 the DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine – inherited from the Traction Avant - was replaced 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.

Les premières décapotables de Chapron avaient été produites indépendamment de Citroën, qui finit néanmoins par lui donner son aval et en racheta les droits. Toujours construit par Chapron, le cabriolet « usine », reposait sur le châssis allongé et plus robuste du break ID et ne pouvait être vendu que par le réseau de concessionnaires Citroën. Chapron continua de construire ses propres modèles sur plate-forme DS, différents des cabriolets « usine ». On estime que quelques 1 700 cabriolets « usine » furent construits entre 1960 et 1975, tandis que Chapron fabriquait 389 cabriolets de son cru, le dernier en 1973.

Cette voiture, livrée le 4 juillet 1963, est l'un des 241 cabriolets usine construits cette année-là et fut achetée par le vendeur le 19 août 1981 à Niort, en France. On pense que le vendeur est seulement le second propriétaire. Utilisée avec parcimonie durant ces 37 dernières années, la voiture a été partiellement restaurée, la capote étant rénovée en 1981, la peinture refaite en 1982 et les sièges avant en 1995, tandis que le moteur était changé en 2000 (la plaque du moteur original est fournie).

Globalement, la voiture est dans un très bon état d'origine et ses caractéristiques les plus remarquables comprennent l'échappement en acier inoxydable, la radio Continental Edison, les antibrouillards, les roues Robergel, l'accoudoir central et les très rares repose-tête en cuir Chapron. La voiture a été régulièrement entretenue par un spécialiste DS situé près de Bordeaux, en France, et pratiquement toutes les pièces hydrauliques ont été remplacées. Blanc Carrare avec intérieur en cuir noir, cette belle décapotable est vendue avec sa carte grise, son certificat du Conservatoire Citroën et toutes les factures des travaux effectués.
**€150,000 - 200,000**

Chapron's first convertibles had been produced independently of Citroën but the factory eventually gave the project its blessing and bought the rights to his design. Still made by Chapron, the Usine (factory) convertibles were built on the longer, stronger chassis of the ID Break (Estate) and could only be sold via the Citroën dealer network. Chapron continued to build his own range of bespoke designs on the DS platform, which were always different from the Usine. It is estimated that some 1,700 Usine convertibles were made between 1960 and 1975, while Chapron built a further 389 of his own, the last in 1973.

One of 241 Usine convertibles built in 1963, this car was delivered on 4th July of that year and was acquired by the current vendor on 19th August 1981 in Niort, France. It is believed that the vendor is only the second owner. Used sparingly over the course of the last 37-plus years, the car has been partially restored, the soft-top being renewed in 1981, the paintwork redone in 1982, and the front seats re-trimmed in 1995, while in 2000 the engine was changed (original engine plate available).

Overall, the car is in very good original condition while noteworthy features include a stainless steel exhaust, Continental Edison radio, anti-fog system, Robergel wheels, central armrest, and very rare Chapron leather-trimmed headrests. The car has been regularly maintained by a DS specialist located near Bordeaux, France, and almost all the hydraulics parts have been replaced. Finished in Blanc Carrare (white) with black leather interior, this beautiful Décapotable is offered with French Carte Grise, certification from Conservatoire Citroën, and all invoices for the work carried out.

299

*Rare boîte mécanique ZF à cinq rapports d'origine*

## ASTON MARTIN V8 VOLANTE 1980

Châssis n° V8COL/15191

- *One of only a very few original left-hand drive examples with the sought-after manual transmission*
- *Original colour scheme*
- *Recently recommissioned at no expense spared*

Aston Martin avait dès le départ eu l'intention de doter la DBS de son nouveau V8, mais les difficultés de la mise en production firent que la première voiture sortit avec le six cylindres 4 litres de la DB6. Plus grande et plus luxueuse que la DB6 la DBS, plus lourde, déçut certains en raison de ses performances légèrement inférieures, mais il n'y eut aucun reproche lorsque le V8 fit finalement son apparition en 1969. Avec une puissance estimée à 315 ch délivrée par son moteur à quatre arbres à cames en tête de 5 340 cm3, la DBS V8 pouvait atteindre 160 km/h en moins de 14 secondes, jusqu'à sa vitesse maximale de 258 km/h, une performance époustouflante à l'époque qui justifiait pleinement ses prétentions de voiture de série la plus rapide du monde. Après le rachat d'Aston Martin par Company Developments en 1972, la production reprit avec la série 2, rebaptisée Aston Martin V8 et identifiable à son avant redessiné rappelant le style des précédentes Aston Martin. Aston Martin la plus puissante jamais produite à l'époque, la V8 survécut aux changements de propriétaires et aux bouleversements financiers des années 1970, battant un record de production entre 1969 et 1988, avec 2 919 voitures vendues.

Qualifiée par l'ancien PDG d'Aston Martin Victor Gauntlett d'« élégant pur-sang, magnifiquement construit, luxueux, rapide et parfaitement sûr », la V8 fut construites en plusieurs variantes, l'une des plus exclusive étant le cabriolet Volante. Présenté pour répondre à la demande des clients pour un tel modèle, la Volante fit sa première apparition en juin 1978.

Aston Martin had always intended the DBS to house its new V8 engine, but production difficulties meant that the car first appeared with the DB6's 4.0-liter six. Bigger and more luxuriously appointed than the DB6, the heavyweight DBS disappointed some by virtue of its slightly reduced performance, but there were no complaints when the V8 finally arrived in 1969. With an estimated 315bhp available from its 5,340cc four-cam engine, the DBS V8 could reach 100mph in under 14 seconds, running on to a top speed of 160mph, a staggering performance in those days and one which fully justified the claim that it was the fastest production car in the world. After Aston Martin's acquisition by Company Developments in 1972, production resumed with the Series 2, now known as the Aston Martin V8 and distinguishable by a restyled front end recalling the looks of earlier Astons. The most successful Aston Martin ever, the V8 survived the changes of ownership and financial upheavals of the 1970s, enjoying a record-breaking production run lasting from 1969 to 1988, with 2,919 cars sold.

Described by former Aston Martin Chairman Victor Gauntlett as 'a stylish thoroughbred, beautifully built, luxurious, fast and immensely safe', the V8 was built in several variants, one of the more exclusive being the Volante convertible. Introduced in response to customer demand for such a car, the Volante first appeared in June 1978.

La nouvelle venue, sans conteste le plus abouti des cabriolets de luxe, recevait une capote électrique doublée qui, une fois érigée, donnait à l'habitacle orné de ronce de noyer, toute la solidité et le raffinement d'une conduite intérieure. Le V8 à doubles arbres à cames en tête de 5 340 cm3 alimenté par 4 carburateurs Weber double corps développait 300 ch à 6 000 tr/min. Bien que l'aérodynamique des modèles ouverts grève leur vitesse de pointe, lorsque la capote est abaissée, les 240 km/h de la Volante en faisaient pourtant l'un des cabriolets les plus rapides du monde. Les numéros de châssis des V8 Volante et Vantage Volante courent de 15001 à 15849, soit un total de 849 voitures.

Selon les fiches constructeur de l'usine Aston Martin, cette V8 Volante a été expédiée du Royaume-Uni le 23 mai 1980 à Aston Martin Sales Inc. de New Rochelle, dans l'état de New York. Conduite à gauche équipée de la transmission manuelle à cinq rapports, d'un bouclier avant de Vantage, elle était gris argent Jubilee avec intérieur en cuir noir, moquettes noires et capote Everflex noire, comme aujourd'hui.

Vendue en juillet 1981 à son premier propriétaire, l'Aston a été envoyée en Californie où elle est restée jusqu'à ce qu'elle soit vendue à son second propriétaire six ans plus tard avec seulement 14 000 miles (22 530 km) enregistrés. Au cours des trois décennies suivantes, cette superbe V8 Volante a été utilisée avec parcimonie et affiche aujourd'hui seulement 43 106 miles (69 372 km) au compteur.

Arguably the ultimate in soft-top luxury, the newcomer boasted a lined, power-operated top which, when erected, endowed the walnut embellished interior with all the solidity and refinement associated with the saloon version. The 5,340cc DOHC V8 Engine with 4 Dual-Throat Weber Carburetors produced 300bhp at 6,000rpm. Although its open-car aerodynamics meant that top speed suffered with the top down, the Volante's 240km/h maximum nevertheless ranked it among the world's fastest convertibles. V8 Volante and Vantage Volante chassis numbers ran from '15001' to '15849', a total of only 849 cars.

According to copies of Aston Martin's factory build records, this V8 Volante was shipped from the UK on 23rd May 1980 to Aston Martin Sales Inc of New Rochelle, New York. Left-hand drive and equipped with the five-speed manual transmission and a Vantage front air dam, it was finished in Jubilee Silver with black leather interior, black carpeting, and a black Everflex convertible top, as it is today.

Sold in July 1981 to its first owner, the Aston was transported to California where it would remain until it was sold to the second owner six years later with only 14,000 miles recorded. For the following three decades, this superb V8 Volante was driven sparingly and is today presented with only 43,106 miles showing on the odometer.

Le précédent propriétaire a acquis la voiture auprès de Doc Severinsen, le leader du groupe du « Tonight Show », et avant d'être en la possession de M. Severinsen elle se trouvait à Palm Springs.

Le vendeur, qui cherchait précisément cette rare version (Volante, première série avec carburateur, conduite à gauche, boîte manuelle ZF à 5 rapports) l'acheta aux États-Unis en août 2016, date depuis laquelle elle a été révisée et mise aux normes européennes avec des pare-chocs conformes, etc... De plus, le moteur a été révisé, une nouvelle capote installée et l'intérieur rénové. Près de 30 000 € ont été dépensés et la voiture est aujourd'hui superbe avec un intérieur joliment patiné.

Vendue avec son manuel du propriétaire, son catalogue de pièces détachées, son carnet d'entretien, une copie de la fiche constructeur, ses outils, ses factures et sa housse, cette V8 Volante est probablement l'un des exemplaires les mieux préservés proposé à la vente. Originaire de Californie et bien entretenue, elle offre une belle patine, une authenticité qu'il est difficile de reproduire. Le dossier d'entretien est particulièrement complet, comprenant plusieurs centaines de factures.

Sortie d'usine en conduite à gauche avec la très séduisante boîte manuelle ZF à 5 rapports, cette magnifique V8 Volante est « celle qu'il faut avoir ».
**€225,000 - 265,000**

The immediately preceding owner purchased the car from Doc Severinsen, former bandleader on 'The Tonight Show', and before Mr Severinsen's ownership it resided in Palm Springs.

The current vendor, specifically looking for this rare (Volante, early series with carburation, left-hand drive, ZF 5-speed manual gearbox) version purchased the Aston in the USA in August 2016, since when it has been re-commissioned and converted to EU specification with correct bumpers, etc. In addition, the engine has been checked over, a new convertible hood installed, and the interior detailed. Close to €30,000 has been spent and the car now looks wonderful with a nicely patinated interior.

Offered here with its owner's manual, parts book, workshop manual, copy of factory built sheet, tools, invoices and car cover, this V8 Volante must be one of the best preserved examples currently available. As a well-cared for California car, it has a wonderful patina and originality that is difficult to replicate. The car's maintenance and service records are exceptionally comprehensive, running to several hundred invoices.

Left-hand drive and equipped with the desirable and rare ZF five-speed transmission from new, this beautiful V8 Volante is definitely 'the one to have'.

300

*Sold new in France*

## 1958 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Châssis n° 198.042.8500289

- *Matching numbers and colours*
- *Professionally restored circa 2001*
- *Recently re-sprayed and re-trimmed*

French.

Créée pour signifier le retour de Mercedes-Benz en compétition après la Seconde Guerre mondiale, la 300 SL débuta aux Mille Miglia 1952 pour terminer aux 2e et 4e places au général. Des victoires à la Carrera Pan Americana et au Mans suivirent qui firent aussitôt de la 300 SL une légende du sport automobile. Max Hoffman, importateur pour l'Amérique du Nord, persuadé qu'il existait une clientèle pour une version routière réussit à convaincre l'usine que ce type de voiture était promis au succès.

Lancée en 1954, la 300 SL de production qui conservait le châssis en treillis du type de course était propulsée par un moteur à six cylindres en ligne et ACT de 2 996 cm3 incliné sur le côté à 45 degrés permettant ainsi d'abaisser la hauteur du capot pour une meilleure aérodynamique. Un système innovateur d'injection directe d'essence obtenait de ce groupe ultra moderne une puissance de 215 ch à 5 800 tr/min. Une boîte à quatre rapports transmettait le couple à un pont arrière à couple hypoïde. Les suspensions étaient indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux à l'avant et essieu brisé oscillant et ressorts hélicoïdaux à l'arrière.

Essayée par le très sérieux magazine américain Road & Track en 1955, la 300 SL accélérait de 0 à 96 km/h en 7, 4 secondes avant d'atteindre une vitesse de pointe de 225 km/h, un chiffre impressionnant à l'époque. La 300 SL fut sans doute la première super car du monde. S'attendant presque à ce que la 300 SL si longtemps espérée ne se révèle décevante, R&T apprécia que la nouvelle voiture fût « bien au-dessus de nos attentes les moins raisonnables. En vérité, nous pouvons affirmer sans réserve aucune que le coupé 300 SL est ce qui se fait de mieux en matière de voiture de sport. Elle associe en effet les caractéristiques les plus désirables dans un concept aérodynamique que nous imaginions ou espérions impossible.

Created to spearhead Mercedes-Benz's return to competition in the post-war era, the 300 SL debuted in the 1952 Mille Miglia, finishing 2nd and 4th overall. Wins in the Carrera Pan-Americana and at Le Mans followed, and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. Max Hoffman, the Mercedes-Benz importer for North America, believed there would be a market for a road-going version and managed to convince the factory that such a car would be a success.

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

Tested by the highly respected American magazine Road & Track in 1955, the 300 SL accelerated from 0-60mph in 7.4 seconds, going on to achieve a top speed of 140mph: outstanding figures for its day. It was, arguably, the world's first supercar. Half expecting the long-awaited 300 SL to provide an anti-climax, R&T were delighted to find the new car, 'far beyond our wildest expectations. In fact, we can state unequivocally that in our opinion the 300 SL coupé is the ultimate in an all-round sportscar. It combines more desirable features in one streamlined package than we ever imagined or hoped would be possible.

Performante ? Elle accélère de l'arrêt à 160 km/h en un peu plus de 17 secondes. Polyvalente ? Une 300 SL de série peut figurer honorablement dans n'importe quel genre de compétition réservée aux modèles de sport. Mais elle reste très facile à conduire dans la circulation normale. Confortable ? La 300 SL fermée est la plus confortable (et la plus sûre) des grandes routières les plus rapides produites actuellement ». Malgré ses origines liées à la compétition, la 300 SL était et demeure une automobile essentiellement pratique aussi à l'aise en ville que passionnante à piloter sur la route.

À l'évidence, la 300 SL Coupé serait difficile à battre, mais la version Roadster, introduite seulement trois ans plus tard, réussit à faire mieux en matière de comportement dynamique que sa cousine fermée pourtant déjà remarquable. Dotée de portes conventionnelles, la 300 SL Roadster dévoilée au Salon de Genève de mai 1957 connut immédiatement le succès auprès de la « jet set » de l'époque, souverains, acteurs et autres célébrités.

Performance? It accelerates from a dead start to 100mph in just over 17 seconds. Dual purpose? A production model 300 SL can make a very acceptable showing in any type of sportscar competition. Yet the car is extremely tractable and easy to drive in traffic. Comfort? The fully enclosed 300 SL is the most comfortable (and safe) high-speed 'cross-country' car built today.' Its racing parentage notwithstanding, the 300 SL was and remains a thoroughly practical automobile, as civilised in city driving as it is exhilarating on the highway.

Clearly the 300 SL Coupé would be a hard act to follow yet the Roadster version, introduced just three years later, succeeded in bettering its closed cousin's already exemplary road manners. Built with conventional doors, the 300 SL Roadster was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and was an immediate hit with the 1950s 'jet set' of royalty, actors, and socialites.

300 SL

La production d'une 300 SL découverte imposa de modifier l'habitacle avec refonte du châssis afin d'abaisser les seuils de porte pour un accès à bord plus facile. En même temps, la suspension arrière fut modifiée avec adoption d'un axe d'articulation plus bas. Les freins à disque furent standards à partir de mars 1961 et, vers la fin de la période de production, un petit lot de Roadster bénéficia d'un bloc en aluminium.

Le comportement neutre du Roadster fut dûment salué par Road & Track lors de son essai de 1958. « Avec sa suspension arrière à pivot surbaissé et ses pneus plus adhérents, la voiture offre un comportement routier remarquable en toutes conditions. Il s'agit d'une énorme amélioration par rapport au coupé qui avait tendance à survirer plutôt violemment sous forte accélération. » Un temps de 7 secondes de 0 à 96 km/h et une vitesse de pointe de 210 km/h furent mesurées qui faisaient de la 300 SL Roadster une des voitures décapotables les plus rapides en son temps : « Il est évident que la 300 SL Roadster est une authentique voiture de sport polyvalente, aussi à l'aise dans la circulation que sur la route et même sur un circuit, », un ugement toujours valable de nos jours.

La 300 SL Roadster, qui connut un vrai succès commercial tout en étant une voiture plus chère qu'une Ferrari 250 GT California Spyder, survécut de plusieurs années à la 300 SL Coupé dont la production cessa en 1957. Celle du Roadster fut arrêtée en 1963 sur un total de 1 858 voitures qui font de ce modèle une automobile aussi rare que recherchée.

The production of an open 300 SL involved altering the cockpit area, where the spaceframe was redesigned to permit lower sills for improved access. At the same time the rear suspension was changed to incorporate low-pivot swing axles. Disc brakes were standardised from March 1961, while towards the end of production a small batch of Roadsters was completed with an aluminium cylinder block.

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

The 300 SL Roadster sold well for a car that cost more than a Ferrari 250 GT California Spyder, and would outlive the 300 SL Coupé, which ceased production in 1957, by several years. Roadster production ceased in 1963 after 1,858 cars had been built, and today the model is both rare and highly sought after.

Le Roadster châssis n° 8500289 présenté à la vente fut livré neuf en France le 21 octobre 1958. Peint initialement en Ivoire (DB 608), sa teinte actuelle, cet exemplaire est équipé de toutes les spécifications caractérisant les Roadster livrés en Europe dont notamment les projecteurs monopièce. Le certificat de Mercedes-Benz Classic précise le numéro du moteur d'origine « 8500289 » qui n'a pas changé. Parmi les autres équipements notables, citons le récepteur de radio Becker Mexico et le jeu de bagages sur mesures doublés de tissu écossais.

Propriété de M. Porter de Kensington, Londres (Royaume-Uni) en 1991, la Mercedes fut vendue l'année suivante à José Beltrán, concessionnaire Mercedes-Benz à Barcelone (Espagne) qui la conserva 19 ans et l'exposa en 2008 aux Mercedes-Benz Classic Days à Brooklands. Le Roadster fut restauré par M. Beltrán (circa 2001) en utilisant uniquement des pièces d'origine Mercedes-Benz avec changement de teinte pour un Fire Engine Red et, en même temps, une sellerie Parchment. Depuis son acquisition par le vendeur actuel, le Roadster a recouvré ses teintes d'origine Ivoire et intérieur noir.

Superbe exemple de l'emblématique 300 SL version Roadster, cette très désirable automobile sera une compagne de voyage aussi passionnante que pratique. Existe-t-il en réalité plus belle façon de se rendre à une manifestation de voitures classiques, de participer et d'en revenir sinon au volant de cette 300 SL Roadster ?
**€1,000,000 - 1,200,000**

Chassis number '8500289', the Roadster offered here, was delivered new to France on 21st October 1958. Originally finished in Ivory (DB 608), the same as it is today, this example is equipped with all of the features common to European-specification Roadsters, most notably the one-piece headlights. The accompanying Mercedes-Benz Classic Certificate records this Roadster's original engine as '8500292', which it retains. Other noteworthy features include the optional Becker Mexico radio and a set of correct fitted luggage with plaid liners.

Owned by a Mr Porter of Kensington, London, UK in 1991, the Mercedes was sold the following year to José Beltrán, the Mercedes-Benz dealer in Barcelona, Spain. Mr Beltrán kept the car for 19 years and in 2008 displayed it at the Mercedes-Benz Classic Days at Brooklands. The Roadster was restored during Mr Beltrán's ownership (circa 2001), reportedly using only Mercedes-Benz parts, and the colour scheme changed to Fire Engine Red with Parchment upholstery at the same time. Since its acquisition by the current vendor the Roadster has been returned to its original Ivory/black combination.

A beautiful example of the iconic 300 SL in Roadster form, this is a highly desirable motor car that would make an exhilarating yet extremely practical touring companion. Indeed, there cannot be many better ways of travelling to a classic event, taking part and driving home.

301

## FORD GALAXIE 500 CABRIOLET 1964

Châssis n° 4Z65X124494

- *Imported from the dry state of Arizona*
- *Professional restoration completed in 2018*
- *Automatic transmission and power steering*

New for 1959, the Galaxie began life as a style variation of the hugely successful Fairlane that had debuted in 1955 as rival to Chevrolet's Bel Air. In creating one of its most iconic models, Ford's stylists hit upon to the simple yet inspired idea of grafting the Thunderbird top onto the Fairlane body. The result was one of the most memorable automobiles ever to come out of Dearborn and the Galaxie was an instant hit, gaining the award of a 'Gold Medal for Exceptional Styling' at the Brussels World's Fair. Ford's range-topping model, the Galaxie was one of the few American saloons of its day to make an impact outside the USA, thanks mainly to some stirring performances in touring car racing.

The Galaxie had a performance image right from the start, and this was further emphasised by the new-for-1962 '500XL' version, so called after Ford's success in NASCAR 500-mile races. As befitted Ford's top-of-the-range performance model, the Galaxie 500 came with bucket seats, floor-mounted shifter, and sports interior. Engines up to 425bhp were available and the lengthy options list included a four-speed manual transmission.

This beautiful Galaxie Convertible was imported into the UK from the dry state of Arizona in 2016. A solid car that required no chassis welding whatsoever, it was professionally restored over the following two years and only completed in 2018. This bare-metal restoration was carried out to the original interior/exterior specification and colour schemes. Equipped with power steering, the car also has a new powered convertible hood and a full new interior featuring Aqua carpets and two-tone blue seats. A magnificent example said to drive superbly, this imposing American 'Muscle Car' is offered with a UK V5C registration document and MoT to September 2019.
**€38,000 - 42,000**

New for 1959, the Galaxie began life as a style variation of the hugely successful Fairlane that had debuted in 1955 as rival to Chevrolet's Bel Air. In creating one of its most iconic models, Ford's stylists hit upon to the simple yet inspired idea of grafting the Thunderbird top onto the Fairlane body. The result was one of the most memorable automobiles ever to come out of Dearborn and the Galaxie was an instant hit, gaining the award of a 'Gold Medal for Exceptional Styling' at the Brussels World's Fair. Ford's range-topping model, the Galaxie was one of the few American saloons of its day to make an impact outside the USA, thanks mainly to some stirring performances in touring car racing.

The Galaxie had a performance image right from the start, and this was further emphasised by the new-for-1962 '500XL' version, so called after Ford's success in NASCAR 500-mile races. As befitted Ford's top-of-the-range performance model, the Galaxie 500 came with bucket seats, floor-mounted shifter, and sports interior. Engines up to 425bhp were available and the lengthy options list included a four-speed manual transmission.

This beautiful Galaxie Convertible was imported into the UK from the dry state of Arizona in 2016. A solid car that required no chassis welding whatsoever, it was professionally restored over the following two years and only completed in 2018. This bare-metal restoration was carried out to the original interior/exterior specification and colour schemes. Equipped with power steering, the car also has a new powered convertible hood and a full new interior featuring Aqua carpets and two-tone blue seats. A magnificent example said to drive superbly, this imposing American 'Muscle Car' is offered with a UK V5C registration document and MoT to September 2019.

302

# LANCIA FULVIA HF1600 COUPÉ 1972

Châssis n° 818.740.001897

- *2nd overall in the 2016 Liège-Rome-Liège historic rally*
- *Well-prepared and on the button*

Bien que similaire à la berline Fulvia sur le plan mécanique, ce magnifique coupé 2+2 lancé en 1965 avait la prestance dont sa génitrice manquait et était équipé d'un 1 216 cm3 qui délivrait 80 chevaux. Les versions 'HF' préparées et allégées disposaient de performances supérieures et servirent de point de départ pour les succès de l'usine en rallye qui firent que la Fulvia HF1600 assura à Lancia son premier titre de Champion du Monde des constructeurs, en 1972. Version la plus aboutie du coupé Fulvia, la HF1600 avait été lancée en 1969 avec un 1 584 cm3 délivrant 115 chevaux en version route, puissance qui lui permettait d'atteindre les 185 km/h. Une boîte à cinq rapports et une suspension retouchée complétaient son équipement. Sa production prit fin en 1973 alors qu'un peu moins de 5 000 HF1600 avaient été construites.

On sait que cette rare HF1600, tenue pour être en version Lusso, a séjourné depuis au moins 1985 jusqu'à 2000 en Espagne, où elle a été immatriculée à Barcelone sous le numéro B 76726. Son propriétaire actuel l'a acquise auprès d'un concessionnaire belge renommé, alors qu'elle affichait 98 909 km au compteur. Elle en affiche désormais 6 100, ce qui signifie que son compteur a fait "le tour du cadran". Munie d'une cage de sécurité, de sièges sport et d'un équipement de rallye, elle a participé avec succès au rallye historique Liège-Rome-Liège 2016 où elle a décroché une magnifique 2e place au classement général. On trouvera parmi ses documents un passeport FIVA, différents documents espagnols, une carte grise belge et ses carnets d'entretien.

**€30,000 - 40,000**

**Sans Réserve**

Though mechanically similar to the Fulvia saloon, the beautiful 2+2 coupé launched in 1965 had all the visual presence its progenitor lacked and came with a 1,216cc engine producing 80bhp. Tuned, lightweight 'HF' versions provided increased performance and formed the basis of the works' highly successful rallying programme that saw the Fulvia HF1600 secure Lancia's first Manufacturers' World Championship in 1972. Ultimate expression of the Fulvia coupé, the HF1600 had been introduced in 1969 and came with a 1,584cc engine producing 115bhp in road tune, an output sufficient for a top speed of 185km/h (115mph), plus revised suspension and a five-speed gearbox. Production ceased in 1973 after a little fewer than 5,000 HF1600s had been built.

Believed to be the 'Lusso' version, this rare HF1600 is known to have been in Spain, carrying the Barcelona registration 'B 76726', from at least 1985 until 2000. The current owner bought the Lancia from a well-known Belgian motor dealer in 2015, at which time the odometer reading was 98,909 kilometres. The current reading is 6,100 kilometres indicating that since then the odometer has gone 'around the clock'. Equipped with a roll cage, sports seats, and rallying equipment, this Fulvia successfully competed in the 2016 Liège-Rome-Liège historic rally, finishing a magnificent 2nd overall. Accompanying paperwork includes a FIVA passport, various Spanish documents, and a Belgian Carte Grise, and the car also comes with service/maintenance books.

303 *

## BIZZARRINI 128 P BARCHETTA 1971

Châssis n° 128P 01

- *One of two prototypes built*
- *Reborn in the 1990s at the Bizzarrini works*
- *Featured in numerous press articles*
- *First time offered publicly in Europe*

Au célèbre concours international d'Amelia Island en 2017, un prototype italien absolument hors norme reçut le Prix Camille Jenatzy décerné au « Style extérieur le plus audacieux ». Ressemblant plus à une automobile de dessin animé de science fiction des années 1970 qu'à un prototype sport fonctionnel, cette voiture qui ne pouvait naître que du crayon de Giotto Bizzarini est une des deux seules machines qu'il a construites. Pour voir l'autre aujourd'hui, il faut aller au musée de Turin, mais celle-ci, seul exemplaire « en liberté », peut être à vous et elle est offerte sans réserve.

L'héritage de Bizzarini est fascinant car pendant une grande partie de sa carrière, il fut responsable des réussites de grandes marques comme Alfa Romeo et Ferrari et notamment de l'emblématique GTO. Tout bascula en 1962 quand il décida de se mettre à son compte. Il travailla d'abord pour Lamborghini avant de participer à la relance de la marque Iso, étape qui allait finalement le conduire à créer des voitures portant son nom et réputées dans le monde entier comme des machines sauvages, rapides et originales. Au total, 139 unités seulement de ces A3C et Strada de « production » furent construites jusqu'à la cessation d'activité intervenue en 1969.

At the famed International concours at Amelia Island in 2017 a characteristically different Italian prototype was awarded with the Camille Jenatzy prize for the 'Most Audacious Exterior'. Looking more like a car extracted from a 1970s TV space cartoon series than a real working sports prototype, this car could only have come from the pen of Giotto Bizzarrini and is one of a brace that he built. To see the other today one must travel to the famed Museum in Turin, however this, the sole example out of institutional 'captivity' could be yours today and it is offered without reserve.

Bizzarrini's heritage is a fascinating one, for much of his career he was someone who influenced the success of major brands such as Alfa Romeo and Ferrari, where he is credited with the iconic GTO. That all changed in 1962 when he decided to go freelance. First, he worked for Lamborghini and then assisted in the rival of the Iso brand, it was the latter move that would finally lead to cars which wore his own name and which resonate around the world as wild, fast and individual machines. In all just 139 of his 'production' A3C and Strada cars were built until the factory stopped building them in 1969.

Bizzarini reprit son statut d'ingénieur conseil et de formateur d'ingénieurs à l'Université de Pise et ses nouvelles études furent marquées par davantage d'audace. Cette machine en fait partie. La 128 P, construite par Bizzarini à la fin de 1971, apparut au Salon de Turin 1972.

À partir des recherches effectuées par le vendeur, celui-ci peut dire, sur la base de conversations menées avec Jack Koobs de Hartog qui fait autorité, que cette extraordinaire machine d'avant-garde provient directement du crayon de Giotto et qu'il l'a construite lui-même. Comme on l'a dit, c'est un des deux seuls prototypes de ce genre et sa survie est aussi une histoire extraordinaire.

Désignée 128 P, ces voitures construites sur la base d'une structure en treillis tubulaire sur un empattement réduit à 87 pouces furent habillées de carrosseries à profil en coin parmi les plus extravagantes jamais dessinées par Giotto. Elles devaient être équipées d'un moteur Fiat 1300 à quatre cylindres en ligne installé transversalement et alimenté par deux carburateurs horizontaux Weber. Ce tueur de géants délivrait quelque 130 ch en configuration rallye associé à une boîte-pont Colotti T46 B issue d'une transmission VW calculée pour propulser cette fusée à roues à 225 km/h avec des suspensions indépendantes typiquement Bizzarini, garantes d'un comportement dynamique hors du commun. Cette voiture fut engagée à la Targa Florio 1973 , mais un accident mit hors course Bizzarini et son copilote Massimo Larini et elle est aujourd'hui au Musée national de l'Automobile de Turin.

Bizzarrini returned to consulting work and also to training other engineers at the University of Pisa, his next projects were more outlandish, this is one of those. The 128P was built by Bizzarrini late in 1971 and was first seen at the Turin Motor Show in 1972.

From research made by the seller, he can report that from conversations with authority Jack Koobs de Hartog, this striking avant garde machine came straight from Giotto's pen and was built by him. As mentioned above, it was one of two such prototypes, its survival, is the most extraordinary tale.

Designated as the 128P, these cars were built on tubular space frames of a squat 87 inch wheelbase and clothed in the most outlandish wedge shaped bodies yet to come from Giotto's mind. They were to be powered by a transverse mounted FIAT 1300cc inline four-cylinder engine fed by a pair of side-draft Weber carburetors.... That giant killing powerplant put out some 130bhp in this rally spec form and was mated to a Colotti T46B VW-derived transaxle which was geared to be able to propel this land missile to 140mph and had Bizzarrini's trade mark independent suspension ensuring that it had incredible handling too. That very car was entered in the 1973 Targa Florio, but an accident put Bizzarrini and his partner Massimo Larini out of the running, today it lives in the Museo Nazional dell'Automobile in Turin.

C'est en réalité une version à conduite à gauche de ce qui devait devenir la variante compétition à conduite à droite et elle a connu la plus extraordinaire des vies. Après avoir servi aux premiers tests, la caisse « barchetta » fut démontée et un nouveau coupé Europa équipa le châssis exposé de nouveau au Salon de Turin l'année suivante.

Décrite par le magazine Auto Italia, la voiture avait certainement du potentiel, mais elle disparut après le salon. La caisse découverte avait été démontée par Bizzarini et abandonnée à l'extérieur de l'usine jusqu'à ce qu'elle soit ressuscitée par les Bizzarini dans les années 1990. Comme le rapporta le magazine Ruoteclassiche en 1993, à cette date la caisse fut récupérée et remontée sur son châssis original à fond plat et, alors que la voiture était presque achevée, une photo montre un Giotto heureux assis dans la 128 P. L'histoire de cette renaissance est certes fascinante à lire, mais ce n'est alors qu'un épisode dont la confrérie des passionnés peut se réjouir comme en témoigne la vision de cette étonnante machine.

This is actually a left-hand drive version of what would become the right-hand drive competition variant, and that it had the most extraordinary life. Having served its testing apprenticeship, the barchetta body was removed and a new Europa coupe was put on this chassis, with it again being displayed at the next year's Turin show.

As charted in Auto Italia magazine, the car certainly had potential, but it would disappear after the show. The barchetta body was discarded by Bizzarrini and would lay dorment outside the factory until it was resuscitated by the Bizzarrinis in the 1990s. As recounted in an extensive article in Ruoteclassiche in 1993, at this point the body was extracted from behind the Bizzarrini works and placed on back on its original flat-pan chassis, towards the end of the article and as the car neared completion, a photo shows a happy Giotto seated in the 128P. The tale of its rebirth is certainly a fascinating read, but one that the motoring fraternity can only be grateful was achieved, as the visual evidence of this amazing machine is testament to.

Bizzarini allait vendre la voiture après son achèvement el elle quittait l'usine pour la première fois . Elle serait alors partie au Japon dont elle ne revint que dans le dernière décennie. Le vendeur actuel l'acheta en 2013 en Amérique avant d'entreprendre une indispensable révision pour la remettre sur la route. Ce prototype hors du commun a été utilisé depuis en diverses occasions et exposé dans des manifestations comme le concours d'Amelia Island déjà cité.

Quelques mois avant la mise en vente, elle a été immatriculée pour pouvoir circuler aux états-Unis, formalité qui peut aider à sa future mise en circulation en Europe. À coup sûr la seule des deux voitures construites jamais disponible sur le marché, elle représente un épisode intéressant de la carrière de Bizzarini et, de ce fait, mérite toute l'attention des passionnés.

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.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.
**€175,000 - 225,000**
**Sans Réserve**

Bizzarrini would sell the car on its completion, effectively the first time that it left the works! It is reported to have emigrated into Japanese ownership at this point from which it only returned in the last decade. The current owner acquired the car in 2013 in America, since when a necessary sorting was undertaken out to put the car on the road. This outlandish prototype has since been used occasionally and shown at events such as the aforementioned Amelia Island Concours.

In recent months prior to its sale it has been titled for the road in America, which may assist future road use in European countries. One of two and certainly the only one that will ever be on the market, it is an interesting snapshot in the Bizzarrini story and deserving of attention.

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

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

304

## LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE II COUPÉ 1972

Carrosserie Bertone

Châssis n° 8782

- *Delivered new to Spain*
- *Matching numbers*
- *Only two owners in its first 40 years*
- *Original colour combination*
- *Believed genuine 73,500 kilometres from new*

Baptisé du nom de l'épée du matador, l'Espada reprenait les lignes générales de la Marzal à moteur arrière six cylindres, mais recevait un V12 de 4 litre à quatre arbres à cames en tête à l'avant. Avec 325 ch, le très exclusif coupé dessiné par Bertone avait une vitesse de pointe de 240 km/h. Présentée en janvier 1970, la série II, plus rapide, offrait 25 ch de plus, un tableau de bord remanié et la direction assistée en option. La production de l'Espada cessa en 1978 après 1 217 exemplaires de cet imposant « super coupé ». Encore aujourd'hui, peu de voitures ont autant de présence sur la route que l'Espada.

Livrée neuve en Espagne, cette Espada a été immatriculée le 3 août 1972 par son propriétaire, un banquier de Barcelone. Le second, un agent immobilier français résidant en Espagne, a conservé la Lamborghini de 1986 à 2012. Depuis, cette Espada a bénéficié de divers travaux à sa mécanique, certains effectués par un spécialiste renommé, Toni Sisinni. Ils incluent le remplacement du maître-cylindre de freins, du maître-cylindre et du cylindre hydraulique d'embrayage, de la bobine d'allumage, de la biellette de direction et la réfection des amortisseurs arrière. Rouge en 2012, la voiture a été repeinte en 2016 dans sa livrée Verde Acqua d'origine, une couleur rare, qui avec son intérieur en cuir Havane donne une magnifique combinaison de couleurs, tandis que les moquettes ont également été rénovées dans une couleur conforme à l'origine. En juin 2017 la voiture a été révisée et les carburateurs réglés. Vendue avec diverses factures et sa carte grise française, cette superbe Espada laisse présager le plaisir d'un grand tourisme rapide avec panache.
**€85,000 - 110,000**

Named after a matador's sword, the Espada was styled along lines similar to those of the stillborn, rear-engined, six-cylinder Marzal but carried its 4.0-litre, four-cam V12 up front. With 325bhp on tap, the distinctive Bertone-styled coupé had a top speed of 240km/h (150mph). Introduced in January 1970, the faster Series II cars came with an extra 25bhp, an improved dashboard layout, and the option of power assisted steering. Espada production ceased in 1978 after 1,217 of these imposing 'super coupés' had been built. Even today there are few cars that can match the Espada's on-road presence.

Delivered new to Spain, this Espada was first registered on 3rd August 1972 by its owner, a banker from Barcelona. The second owner, a French property dealer living in Spain, kept the Lamborghini from 1986 to 2012. Since then this Espada has benefited from various works to the mechanicals, some carried out by the renowned specialist, Toni Sisinni. These include the replacement of the brake master cylinder; clutch master and slave cylinders; ignition coils; steering central tie-rod, as well as overhauling the rear shock absorbers. Red in 2012, the car was repainted in 2016 in its original and rare colour of Verde Acqua, which together with the Havana leather interior makes for a sublime colour combination, while the carpets too have been renewed in period-correct colour. In June 2017 the car was serviced, including adjustment of the carburettors. Offered with sundry bills and French Carte Grise, this Beautiful Espada affords the prospect of high-speed touring in the grand manner.

305

# FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER 1974

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 18173

- *Desirable first-generation Berlinetta Boxer with less than 36,000 Kms recorded from new*
- *Highly original and well-preserved example in single ownership for more than 4 decades*
- *Retaining largely original paint and interior in stunning 'Blu Dino' over 'Pelle Beige' livery*
- *Very rare and iconic twelve-cylinder Ferrari*
- *Massini report on file*

La toute nouvelle 365 GT4 Berlinetta Boxer ou BB fut dévoilée au monde au Salon de Turin 1971 où elle reçut un accueil enthousiaste. À partir d'une structure mixte monocoque et tubulaire en acier, elle se caractérisait par un moteur à 12 cylindres à plat monté en position centrale en provenance directe du programme des sport-prototypes. Le groupe mécanique d'avant-garde était digne d'une caisse aux lignes sveltes et pures dessinée par Pininfarina et fabriquée par Scaglietti, comprenant des indices identitaires comme des bas de caisse noirs et outre six lampes arrière, six sorties d'échappement. Ce style intemporel s'inspirait de la Ferrari P6 Berlinetta Speciale 1968, un concept car aux proportions adaptées au moteur central, à l'avant effilé et aux phares exposés. La 365 GT4 Berlinetta Boxer était à l'évidence une authentique Ferrari tout en introduisant quelque chose d'entièrement nouveau. À l'été 1976, la 365 Boxer fit place à la 512 Boxer, mais beaucoup voient dans la 365, malgré ou peut-être grâce à l'absence de compromis qu'elle affichait la Berlinetta Boxer par excellence. Au total, 367 exemplaires furent produits jusqu'en mai 1976.

Achevée à l'usine Ferrari de Maranello le 1er octobre 1974, ce bel exemplaire du type original de la Berlinetta Boxer – châssis n° 18173 – fut peint dans les teintes qu'elle possède encore aujourd'hui, un élégant Blu Dino (106-A-72), et un intérieur en cuir beige contrastant (VM 3218) et moquette bleue. La carrosserie a été construite manuellement aux ateliers Scaglietti et le montage final assuré par les artisans passionnés de Maranello.

The all-new 365 GT4 Berlinetta Boxer, or BB, appeared on the world stage at the 1971 Turin Motor Show and received a rapturous reception. Of monocoque/tubular steel construction, it featured a mid-mounted, flat twelve engine derived directly from Ferrari's sports prototype programme. The state-of-the-art mechanical package was matched by the Pininfarina-designed and Scaglietti-built sleek and uncluttered Berlinetta body, with trademark details including black lower body panels, and not only six rear lights but six exhaust tips too. The timeless design drew from the 1968 Ferrari P6 Berlinetta Speciale concept car with its mid-engine proportions, razor-sharp front end and visible lights. Mid-1976 saw the 365 Boxer replaced by the 512 Boxer, but to many the 365, despite (or perhaps because of) its raw and uncompromising feel, remains the Berlinetta Boxer par excellence. All told, just 387 examples were produced before production ceased in May of 1976.

Completed at the Maranello Ferrari works on October 21st, 1974, this fine example of the original Berlinetta Boxer model - chassis no. 18173 - was finished as it appears today, in the elegant exterior color of Blu Dino (106-A-72) over a neatly contrasting Pelle Beige leather interior (VM 3218) with blue carpets. The bodywork had been hand built at the Scaglietti factory, while the passionate craftsmen at Ferrari would assemble the car from the ground up.

Selon l'historien de Ferrari Marcel Massini, la 365 GT4 fut livrée neuve à l'important distributeur Ferrari de Milan, M. Gastone Crepaldi Automobili S.a.s. qui la vendit à son premier propriétaire en 1974 avant qu'elle ne soit cédée en 1977 au plus récent détenteur auprès de qui la 365 GT4 Berlinetta Boxer bleu allait vivre plus de quatre décennies. Au cours des 41 dernières années, « 18173 » a peu roulé en restant dans son superbe état d'origine.

Actuellement, cette rare Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer première série se présente telle qu'elle sortit de l'usine de Maranello il y a quelque 44 ans. La peinture d'origine Blu Dino a subsisté presque partout et l'intérieur Pelle Beige montre une belle patine. La majorité des lampes, des glaces et des ornements brillants sont d'origine et la voiture affiche des numéros concordants, possède son 12-cylindres à plat d'origine, mais la boîte-pont a été remplacée jadis par une transmission d'origine usine. Les plaques châssis informatives sont intactes comme les autres étiquettes et marquages d'usine outre un traitement du soubassement et quelques retouches dans les compartiments. Le compteur indique seulement 35 980 km au moment de la rédaction du catalogue, chiffre tout à fait plausible vu l'état de la voiture.

Cette belle Ferrari se distingue par sa triple sortie d'échappement spécifique au modèle, une caractéristique immanquable de la 365 GT4 Berlinetta Boxer qui répond parfaitement aux triples lampes arrière. Le dossier historique qui accompagne la vente de la voiture contient le rapport de Marcel Massini, entre autres éléments, et la trousse d'outillage d'origine est présente dans le compartiment avant. Sous cet aspect hautement original et avec son histoire limpide et simple, cette spectaculaire 365 GT4 Berlinetta Boxer doit être vue comme la meilleure de son espèce. L'élégante et typique livrée Blu Dino et Pelle Beige convient particulièrement bien à cette Ferrari GT dont le très faible kilométrage ne peut que lui garantir un futur brillant aux mains d'un connaisseur avisé.

**€275,000 - 350,000**

According to noted Ferrari historian Marcel Massini, the 365 GT4 was delivered new to the prominent Milanese Ferrari agency, M. Gastone Crepaldi Automobili S.a.s. and sold by them to the first owner in 1974, a resident of Milano, Italy. The Ferrari would remain with this first owner until 1977, when purchased by the most recent owner, with whom the blue 365 GT4 Berlinetta Boxer would remain for more than four decades. Over the past 41 years, 18173 has seen little use, and has been kept in beautiful original condition.

Today this rare first-of-the-run Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer looks just as it did when it left the Maranello Ferrari works some 44 years ago. The original Blu Dino factory paint can be found in in many places, and the original Pelle Beige interior displays a wonderful patina. The majority of lights and lenses, glass and bright work are original as well, and the car retains its matching numbers, flat 12-cylinder engine, although the transaxle has been replaced with a factory original unit at some point. The original chassis tags remain intact, as does other factory-applied labels and markings, along with undercoating and finishes in compartments. The odometer shows just 35,980 kilometers at the time of cataloguing; a figure indeed believed to be original.

This fine Ferrari features the model-specific, triple-tip exhausts, an unmistakable characteristic of the 365 GT4 Berlinetta Boxer that echoes the triple taillights so harmoniously. The history file accompanying the sale of the car contains Marcel Massini's history report and other items, and the factory attaché tool box is in situ out in the front compartment. With its highly original presentation and long-term ownership history, this spectacular 365 GT4 Berlinetta Boxer must be considered among the best of the rare breed. The elegant and era-evoking Blu Dino over Pelle Beige livery suits the Ferrari GT very well, and with such low mileage, this classic Ferrari surely has a bright and very collectible future ahead.

The CTR2 Sport Prototype running up Pikes Peak, 1997

306

*Ex-Steve Beddor, 2e au 1997 Pikes Peak International Hill Climb en Open Class*

## RUF PORSCHE CTR2 SPORT PROTOTYPE 1997

Châssis n° W09BC0364VPR06011

- *The first Ruf CTR2 Sport prototype built and the 11th CTR2*
- *The most powerful CTR2 engine (702bhp)*
- *Exceptional competition record*
- *Extremely well documented*
- *Bought from Steve Beddor by the current owner through Ruf*
- *Registered in Germany and road legal there and in the USA*

Concurrente du fameux Pikes Peak International Hill Climb en Open Class en 1997, cette étonnante Ruf Porsche CTR2 vendue ici est la 11e de cette très exclusive série de supercars et le premier modèle Sport construit. De préparateur et transformateur de Porsche, Alois Ruf se muta en constructeur automobile, étant gratifié de ce statut en 1981 par l'association des constructeurs automobile allemands. Le premier groupe de voitures conçu par Ruf – numérotés BTR1, BTR2 et BTR3 – fut construit dans les années 1980. La Porsche 911, la favorite de Ruf, servait de base au trio. Le moteur des BTR était construit à partir du 3,3 litres de la Turbo, mais avec une cylindrée de 3,4 litres et était alimenté par un turbo KKK surdimensionné via un échangeur Ruf. Les 369 ch obtenus étaient transmis à la route par une boîte à cinq rapports Ruf, la suspension et les freins étant également conçus par Ruf. Les voitures finies pouvaient être achetées directement chez Ruf ou bien les clients pouvaient faire transformer leur propre voiture.

Le concept de Porsche 911 préparée par Ruf progressa en CTR et CTR2, cette dernière prenant pour base la 911 type 993, présentée en 1995. Le magazine Road & Track, lors de l'essai d'une des premières CTR la surnomma Yellowbird en raison de sa flamboyante couleur jaune vif et le surnom lui resta. Avec une vitesse de pointe annoncée de 343 km/h, la CTR originale garda le titre de voiture de série la plus rapide du monde pendant de nombreuses années.

Runner-up at the famous Pikes Peak International Hill Climb's Open Class in 1997, the stunning Ruf Porsche CTR2 offered here is the 11th of this most exclusive series of supercars and the first Sport model built. From tuner and modifier of Porsches, Alois Ruf graduated into automobile manufacturer, being awarded that status in 1981 by the German Automobile Manufacturers Association. The first group of Ruf-designated cars - numbered BTR1, BTR2, and BTR3 - was constructed in the 1980s. Ruf's favoured Porsche 911 was the basis for the trio. The BTR's engine was based on the 3.3-litre Turbo's but displaced 3.4 litres and was fed via a Ruf inter-cooler by an oversize KKK turbocharger. The resulting 369 horsepower was transmitted to the road via a Ruf five-speed gearbox, while the suspension and brakes were of Ruf design also. Finished cars could be purchased either directly from the Ruf factory, or customers could have their own cars converted.

Ruf's concept of a super-tuned and upgraded Porsche 911 progressed via the CTR and CTR2, the latter based on the Type 993 model introduced for 1995. Testing one of the first CTRs, Road & Track magazine nicknamed it 'Yellowbird' on account of its striking bright yellow livery, and the name stuck. With a top speed of around 213mph (343km/h), the original CTR held the title of world's fastest production vehicle for many years.

The CTR2 Sport Prototype running up Pikes Peak, 1997

Celle qui succéda à la CTR2 était basée sur la Porsche 911 Turbo type 993, son 3,6 litres préparé par Ruf développant 520 ch et 684,7 Nm de couple, et les dernières versions 580 ch. Les autres transformations comprenaient le propre système de suspension Ruf, des freins plus grands, des panneaux de carrosserie en Kevlar, des vitres ultra légères, une cage intégrale anti-retournement, des ailes arrière redessinées et des sièges Recaro compétition avec ceinture cinq points Simpson. Avec une vitesse de pointe de 349 km/h, la CTR2 était, comme sa devancière, la voiture de série la plus rapide du monde à l'époque de sa présentation. Elle était proposée en version deux ou quatre roues motrices.

La voiture proposée ici est l'une des deux CTR2 Sport prototypes spéciales à carrosserie large, engagées au Pikes Peak International Hill Climb en 1997. Les deux voitures avaient été construites par Ruf en conformité avec la FIA et le règlement du Pikes Peak, et bien qu'elle ait été préparée pour offrir 702 ch – le plus puissant moteur CTR2 jamais construit – elles étaient homologuées pour la route et immatriculées, contrairement à la plupart de leurs concurrentes. Le moteur Sport préparé par Ruf offre un couple très linéaire culminant à un régime particulièrement bas de 5 000 tr/min, juste ce qu'il fallait pour cette course de côte qui favorisait l'accélération dans les courbes lentes. On notera aussi l'aileron arrière multifonction qui, non seulement accroit l'appui, mais sert aussi à diriger le flux d'air aux deux échangeurs air-air latéraux. Cet aileron principal est bien plus haut que sur le modèle de série et bien plus grand que le double aileron ajustable, afin d'améliorer l'équilibre aérodynamique. Les autres caractéristiques sont la transmission manuelle six vitesses Ruf (cette voiture est une deux roues motrices), les portes allégées en fibre de carbone et le réservoir de carburant de 100 litres.

The successor CTR2 was based on the Type 993 Porsche 911 Turbo, its 3.6-litre engine tuned by Ruf to produce 520bhp and 505ft/lb of torque, while later versions came with 580 horsepower on tap. Other enhancements included Ruf's own suspension system, bigger brakes, Kevlar body panels, lightweight glass, integral roll cage, redesigned rear wing, and Recaro racing seats with Simpson five-point safety belts. With a recorded top speed of 217mph, the CTR2 was, just like its predecessor, the world's fastest production vehicle at the time of its introduction. Two-wheel and four-wheel drive versions were available.

The car offered here is one of two special wide-body CTR2 Sport prototypes entered in the 1997 Pikes Peak International Hill Climb. The two cars were built by Ruf to conform to both FIA and Pikes Peak regulations, and despite being tuned to produce 702bhp - the most powerful CTR2 engine ever built - were road registered and street legal, unlike most of the opposition. The Sport's Ruf-tuned engine has a very linear torque curve peaking at a relatively low 5,000rpm, just what was needed for a hill climb that placed a premium on acceleration out of slow bends. Also of note is the multi-function rear spoiler, which not only increases downforce but also directs airflow to the twin side-mounted air-to-air inter-coolers. This main rear wing is much higher than the standard model and augments the adjustable bi-wing for enhanced downforce and aerodynamic balance. Other noteworthy features include a Ruf six-speed manual transmission (this car is two-wheel drive), lightweight carbon fibre doors, and a 100-litre fuel cell.

Pour démontrer l'exceptionnelle flexibilité de la CTR2 Sport de Ruf, les deux prototypes furent pilotés aller-retour sur le trajet du Pikes Peak par les frères Steve et David Beddor. Soulignant l'extrême versatilité de la Sport, Steve Beddor termina 2nd en Open Class de la compétition, tandis que son frère David (sur la seconde Ruf) finissait tout près, 4e de la classe. Le prototype Ruf CTR2 Sport de Steve Beddor allait encore gagner la Virginia City Hill Climb trois fois (1999-2001) raflant aussi de nombreuses autres premières places sur circuit et autres événements, en faisant sans consteste une des plus importantes Porsche de compétition des années 1990 en dehors des « Zuffenhausen ». Les chiffres ci-dessous en disent plus long.

1es places : 22 (41%)
2es places : 13 (24%)
3es places : 6 (11%)
Total podiums : 41 (76%)

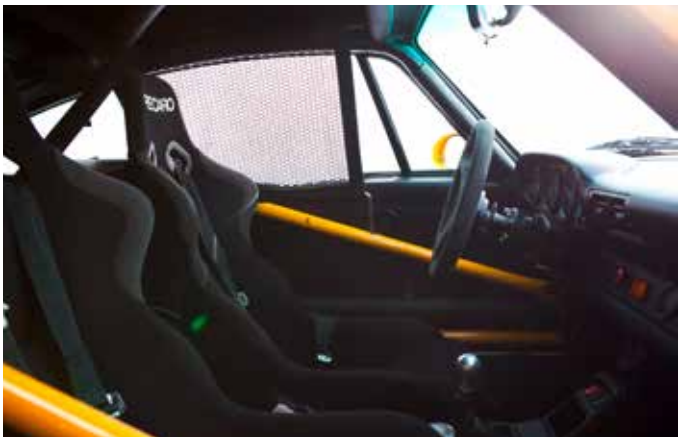
Le propriétaire actuel a acheté ce prototype CTR2 Sport à son propriétaire Steve Beddor (via Ruf). Depuis, le moteur a été entièrement révisé par Ruf (il y a 9 000 km) et doté d'un système d'injection d'eau (pour contrecarrer la détonation), comme sur les Porsche GT2 RS de compétition. De plus, les amortisseurs ont été révisés par leur constructeur, Öhlins, au Nürburgring.

In a demonstration of the Ruf CTR2 Sport's exceptional flexibility, the two prototypes were driven to and from the Pikes Peak course by brothers Steve and David Beddor. Underlining the Sport's supreme versatility, Steve Beddor finished 2nd in the event's Open Class while his brother David (in the second Ruf) finished a close 4th in class. Steve Beddor's Ruf CTR2 Sport prototype would go on to win the Virginia City Hill Climb three times (1999-2001) while racking up numerous other 1st place finishes in circuit races and other events, making it arguably one of the most important 'non-Zuffenhausen' Porsche competition cars of the 1990s. The statistics below say it all.

1st place finishes: 22 (41%)
2nd place finishes: 13 (24%)
3rd place finishes: 6 (11%)
Total Podiums: 41 (76%)

The current owner bought this CTR2 Sport prototype from its owner Steve Beddor (via Ruf). Since then the engine has been completely overhauled by Ruf (9,000km ago) and fitted with a water injection system (to counteract detonation) as fitted to the Porsche GT2 RS competition cars. In addition, the shock absorbers have been overhauled by their maker, Öhlins, at the Nürburgring.

The CTR2 Sport Prototype running up Pikes Peak, 1997



Pour rendre la voiture homologuable pour la route en Allemagne, le système d'échappement comporte un silencieux et le moteur délivre désormais une puissance maximale d'environ 591,5 ch avec du carburant du commerce (en configuration course elle utilisait du carburant compétition).

L'impressionnant dossier historique complet contient le journal de bord de Steve Beddor du Club Racing Vehicle listant tous les événements où elle a été engagée et tous ses résultats. La documentation supplémentaire comprend :

**Les documents Ruf sur cette voiture, y compris les courbes du moteur Sport**

Un compte-rendu détaillé de l'entretien par Ruf 2001-2007
Les caractéristiques du moteur CTR2 Sport Ruf
De photographies originales de la construction (avec schémas)
Des photos d'archive de la voiture en action
Des coupures de presse sur la voiture
De nombreux rapports d'essais
La liste des circuits

Représentant une magnifique opportunité pour le passionné de Porsche, cette voiture unique garde la plaque de son état d'origine du Minnesota et est également accompagnée de son Fahrzeugbrief qui la rend apte à la conduite sur route en Allemagne. On notera que les papiers d'immatriculation allemands donnent une puissance maximale de 512,2 ch.
**€1,300,000 - 1,600,000**

To make the car legal for road use in Germany, the exhaust system incorporates an extra silencer and the engine now produces a maximum of around 600PS (591.5bhp) on pump fuel (in race trim a special competition-grade fuel was used).

The impressively comprehensive history file contains Steve Beddor's Club Racing Vehicle Logbook listing all events entered and all race results. Additional documentation includes the following:

Ruf paperwork for this actual car including the Sport engine power curve
Detailed records of Ruf maintenance 2001-2007
Ruf CTR2 Sport specifications
Original photographs of this car being built (plus diagrams)
Archive photos of the car in action
Press cuttings featuring the car
Numerous test reports
Track checklist

Representing a wonderful opportunity for the Porsche enthusiast, this unique car retains its original State of Minnesota license plate and also comes with a German Fahrzeugbrief making it road registered in Germany. It should be noted that the German registration document quotes a maximum output of 382kW (519PS or 512.2bhp).

7
7

7

307

# MASERATI MISTRAL 4000 COUPÉ 1967

Carrosserie Frua

Châssis n° AM 109/A1*1172*

- *Delivered new in Italy*
- *One of 827 coupés built*
- *Desirable 4.0-litre engine*
- *Manual transmission*

Dernière des grandes classiques Maserati à moteur six-cylindres, la Mistral, dessinée par Pietro Frua, profita du succès de la première 3500GT. Dans les années 1960, la politique de Maserati pour assurer sa survie consista à orienter ses activités – qui jusque-là avaient été la construction de monoplaces et de voitures de compétition – vers la production de voitures de route. Cette nouvelle ère avait débuté en 1957 avec le lancement de la 3500 GT à carrosserie Touring au Salon de Genève. Cette luxueuse 2+2 profitait largement de l'expérience de Maserati en compétition, avec son châssis tubulaire et son moteur dérivé de celui des 350S Sport de 1956. La suspension indépendante à l'avant se faisait par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux, tandis qu'à l'arrière on trouvait un essieu rigide traditionnel avec ressorts à lames semi-elliptiques. Le six cylindres à double arbre à cames en tête était proche de celui des 250F et développait environ 220 ch à l'origine, les exemplaires ultérieurs affichant 235 ch, grâce à l'injection mécanique Lucas. D'abord équipée de freins à tambour et d'une transmission à quatre rapports, la 3500 fut améliorée avec une boîte cinq vitesses et des freins à disques à l'avant puis, finalement, des freins à disques aux quatre roues.

Construit sur le châssis à empattement court du Spyder 3500 GT carrossé par Vignale, le modèle suivant, le coupé Sebring, arriva en 1962, tandis que la dernière évolution, la Mistral, entrait en production l'année suivante. La version 3, 7 litres du fameux moteur à course longue était utilisé sur toute la gamme, les autres versions étaient le 3, 5 litres ou, à partir de 1966, le 4 litres, tous équipés de l'injection Lucas.

Last of the classic six-cylinder Maseratis, the Pietro Frua-styled Mistral built on the success of the first-of-the-line 3500GT. Maserati's survival strategy for the 1960s had centred on establishing the company - which hitherto had mainly concentrated on its Grand Prix and sports car racing activities - as a producer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch at the Geneva Salon of the Touring-bodied 3500GT. A luxury '2+2', the 3500GT drew heavily on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking.

Built on the short-wheelbase chassis of the Vignale-bodied 3500GT spider, the next development of the theme, the Sebring coupé, arrived in 1962, while the marque's final iteration, the Mistral, commenced production the following year. The 3.7-litre version of the famous long-stroke engine was fitted to most cars, other options being the 3.5-litre or, from 1966, the 4.0-litre unit, all of which came with Lucas fuel injection.

La Mistral, une séduisante deux places construite sur un châssis de tubes carrés raccourci, était proposée en coupé et cabriolet, la première s'avérant une sportive particulièrement pratique avec sa lunette arrière ouvrante. Une boîte à cinq vitesses, des freins à disque et l'injection étaient offerts en série, la transmission automatique, la climatisation et le différentiel à glissement limité étant proposés en option. La production prit fin en 1970, après un total de 827 coupés et 123 spyders.

Selon Maserati Classiche, cette rare et séduisante Mistral 4 litres a quitté l'usine le 3 février 1967 pour être livrée à Rolma Automobili Srl à Milan, en Italie. Sa livrée originale était un bleu Tigullio (bleu foncé) avec intérieur en cuir noir, lorsque le premier propriétaire mentionné était M. Ugo Righini. Le propriétaire actuel a acheté la Maserati aux États-Unis en décembre 2016. Le propriétaire précédent était Richard Lee Belveal de Prescott, en Arizona. La carrosserie et l'intérieur sont propres et la voiture est saine, et permettra à l'acheteur, soit de la faire réviser pour une utilisation immédiate, soit d'envisager une restauration plus complète. Une copie de son titre américain figure au dossier et la voiture est vendue avec ses documents de la FFVE, son carnet d'entretien, des copies des documents d'usine originaux et son certificat Maserati Classiche. Les taxes européennes ont été acquittées.
**€100,000 - 150,000**

A handsome two-seater on a shortened, square-tube chassis, the Mistral was built in coupé and spider versions, the former's opening rear window hatch making it unusually practical for a sports car. A five-speed gearbox, disc brakes and fuel injection were standard equipment; automatic transmission, air conditioning, and a limited-slip differential the options. Production ceased in 1970, by which time 827 coupés and 123 spiders had been built.

According to Maserati Classiche, this rare and desirable 4.0-litre Mistral left the factory on 3rd February 1967 for delivery to Rolma Automobili Srl in Milan, Italy. The original colour scheme was Blue Tigullio (dark blue) with black leather interior, while the first registered owner was Mr Ugo Righini. The current owner purchased the Maserati in the USA in December 2016. The previous owner was Richard Lee Belveal of Prescott, Arizona. The coachwork and interior are clean and the car is in sound condition, giving a future owner the opportunity to either re-commission it for immediate use or carry out a more extensive restoration. A copy of US title is on file and the car also comes with an FFVE document, maintenance manual, copies of the original factory documentation, and Maserati Classiche certification. EU taxes have been paid.

308

## VOLKSWAGEN TYPE 2 MINIBUS DELUXE 21 VITRES 1967

Châssis n° 247101108

- *Desirable early 'split-window' model*
- *Restored in 2018*
- *Original colour combination*
- *Registered in Greece*

Le Volkswagen Type 2 se reconnaît aussi facilement que l'immortelle Coccinelle et il est tout aussi emblématique qu'elle. Lui et ses dérivés connurent une carrière encore plus longue qu'elle. Il fut à l'origine imaginé à la fin des années 1940 par un agent Volkswagen hollandais, Ben Pon, qui établit les plans d'un fourgon basé sur le soubassement et la mécanique de la Coccinelle. Connu sous le nom de Volkswagen Type 2 (le Type 1 étant la Coccinelle), ce fruit des efforts de Pon vit le jour en 1950 et donna presque immédiatement naissance à un impressionnant foisonnement de versions adaptées à une vaste éventail d'activités professionnelles ou privées. Cette première version reprenait de la Coccinelle son moteur arrière 1 200 cm3 refroidi par air et sa boîte à quatre rapports, dont les démultiplications avaient été adaptées au supplément de poids du fourgon. Au fil de son développement, les moteurs progressèrent en taille et en performance, en même temps que s'amélioraient le confort et la tenue de route.

Ce magnifique Minibus VW à 21 vitres fut totalement restauré en 2018 selon sa définition d'origine, à l'aide du VIN et du code année-modèle mentionnés sur sa plaque. Il est rouge Titien avec un garnissage gris-beige, et il bénéficie de la finition Deluxe : autoradio Sapphire V d'origine, montre de bord et volant orné de la bonne version de l'emblème de Wolfsburg. Son moteur de 2 110 cm3 alimenté par deux carburateurs Dell'Orto lui assure des performances très au-delà de celles du modèle d'origine. Il est proposé avec ses documents grecs d'immatriculation en catégorie "collection".

**€65,000 - 85,000**
**Sans Réserve**

As readily recognisable as the immortal 'Beetle' itself and a 'cult' vehicle in its own right, the Volkswagen Type 2 and its derivatives enjoyed an even longer period in production than their saloon progenitor. The original was conceived in the late 1940s by a Dutch Volkswagen agent, Ben Pon, who drew up plans for a van based on the Beetle floor pan and running gear. Known as the Volkswagen Type 2 (the Beetle saloon being Type 1) the result of Pon's efforts arrived in 1950 and almost immediately proliferated into a bewildering variety of models catering for an enormous range of commercial and domestic activities. The original retained the Beetle's rear-mounted 1,200cc air-cooled engine and four-speed gearbox, the latter suitably re-ratioed to cope with the van's greater weight. Engines grew in size and power while both handling and comfort improved as development progressed.

This beautiful VW 21-window Microbus was completely restored to original specification in 2018 using the M-Code and VIN plate for guidance. The vehicle is finished in Titian Red with beige-grey upholstery, and retains Deluxe features such as the original Sapphire V radio, dashboard clock, and correct 'Wolfsburg' crest on the steering wheel. Displacing 2,110cc, the engine breathes via twin Dell'Orto carburettors, providing a level of performance far in excess of the original's. Offered with Greek 'historic' registration papers.

# The Adrian Von Lerber Collection Part I

*Nine magnificent Citroëns for the 100 Years of the marque*

Veuillez noter que si ces lots restent dans la Communauté Européenne elles seront soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, ces voitures ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

Please note these lots are subject to the reduced local import tax should it remains in the EU.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, these motor cars cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

309 *

# CITROËN 2 CV 1957

Châssis n° 371 913

- *Four documented owners from new*
- *Present ownership since 2003*
- *Circa 74,800 kilometres from new*
- *Original un-restored condition*

Grande classique populaire de l'après-guerre, aux côtés de la Volkswagen « Coccinelle », de la Mini et du Land Rover, l'économique 2 CV de Citroën a fait ses débuts en 1949. Conçue pour offrir un transport basique dans l'austère période de l'après-guerre, la 2 CV survécut à ses humbles débuts pour devenir une voiture culte auprès des automobilistes engagés écologiquement. Bien que son deux cylindres à plat refroidi par air soit passé de 375 cm3 à 602 cm3, les performances de la 2 CV sont toujours restées modestes, à environ 110 km/h à fond, mais cela avait bien peu d'importance aux yeux de ses fidèles pour qui l'intérieur spacieux, le toit repliable sur toute sa longueur et la sobriété de son moteur étaient bien plus importants.

Équipée du moteur 425 cm3, cette 2CV fut d'abord la propriété de Gérard Charron de Saint-Lazère, en France, qui la conserva jusqu'en septembre 1990, époque à laquelle elle avait parcouru 65 139 km. Le second propriétaire, Bernhard Stettler de Zollikofen, en Suisse, a acheté la voiture car la facture d'achat était datée du jour de sa naissance, le 30 juillet 1957. Quand Bernhard Stettler vendit la 2CV à Florant et Anne Walther de Le Landeron, en Suisse, le 31 août 2001, elle avait parcouru 72 335 km. Achetée par l'actuel (et quatrième) propriétaire en 2003, cette 2 CV a parcouru 74 800 km depuis sa sortie d'usine et se présente dans son état d'origine non restaurée. Grise avec une sellerie en drap rouge, la voiture est accompagnée de diverses factures, d'une carte d'identité FIVA, de son TüV (contrôle technique) de 2016 et de ses papiers d'immatriculation suisse.

**€15,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

Ranking alongside the Volkswagen Beetle, Mini, and Land Rover as one of the classic mass-produced cars of the post-war era, Citroën's quirky 2CV debuted in 1949. Intended to provide basic transport in a period of post-war austerity, the 2CV outlived its humble beginnings, going on to attain cult status as the favoured car of the environmentally concerned motorist. Although the original 375cc air-cooled flat-twin engine grew eventually to 602cc, the 2CV's performance remained relatively modest at around 110km/h flat-out, not that that concerned the majority of its devotees for whom the roomy interior, full-length sunroof, and frugal fuel consumption were of far greater importance.

Equipped with the 425cc engine, this 2CV was first owned by Gerard Charron of St Lazere, France and remained with him until September 1990, by which time it had covered 65,139 kilometres. The second owner, Bernhard Stettler of Zollikofen, Switzerland, bought the car because the original sales invoice had been issued on the day he was born: 30th July 1957. When Bernhard Stettler sold the 2CV to Florant and Anne Walther of Le Landeron, Switzerland on 31st August 2001, it had covered 72,335 kilometres. Purchased by the current (fourth) owner in 2003, this 2CV has covered a genuine 74,800 kilometres from new and is presented in unoriginal un-restored condition. Finished in grey with red fabric upholstery, the car is offered with sundry invoices, FIVA identity card, 2016 MFK (TüV) and Swiss registration papers.

310 *

# CITROËN AMI 6 1963

Châssis n° 199707

- *Upmarket 2CV derivative*
- *Present ownership for 12 years*
- *Restored bodywork and interior*

Dévoilée en 1961, l'Ami 6 était une version améliorée, agrandie et plus aérodynamique de l'immortelle 2 CV de Citroën, grande classique populaire produite en grande série de l'après-guerre, aux côtés de la Volkswagen « Coccinelle », de la Mini et du Land Rover. Les deux modèles partageaient notamment les mêmes trains roulants, bien que l'Ami 6 n'ait jamais été offerte qu'avec le moteur de 602 cm3. Les performances de la 2 CV 6 et de l'Ami 6 équipées du même moteur, restaient modestes aux alentours de 105 km/h à fond, mais cela avait bien peu d'importance aux yeux de leurs fidèles pour qui l'intérieur spacieux et la sobriété de leur moteur étaient bien plus importants. Proposée en berline ou en break, la production de l'Ami 6 prit fin en 1971 après plus d'un million d'exemplaires produits.

Le vendeur a acheté cette Ami 6 en Allemagne il y a 12 ans et l'a importée en Suisse. La voiture était entièrement d'origine et en très bon état lors de son achat et depuis, l'intérieur et la carrosserie ont été entièrement restaurés. On nous précise que l'électricité (partiellement restaurée) et la mécanique sont toutes deux en bon état. Un échappement chromé est la seule entorse signalée aux caractéristiques d'origine. Vert clair avec toit crème et intérieur en drap à motif bleu/gris, la voiture est accompagnée de sa carte d'identité FIVA, de son TüV (Prüfungsbericht, contrôle technique) de 2014 et de ses papiers d'immatriculation suisse.

**€20,000 - 30,000**

**Sans Réserve**

Introduced in 1961, the Ami 6 was a revised, enlarged, and more streamlined version of Citroën's immortal 2CV, the latter ranking alongside the Volkswagen Beetle, Mini, and Land Rover as one of the classic mass-produced cars of the post-war era. The duo shared essentially the same running gear, though the Ami 6 was only ever offered with the 602cc engine. The similar-engined 2CV6's and Ami 6's performance remained modest at around 105km/h (65mph) flat-out, not that that concerned the majority of their devotees for whom the roomy interior and frugal fuel consumption were of far greater importance. Offered as either a saloon or estate, the Ami 6 was discontinued in 1971 after over 1 million had been produced.

The current owner bought this Ami 6 in Germany 12 years ago and then imported it into Switzerland. The car was completely original and in very good condition when acquired, and since then the bodywork and interior have been extensively restored. We are advised that the electrics (partially restored) and mechanicals are in similarly good condition. A chromed steel exhaust system is the only notified deviation from factory specification. Finished in light green with cream roof and blue/grey patterned fabric interior, the car is offered with a FIVA identity card, 2014 MFK (TüV), Pruefungsbericht (proofing report), and Swiss registration papers.

311 *

# CITROËN ID 19 1959

Châssis n° 3076883

- *Highly original*
- *Present ownership for 10 years*
- *Engine overhauled*

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 l'efficace carrosserie aérodynamique profilée de la nouvelle venue, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique aux quatre roues à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Avec sa DS, Citroën affichait un avantage considérable sur la concurrence. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la futuriste suspension hydropneumatique Citroën étant avérée par sa survivance sous une forme gérée électroniquement au XXIe siècle. À partir de 1956, une version simplifiée fut proposée, l'ID 19, dépourvue de système d'assistance hydraulique, qui fut restituée quand les caractéristiques de l'ID évoluèrent au fil des années. Les finitions extérieures étaient revues à la baisse, ainsi que les équipements intérieurs, les compteurs à cerclage chromé étant remplacés par des instruments en plastique. Ce modèle d'entrée de gamme simplifié était censé rassuré les clients potentiels sur la fiabilité du modèle.

Immatriculée pour la première fois en 1959, cette ID 19 à transmission manuelle est équipée en 6 volts et du système hydraulique à « liquide rouge ». La voiture fait partie de la collection du vendeur depuis une dizaine d'années. Le moteur a été révisé, la carrosserie partiellement restaurée et les sièges regarnis. En dehors de ces travaux, la voiture est entièrement d'origine. Rouge avec intérieur assorti, cette honnête et originale ID1 9 est vendue avec diverses factures, sa carte d'identité FIVA, son TüV (contrôle technique) de 2016 et ses papiers d'immatriculation suisse.

**€15,000 - 20,000**
**Sans Réserve**

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary Traction Avant, Citroën stunned the world in 1955 with the launch of the strikingly styled DS. Beneath the newcomer's aerodynamically efficient, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension plus power-operated brakes, clutch, and steering. With the DS's introduction, Citroën stole a significant advantage over the competition. 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 computer-controlled form into the 21st Century. From 1956, a simplified ID19 version became available lacking the hydraulic power-assists, though these were restored as the ID's specification improved over the years. Exterior trim was reduced and the interior too was toned down, with the instruments' chromed bezels replaced by plastic items. This simplified entry-level model was intended to reassure potential new customers that the car was reliable.

First registered in 1959, this manual-transmission ID19 has 6-volt electrics and the original 'red fluid' hydraulic system. The car has been in the current owner's collection for approximately 10 years. The engine has been overhauled, the bodywork partially restored, and the seats re-upholstered; apart from that the car is mostly original. Finished in red with matching interior, this very honest and original ID19 is offered with sundry invoices, FIVA identity card, 2016 MFK (TüV), and Swiss Registration papers.

312 *
## CITROËN 2CV 1951

Châssis n° 21114

- *Early version with the 375cc engine*
- *Restored in the 1990s*
- *Comprehensive restoration file*

Grande classique populaire de l'après-guerre, aux côtés de la Volkswagen « Coccinelle », de la Mini et du Land Rover, l'économique 2 CV de Citroën a fait ses débuts en 1949. Conçue pour offrir un transport basique dans l'austère période de l'après-guerre, la 2 CV survécut à ses humbles débuts pour devenir une voiture culte auprès des automobilistes engagés écologiquement. Bien que son deux cylindres à plat refroidi par air soit passé de 375 cm3 à 602 cm3, les performances de la 2 CV sont toujours restées modestes, à environ 110 km/h à fond, mais cela avait bien peu d'importance aux yeux de ses fidèles pour qui l'intérieur spacieux, le toit repliable sur toute sa longueur et la sobriété de son moteur étaient bien plus importants. Des versions civiles, militaires et commerciales furent produites et il y eut même une 4x4 bimoteur, la Sahara. Ce fut une triste journée pour beaucoup quand la dernière 2 CV fabriquée en France quitta l'usine de Levallois, en 1988, même si la production se prolongea encore pendant deux années au Portugal.

Cette 2 CV, un des premiers modèles à moteur 375 cm3, a été entièrement restaurée dans les années 1990 par son précédent propriétaire et sera vendue avec un dossier photo complet de sa restauration. Gris argent avec une sellerie à carreaux bleu/jaune/rouge, la voiture est accompagnée de diverses factures, de sa carte d'identité FIVA, de son TüV (contrôle technique) de 2016 et de ses papiers d'immatriculation suisse.
**€15,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

Ranking alongside the Volkswagen Beetle, Mini, and Land Rover as one of the classic mass-produced cars of the post-war era, Citroën's quirky 2CV debuted in 1949. Intended to provide basic transport in a period of post-war austerity, the 2CV outlived its humble beginnings, going on to attain cult status as the favoured car of the environmentally concerned motorist. Although the original 375cc air-cooled flat-twin engine grew eventually to 602cc, the 2CV's performance remained relatively modest at around 110km/h flat-out, not that that concerned the majority of its devotees for whom the roomy interior, full-length sunroof, and frugal fuel consumption were of far greater importance. Civilian, military, and commercial versions were produced and there was even a twin-engined 4x4: the 'Sahara'. It was a sad day for many when the last French-built 2CV left the Levallois factory in 1988, although production continued in Portugal for two more years.

An early example fitted with the 375cc engine, this 2CV C was extensively restored in the 1990s by a former owner and comes with a comprehensive file of photographs of the restoration. Finished in silver with blue/yellow/red chequered upholstery, the car is offered with sundry invoices, FIVA identity card, 2016 MFK (TüV) and Swiss registration papers.

313
**NO LOT**

314 *

## CITROËN 2 CV CHARLESTON 1987

Châssis n° VF7AZKA00KA241020

- *One of the last French-built 2CVs*
- *Two owners from new*
- *Kept in storage since delivery*
- *292 kilometres from new*

Au fil des ans, il y a eu plusieurs modèles « édition spéciale » de la 2CV, l'une des plus connues étant la Charleston. Lancée en octobre 1980 comme modèle d'un seul millésime, la Charleston fut si bien accueillie qu'elle fut presqu'immédiatement intégrée à la gamme régulière. Un changement de carburateur faisait passer la puissance à 29 ch, donnant à la Charleston une vitesse de pointe de 115km/h, tandis que d'autres améliorations incluaient des freins à disque inboard à l'avant et un nouveau rétroviseur. C'est une Charleston qui fut la dernière à sortir de la chaîne de production de la 2CV quand la fabrication cessa au Portugal en juillet 1989.

Cette Charleston, une des dernières 2 CV construites en France, a été achetée en 1987 par le concessionnaire Citroën de Fleurier dans le Jura Suisse, Claude Hotz. La femme de M. Hotz avait donné naissance à une fille cette année-là et son intention était de garder la 2 CV jusqu'à ce que sa fille soit en âge de la conduire. Après avoir conservé la voiture dans un garage pendant 18 ans, M. Hotz l'a présentée à sa fille pour son 18e anniversaire, pour s'entendre dire qu'elle n'en voulait pas ! Déçu, Claude Hotz vendit la voiture à son actuel propriétaire, date depuis laquelle elle a été remisée et jamais conduite. Tous les liquides ont été remplacés régulièrement et cette remarquable 2 CV Charleston est restée « comme neuve ». La documentation qui l'accompagne comprend sa carte d'identité FIVA, son Pruefungsbericht suisse (contrôle technique) et son formulaire 13.20A.

**€30,000 - 40,000**

Over the years there have been several 'special edition' 2CV models, one of the best known being the Charleston. Launched in October 1980 as a one-season-only model, the Charleston was so well received that it was incorporated into the regular range almost immediately. A change of carburettor boosted engine output to 29bhp, giving the Charleston a top speed of around 115km/h (71mph) while other improvements included inboard front disc brakes and a new rear-view mirror. A Charleston was the last car off the 2CV production line when Portuguese manufacture ceased in July 1989.

One of the last French-built 2CVs, this Charleston was purchased in 1987 by the Citroën dealer Claude Hotz of Fleurier in the Swiss Jura. Mr Hotz's wife had given birth to a daughter that same year, and his intention was to keep the 2CV until his daughter was old enough to drive it. Having stored the car for 18 years, Mr Hotz presented it to his daughter on her 18th birthday, only for her to say that she did not want it! Disappointed, Claude Hotz sold the car to the current owner, since when it has been stored and never driven. All fluids have been replaced regularly and this remarkable 2CV Charleston remains in effectively 'as new' condition. Accompanying documentation consists of a FIVA identity card, Swiss Pruefungsbericht (proofing report) and Form 13.20A.

315

# CITROËN DS 23IE PALLAS 1974

Châssis n° DSFG01FG9778

- *Top-of-the-range fuel-injected Pallas model*
- *Five-speed manual gearbox*
- *Highly original*
- *Present ownership for 10 years*

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 aérodynamique profilée aux allures de requin de la nouvelle venue, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique aux quatre roues à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par sa présence sous une forme gérée électroniquement au XXIe siècle. 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. Lorsque la production prit fin en avril 1975, plus de 1 300 000 de ces singulières voitures avaient été construites.

Cette version haut de gamme Pallas, une des dernières DS produites, est équipée du moteur 2,3 litres à injection et de la très recherchée transmission manuelle à cinq rapports. Elle est en possession de l'actuel propriétaire depuis environ 10 ans et se présente en état d'origine, la seule entorse signalée aux caractéristiques d'usine étant son échappement chromé. Blanche avec toit noir et intérieur en cuir brun, la voiture est accompagnée de sa carte d'identité FIVA, de son TüV (contrôle technique) de 2016 et de ses papiers d'immatriculation suisse.
**€20,000 - 30,000**
**Sans Réserve**

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 futuristically 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 computer-controlled form into the 21st Century. 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. By the time production ceased in April 1975, more than 1.3 million of these wonderfully idiosyncratic cars had been built.

One of the last DS models produced, this top-of-the-range Pallas version has the fuel-injected 2.3-litre engine and the desirable five-speed manual transmission. It has been with the current owner for approximately 10 years and is presented in virtually original condition, the only notified departure from factory specification being a chromed exhaust system. Finished in white with black roof and brown leather interior, the car is offered with FIVA identity card, 2016 MFK (TüV), and Swiss registration papers.

316 *

## CITROËN 2 CV 1987

Châssis n° VF7AZKA00KA241250

- *Delivered new to Switzerland*
- *Two owners from new*
- *Circa 6,600 kilometres from new*

Grande classique populaire de l'après-guerre, aux côtés de la Volkswagen « Coccinelle », de la Mini et du Land Rover, l'économique 2 CV de Citroën a fait ses débuts en 1949. Conçue pour offrir un transport basique dans l'austère période de l'après-guerre, la 2 CV survécut à ses humbles débuts pour devenir une voiture culte auprès des automobilistes engagés écologiquement. Bien que son deux cylindres à plat refroidi par air soit passé de 375 cm3 à 602 cm3, les performances de la 2 CV sont toujours restées modestes, à environ 110 km/h à fond, mais cela avait bien peu d'importance aux yeux de ses fidèles pour qui l'intérieur spacieux, le toit repliable sur toute sa longueur et la sobriété de son moteur étaient bien plus importants. Des versions civiles, militaires et commerciales furent produites et il y eut même un 4x4 bimoteur, la Sahara. Ce fut une triste journée pour beaucoup quand la dernière 2 CV fabriquée en France quitta l'usine de Levallois, en 1988, même si la production se prolongea encore pendant deux années au Portugal.

Cet exemplaire, l'une des dernières 2 CV construites en France, a été achetée neuve chez Citroën Aebi Lyss, en Suisse. L'épouse du premier propriétaire ne voulut pas conduire la voiture qui connut une utilisation très parcimonieuse. Elle a parcouru à peine 6 600 km depuis sa sortie d'usine et est restée dans son état d'origine « comme neuve ». Blanche avec sellerie en drap gris, la voiture est vendue avec ses papiers d'origine, diverses factures, sa carte d'identité FIVA, son TüV (contrôle technique) de 2016 et ses papiers d'immatriculation suisse et tous les manuels d'instruction.

**€15,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

Ranking alongside the Volkswagen Beetle, Mini, and Land Rover as one of the classic mass-produced cars of the post-war era, Citroën's quirky 2CV debuted in 1949. Intended to provide basic transport in a period of post-war austerity, the 2CV outlived its humble beginnings, going on to attain cult status as the favoured car of the environmentally concerned motorist. Although the original 375cc air-cooled flat-twin engine grew eventually to 602cc, the 2CV's performance remained relatively modest at around 110km/h flat-out, not that that concerned the majority of its devotees for whom the roomy interior, full-length sunroof, and frugal fuel consumption were of far greater importance. Civilian, military, and commercial versions were produced and there was even a twin-engined 4x4: the 'Sahara'. It was a sad day for many when the last French-built 2CV left the Levallois factory in 1988, although production continued in Portugal for two more years.

One of the final French-built 2CVs, this example was purchased new via Citroën Aebi Lyss, Switzerland. The first owner's wife, however, was unwilling to drive the car, which saw relatively little use. It has covered a mere 6,600 kilometres from new and remains in original 'as new' condition. Finished in white with grey fabric upholstery, the car is offered with original documents, sundry invoices, FIVA identity card, 2016 MFK (TüV), Swiss registration papers, and all instruction manuals.

317 *

## CITROËN 2 CV SAHARA 4X4 1962

Châssis n° 0244

- *Twin engined 2cv*
- *Rare 4x4 variant*
- *One of a mere 700 built*
- *Beautifully restored*

La Sahara à quatre roues motrices, l'une des variantes les plus inhabituelle de la 2 CV et sûrement parmi les plus séduisantes, faisait appel à un second moteur pour rendre les roues arrière motrices. Ce moyen ingénieux d'offrir une transmission intégrale avait déjà été essayé par quelques concessionnaires Citroën et à la fin des années 1950, l'usine décida de produire sa propre version officielle, principalement destinée à l'usage sur les terres désertiques des colonies françaises d'Afrique du nord.

Les premiers prototypes furent dévoilés à la presse automobile en 1958, la production débutant seulement en décembre 1960. En plus de son moteur supplémentaire, la Sahara recevait un châssis spécial, des suspensions renforcées, des roues plus larges, un double réservoir (sous les sièges avant) et de nombreuses autres modifications pour lui permettre d'affronter les terrains difficiles et le rude climat. En 1962, après l'indépendance de l'Algérie, Citroën abandonna le nom de Sahara et la voiture devint la 2 CV 4x4. On estime qu'environ 700 des deux modèles furent construits.

One of the more unusual of the many 2CV variants, and certainly among the most collectible today, is the four-wheel drive 'Sahara' which, unusually, used a second engine to drive the rear wheels. This ingenious means of providing all-wheel drive had already been tried by some Citroën dealers, and by the end of the 1950s the factory had decided to produce its official version, which was intended mainly for use in the rough desert terrain of France's North African colonies.

The first prototypes were shown to the motoring press in 1958, with production proper commencing in December 1960. As well as the additional engine, the Sahara featured a special chassis, reinforced suspension, wider wheel rims, twin fuel tanks (beneath the front seats) and countless other modifications to enable the car to cope with difficult terrain and climate. In 1962, following Algeria's independence, Citroën dropped the 'Sahara' name and the car became the '2CV 4x4'. It is estimated that approximately 700 of both designations were built.

Cette délicieuse Citroën 2 CV Sahara n'a connu qu'un propriétaire avant le vendeur, un vétérinaire qui l'avait achetée pour visiter les fermes dans les montagnes.

La voiture a été complètement restaurée sur une période de 10 années (2000-2010) en n'utilisant que des pièces d'origine et se présente en « état concours ». Ces exceptionnelles 2 CV bimoteur se trouvent rarement sur le marché et cet exemplaire à la présentation impeccable mérite une attention toute particulière. Prête pour de nouvelles aventures, la voiture est immatriculée en Suisse, a passé son TüV (contrôle technique) en 2016, possède sa carte d'identité FIVA et son manuel d'instruction d'origine.
**€80,000 - 110,000**

This delightful Citroën 2CV Sahara has had only one previous owner: a veterinarian who bought it to enable him to visit farms in the mountains.

The car was completely restored over a 10-year period (2000-2010) using only original parts and is presented in concours condition. These twin-engined 2CVs rarely come to the market, and this beautifully presented example is worthy of the closest inspection. Ready for its next adventure, the car is offered with Swiss registration papers, 2016 MFK (TüV), FIVA identity card, and an original instruction manual.

318 *
## CITROËN DS 19 1961

Châssis n° 4 219 721

- *Present ownership for 15 years*
- *Extensively refurbished in 2000*
- *Converted to green LHM fluid*

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 aérodynamique profilée aux allures de requin de la nouvelle venue, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique aux quatre roues à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par sa survivance sous une forme gérée électroniquement au XXIe siècle. 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.

Cette DS a subi une rénovation complète au début de l'année 2000, sa boîte semi-automatique étant révisée, la carrosserie restaurée « état concours » et les sièges refaits (en conservant leur garniture d'origine). Les seules entorses répertoriées aux spécifications d'origine sont l'échappement chromé et la conversion au « liquide vert » LHM, plus performant. Noire avec toit argenté et intérieur en drap bleu, la voiture est vendue avec ses factures de restauration, sa carte d'identité FIVA, son TüV (contrôle technique) de 2014 et ses papiers d'immatriculation suisse.
**€25,000 - 35,000**

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 computer-controlled form on top-of-the-range models into the 21st Century. 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.

This particular DS underwent extensive refurbishment at the beginning of 2000: the semi-automatic gearbox being overhauled, the bodywork restored to concours condition, and the seats rebuilt (retaining the original covers). The only notified deviations from factory specification are a chromed steel exhaust system and conversion to the superior green LHM fluid. Finished in black with silver roof and blue fabric interior, the car is offered with restoration invoices, FIVA identity card, 2014 MFK (TüV), and Swiss registration papers.

# The Adrian Von Lerber Collection Part II

*Three unique, customised Rolls-Royce motor cars*

Veuillez noter que si ces lots restent dans la Communauté Européenne elles seront soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, ces voitures ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

Please note these lots are subject to the reduced local import tax should it remains in the EU.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, these motor cars cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

319 *

## ROLLS-ROYCE SILVER SPIRIT CABRIOLET 1984

Carroserie par Rolls-Royce et Autocostruzioni Torino

Châssis n° SCAZS42A6ECX08250

- *Commissioned by Dino Fabbri of Fratelli Fabbri Editori*
- *Cabriolet conversion by Autoconstruzioni Torino*
- *Unique specification*

« Contrairement à la Shadow qui en vous en enfouissant dans le luxe et le confort demande une bonne dose de concentration pour être menée vite, la Spirit est dotée d'une bonne précision et d'une réponse suffisante associées à la stabilité pour faire d'une expérience de conduite sur toutes sortes de route un vrai plaisir ». – Motor

La voiture offerte ici est une des trois Rolls-Royce de cette vente achetée dans les années 1980 par Dino Fabbri, cofondateur de la célèbre maison d'éditions italienne Fratelli Fabbri Editori avec ses frères Giovanni et Ettore qui commandèrent leur transformation en cabriolet. Aucun de ces modèles de Rolls-Royce n'a jamais été offert par l'usine en version décapotable si bien que leur transformation fut effectuée en Italie par la firme spécialisée Autocostruzioni Torino de Salvatori Diomante.

Annoncée à l'automne 1980 et bien caractéristique de Rolls-Royce dans la mesure où elle représentait une évolution plus qu'une révolution, la Silver Spirit découlait de la précédente Silver Shadow II avec laquelle elle présentait un air de famille. La plate-forme de la Shadow fut conservée et les différences introduites sur les trains roulants réduites au minimum, la principal avancée de la Spirit par rapport à sa devancière étant la suspension arrière profondément révisée et améliorée apparue pour la première fois sur les modèles à deux portes de la marque.

'Unlike the Shadow which, while cosseting you in luxury and comfort, required a good deal of concentration to drive quickly, the Spirit is endowed with enough feel and response, matched with stability, to make driving on all types of road a real pleasure,' - Motor.

The car offered here is one of three Rolls-Royces in this sale purchased in the 1980s by Dino Fabbri, co-founder of the famous Italian publishing house Fratelli Fabbri Editori with his brothers Giovanni and Ettore, who commissioned their conversion into cabriolet configuration. None of these Rolls-Royce models was ever offered by the factory in open form, and so their modification was undertaken in Italy by Salvatore Diomante's specialist company, Autoconstruzioni Torino.

Announced in the autumn of 1980 and typically Rolls-Royce in so far as it represented evolution rather than revolution, the Silver Spirit was based on the preceding Silver Shadow II to which it bore a distinct family resemblance. The Shadow's floor pan was retained and power train differences were minimal, the Spirit's chief advance over its immediate forebear being the heavily revised and improved type of rear suspension that had first appeared on the company's two-door models.

Le style fut aussi retouché avec une ceinture de caisse abaissée, une surface de glace augmentée et un dessin plus anguleux. Des projecteurs rectangulaires distinguaient le visage d'une Rolls-Royce pour la première fois et le radiateur souvent changé devint plus large et plus ramassé. À l'intérieur, les niveaux de finitions et d'équipement de l'usine de Crewe furent maintenus, le changement le plus notable étant l'adoption de sièges arrière séparés et le retour des tablettes « pique-nique » rabattables.

Les finitions spéciales abondent sur les Rolls-Royce ultra luxueuses de Dino Fabbri dont les roues fils dorées portant les emblèmes « RR », les caméras de recul, un équipement TV et video et les sièges en cuir Connolly façon Chesterfield à boutonnage avec une capote assortie. Des sommes apparemment illimitées semblent avoir été dépensées sur ces trois voitures et ça se voit. On dit même que le prix de la peau de crocodile utilisée pour l'intérieur de la Silver Spirit 1987 dépassait celui d'une maison moyenne américaine

Suite au décès de Dino Fabbri en décembre 2001, son fils Ottavio Fabbri, le célère artiste, céda la collection à l'actuel vendeur. Les documents d'accompagnement comprennent les papiers d'immatriculation suisses, le passeport FIVA et le contrôle technique de 2014.
**€80,000 - 120,000**
**Sans Réserve**

The styling too came in for revision, with a lower waistline, increased glass area, and a more modern angular look; rectangular headlights graced the front of a Rolls-Royce for the first time and the oft-changed radiator became wider and squatter. Inside, the Crewe firm's exemplary standards of equipment and finish were maintained, the most noticeable change being the adoption of separate rear seats and the reinstatement of folding picnic tables.

Special features abound on Dino Fabbri's ultra-luxurious Rolls-Royces, including gold-plated wire wheels with 'RR' emblems; rear-view cameras; TV and video equipment; and deep-buttoned Chesterfield-type Connolly leather seating with matching convertible hood. A seemingly limitless amount of money was lavished on these three cars and it shows; indeed, it is said that the crocodile-skin leather used for the 1987 Silver Spirit's interior cost more than the average American single-family home...

Following Dino Fabbri's death in December 2001, his son Ottavio Fabbri, the famous artist, sold the collection to the current vendor. Accompanying documentation consists of Swiss registration papers, FIVA passport, and Technical Inspection document (2014).

320 *

## ROLLS-ROYCE CAMARGUE CABRIOLET 1985

Carrosserie par Pininfarina et Autocostruzioni Torino

Châssis n° SCAYJ42AXFCX10177

- *Commissioned by Dino Fabbri of Fratelli Fabbri Editori*
- *Cabriolet conversion by Autoconstruzioni Torino*
- *Unique specification*

La voiture offerte ici est une des trois Rolls-Royce de cette vente achetée dans les années 1980 par Dino Fabbri, cofondateur de la célèbre maison d'éditions italienne Fratelli Fabbri Editori avec ses frères Giovanni et Ettore qui commandèrent leur transformation en cabriolet. Aucun de ces modèles de Rolls-Royce n'a jamais été offert par l'usine en version décapotable si bien que leur transformation fut effectuée en Italie par la firme spécialisée Autocostruzioni Torino de Salvatori Diomante.

Dessinée par Pininfarina, la Rolls-Royce Camargue lancée en 1975 suscita un mélange d'effroi et d'admiration. Cette voiture au dessin audacieux avec ses lignes rappelant celles de la berline sport Continental de jadis valait-elle presque deux fois le prix de la Silver Shadow dont elle était dérivée ? Porte-drapeau de la firme, la Camargue affichait un prix supérieur de 50 pour cent à celui de la Corniche et, comme cette dernière, elle utilisait une version améliorée de l'excellent moteur V8 à culbuteurs de 6 750 cm3 de Rolls-Royce. Conformément à la tradition, la puissance réelle n'était pas révélée, mais la plupart des essayeurs firent état d'un très net progrès en accélération au-dessus de 110 km/h et une vitesse de pointe supérieure à 190 km/h. Le système moderne d'air conditionné bizone de Rolls-Royce fut introduit sur la Camargue avant de devenir standard sur la gamme Shadow II. Sur tous les autres points, cependant, l'intérieur demeurait conforme à la tradition du « Gentlemen's Club sur roues » avec ses immenses placages de ronce de noyer et ses cuirs de la plus haute qualité.

The car offered here is one of three Rolls-Royces in this sale purchased in the 1980s by Dino Fabbri, co-founder of the famous Italian publishing house Fratelli Fabbri Editori with his brothers Giovanni and Ettore, who commissioned their conversion into cabriolet configuration. None of these Rolls-Royce models was ever offered by the factory in open form, and so their modification was undertaken in Italy by Salvatore Diomante's specialist company, Autoconstruzioni Torino.

Styled by Pininfarina of Italy, the Rolls-Royce Camargue was launched in 1975 to a mixture of awe and disbelief. Was this audaciously styled car, its lines reminiscent of the Continental sports saloons of the past, really worth almost twice as much as the Silver Shadow on which it was based? The company's flagship, the Camargue was priced at 50 percent above the Corniche and, like the latter, used an up-rated version of Rolls-Royce's dependable, 6,750cc pushrod V8 engine. In keeping with tradition the power output remained undisclosed but most testers reported a healthy improvement in acceleration above 70mph and a top speed in excess of 120mph. Rolls-Royce's advanced split-level air conditioning system was introduced with the Camargue, later becoming standard on the Shadow II range. In all other respects though, the interior remained the traditional 'Gentlemen's Club on Wheels', with acres of walnut embellishment and finest-quality leather.

En tant que modèles haut de gamme absolue, la Camargue et la Corniche furent aussi les premières à bénéficier de la nouvelle suspension arrière et du correcteur d'assiette de Rolls-Royce. La production de la Camargue fut répartie entre Mulliner, Park Ward à Londres et l'usine de Crewe au cours des cinq premières années avant d'être regroupée sur ce dernier site à partir de 1978. Produite à la cadence d'une voiture par semaine, la Camargue était un modèle exclusif même chez Rolls-Royce, le volume produit s'élevant à 531 unités à la date de cessation de la production en 1986.

Les finitions spéciales abondent sur les Rolls-Royce ultra luxueuses de Dino Fabbri dont les roues fils dorées portant les emblèmes « RR », les caméras de recul et les sièges en cuir Connolly façon Chesterfield à boutonnage avec une capote assortie. Des sommes apparemment illimitées semblent avoir été dépensées sur ces trois voitures et ça se voit. On dit même que le prix de la peau de crocodile utilisée pour l'intérieur de la Silver Spirit 1987 dépassait celui d'une maison moyenne américaine... Suite au décès de Dino Fabbri en décembre 2001, son fils Ottavio Fabbri, le célère artiste, céda la collection à l'actuel vendeur. Les documents d'accompagnement comprennent les papiers d'immatriculation suisses, le passeport FIVA et le contrôle technique de 2016.
**€80,000 - 140,000**

As range-topping models, the Camargue and Corniche were also the first to feature Rolls' revised rear suspension and ride height control. Camargue production was shared between Mulliner, Park Ward in London and the Crewe factory for the first few years before being concentrated at the latter plant from 1978. Produced at the rate of around one car per week, the Camargue was an exclusive model even by Rolls-Royce standards, output totalling just 531 units by the time production ceased in 1986.

Special features abound on Dino Fabbri's ultra-luxurious Rolls-Royces, including gold-plated wire wheels with 'RR' emblems; rear-view cameras; and deep-buttoned Chesterfield-type Connolly leather seating with matching convertible hood. A seemingly limitless amount of money was lavished on these three cars and it shows; indeed, it is said that the crocodile-skin leather used for the 1987 Silver Spirit's interior cost more than the average American single-family home...

Following Dino Fabbri's death in December 2001, his son Ottavio Fabbri, the famous artist, sold the collection to the current vendor. Accompanying documentation consists of Swiss registration papers, FIVA passport, and Technical Inspection document (2016).

321 *

## ROLLS-ROYCE SILVER SPIRIT « KROKO » CABRIOLET 1987

Carrosserie par Rolls-Royce et Autocostruzioni Torino

Châssis n° SCAZS42A3HCX16469

- *Commissioned by Dino Fabbri of Fratelli Fabbri Editori*
- *Cabriolet conversion by Autoconstruzioni Torino*
- *Unique specification*

« Contrairement à la Shadow qui en vous en enfouissant dans le luxe et le confort demande une bonne dose de concentration pour être menée vite, la Spirit est dotée d'une bonne précision et d'une réponse suffisante associées à la stabilité pour faire d'une expérience de conduite sur toutes sortes de route un vrai plaisir ». – Motor

La voiture offerte ici est une des trois Rolls-Royce de cette vente achetée dans les années 1980 par Dino Fabbri, cofondateur de la célèbre maison d'éditions italienne Fratelli Fabbri Editori avec ses frères Giovanni et Ettore qui commandèrent leur transformation en cabriolet. Aucun de ces modèles de Rolls-Royce n'a jamais été offert par l'usine en version décapotable si bien que leur transformation fut effectuée en Italie par la firme spécialisée Autocostruzioni Torino de Salvatori Diomante.

Annoncée à l'automne 1980 et bien caractéristique de Rolls-Royce dans la mesure où elle représentait une évolution plus qu'une révolution, la Silver Spirit découlait de la précédente Silver Shadow II avec laquelle elle présentait un air de famille. La plate-forme de la Shadow fut conservée et les différences introduites sur les trains roulants réduites au minimum, la principale avancée de la Spirit par rapport à sa devancière étant la suspension arrière profondément révisée et améliorée apparue pour la première fois sur les modèles à deux portes de la marque.

'Unlike the Shadow which, while cosseting you in luxury and comfort, required a good deal of concentration to drive quickly, the Spirit is endowed with enough feel and response, matched with stability, to make driving on all types of road a real pleasure,' - Motor.

The car offered here is one of three Rolls-Royces in this sale purchased in the 1980s by Dino Fabbri, co-founder of the famous Italian publishing house Fratelli Fabbri Editori with his brothers Giovanni and Ettore, who commissioned their conversion into cabriolet configuration. None of these Rolls-Royce models was ever offered by the factory in open form, and so their modification was undertaken in Italy by Salvatore Diomante's specialist company, Autoconstruzioni Torino.

Announced in the autumn of 1980 and typically Rolls-Royce in so far as it represented evolution rather than revolution, the Silver Spirit was based on the preceding Silver Shadow II to which it bore a distinct family resemblance. The Shadow's floor pan was retained and power train differences were minimal, the Spirit's chief advance over its immediate forebear being the heavily revised and improved type of rear suspension that had first appeared on the company's two-door models.

Le style fut aussi retouché avec une ceinture de caisse abaissée, une surface de glace augmentée et un dessin plus anguleux. Des projecteurs rectangulaires distinguaient le visage d'une Rolls-Royce pour la première fois et le radiateur souvent changé devint plus large et plus ramassé. À l'intérieur, les niveaux de finitions et d'équipement de l'usine de Crewe furent maintenus, le changement le plus notable étant l'adoption de sièges arrière séparés et le retour des tablettes « pique-nique » rabattables.

Les finitions spéciales abondent sur les Rolls-Royce ultra luxueuses de Dino Fabbri dont les roues fils dorées portant les emblèmes « RR », les caméras de recul, un équipement TV et video et les sièges en cuir Connolly façon Chesterfield à boutonnage avec une capote assortie. Des sommes apparemment illimitées semblent avoir été dépensées sur ces trois voitures et ça se voit. On dit même que le prix de la peau de crocodile utilisée pour l'intérieur de cette Silver Spirit 1987 dépassait celui d'une maison moyenne américaine...

Suite au décès de Dino Fabbri en décembre 2001, son fils Ottavio Fabbri, le célère artiste, céda la collection à l'actuel vendeur. Les documents d'accompagnement comprennent les papiers d'immatriculation suisses, le passeport FIVA et le contrôle technique de 2017.
**€80,000 - 120,000**
**Sans Réserve**

The styling too came in for revision, with a lower waistline, increased glass area, and a more modern angular look; rectangular headlights graced the front of a Rolls-Royce for the first time and the oft-changed radiator became wider and squatter. Inside, the Crewe firm's exemplary standards of equipment and finish were maintained, the most noticeable change being the adoption of separate rear seats and the reinstatement of folding picnic tables.

Special features abound on Dino Fabbri's ultra-luxurious Rolls-Royces, including gold-plated wire wheels with 'RR' emblems; rear-view cameras; TV and video equipment; and deep-buttoned Chesterfield-type leather seating with matching convertible hood. A seemingly limitless amount of money was lavished on these three cars and it shows; indeed, it is said that the crocodile-skin leather used for this 1987 Silver Spirit's interior cost more than the average American single-family home...

Following Dino Fabbri's death in December 2001, his son Ottavio Fabbri, the famous artist, sold the collection to the current vendor. Accompanying documentation consists of Swiss registration papers, FIVA passport, and Technical Inspection document (2017).

322
## ROLLS-ROYCE CAMARGUE COUPÉ 1976
Carrossé par Pininfarina.

Châssis n° JRX23060

- *Delivered new to Monaco*
- *Present ownership since 2014*
- *Recent restoration*
- *New gearbox and re-sprayed in original livery*
- *Circa 54,000 kilometres recorded*

Cette Camargue parmi les premières de la Série 1 fut commandée en mars 1975 pour le marché européen et livrée l'année suivante à M. Nagmeddin El Fituri, résidant à Monaco et à Genève. C'est l'une des 531 seules Camargue produites. Elle fut immatriculée à Monaco sous le numéro E 047. Son carnet d'entretien fait état de passages chez les agents Rolls-Royce de Monaco et Genève à sept reprises entre avril 1977 et décembre 1988 (à 41 437 km). Cette Camargue a ensuite assez peu roulé, avant d'être acquise en 2012 par un certain M. De Rosa, autre résident monégasque.

Elle a alors bénéficié d'une restauration esthétique et mécanique, dont le montage d'une nouvelle boîte de vitesses et une peinture de haute qualité dans sa teinte d'origine, le vert Highland. Après être restée peu de temps entre les mains d'un certain M. J O Nannen, elle fut acquise en 2014 par son vendeur, alors qu'elle avait environ 44 000 km. Ses pneus ont été remplacés en 2016 et sa batterie en 2018, et son compteur affiche désormais environ 54 000 km. Elle n'est déclarée s'écarter de la définition d'usine que par son volant Nardi (son volant d'origine sera fourni), et son seul défaut est le moteur de lève-vitre gauche qui ne fonctionne pas. On trouve parmi sa documentation des copies de son dossier de montage à l'usine, diverses factures, son carnet d'entretien et son manuel utilisateur, deux rapports d'"expertise" et ses documents d'immatriculation belges.
**€50,000 - 80,000**
**Sans Réserve**

Ordered in March 1975, this early '1st Series' Camargue was built for the European market and delivered the following year to Mr Nagmeddin El Fituri, a resident of Monaco and Geneva. One of only 531 Camargues made, the car was registered in Monaco on 15th May 1976 as 'E 047'. The accompanying service book records visits to Rolls-Royce agents in Monaco and Geneva on seven occasions between April 1977 and December 1988 (at 41,437 kilometres). Thereafter the Camargue saw relatively little use before its acquisition in 2012 by a Mr De Rosa, another Monaco resident.

A mechanical and cosmetic restoration was then carried out, which included fitting a new gearbox and a high quality repaint in original Highland Green livery. Passing briefly through the hands of a Mr J O Nannen, the car was acquired by the current vendor in 2014 (at circa 44,000 kilometres). The tyres were renewed in 2016 and the battery in 2018, and the current odometer reading is circa 54,000 kilometres. A Nardi steering wheel is the sole notified departure from factory specification (original steering wheel with car) and the sole defect is a non-functioning left window motor. Accompanying documentation includes copies of the original factory build sheets; sundry invoices; service and instruction books; two 'expertise' reports; and Belgian registration papers.

323
# RANGE ROVER 4X4 1977

Châssis n° 35834172D

- *Landmark 4x4 design*
- *Desirable early two-door model*
- *Extensive recent refurbishment*
- *Registered in France*

La Range Rover est un concept remarquable, qui a fait référence en créant pratiquement à elle seule le prospère marché des 4x4 polyvalents. Malgré une concurrence nationale et internationale toujours plus vive, elle est restée le leader de la catégorie. A son lancement en 1970, elle fut accueillie avec enthousiasme tant par la presse que par le public ; elle offrait une confortable vitesse de 145 km/h et une capacité en tout terrain bien plus développée que ce dont la plupart de ses clients auraient jamais besoin. Le fait que sa première version soit restée en production aussi longtemps que 24 ans avant d'être remplacée en 1994 atteste de la qualité de son concept. Et, de fait, la "vieille" Range Rover, rebaptisée avec pertinence Range Rover Classic, ne disparut pas immédiatement mais fut maintenue en production pendant encore un an aux côtés de la nouvelle version.

De couleur Bahama Gold, cette couleur si typique des années 1970 et probablement la plus attrayante pour une des premières Range Rover, cet exemplaire fut acquis par son vendeur il y a quatre ans, dans le Sud de la France. Il fut depuis en partie restauré : la peinture, les cuirs intérieurs, les roues, le revêtement de pavillon et les tapis ont été soit remplacés, soit rénovés, et tous les pneus, roue de secours incluse, sont neufs. Le moteur est équipé d'un échappement en inox ainsi que d'un filtre d'air et de carburateurs Edelbrock. Cette voiture à l'allure agréable roule très bien et elle tourne sur tous ses cylindres avec leur magnifique bruit de V8 ! Elle est vendue avec sa carte grise française et représente une merveilleuse occasion pour tout collectionneur de ces classiques qui prennent rapidement de la valeur.

**€40,000 - 60,000**
**Sans Réserve**

An outstanding landmark design that almost single-handedly created the booming market in dual-purpose 4x4s, the Range Rover has remained the class leader, despite ever increasing foreign and domestic competition, ever since. The Range Rover was greeted enthusiastically by both press and public on its arrival in 1970, offering comfortable cruising at 90mph (145km/h) and a greater off-road capability than most of its customers would ever need. The fact that the original lasted in production for an amazing 24 years before being replaced in 1994 only serves to illustrate the soundness of the original concept. Indeed, the 'old' Range Rover - evocatively renamed Range Rover Classic - did not disappear immediately but continued to be built for another year alongside the new version.

Finished in typically 1970s Bahama Gold, arguably the best and most desirable colour scheme for an early Range Rover, this example was purchased by the vendor in the South of France four years ago. Since then the car has been partially restored, the paintwork, leather interior, wheels, roof lining, and carpets all being either replaced or refurbished, while all the tyres (spare included) are new. The engine is fitted with a stainless steel exhaust and an Edelbrock air filter and carburettors. This nicely presented car drives very well, running on all cylinders with that beautiful V8 sound! Sold with a French Carte Grise, it represents a wonderful opportunity for the collector of these fast-appreciating classics.

324

# MASERATI INDY 4700 COUPÉ 1971

Carrosserie Vignale

Châssis n° AM116/47 870

- *Delivered new to its first owner in Monaco*
- *One of only 364 4.7-litre models*
- *Maintained with no expense spared*
- *Engine rebuilt and interior re-trimmed in 2016/2017*
- *Registered in France*

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 de 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 conclusion de son essai d'une version 4,9 litres, le résumé du magazine Autocar était presque un pur éloge : « Une grand tourisme classique à moteur V8 et un potentiel de 250 km/h. Moteur incroyablement onctueux, boîte de vitesse soyeuse, direction assistée. Excellents freins, comportement équilibré, allure confortable, stabilité parfaite. Prix élevé, mais peu de déception ».

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-litre 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, 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.

Concluding its test of a 4.9-litre example, 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.'

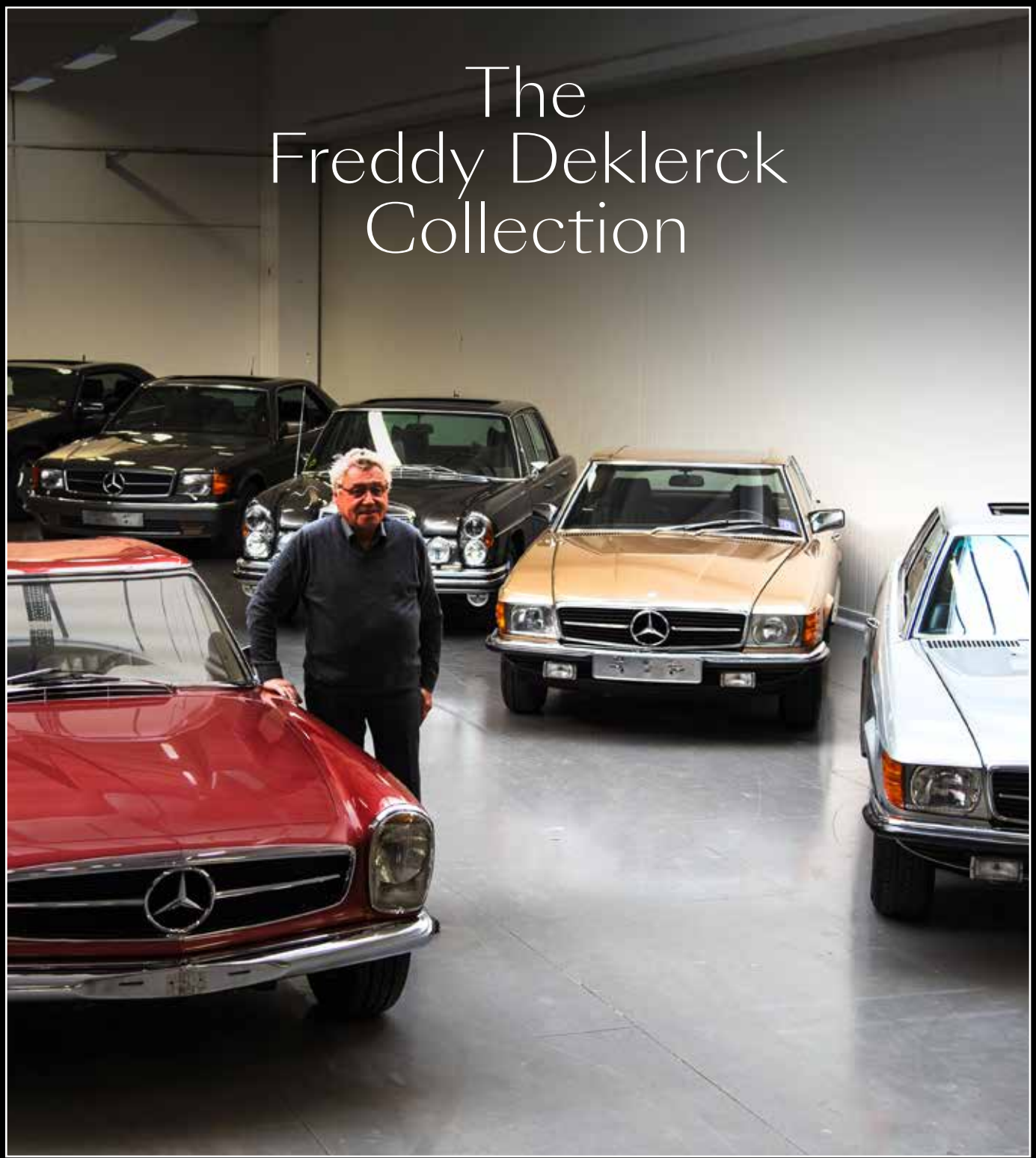
Cet exemplaire d'Indy 4,7 litres à transmission manuelle, fut livrée neuve à son premier propriétaire M. Kilchner, résidant à Monaco, par les Établissements Thépenier de Saint-Cloud, près de Paris. La Maserati est sortie de chaîne Argento Indianapolis (gris argent) avec intérieur en cuir rouge. Le premier changement de propriétaire mentionné date de 1986 quand l'Indy fut enregistrée au nom de Lionel Barbier du Raincy, près de Paris, et reçut l'immatriculation 6693 KR 93. M. Barbier semble avoir été le gardien le plus assidu comme en témoigne la substantielle pile de factures datant de la durée de sa possession et totalisant presque 160 000 F (examen attentionné recommandé).

Le 20 mai 2015, la Maserati fut vendue à son actuel propriétaire à Nice et immatriculée DR 192 LR. De façon tout à fait louable, il a continué l'entretien sans regarder à la dépense de son prédécesseur, refaisant le moteur et l'intérieur, ainsi qu'une révision complète de la boîte de vitesses (factures au dossier). Présentée en très bon état général, cette Maserati Gran Turismo est vendue avec sa carte grise française et un contrôle technique en cours de validité, un certificat Maserati Classiche et sa fiche de construction, ainsi que toutes les factures mentionnées plus haut.
**€60,000 - 90,000**
**Sans Réserve**

A manual transmission example, this 4.7-litre Indy was delivered new via Établissements Thepenier of Saint-Cloud, Paris to its first owner, Sig. Kilchner, a resident of Monaco. The Maserati was delivered in Argento Indianapolis (silver) with red leather interior. The first recorded change of ownership dates from 1986 when the Indy was registered to Lionel Barbier of Le Raincy, Paris, receiving the registration '6693 KR 93'. Mr Barbier appears to have been a most fastidious custodian, as evidenced by the substantial quantity of bills on file dating from his ownership and totalling almost FF160,000 (inspection recommended).

On 20th May 2015, the Maserati was sold to the current owner in Nice and registered as 'DR 192 LR'. Commendably, the current owner has continued his predecessor's 'no expense spared' approach to the car's maintenance: having the engine rebuilt, the interior re-trimmed, and the gearbox fully serviced recently (all invoices on file). Presented in generally very good condition, this landmark Maserati Gran Turismo is offered with French Carte Grise and valid Contrôle Technique, Maserati Classiche certification and build sheet; and the aforementioned file of invoices.

# The Freddy Deklerck Collection



325

# MERCEDES-BENZ 500 SL AVEC HARDTOP 1984

Châssis n° 107.046.1A006672

- *Top of the W107 range and most powerful SL model*
- *Delivered new in Germany*
- *Only approximately 80,000 kilometres from new*

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.

Cet exemplaire du haut de gamme 500 SL a été livré neuf en Allemagne. Exporté aux États-Unis au tout début de sa vie (au milieu des années 1980), la Mercedes est revenue en Europe en 2011, trouvant son nouveau propriétaire en Hollande et déménagea peu après dans la collection du propriétaire actuel. Champagne métallisé avec intérieur d'origine en cuir brun foncé en excellent état, cette 500 SL comporte de nombreuses options parmi lesquelles l'air conditionné, les sièges chauffants et la radio Becker Mexico. Décrite par le vendeur comme étant en parfait état de marche, cet exemplaire affiche un kilométrage de seulement 50 000 miles (environ 80 400 km) qui est pense-t-on d'origine, comme le confirme le carnet d'entretien tamponné. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation aux Pays-Bas et sa pochette d'origine contenant le manuel d'instructions, la brochure d'usine et le carnet d'entretien allemand d'origine.

**€20,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

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 380SL/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.

This example of the range-topping 500 SL was delivered new in Germany. Exported to the USA early in its life (the mid-1980s), the Mercedes returned to Europe in 2011, finding a new owner in Holland, and shortly thereafter moved to the current vendor's private collection. Finished in Champagne metallic with original dark brown leather interior, the latter in excellent condition, this 500 SL incorporates numerous options including air conditioning, heated seats, and a Becker Mexico radio. Described by the vendor as in full working order, this example has a recorded mileage of 50,000 miles (approximately 80,400 kilometres) which is believed to be genuine mileage from new as confirmed by the stamped service book. The car is offered with the Netherlands registration papers and its original pouch containing instruction manuals, factory brochure, and the original German service book.

326

# MERCEDES-BENZ 280 SL « PAGODE » AVEC HARDTOP 1969

Châssis n° 113.044.12.009017

- *Delivered new to Switzerland*
- *Highly original example*
- *Red metallic over Pergament livery from new*

« Pour ceux qui apprécient le raffinement mécanique et la qualité de construction, elle est seule dans sa catégorie » s'enthousiasmait le magazine Road & Track, tandis que le constructeur considérait la 280 SL comme « une Grand Tourisme dans le sens traditionnel du terme » et « un cocktail exclusif entre les performances d'une sportive et le confort d'une berline » (une berline Mercedes-Benz, bien sûr).

Ces qualités expliquent le succès phénoménal de la Mercedes-Benz 280 SL, notamment sur le très important marché nord américain où la transmission automatique, proposée en option, était considérée comme un élément primordial par la majorité des clients. Le fait qu'elle ressemble à une « bombe sexuelle sur roues » y contribua bien sûr aussi beaucoup. La satisfaction affichée par les usagers de la 280 SL élargissait son attrait au-delà du cercle habituel des amateurs de sportives et de nombreuses célébrités et des vedettes du grand écran eurent une 280 SL. Dernière de la populaire lignée à succès inaugurée par la 230 SL de 1963, la 280 SL a été dévoilée en 1967, équipée d'un nouveau six cylindre de 2, 8 litres de 180 ch, soit 20 ch de plus que sa devancière 250 SL. La vitesse de pointe de 200 km/h de la 280 SL n'était pas supérieure, mais elle s'avérait plus nerveuse, son 0 à 100 km/h en 10 secondes améliorant d'une bonne seconde celui de sa devancière.

'For those who value engineering finesse and high quality construction, it's alone in the field,' enthused Road & Track magazine, while its manufacturer considered the 280 SL, 'a Grand Tourer in the traditional sense' and 'a unique combination of sports car performance and saloon car comfort (a Mercedes-Benz saloon naturally).'

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

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine that produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 200km/h top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-100km/h time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's.

Autocar était dithyrambique concernant les performances faciles de la 280 SL : « Ceux qui voyagent à l'étranger seront heureux d'apprendre que la 280 SL peut soutenir les 160 km/h avec facilité et conserver encore une bonne dose d'accélération pour grimper à 190 km/h quand la circulation et les conditions le permettent. Pendant tout ce temps le moteur est doux et émet un joli bruit à l'échappement, qui commence comme un profond bourdonnement et devient un vrombissement au régime maximum ».

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

Cet exemplaire intact et particulièrement authentique a été acheté par son propriétaire belge en 2005 chez l'agent de sa première propriétaire à Lausanne, en Suisse, croit-on savoir. La voiture a été visiblement très soignée, les portières ferment bien – comme lorsqu'elle était neuve – et on pense qu'elle n'a eu qu'un voile de peinture. En dehors de cela, cette SL est entièrement d'origine et en très bon état, le vendeur nous signalant qu'elle est en parfait état de marche. La voiture est vendue avec ses papiers suisses et ses taxes européennes acquittées.
**€70,000 - 90,000**
**Sans Réserve**

Autocar was full of praise for the 280 SL's effortless performance: 'Those going abroad will be pleased to know that the 280 SL can sustain 160km/h with ease, and still have a good bit in hand for surging up to 120mph when traffic and conditions permit. All the time the engine is smooth and it has a sweet song to its exhaust note, which starts as a deep throb and builds up to a busy hum at maximum revs.'

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

This unmolested and highly original example was bought by the current Belgian owner in 2005 through a dealer from the first lady owner in Lausanne, Switzerland it is believed. The car has clearly been well looked-after; the doors close excellently - just like new - and we believe it has only had a re-spray. Other than that, this SL is highly original and in very good condition, while the vendor advises us it is in full working order. The car is offered with Swiss paperwork and proof of EU taxes paid.

327

*Livrée neuve en Belgique*

## MERCEDES-BENZ 280 SLC COUPÉ AVEC TOIT OUVRANT 1979

Châssis n° WDB107.022.10.007357

- *Rare manual transmission example*
- *Three owners from new*
- *Only 78,000 kilometres recorded*
- *Highly original and unmolested*
- *All books and tools*

Dévoilée en 1971, la toute nouvelle 350 SL à moteur V8 était la première d'une série destinée à remplacer la populaire famille des 230/250/280 SL. Comme ses devancières, la nouvelle venue tenait plus de la Grand Tourisme que de la sportive pure et dure et était équipée d'une suspension à roues indépendantes similaire à celle de la nouvelle génération de modèles 200/250, faisant appel à des bras oscillants à l'arrière. Des freins à disque aux quatre roues (ventilés à l'avant) aidaient à maîtriser les performances de plus de 200 km/h. Une version à moteur plus puissant - la 450 SL – suivit rapidement, mais il fallut attendre trois années avant que les 280 SL/SLC intègrent la gamme. Mécaniquement presque identiques à leurs sœurs plus puissantes, les nouvelles versions recevaient le même moteur à doubles arbres à cames en tête 2,8 litres que les autres 280, développant 185 ch sur les SL/SLC, une puissance suffisante pour une vitesse de pointe de 204 km/h.

Cette rare 280 SLC a été achetée par une cliente des Flandres et a été livrée neuve au Garage Vereenooghe en Belgique, entretenue pour la première fois en septembre 1979 avec seulement 1 240 kilomètres au compteur. Elle a été commandée avec le toit ouvrant en option, la transmission manuelle et l'intérieur à carreaux, reflétant le bon goût de la cliente. Elle passa la voiture à son gendre et l'actuel propriétaire l'acheta il y a maintenant de nombreuses années. Hautement originale et intacte, cette rare et séduisante Mercedes moderne est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge, tous ses livrets et sa trousse à outil, sa clé de secours et même sa datakart d'origine au dos du carnet d'entretien.

**€15,000 - 25,000**

**Sans Réserve**

Introduced in 1971, the all-new, V8-engined 350SL was the first of a series intended as replacements for the popular 230/250/280 SL family. Like its forebears, the newcomer was more sports-tourer than outright sports car and came equipped with all-independent suspension similar to that of the New Generation 200/250 models, featuring semi-trailing arms at the rear. Four-wheel disc brakes (ventilated at the front) helped restrain the 200km/h-plus performance. A larger-engined model - the 450 SL - soon followed, but it would be another three years before the 280 SL/SLC returned to the range. Mechanically almost identical to its larger siblings, the new version had the same 2.8-litre, twin-overhead-camshaft engine as the other 280s, producing 185bhp in the SL/SLC, an output good enough for a top speed of 204km/h.

This rare 280 SLC was purchased new by a lady customer in Flanders, having been delivered new to Garage Vereenooghe in Belgium, and was serviced for the first time in September 1979 at only 1,240 kilometres. It was ordered with the optional sunroof, manual transmission, and 'carreaux' (tiles) interior', reflecting the lady's good taste. She passed the car on to her son-in-law and then the current owner bought it many years ago. Highly original and unmolested, this rare and desirable modern Mercedes is offered with Belgian registration papers, all books and tools, spare keys, and even the original datakart in the back of the service book.

328

*Ex-Daimler AG*

# MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 BERLINE 1973

Châssis n° 108.057.12.012212

- *Rare high-performance luxury saloon*
- *Lovely Pullman interior*
- *Desirable floor-shift transmission and sunroof*
- *Used by Mercedes-Benz (Daimler AG) for the Olympic Games in Munich 1972*

Le nouveau V8 3,5 litres de Mercedes-Benz fit ses débuts au Salon de Francfort 1969 sur les coupé et cabriolet 280 SE, et la berline 300 SEL. Supercarré avec un bloc en acier et des culasses en alliage d'aluminium, chacune dotée d'un simple arbre à cames en tête, ce tout nouveau moteur dernier cri M116 développait 200 ch (DIN) à 5 800 tr/min, grâce à une injection électronique Bosch et un allumage transistorisé. C'était 40 ch de plus que les six cylindres 2,8 litres existants, les performances étaient donc grandement améliorées.

La version 3,5 litres de la berline 280 SE témoignait du retour des modèles Mercedes-Benz à gros moteur qui avait débuté à la fin des années 1960 et au début des années 1970, quand le relâchement progressif de la pression fiscale qui avait dissuadé les clients d'acheter des voitures de forte cylindrée, encouragea les constructeurs allemands à offrir des moteurs plus gros et plus puissants. La 280 SE 3.5, une des plus rares berlines Mercedes-Benz produite en série – à peine plus de 11 000 ont été construites entre mars 1971 et septembre 1972 – est aujourd'hui particulièrement recherchée par les collectionneurs.

Cette berline 280 SE 3.5 avec transmission automatique au plancher est équipée de nombreuses et séduisantes options, comme le toit ouvrant et un superbe intérieur Pullman. Pendant de nombreuses années aux mains d'un collectionneur allemand passionné, la voiture a été achetée en Allemagne par son propriétaire belge actuel il y a 7 ans. À l'époque de l'achat, le vendeur a indiqué au nouveau propriétaire que la voiture était utilisée par l'usine Mercedes-Benz comme modèle de démonstration pendant les jeux olympiques de Munich en 1972 pour conduire les athlètes. Décrite par le vendeur comme en excellent état de restauration et en parfait état de marche, cette rare et extrêmement élégante Mercedes-Benz moderne est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande.

**€40,000 - 60,000**

**Sans Réserve**

Mercedes-Benz' new 3.5-litre V8 engine debuted at the 1969 Frankfurt Show in the 280 SE coupé and convertible, and the 300 SEL saloon. An over-square design featuring a cast-iron block and aluminium-alloy cylinder heads, each equipped with a single overhead camshaft, this all-new, state-of-the-art M116 power unit produced 200bhp (DIN) at 5,800rpm courtesy of Bosch electronic fuel injection and transistorised ignition. This was some 40 horsepower more than those models' existing 2.8-litre six, so performance was greatly increased.

The 3.5-litre version of the 280 SE saloon typifies the resurgence of larger-engined Mercedes-Benz models that began in the late 1960s and early 1970s when the progressive easing of fiscal constraints, which had dissuaded customers from buying cars with large capacity engines, encouraged the German manufacturer to offer bigger, more potent power units. One of the rarer mass-produced Mercedes-Benz saloons - a little over 11,000 being built between March 1971 and September 1972 - the 280 SE 3.5 is today much sought-after by collectors.

This floor-shift automatic transmission 280 SE 3.5 saloon is equipped to an enviable specification, boasting a sunroof and a gorgeous Pullman interior. Owned for many years by a passionate German collector, the car was purchased in Germany by the current Belgian owner some 7 years ago. At the time of purchase the current owner was told by the previous owner that the car was used by the Mercedes-Benz Factory as a demonstrator during the Munich Olympic Games in 1972 to convey the athletes. Described by the vendor as in excellent restored condition, and in full working order, this rare and supremely elegant modern-era Mercedes-Benz is offered with German registration papers.

329

# MERCEDES-BENZ 560 SEC COUPÉ AVEC TOIT OUVRANT 1988

Châssis n° WDB1260451A403949

- *Flagship coupé model*
- *European specification 300bhp*
- *Believed delivered new to France*
- *164,000 kilometres recorded*
- *Highly original unmolested example*

Mercedes-Benz présenta sa nouvelle gamme moyenne classe S au Salon International de Francfort en 1979, comprenant pas moins de sept modèles avec la nouvelle carrosserie W126. Lancée au Salon de Francfort en 1985, le coupé 560 SEC était un ajout à la gamme et le plus puissant de trois luxueux coupés proposés. Ce nouveau modèle reprenait la carrosserie existante pratiquement inchangée, mais était animé par une nouvelle version de 5 547 cm3 du V8 tout alliage M117 développant 300 ch (DIN), bien que les clients résidant aux États-Unis aient dû se contenter d'une version nettement moins puissante. Comme il convient à un haut de gamme Mercedes-Benz, la 560 SEC était dotée en série d'une multitude d'équipements séduisants, tandis que les clients pouvaient encore choisir parmi une liste d'options pléthorique. Malgré son prix élevé, le 560 SEC allait s'avérer le plus populaire des coupés W126.

Immatriculée le 4 mai 1988, on pense que cette 560 SEC a été livrée neuve en France et serait donc un des rares modèles 300 ch aux spécifications européennes. La documentation fournie inclut le livret Étoile de Mercedes-Benz France qui donne six mois de garantie sur les véhicules d'occasion et atteste que la voiture n'avait parcouru que 32 000 kilomètres en septembre 1990, lorsqu'elle fut vendue par Mercedes-Benz International Garage SA. Achetée par son actuel propriétaire pour sa collection en 2007, cette magnifique Mercedes moderne est vendue avec sa carte grise française.

**€15,000 - 20,000**
**Sans Réserve**

Mercedes-Benz introduced its new medium-sized, S-Class range at the International Motor Show, Frankfurt in 1979, there being no fewer than seven models with the new W126 body style. Launched at the Frankfurt Auto Show in 1985, the 560 SEC coupé was an addition to the line-up and the most powerful of the three luxury coupés then on offer. This new model retained the existing bodyshell virtually unchanged but was powered by the new 5,547cc version of the M117 all-alloy V8 engine producing 300bhp (DIN), though customers resident in the USA had to make do with a considerably less powerful version. As befitted one of Mercedes-Benz's flagships, the 560 SEC came standard with a host of desirable features while customers could choose from an equally lengthy list of options. Despite its elevated price, the 560 SEC would turn out to be the most popular of the W126 coupés.

First registered on 4th May 1988, this 560 SEC is believed to have been delivered new to France and thus is one of the rarer European-specification 300 horsepower models. Accompanying documentation includes with the Étoile booklet from Mercedes-Benz France giving six months warranty on a used vehicle and recording that this car had recorded only 32,000 kilometres in September 1990 when it was sold by Mercedes-Benz International Garage SA. Bought by the current owner to form part of his collection in 2007, this beautiful modern Mercedes is offered with French Carte Grise.

330

*Un seul propriétaire et seulement 47 000 kilomètres d'origine*

# MERCEDES-BENZ CL500 COUPÉ AVEC TOIT OUVRANT 1998

Châssis n° WDB1400701A382706

- *Delivered new in Belgium to Mr. Deklerck*
- *Full option example*
- *Excellent condition throughout*
- *All original books*

« Tous ceux qui ont vu ou essayé la W140 lorsqu'elle fut lancée ne pouvait douter que les ingénieurs de Stuttgart s'étaient à nouveau surpassés : la voiture était un tour de force technologique qui avait été conçu avec toute la rigueur typique de Mercedes et était construite aux strictes exigences de la marque. » – James Taylor, Mercedes-Benz Cars of the 1990s.

Dire que les nouvelles Classe S W140 étaient bourrées de technologie serait un euphémisme, car à l'époque de leur présentation, en octobre 1991, il ne faisait aucun doute que c'était la voiture particulière la plus en avance au monde. Une fois la production de la berline lancée, Mercedes annonça qu'il dévoilerait ses coupés haut de gamme au Salon de Detroit en janvier 1992. Construits sur un empattement plus court, ils furent d'abord proposés avec seulement deux moteurs au choix, un V8 5 litres ou un V12 6 litres, et partageaient leur soubassement mécanique avec les berlines W140. D'abord baptisés 500 SEC et 600 SEC respectivement, ils furent renommés S500 et S600 en 1993, puis CL500 et CL600 en 1996.

Cette magnifique Mercedes-Benz CL500 a été commandée neuve par son propriétaire actuel et livrée via le concessionnaire belge Vereenooghe. Tous les quatre ans, le propriétaire achetait une Mercedes neuve et il laissait son ancien modèle au concessionnaire. Mais il n'a pas pu se séparer de celle-ci ! Dotée de toutes les options possibles, y compris le chauffage de nuit et le toit ouvrant, cette voiture coûtait une fortune neuve - quatre millions de francs belges – soit l'équivalent de 100 000 € d'aujourd'hui. Ayant couvert 47 000 kilomètres depuis son origine, la voiture présentée est en excellent état général avec un intérieur qui sent encore le neuf. Sans doute la meilleure combinaison de couleur du modèle, elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge et tous ses livrets d'origine.

**€20,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

'Nobody who viewed or evaluated the W140 when it first appeared was in any doubt that Stuttgart's engineers had excelled themselves once again: the car was a technological tour de force, which had been designed with typical Mercedes thoroughness and was built to the usual impeccable standards.' – James Taylor, 'Mercedes-Benz Cars of the 1990s'.

To say that the new W140 S-Class bristled with new technology would be a gross understatement, for at the time of their introduction in October 1991 there was no denying that these were the most advanced passenger cars in the world. With production of the saloon models getting underway, Mercedes announced the planned upmarket coupés at the Detroit Motor Show in January 1992. Built on a shorter wheelbase, they were available at first with only two alternative engines: a 5.0-litre V8 or 6.0-litre V12, and shared their mechanical underpinnings with the W140 saloons. Starting life as the 500SEC and 600SEC respectively, they were renamed S500 and S600 in 1993, and CL500 and CL600 in 1996.

This magnificent Mercedes-Benz CL500 was ordered new by the current owner and delivered by via the Belgian dealership, Vereenooghe. Every four years the owner would buy a brand new Mercedes, and he always returned his current car to the dealership; with this car, he just could not part with it! Boasting every conceivable option, including overnight heating and a sunroof, this car cost a fortune when new - four million Belgian francs - which is the equivalent of €100,000 today. Having covered only 47,000 kilometres from new, the car is presented in excellent condition throughout, with an interior that still smells like new. Finished in possibly the best colour combination for the model, it comes with Belgian registration papers and all the original books.

331

## LAMBORGHINI JALPA P350 1987

Carrossée par Bertone

Châssis n° ZA9JB00A2HLA12371

- *Rare and underappreciated Targa-top Lamborghini*
- *Delivered new to Canada*
- *Three owners and only 35,840 kilometres from new*

Lamborghini souhaitait compléter sa gamme de V12 par un modèle plus petit et moins coûteux. La Urraco, présentée en 1970, répondait à cet objectif. Cette quatre-places destinée à affronter des rivales telles que la Ferrari Dino 308 et la Porsche 911 reprenait la base mécanique de la Miura, mais avec un V8 de 2,5 litres à la place de son V12 transversal de 4,0 litres. Une version deux-places, la Silhouette dessinée par Bertone, apparut en 1976, équipée du V8 de 3,0 litres à quatre soupapes par cylindre de la Urraco P300. La Silhouette, prévue pour concurrencer la 308 GTB, faisait montre d'un comportement très équilibré et était tout aussi rapide en ligne droite que la Ferrari, mais elle ne réussit jamais à se vendre aussi bien. C'était la première Lamborghini découverte ; elle ne fut produite qu'à peine plus d'un an, à tout juste 52 exemplaires, et disparut du catalogue en 1978. La Urraco la suivit un an plus tard, et le concept de petite Lamborghini V8 disparut jusqu'à l'arrivée de la Jalpa, en 1982.

La Jalpa était une évolution de la Silhouette disparue, retravaillée par le grand Giulio Alfieri, un transfuge de Maserati, qui avait porté la cylindrée de son moteur à 3 485 cm3 par rallongement de la course. Sa puissance était passée à 255 chevaux, ce qui assurait à la Jalpa, du fait de son aérodynamique, une vitesse d'environ 249 km/h.

The aim of a smaller less-expensive model to complement its V12-engined cars was realised by Lamborghini in 1970 with the announcement of the Urraco. Intended to compete with rivals such as Ferrari's Dino 308 and Porsche's 911, the four-seater Urraco retained the Miura's basic mechanical layout, but in place of the former's transversely-mounted 4.0-litre V12 used a 2.5-litre V8. A two-seater development, the Bertone-styled Silhouette, appeared in 1976 powered by the Urraco P300's four-cam, 3.0-litre V8. Intended as a 308GTB competitor, the Silhouette possessed excellent handling balance and was every bit as quick as its Ferrari rival in a straight line, but never achieved anything like the same volume of sales. Notable as the first open Lamborghini, the Silhouette was produced for little more than a year, a mere 52 being made, and had gone by 1978. The Urraco followed a year later, and the concept of a smaller V8-engined Lamborghini was allowed to lapse until the arrival of the Jalpa in 1982.

Based on the defunct Silhouette, the Jalpa was reworked by the great Giulio Alfieri, late of Maserati, who lengthened the engine's stroke for a capacity of 3,485cc. Maximum power increased to 255bhp, good enough to give the aerodynamic Jalpa a top speed of around 249km/h.

Son apparence avait peu évolué – un spoiler avant plus fin, des custodes légèrement modifiées et des roues différentes – mais son ergonomie intérieure s'était considérablement améliorée. La Jalpa restait à part cela très proche de sa devancière, mais elle rencontra beaucoup plus de succès et fut produite, jusque dans les années 1990, à un total de 410 exemplaires.

Cette Jalpa à toit Targa, une rareté, fut livrée neuve dans l'Ontario (Canada) par les soins de Lamborghini Autolynn à un certain M. Rodzik, en juillet 1987. Elle possède encore sa facture d'origine. Ce châssis n° 12371 se présente dans sa séduisante harmonie de teintes noires, d'origine. Il était sorti d'usine muni de bas de caisse optionnels et d'un revêtement protecteur de peinture. En 2014, alors qu'elle avait parcouru 34 900 km, la Jalpa fut exportée en Allemagne où elle rencontra son deuxième propriétaire, Thomas Floss, avant de se retrouver en Belgique en 2015 chez son propriétaire actuel. Elle n'a pas été accidentée et semble n'avoir été repeinte qu'une seule fois. Ce merveilleux exemplaire d'une Lamborghini plutôt sous-évaluée est proposé avec ses documents d'immatriculation belges, une copie des canadiens, son dossier d'importation en Allemagne avec son TüV, ses papiers fiscaux de 2015, sa notice d'utilisation et son carnet d'entretien d'origine estampillé en 1988, 1989, 1990, 2008, 2009 et 2012.
**€75,000 - 95,000**

There were a few styling changes - neater chin spoiler, subtly altered rear quarters, different wheels - while the interior's ergonomics were significantly improved. Otherwise the Jalpa remained much as its predecessor but would enjoy considerably greater success, remaining in production into the 1990s by which time 410 cars had been built.

This rare Targa-roof model, Jalpa, was delivered new in July 1987 via Lamborghini Autolynn in Ontario, Canada to its first owner, a Mr Rodzik, and comes with its original sales invoice. Chassis number '12371' is finished in its original and highly desirable all-black colour combination, and was delivered with the optional side skirts and paint sealing protection. In 2014, at 34,900 kilometres, the Jalpa was imported into Germany where it found its second owner, Thomas Floss, passing to the current owner in Belgium in 2015. Accident-free and believed re-sprayed only once, this fine example of a relatively under-appreciated Lamborghini model is offered with Belgian registration papers; (copy) Canadian title; German import paperwork and TüV; taxation report (2015); owner's manual; and the original service book stamped in 1988, 1989, 1990, 2008, 2009, and 2012.

332

## FERRARI 328 GTS 1987

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFFNA20B000068277

- *Delivered new in Italy*
- *Present ownership since 2007*
- *Stamped service book*
- *Original colour combination*

La Ferrari 328 GTB, lancée en 1985, était semblable à sa devancière la 308 GTB, au moteur près, un 3,2 litres. Présentée au Salon de Paris 1975, la 308 GTB avait été une toute nouvelle voiture, la deuxième génération de routières à moteur V8, ligne qui avait vu le jour en 1973 avec la 308 GT4 2+2 vendue sous le nom de Dino.

Le style en coin de cette dernière, dû pour une fois à Bertone et non à Pininfarina, n'avait pas été bien perçu par tous, contrairement aux performances de son V8 central de 3,0 litres à double arbre à cames en tête. La 308 GTB descendante de la 308 GT4 avait de plus hérité d'une version à carter sec, et cette deux-places présentait un empattement raccourci. D'une beauté stupéfiante, elle symbolisait un retour bienvenu au studio de Pininfarina. Parmi ses développements ultérieurs figuraient une version GTS découvrable avec toit amovible Targa, l'adoption de l'injection Bosch K-Jetronic et, pour finir, de nouvelles culasses à quatre soupapes par cylindre.

La 308 fut remplacée en 1985 par la 328 GTB, mécaniquement semblable mais dotée d'un plus gros moteur. La cylindrée du quatre-soupapes avait été portée à 3 186 cm3 par augmentation de l'alésage et de la course, son taux de compression avait été augmenté, et de nouveaux pistons ainsi qu'un contrôle moteur Marelli plus performant avaient été adoptés. L'ensemble portait la puissance à 270 chevaux, ce qui se traduisait par une vitesse de près de 258 km/h et un 0 à 100 km/h couvert en à peine plus de 5,5 secondes.

Introduced in 1985, the Ferrari 328 GTB was similar to the preceding 308 GTB apart from its 3.2-litre engine. Representing the second generation of Ferrari's V8-engined road cars, the entirely new 308 GTB had debuted at the Paris Salon in 1975.

This particular model line had begun in 1973 with the Dino-badged 308 GT4 2+2. The newcomer's wedge-shaped styling - by Bertone rather than the customary Pininfarina - was not universally well received but the performance of the amidships-mounted, double-overhead-camshaft 3.0-litre V8 certainly was, and a dry-sump version of the same power unit was used for the 308 GT4's two-seat successor. Built on a shorter wheelbase, the stunningly beautiful 308 GTB marked a welcome return to Pininfarina styling. Further developments included the introduction of an open-top GTS version with Targa-style removable roof, the adoption of Bosch K-Jetronic fuel injection and, finally, revised cylinder heads with four valves per cylinder.

The 308 was superseded by the mechanically similar but larger engined 328 GTB in 1985. By increasing both bore and stroke, the quattrovalvole engine's capacity was raised to 3,186cc which, together with a higher compression ratio, revised pistons, and an improved Marelli engine management system, lifted maximum power to 270bhp. Top speed was raised to within a whisker of 160mph (258km/h) with the sprint to 100km/h covered in a fraction over 5.5 seconds.

Le design initial Pininfarina de la 308 avait quelque peu perdu de son élégance et de sa simplicité du fait de l'ajout de parechocs plastique de type Testarossa intégrant les feux latéraux et les clignotants, d'une jupe arrière plus massive et d'un discret béquet de pavillon. Mais sa beauté intrinsèque était préservée. "A notre avis, elle demeure la plus belle de toutes les raretés actuelles - une voiture magnifique" déclarait le magazine Motor.

Cette Ferrari 328 GTS fut livrée neuve à Milan par les soins de Crepaldi à M. Claudio Curnis, en janvier 1987. Elle avait quitté l'usine de Maranello dans une livrée gris argent avec intérieur en cuir noir, harmonie de teintes qui est toujours la sienne. En mai 2003, elle fut vendue en Hollande à un certain M. Feekes, alors qu'elle a avait 59 900 km. On trouve dans son dossier des factures d'entretien et une copie de ses documents hollandais datant de cette époque. Son propriétaire actuel, un Belge, l'a acquise en avril 2007 ; elle avait parcouru 78 000 km, et son compteur affiche à ce jour environ 88 400 km. Son vendeur, qui la possède depuis plus de onze ans, nous informe qu'elle n'a pas été accidentée et qu'elle a été repeinte une fois dans sa couleur d'origine. Son dossier comprend ses documents d'immatriculation, son Car-Pass et son certificat de contrôle technique belges, une copie de ses documents d'immatriculation italiens et hollandais et son carnet d'entretien estampillé en 1987, 1988, 1989, 1990, 1992, 1993, 2003 et 2005. Elle est également en possession de sa notice d'utilisation.

**€65,000 - 85,000**

On the outside, the elegant simplicity of Pininfarina's original 308 had been diluted somewhat by the addition of Testarossa-style moulded bumpers incorporating sidelights and indicators, deeper rear valance, and an unobtrusive roof spoiler. Its underlying beauty though, could not be disguised. 'In our book, this is still the most beautiful of all contemporary exotics - a gorgeous looking car,' declared Motor magazine.

This Ferrari 328 GTS was delivered new in January 1987 via Crepaldi in Milan to Mr Claudio Curnis. The car left the Maranello factory finishing in Argento (Silver) with black leather interior, the same combination as it has today. In May 2003, at 59,900 kilometres, the Ferrari was sold in Holland to a Mr Feekes. Service invoices and a (copy) Dutch title dating from his period of ownership are in the accompanying file. The current (Belgian) owner acquired the car in April 2007 (at 78,000 kilometres). The present odometer reading is circa 88,400 kilometres. Its owner for the last 11-plus years, the vendor advises us that the car is accident free and has been re-sprayed once its original colour. Accompanying documentation includes Belgian registration papers, car pass, and technical inspection; copy Italian and Dutch registration papers; and the service book, the latter stamped in 1987, 1988, 1989, 1990, 1992, 1993, 2003, and 2005. The car also comes with an owner's manual.

333

# PORSCHE 911T 2,4-LITRES TARGA "ÖLKLAPPE" 1972

Châssis n° 9112111184

- *Last of the 'pre-facelift' 911s*
- *Rare 'Ölklappe' model*
- *Engine professionally rebuilt to 911S (circa 180bhp) specification*
- *Fully restored between 2013 and 2018*
- *Registered in Germany*
- *'Like new' condition*

"Ces voitures sont le résultat de tous les efforts fournis pour développer une sportive aux performances inégalées. La 911 classique de grande diffusion est une 2,4 litres." - Peter Morgan, Original Porsche 911.

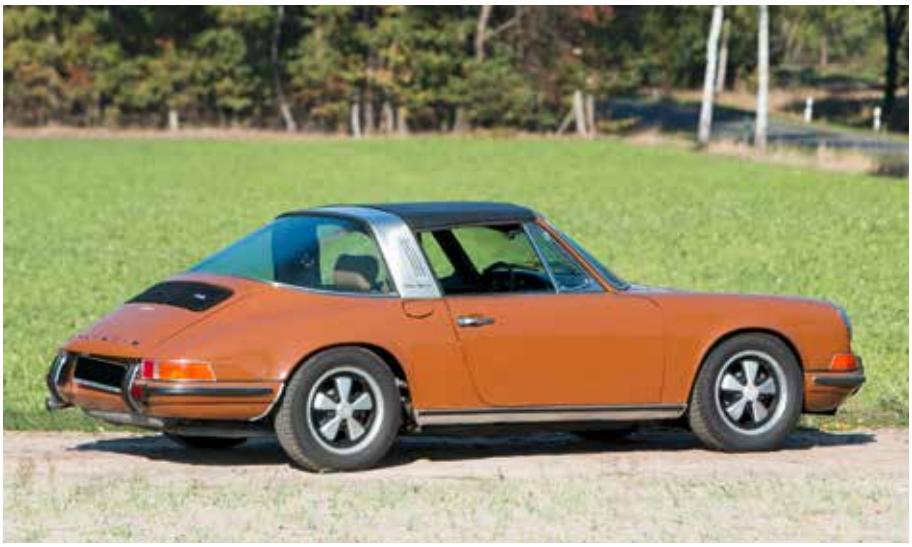
Pour 1972, toutes les versions de la Porsche 911 reçoivent le 2,4 litres (2 341cm3, en fait) et le sommet de la gamme, la 911 S, est équipé en série de la boîte renforcée à cinq rapports type 915 et de roues alliage Fuchs de 6" x 15". La modification externe la plus évidente, par rapport aux 2,2 litres, est l'ajout d'un petit spoiler avant destiné à améliorer la stabilité à haute vitesse. En 1974, Porsche passe au 2,7 litres. Cette version de 911 est la première à être dotée des gros parechocs à absorption d'énergie, peu prisés des nombreux puristes qui tiennent la 2,4 litres comme la dernière des "vraies" 911 et donc comme la plus digne d'être collectionnée.

Cette Porsche 911T Targa est munie d'un remplissage pour le réservoir d'huile du moteur à carter sec ("Ölklappe") situé à l'extérieur, qui n'a été monté que sur les voitures de 1972. Le réservoir d'huile avait jusqu'alors été monté en arrière de la roue arrière droite, mais il fut déplacé en 1972 vers l'avant pour améliorer la répartition des masses. Il dut rapidement retourner à sa place d'origine, et le remplissage migrer sous le capot moteur, car il arrivait souvent que des pompistes le prennent pour le remplissage d'essence ! On estime qu'il n'y a eu que 989 exemplaires produits, ce qui fait que la version "Ölklappe" est particulièrement recherchée par les puristes : c'est celle qu'il faut posséder.

'In these cars we see the fruits of all the development effort to produce an unmatched high performance sports car. The classic mainstream production 911 is a 2.4.' - Peter Morgan, 'Original Porsche 911'.

For 1972, all Porsche 911 variants received the 2.4-litre (actually 2,341cc) engine, by which time the range-topping 911S featured the stronger Type 915 five-speed gearbox and 6"x15" Fuchs alloy wheels as standard. The most obvious external change from the outgoing 2.2-litre models was the addition of a small chin spoiler, adopted to improve high-speed stability. For 1974, Porsche switched to the 2.7-litre model. The latter was the first 911 to incorporate the large impact-absorbing bumpers, disliked by many purists for whom the '2.4' is the last 'old school' 911 and therefor all the more collectible.

This Porsche 911T Targa has the external filler ('Ölklappe') for the engine's dry-sump oil tank, which was fitted to cars built during 1972 only. Hitherto, the tank had been positioned behind the right rear wheel, but for '72 it was moved forwards in order to improve weight distribution. The tank's hasty return to its original position and the filler's relocation to within the engine bay was prompted by the fact that service station attendants often mistook it for the fuel filler! It is estimated that only 989 examples were made, making the 'Ölklappe' particularly sought after by purists as 'the one to have'.



Le vendeur a acheté cette voiture aux Etats-Unis en 2007. Elle n'avait pas de moteur, mais elle a depuis reçu un 2,4 litres de définition 911S qui délivre quelque 180 chevaux, soit environ 30 chevaux de plus que celui de la 911T standard. Ce moteur a été récemment remonté et mis au point par Boxer-Motoren, le spécialiste bien connu des moteurs de Porsche 911 établi en Allemagne, à Manching. La boîte 915/02 a été complètement refaite et remontée dans une définition adaptée au surcroît de puissance du moteur. Une restauration complète du reste de la voiture a par ailleurs été effectuée ces dernières années, entre 2013 et 2018. Les travaux ont porté sur une réfection complète de la peinture, dans la couleur d'origine, ainsi que du garnissage intérieur, lui aussi selon la définition d'origine. De plus, les freins et la suspension ont été révisés ou rénovés, et les roues Fuchs d'origine ont été chaussées de pneus neufs après avoir été rénovées.

Le vendeur, un particulier, nous informe que la voiture fonctionne et se comporte comme si elle était neuve et qu'elle jouit de toutes ses performances. Elle a récemment été immatriculée en Allemagne en tant que véhicule de collection (H-Kennzeichen), et elle est proposée avec son Kfz.-Brief (titre de propriété) allemand et les factures de sa restauration.
**€95,000 - 130,000**

The current vendor purchased this car in the USA in 2007; it came without an engine but has since been fitted with a 2.4-litre engine to 911S specification producing some 180bhp, around 30 horsepower more than a standard 911T. The engine is freshly built and tuned by the reputable Porsche 911 engine specialist, Boxer-Motoren of Manching, Germany, while the completely overhauled and newly built 915/02 gearbox has been individually adapted to suit the engine's additional power. In addition, a complete restoration of the rest of the car has been undertaken over the last few years (2013-2018). These works included a bare-metal re-spray to original specification; a complete interior re-trim, likewise to original specification; the entire overhaul/renewal of the suspension and brakes; refurbishment of the original Fuchs wheels; and fitting new tyres.

We're advised by the private vendor that the car runs and drives like new with plenty of power. The Porsche has been registered as a classic car (H-Kennzeichen) in Germany recently, and comes with a German Kfz.-Brief (title) and the invoices relating to its restoration.

334

# BMW 1802 TOURING 1974

Châssis n° 3410391

- *Only two owners from new*
- *Attractive colour scheme of 'Inka Orange'*
- *Dry-stored for the last 35 years*
- *Circa 95,000 kilometres from new*
- *Highly original*

Les fondements de la résurrection de BMW après la guerre reposaient sur la berline quatre portes 1500 et ses dérivés, la marque capitalisant sur leur succès en ajoutant un modèle deux portes à la gamme en 1966. Construite sur un châssis raccourci, la série 02 séduisit les enthousiastes et permit à BMW de se faire connaître à l'international comme une marque « sportive ». Comme leurs devancières, les nouvelles 02 faisaient appel à une construction unitaire, une suspension indépendante et des freins à disque à l'avant. Toutes les variantes recevaient le très fiable moteur à simple arbre à cames en tête de la firme de Munich sous le capot. Nouveau modèle de 1971, la 1802 de 1, 8 litre était proposé en berline deux portes ou en version break à hayon Touring. Dotée d'un style attractif, de bonnes performances, d'une consommation raisonnable et d'une bonne tenue de route, la berline sportive compacte 02 de BMW allait connaître un énorme succès, près de 138 000 tous types confondus ayant été vendues entre 1966 et 1976.

Produite entre 1971 et 1974, la 1802 Touring proposée ici, est l'un des modèles les plus rares et des plus désirables de la famille 02. Avec sa livrée Inka Orange typique des années 1970, cet exemplaire n'a connu que deux propriétaires et a été remisée au sec dans un showroom de Dordrecht, en Hollande, pendant ces 35 dernières années. Elle n'affiche que 95 000 kilomètres d'origine. Sa peinture a été retouchée, mais en dehors de cela, la voiture est intacte et non restaurée. Dans un incroyable état d'origine, elle représente une magnifique opportunité d'acquérir une séduisante BMW 1802 Touring dans sa meilleure livrée d'époque, accompagnée d'un historique unique. Vendue avec ses anciens papiers d'immatriculation aux Pays-Bas.

**€15,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

The foundation of BMW's post-war resurgence was the four-door 1500 saloon and its derivatives, and the company capitalised on their success by adding two-door '02' models to the range in 1966. Built on a shortened chassis, the '02' series appealed to enthusiasts and helped establish BMW internationally as a performance-orientated brand. Like their earlier counterparts, the new '02' cars featured unitary construction, all-independent suspension, and front disc brakes. All variants came with the Munich firm's dependable, single-overhead-camshaft, four-cylinder engine under the bonnet. New for 1971, the 1.8-litre 1802 model was available as either a two-door saloon or the estate-style Touring three-door hatchback. Endowed with attractive styling, more than adequate performance, reasonable economy, and excellent controllability, BMW's compact '02' sports saloons would prove outstandingly successful, nearly 138,000 of all types being sold between 1966 and 1976.

Produced between 1971 and 1974, the 1802 Touring, as seen here, is one of the rarer and more collectible models in the '02' family. Finished in typically 1970s Inka Orange, this example has had only two owners and for the last 35 years has been dry-stored in a car showroom in Dordrecht, Netherlands. It has covered only 95,000 kilometres from new. The paintwork has been retouched but otherwise the car is believed unmolested and un-restored. Re-commissioned and in original condition, it represents a wonderful opportunity to acquire a collectible BMW 1802 Touring in arguably the best colour combination and with a unique history. Offered with old Dutch registration papers.

335

# FORD ZODIAC MKII CABRIOLET c.1962

Châssis n° 206E 51918

- *One of only 1,772 made*
- *Rare left-hand drive example*
- *Overdrive transmission*
- *Un-restored condition*
- *Offered from a prominent collection in the Republic of Ireland*

Lancée au Salon de 1950, Les Consul et Zephyr six cylindres de Ford Angleterre étaient révolutionnaires pour la firme de Dagenham. Les deux modèles étaient de construction monocoque et faisaient appel à des moteurs à soupapes en tête, des boîtes synchronisées à trois rapports et des suspensions avant indépendantes de type McPherson. The Autocar faisait remarquer que les nouvelles venues combinaient « une technique bon marché typique de Ford avec une luxe et des performances entièrement nouveaux ». En même temps que le haut de gamme six cylindres Zodiac, présenté en 1954, les Consul et Zephyr furent entièrement remodelées en 1956 sous leur forme MkII plus grande qu'auparavant et bénéficiant de moteurs plus gros, dans le cas des Zephyr/Zodiac un 2 553 cm3 qui développait 109 ch, faisant de ces berlines aux dimensions généreuses de vraies rouleuses capables d'atteindre 160 km/h. Un empattement allongé procurait une meilleure distribution des masses, tandis qu'une évolution ultérieure de la MkII lui apportait un toit surbaissé en février 1959 et des freins à disque à l'avant, ces derniers proposés en option en septembre 1960 et en série à partir de mai 1961.

Rare exemplaire à conduite à gauche, ce cabriolet Zodiac MkII porte des écussons américains laissant penser qu'il a passé quelque temps au Massachusetts, avant de faire partie d'une importante collection privée en Irlande pendant de nombreuses années. Non restaurée, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en très bon état général avec une « bonne » carrosserie et un intérieur « moyen ». Vendue avec ses papiers d'immatriculation irlandaise.

**€10,000 - 15,000**

Launched at the 1950 Motor Show, Ford of Britain's Consul and Zephyr Six broke new ground for the Dagenham firm. Both models were of unitary construction and featured overhead-valve engines, three-speed synchromesh gearboxes, and MacPherson strut independent front suspension. The Autocar remarked that the newcomers combined 'typically Ford low-cost motoring with new luxury and performance'. Together with the range-topping six-cylinder Zodiac, which had been introduced for 1954, the Consul and Zephyr were totally redesigned for 1956, emerging in MkII guise larger than before and benefiting from bigger engines, in the Zephyr/Zodiac's case a 2,553cc six that delivered 109bhp, making these generously-sized saloons genuine 100mph performers. A lengthened wheelbase brought with it better weight distribution, while subsequent MkII developments included a lower roof from February 1959 and front disc brakes, the latter optional from September 1960 and standard from May 1961.

A rare left-hand drive example, this MkII Zodiac convertible carries American badging suggesting it spent some time in Massachusetts and has formed part of an extensive private collection in Ireland for many years. Un-restored, the car is described by the vendor as in generally very good condition, with 'good' bodywork and 'average' interior. Offered with Republic of Ireland registration papers.

336

*Autrefois propriété de Charles Aznavour*

## VANDEN PLAS PRINCESS 1100 BERLINE 1966

Châssis n° V16S 11260

- *Presented in 'barn find' condition (with running engine)*
- *Present ownership for 15 years*
- *Purchased from Charles Aznavour*
- *Believed last driven by Charles Aznavour*
- *Original registration and Carte Grise*

L'un des artistes de variété les plus admirés, Charles Aznavour fut salué par le président français Emmanuel Macron comme l'une des personnalités françaises les plus importantes lors des funérailles nationales de l'artiste à Paris en octobre 2018. Né Shahnour Vaghinag Aznavourian le 22 mai 1924, le citoyen Franco-Arménien Aznavour était l'un des chanteurs les plus populaires du pays avec plus de 180 millions d'album vendus au cours de sa carrière et souvent considéré comme « le Frank Sinatra français ».

On ignore pourquoi Charles Aznavour a acheté cette Vanden Plas Princess, probablement parce qu'elle est un cocktail inattendu combinant modernité et tradition.

Brun/noir avec intérieur beige, cet exemplaire ex-Aznavour est proposée dans son état « sortie de grange » (le moteur démarre et tourne). Le vendeur a acheté la voiture il y a 15 ans, alors qu'elle était remisée dans le château de la sœur du chanteur, le château de Bourdonné, en France. Le propriétaire n'a jamais immatriculé la voiture et ne l'a jamais conduite, aussi est-ce probablement Charles Aznavour lui-même qui fut le dernier à le faire.

Portant toujours ses plaques d'immatriculation originales - 5122 GA 78 – la voiture est vendue avec sa carte grise d'origine au nom de Charles Aznavourian, le reçu confirmant sa vente par Charles Aznavour au vendeur et avec un autographe offert à ce dernier par Charles Aznavour.

**€15,000 - 25,000**

**Sans Réserve**

One of the world's best-loved entertainers, the late Charles Aznavour was hailed by French President Emmanuel Macron as one of the most important 'faces of France' at the singer's state funeral in Paris in October 2018. Born Shahnour Vaghinag Aznavourian on 22nd May 1924, the Franco-Armenian Aznavour was one of his country's most popular and enduring singers, selling 180 million records during his lifetime and earning himself the title of 'France's Frank Sinatra'.

It is not known what prompted Charles Aznavour to buy this Vanden Plas Princess, though most probably it was its unique combination of modernity and tradition.

Finished in brown/black with beige interior, this ex-Aznavour example is presented in 'barn find' condition (the engine starts and runs). The current vendor bought the car 15 years ago while it was stored at Aznavour's sister's castle: Chateau de Bourdonné in Bourdonné, France. The present owner never registered the car and has never driven it, so probably the last person to do so was Charles Aznavour himself.

Still registered with its original plates - '5122 GA 78' – the car comes with the original Carte Grise in the name of 'Charles Aznavourian'; the receipt recording its sale by Charles Aznavour to the current vendor; and an autograph given to the latter by Charles Aznavour.

337

# AUSTIN MINI COOPER MKII 1969

Châssis n° C/A2SB 1254208A

- *Matching chassis and engine*
- *Present ownership since 1998*
- *Restored between 1998 and 2000*
- *Approximately 2,000 kilometres since restoration*

Chez beaucoup, y compris son concepteur Alec Issigonis, imaginer que la Mini puisse à l'avenir être autre chose qu'un moyen de transport basique vous valait un anathème, et l'idée de version haute performance faisait rire. Mais un individu ne voyait pas les choses ainsi. John Cooper, le constructeur de voitures de course, savait s'y prendre pour gonfler les moteur BMC série A, et l'essai d'un prototype de Mini le convainquit du potentiel sportif de la voiture. Cela déboucha sur la présentation en septembre 1961 de la Mini Cooper, une voiture qui présentait un compromis taille/prix/performances quasi-miraculeux. Porté à 997 cm3 et convenablement affûté, le série A modifié avait facilement atteint son objectif de 55 chevaux. Ce surcroît de puissance permettait à la Mini Cooper d'atteindre un bon 137 km/h, performances qui rendirent nécessaire le développement par Lockheed de freins à disques spéciaux de 178 mm de diamètre pour les roues avant. La nouvelle voiture ne tarda pas à se poser en vainqueur en rallye et en course ; le terrain était prêt pour des versions encore plus rapides.

Selon son vendeur, celle-ci est totalement exempte de corrosion et possède toujours son moteur et sa caisse d'origine. Cette Mini, qui est équipée du 998 cm3 lancé en 1964, fut immatriculée pour la première fois en 1969, et son propriétaire actuel l'a achetée en 1998. Il a alors entrepris de la restaurer "jusqu'au dernier boulon", ce qui a pris deux ans. Depuis que cette restauration est achevée, elle a parcouru environ 2 000 km et a été régulièrement entretenue. Son vendeur la présente comme étant en excellent état, et elle est proposée avec ses documents d'immatriculation grecs.

**€15,000 - 20,000**
**Sans Réserve**

To many - its designer Alec Issigonis included - the notion that the Mini might have a future as anything other than basic transport was anathema, and the idea of a high-performance version was laughable. One man, though, saw it quite differently. Racing car manufacturer John Cooper already knew a lot about tuning BMC's A-Series engine, and a test drive in a prototype Mini convinced him of the car's competition potential. The result, launched in September 1961, was the Mini Cooper, a car that offered a size/price/performance package that was nothing short of miraculous. Enlarged to 997cc and suitably tweaked, the revised A-Series engine easily met its 55bhp target. The extra power endowed the Mini Cooper with an 85mph-plus top speed, and to cope with this increased performance Lockheed developed special 7"-diameter disc brakes for the front wheels. The new car soon established its credentials as a rally and race winner, and the stage was set for even faster versions.

According to the vendor, this is a completely rust-free car retaining its original bodyshell and engine. Featuring the 998cc engine first introduced in 1964, this Mini was first registered in 1969 and was bought by the present owner in 1998. A 'last nut and bolt' restoration was then commenced that would take two years to complete. Since the restoration's completion, the Mini has covered approximately 2,000 kilometres and has been regularly serviced and maintained. Described by the vendor as in very good condition, the car is offered with Greek registration papers.

338

*Autrefois exposé au Salon de Belgrade*

## CITROËN SM COUPÉ 1972

Châssis n° 00SB8322

- *2.7-litre Maserati V6 engine with carburettor induction*
- *Five-speed manual gearbox*
- *Extensive mechanical overhaul in 2004*
- *Repainted in 2017*
- *Exceptional condition inside and out.*

Cette Citroën SM fut exposée au Salon de Belgrade 1972. Elle a été achetée en Hollande en décembre 2016, dans sa couleur actuelle vert métallisé. Elle avait fait l'objet en 2004 d'une révision mécanique complète effectuée par Autobedrijf Van der Laan, spécialiste hollandais des SM, qui incluait une réfection de son moteur (factures disponibles). Elle semble n'avoir été que peu utilisée entre 2003 et 2010 : seuls 10 000 km ont été parcourus depuis cette révision, et le vendeur pense que les 40 500 km affichés au compteur sont réels, à en juger par l'état de la carrosserie et de l'intérieur.

En juillet 2017, elle a été repeinte dans les règles de l'art en un magnifique vert métallisé, avec cuisson, revêtu d'une laque d'aspect "piano" (elle était initialement blanche, selon sa facture de vente d'origine). Son intérieur en cuir noir est donné pour être en excellent état, et ses tapis ont été remplacés à l'identique. On trouve parmi ses autres équipements dignes d'intérêt des vitres teintées en vert, des projecteurs pivotants, de nouvelles ceintures de sécurité à enrouleur et un autoradio Retro Classic moderne avec télécommande.

Son entretien normal a inclus le remplacement des fluides habituels et des pièces d'usure et, en 2017, French Classics Ltd a monté de nouveaux pneus radiaux de catégorie VR, un nouvel accumulateur principal et une nouvelle batterie. En 2018, c'est le spécialiste des SM Andrew Brodie Engineering qui a effectué un réglage de la carburation, une réparation de la pompe à eau, un réglage du frein à main et un remplacement du faisceau haute tension. Cette magnifique Citroën à moteur Maserati est dans un état exceptionnel, tant intérieur qu'extérieur. Elle est complète, avec sa trousse à outils, sa roue de secours, son jeu de clés supplémentaire et son manuel d'utilisation en néerlandais et en anglais.
**€40,000 - 60,000**

This Citroën SM was displayed at the Belgrade Motor Show in 1972. Purchased in Holland in December 2016 (in its current green metallic colour), the car seems to have been used sparingly between 2003 and 2010 following an extensive mechanical overhaul in 2004 by Dutch SM specialist Autobedrijf Van der Laan, including an engine rebuild (bills available). Only 10,000 kilometres have been covered since then, and the vendor believes that the current odometer reading of 40,500km is genuine judged on the condition of the bodywork and interior.

In July 2017 the SM was professionally re-sprayed in stunning green metallic (oven baked) topped with a 'piano finish' lacquer. (The car was white originally according to the original sales invoice). The original black leather interior is said to be in excellent condition, while the carpets have been replaced to match the originals. Other noteworthy features include green tinted windows; swivelling headlamps; new inertia-reel front seat belts; and a modern Retro Classic radio with remote control.

Normal servicing has included changes of the usual fluids and consumables. New VR-rated radial tyres, new main accumulator, and a new battery were fitted in 2017 by French Classics Ltd. In 2018, SM specialists Andrew Brodie Engineering carried out a carburettor tune up, water pump repair, handbrake adjustment, and fitted new HT ignition leads. Presented in truly exceptional condition inside and out, this beautiful Maserati-engined Citroën comes complete with tool kit, spare wheel, spare keys, and an owner's manual in Dutch and English.

339

# FIAT 500 JOLLYCAR 2015

Châssis n° ZFA3120000J413204

- *An evocation of the charismatic 1950s beach car*
- *One of a limited edition built in Italy*
- *Circa 6,500 kilometres from new*

Aussi évocateur de l'Italie de la dolce vita que l'immortel scooter Vespa, le concept de "voiture de plage" est incarné par la très célèbre Jolly de Ghia. La Jolly, une innovation si intrinsèquement italienne qui apparut dans les années 1950, fit passer de modestes berlines telles que les FIAT 500 et 600 du statut de moyen de transport minimaliste à celui d'indicateur ostentatoire de richesse. La Jolly fut utilisée comme véhicule de courtoisie par la direction d'hôtels de luxe ou de terrains de golf, ou encore par ceux qui voulaient pouvoir se déplacer à terre après avoir amarré leur yacht dans un port de la Riviera italienne ou française. Dépourvue de portes et dotée de sièges en osier, elle n'était qu'un véhicule de loisir qui confirmait que son propriétaire était quelqu'un qui pouvait s'offrir une voiture "juste pour le plaisir".

Quand on connaît le succès de l'original, on ne s'étonnera pas que quelqu'un ait voulu réinterpréter la légendaire Jolly à partir d'une FIAT 500 actuelle. Cet exemplaire est l'œuvre d'un carrossier italien spécialiste ; il a découpé la caisse à la main et, pour en augmenter la rigidité après l'avoir ouverte, il en a renforcé le soubassement avec des tôles et des tubes d'acier découpés au laser, tels les tubes utilisés pour fabriquer les arceaux de sécurité des voitures de rallye. Les sièges ont une structure en acier et sont habillés d'osier, les ceintures de sécurité ont été conservées et les boiseries et les chromes ont été traités dans un esprit marin.

Cette Jolly a été réalisée à partir d'une FIAT 500 de série équipée du 1,2 litre essence et d'une boîte manuelle. Elle est immatriculée dans l'Union Européenne, avec mention de toutes ses évolutions. Son vendeur déclare que cette adorable et amusante voiture est "comme neuve".
**€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, this example being the work of 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, while the woodwork and chromework is in marine style.

This particular Jolly is based on a standard FIAT 500, and is powered by the 1.2-litre petrol engine driving via the manual gearbox. Registered in the European Union (with all modifications notified), this lovely and fun car is described by the vendor in effectively 'as new' condition.

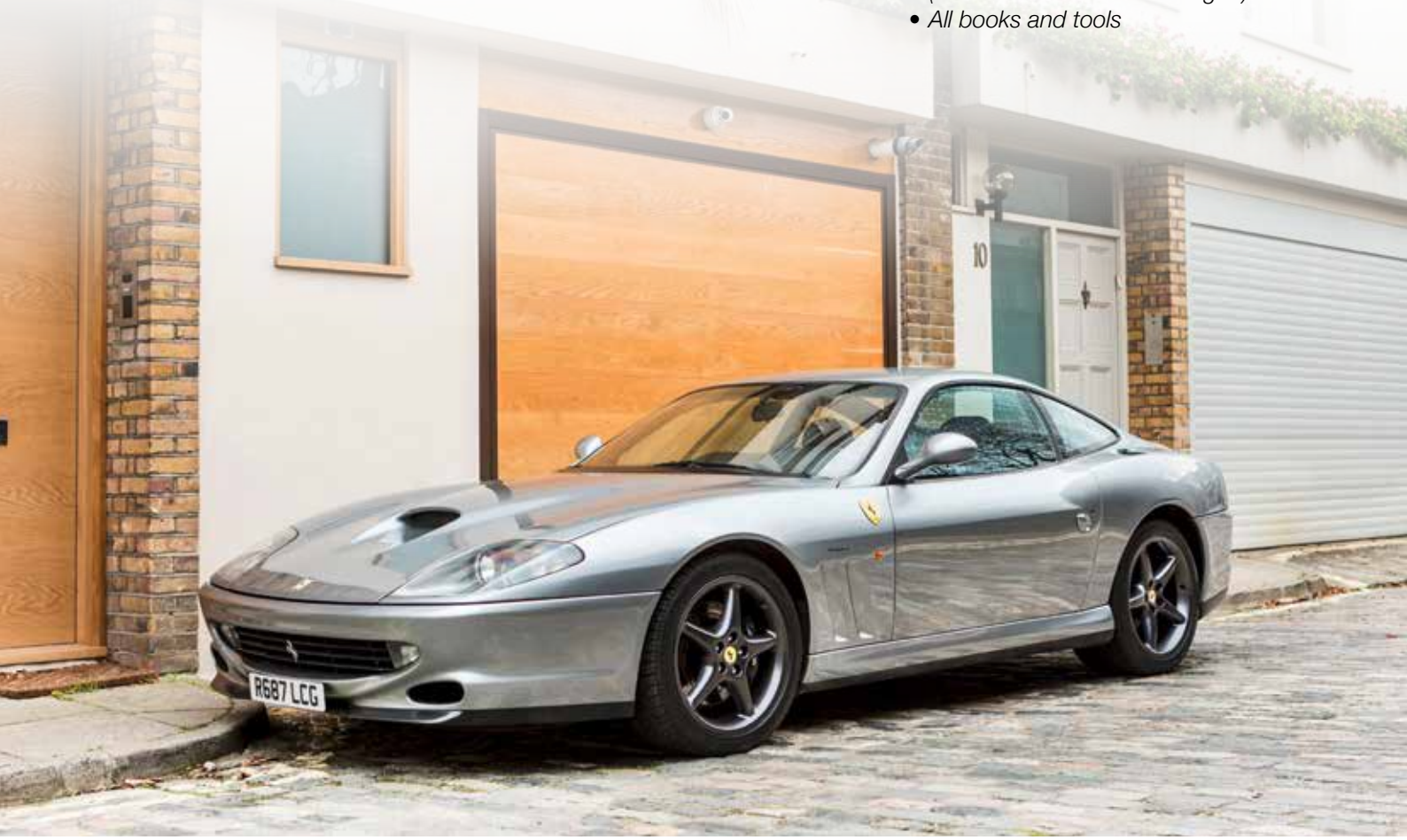
340

## FERRARI 550 MARANELLO COUPÉ 1998

Carrossé par Pininfarina

Châssis n° ZFFZR49B000111707

- *Delivered new to France*
- *Imported into the UK in 2002*
- *Serviced in February 2018 (cam belts and clutch changed)*
- *All books and tools*




Le lancement en 1997 de la 550 Maranello a marqué le retour de Ferrari à l'architecture à V12 avant, traditionnelle pour ses voitures de sport. C'était la résurgence d'une construction demeurée en sommeil depuis la disparition en 1974 de la 365 GTB/4 Daytona.

Le cœur de toute Ferrari est son moteur ; le V12 de 5,5 litres de la Maranello développait 485 chevaux, soit environ 100 de plus que celui de la Daytona, qui étaient transmis à la route via une boîte-pont arrière à six rapports. Ce groupe motopropulseur se logeait dans un châssis tubulaire en acier auquel était fixée une carrosserie en aluminium. La suspension à quatre roues indépendantes était équipée d'amortisseurs bi-modes (normal et sport) et l'assistance de direction était asservie à la vitesse.

With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365 GTB/4 'Daytona' in 1974.

The heart of any Ferrari is its engine, and the Maranello's 5.5-litre V12 developed 485bhp, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's, which was delivered to the road via a six-speed rear transaxle. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, complemented by speed-sensitive power-assisted steering.

Tout comme son illustre devancière la Daytona, la 550 Maranello avait été dessinée par Pininfarina en respectant les mêmes proportions, la classique association d'un capot long, d'un habitacle exigu et d'un arrière tronqué. L'écope sur le capot et les extracteurs d'air chaud à l'arrière des passages de roues avant faisaient partie des détails de style évoquant les grandes Ferrari de competizione du passé, en particulier l'immortelle 250 GTO.

Cette 550 Maranello fut livrée neuve en France par Charles Pozzi, le concessionnaire Ferrari, à un certain M. Christian Snider, de Paris. Puis elle a été importée en 2002 au Royaume-Uni, où elle a bénéficié en février 2008 d'un entretien périodique lors duquel ont été remplacés l'embrayage et les courroies de distribution. Son vendeur, un particulier, la décrit comme étant en très bon état ; elle est proposée avec toutes ses notices et tout son outillage, un fichier historique de justificatifs, ses documents d'immatriculation V5C et son contrôle technique en cours.
**€70,000 - 85,000**

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin, and truncated tail. Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past, in particular the immortal 250 GTO.

This particular 550 Maranello was delivered new to France via Ferrari concessionaire Charles Pozzi, and first owned by a Mr Christian Snider of Paris. Imported into the UK in 2002, the car benefits from a scheduled service carried out in February 2008 when the cam belts and clutch were changed. Described by the private vendor as in very good condition, it is offered with all books and tools, a history file of receipts, UK V5C registration document, and current MoT.

341

# MERCEDES-BENZ 450SLC 5.0-LITRES COUPÉ 1980

Châssis n° 107 026 1200 1674

- *One of only 2,769 made*
- *Built to European specification*
- *Exported new to California, USA*
- *Registered in Holland*

Présentée en 1977, le luxueux coupé 450 SLC 5 litres était animé par un nouveau moteur V8 en alliage d'aluminium de 4 990 cm3, à la fois plus léger et plus puissant que le 4,5 litres. L'usage de l'aluminium étendu au capot, au couvercle de coffre et aux roues apportait une réduction de poids de plus de 100 kg, comparé à l'ancienne 450 SLC. Avec une carrosserie mieux profilée, grâce à des spoiler à l'avant et à l'arrière, la « 5 litres » était aussi plus efficace aérodynamiquement que sa devancière, ce qui entrainait une réduction de la consommation, une question cruciale, même pour une sportive. Non commercialisée aux États-Unis, pourtant traditionnellement le marché le plus important de Mercedes-Benz, la « 5 litres » fut construite en quantité limitée, seulement 2 769 unités étant assemblées entre 1977 et 1981. La vitesse maximale de ce coupé haut de gamme superbement équipé était d'environ 225 km/h.

Cette 450 SLC 5 litres a été construite aux spécifications européennes et livrée neuve à RNS Motors en Californie comme « import à titre privé ». En 2004, la Mercedes a été vendue à Ted L. Roberts de Fountain, Colorado, qui l'a conservée lorsqu'il a déménagé à Lynn Haven, Floride, en 2010. En 2011 Jan Kok d'Anvers, en Belgique a acheté la voiture qui a été cédée au vendeur en 2015. Bleu Midnight avec sellerie en cuir crème, cet exemplaire bien entretenue a des numéros concordants, sa livrée est d'origine et il se présente dans un bon état général. Représentant une formidable opportunité de posséder un de ces rares « bolides » d'usine, la voiture est vendue avec son dossier historique d'entretien et ses papiers d'immatriculation aux Pays-Bas.
**€30,000 - 40,000**

Introduced in 1977, the luxurious 450 SLC 5.0 coupé was powered by a new 4,990cc aluminium-alloy V8 engine that was both lighter and more powerful than the existing 4.5-litre unit. The use of aluminium extended to the bonnet, boot, and wheels, the result being a reduction in weight of over 100kg when compared to the 'old' 450 SLC. With a lower-drag bodyshell, courtesy of spoilers front and rear, the '5.0' was also more efficient aerodynamically than its predecessor, which further reduced fuel consumption, an increasingly important issue, even for sports cars. Not sold in the USA, traditionally Mercedes-Benz's most important market, the '5.0' was built in correspondingly limited numbers, only 2,769 being completed between 1977 and 1981. Maximum speed of this superbly equipped top-of-the-range coupé was around 225km/h (140mph).

This 450 SLC 5.0 was built to European specification and delivered new to RNS Motors in California as a 'grey import'. In 2004, the Mercedes was sold to Ted L Roberts of Fountain, Colorado, who kept it when he moved to Lynn Haven, Florida in 2010. In 2011 Jan Kok of Antwerp, Belgium purchased the car, which was sold to the present owner in 2015. Finished in Midnight Blue with cream leather upholstery, it is a matching-numbers, matching-colours example that has been well maintained and is presented in good solid condition. Representing a wonderful opportunity to own one of these rare and collectible 'factory hotrods', the car is offered with a maintenance history file and Netherlands registration papers.

342
# RENAULT 5 ALPINE 1978

Châssis n° R1223/7637319

- *Greek-registered from new and rust free*
- *Documented ownership history*
- *Present ownership since 1999*
- *Restored between 2000 and 2002*

Lancée en 1976, la Renault 5 Alpine (Renault 5 Gordini au Royaume-Uni) fut l'une des premières "petites bombes" ; elle précéda la Golf GTI de quelques mois. Le nom d'Alpine fait référence au constructeur de voitures de sport et metteur au point éponyme, qui avait développé des liens étroits avec Renault et avait fini par se faire absorber par le département compétition de ce dernier au début des années 1970. Le moteur de l'Alpine était un quatre-cylindres de 1,4 litre muni d'une culasse cross-flow à chambres de combustion hémisphériques, qui délivrait 92 chevaux et se complétait d'une boîte cinq vitesses. L'ensemble était épaulé par une suspension raffermie et des roues aluminium ; ainsi équipée, la Renault 5 Alpine atteignait les 177 km/h.

Celle qui est proposée a été immatriculée pour la première fois en Grèce, en avril 1978, et n'a connu que trois propriétaires avant de rejoindre en 1999 la collection privée de son vendeur. On nous informe qu'elle est munie de son historique depuis ses origines. Une restauration complète "jusqu'au dernier boulon" a été menée entre 2000 et 2002, lors de laquelle de nombreuses pièces difficiles à trouver ont été remplacées en puisant dans des vieux stocks de pièces neuves : tous les feux, les parechocs, les roues, les poignées de portes, la sellerie etc. Présentée par son vendeur comme étant en excellent état de marche, cette rare survivante de l'époque des premières "petites bombes" est proposée avec ses documents d'immatriculation grecs.
**€10,000 - 20,000**
**Sans Réserve**

Launched in 1976, the Renault 5 Alpine (Renault 5 Gordini in the UK) was one of he very first 'Hot Hatches', pre-dating the Volkswagen GTi by a couple of months. The 'Alpine' part of the name referred to the eponymous tuning firm and sports car manufacturer, which had historically enjoyed close links with Renault and been absorbed as the latter's competitions department in the early 1970s. Powering the Alpine version was a 1.4-litre four-cylinder engine boasting a cross-flow cylinder head with hemispherical combustion chambers, which delivered its maximum of 92bhp via a five-speed gearbox. Stiffened suspension and alloy wheels were included in the package, and thus equipped the Renault 5 Alpine was good for a top speed of around 110mph (177km/h).

This particular Renault 5 Alpine was first registered in Greece in April 1978 and had enjoyed only three owners prior to its acquisition for the current vendor's private collection in 1999. We are advised that it comes with documented history from new. A full 'last nut and bolt' restoration was undertaken between 2000 and 2002, with many hard-to-find parts replaced with new-old-stock components including all lights, bumpers, wheels, door handles, upholstery, etc. Described by the vendor as in excellent running condition, this rare survivor of the early 'Hot Hatch' era is offered with Greek registration papers.

343

# SIMCA 1000 RALLYE 3 1978

Châssis n° S1ND28P357791

- *First registered in France*
- *Professionally restored in 2005 with no expense spared*
- *Offered from a private collection*

La berline Simca 1000 fut lancée au Salon de Paris d'octobre 1961. FIAT était alors l'actionnaire majoritaire de Simca, et la petite nouvelle de ce dernier avait initialement été un projet FIAT. Cela explique son architecture de propulsion à moteur arrière, une première pour Simca mais un classique à Turin. Son moteur était un quatre-cylindres en ligne de 944 cm3 implanté longitudinalement en porte-à-faux de l'essieu arrière. Robuste et fiable, il était doté de cinq paliers et d'une culasse cross-flow, deux raffinements techniques pour l'époque. L'implantation arrière du groupe motopropulseur contribuait à agrandir l'habitacle, et la généreuse surface vitrée de celui-ci faisait que la voiture était particulièrement agréable à conduire.

Le metteur au point italien Abarth eut tôt fait de proposer des versions modifiées de la 1000, puis ce fut Simca qui mit à son catalogue ses propres dérivés sportifs, en commençant en 1969 par la Spéciale 1 118 cm3. L'année suivante vit l'apparition de la première des Rallye si appréciées, équipée du même 1 118 cm3 de 53 chevaux. La Rallye fut suivie des Rallye 1, Rallye 2 et Rallye 3, cette dernière avec un 1 294 cm3 de 123 chevaux.

Cette Rallye 3 fut d'abord immatriculée en France et, à la connaissance de son vendeur, elle n'a jamais couru, car sa carrosserie et son moteur sont d'origine. En 2005, elle a été méticuleusement restaurée en Suisse par un spécialiste de la marque, sans regarder à la dépense, puis elle a été acquise en 2006 par son vendeur, un collectionneur connu. Depuis, elle a participé à deux démonstrations. Bien entretenue et fin prête, cette charismatique petite berline sportive attend de se faire apprécier de son prochain propriétaire. Elle est proposée avec les documents d'immatriculation français et grecs spécifiques aux véhicules de collection.
**€15,000 - 25,000**
**Sans Réserve**

The Simca 1000 saloon was launched at the Paris Motor Show in October 1961. At that time FIAT was Simca's majority shareholder, and the latter's new baby had started life as a FIAT project, which explains the rear-engine/rear-drive layout, a first for Simca but established technology back in Turin. The engine was an inline four displacing 944cc, installed fore-and-aft behind the rear axle. Rugged and reliable, it incorporated five main bearings and a 'cross-flow' cylinder head, both of which represented advanced technology at that time. Placing the engine/transmission package at the rear made for a spacious interior, while the generous glass area made the car particularly pleasant to drive.

Italian tuners Abarth soon offered modified versions of the 1000, and later Simca began offering its own higher-performance derivatives, commencing in 1969 with the 1,118cc Spécial. Also using the 53hp 1,118cc engine, the first of the popular Rallye series arrived the following year. The Rallye was followed by the Rallye 1, Rallye 2, and Rallye 3, the latter boasting a 1,294cc engine producing 123bhp.

This Rallye 3 was first registered in France and to the vendor's knowledge has never been raced, as both the body and mechanicals remain original. In 2005 the car was meticulously restored in Switzerland by a marque specialist with no expense spared, and in 2006 was acquired by the current vendor, a prominent collector. Since then it has participated in two demonstration runs. Well maintained and 'on the button', this charismatic little sports saloon is ready for the next owner to enjoy. Offered with French and Greek 'historic' registration papers.

# Motoring Sales Diary 2019

The Amelia Island Auction, US | 07 March

Goodwood Members Meeting Sale, UK | 07 April

Tupelo Auto Museum Auction, US | 26-27 April

The Spring Stafford Sale, UK | 27-28 April

The Aston Martin Sale, UK | 19 May

Greenwich Concours, US | 02 June

The Chantilly Sale, France | 30 June

Goodwood Festival of Speed Sale, UK | 05 July

The Quail Lodge Auction, US | 16 August

The Beaulieu Sale, UK | 07 September

Goodwood Revival Sale, UK | 14 September

The Zoute Sale, Belgium | 11 October

The Simeone Sale, US | October

The Autumn Stafford Sale, UK | 12-13 October

The Veteran Car Run Sale, UK | 01 November

The Bond Street Sale, UK | 07 December

The Olympia Sale, UK | December

# 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.

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

THE AMELIA ISLAND AUCTION

Fernandina Beach Golf Club | March 7, 2019

**CONSIGNMENTS NOW INVITED**

**INQUIRIES**
+1 212 461 6514 - East Coast
+1 415 391 4000 - West Coast
usacars@bonhams.com
**bonhams.com/motorcars**

*The ex-Jochen Rindt, Jacky Ickx, Canadian Grand Prix-winning*
**1968/69 BRABHAM-COSWORTH FORD BT26/BT26A**
Chassis no. BT 26-3

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

# GOODWOOD MEMBERS' MEETING SALE

## Important Sports, Competition and Collectors' Motor Cars

Chichester, Sussex | 7 April 2019

Bonhams are delighted to return to the Goodwood Members Meeting to begin our UK auction season. There are already a number of quality consignments including select Motor Cars from the Keys Collection in the auction. Should you be considering selling please contact the Motoring Team.

**ENQUIRIES**

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

**bonhams.com/cars**

**ENTRIES NOW INVITED**

**OVER 30 CARS ARE TO BE OFFERED FROM THE KEY MUSEUM COLLECTION**
*(a small selection are illustrated)*

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

# The Tupelo Automobile Museum Auction

April 26 and 27, 2019

**SAVE THE DATE**

The Collection of Frank Spain, comprising more than 170 automobiles from the turn of the century through to the 1970s and of American, British and European marques all to be offered without reserve.

**INQUIRIES**

+1 (415) 391 4000, West Coast
+1 (212) 461 6514, East Coast
motors.us@bonhams.com
**bonhams.com/motorcars**

*Originally delivered to Mrs. Potter Palmer, ex-Tom Monaghan, Herbie Livingston, Al McEwan, Jim Stickley*
**1928 HISPANO-SUIZA H6B CABRIOLET DE VILLE**
Coachwork by Fernandez

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

# GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED SALE

## Important Collectors' Motor Cars and Automobilia

Chichester, Sussex | 5 July 2019


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

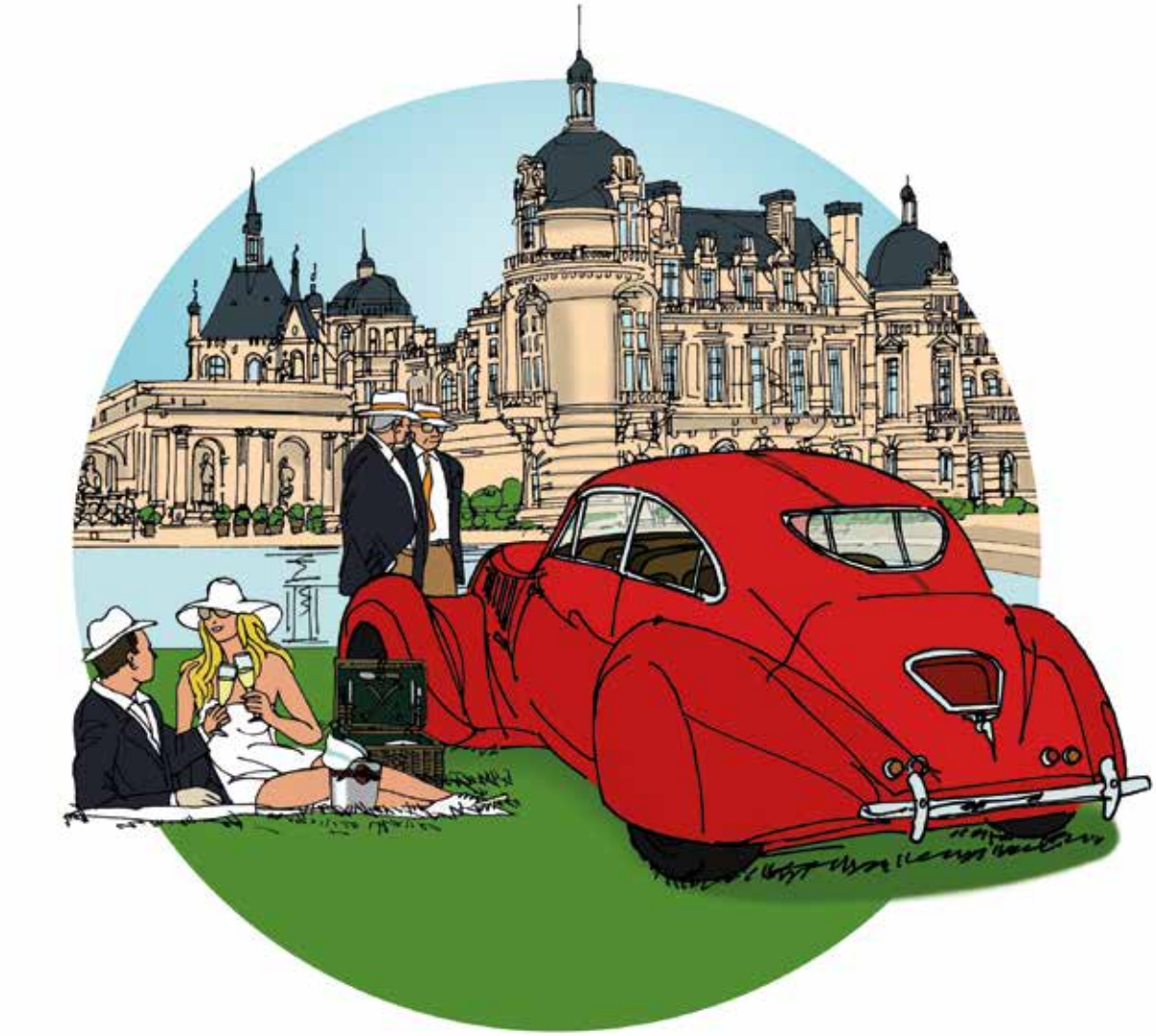

**ON YOUR MARKS...**

To be unveiled at the Grand Palais Sale on the 6 February 2019

CHANTILLY
ARTS & ELEGANCE
RICHARD MILLE

# SUNDAY 30 JUNE 2019

## AT THE CHANTILLY ESTATE



Drawings by Alain Bouldouyre

## AUTOMOBILE CONCOURS D'ELEGANCE

WWW.CHANTILLYARTSETELEGANCE.COM

RICHARD MILLE

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

# THE CHANTILLY SALE

## Exceptional Collectors' Motor Cars

Château de Chantilly, France | 30 June 2019

---

**ENTRIES NOW INVITED**

Bonhams are delighted to return to Château de Chantilly in 2019 for The Chantilly Sale of exceptional collectors' Motor Cars.

**ENQUIRIES**

Philip Kantor
+32 (0) 476 87 94 71
eurocars@bonhams.com
**bonhams.com/motorcars**

**MERCEDES-BENZ 500 K ROADSTER 1935**
**Sold for €5,290,000**
**The Chantilly Sale, 3 September 2016**

# CALLING ALL CARS!

*The Quail, A Motorsports Gathering* • Friday, August 16, 2019 • 10:00am to 4:00pm • Hosted at Quail Lodge & Golf Club in Carmel, California

The 17th 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* 2019 Featured Classes are: 100 Years of Bentley Motors and 25th Anniversary of the McLaren F1. *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.

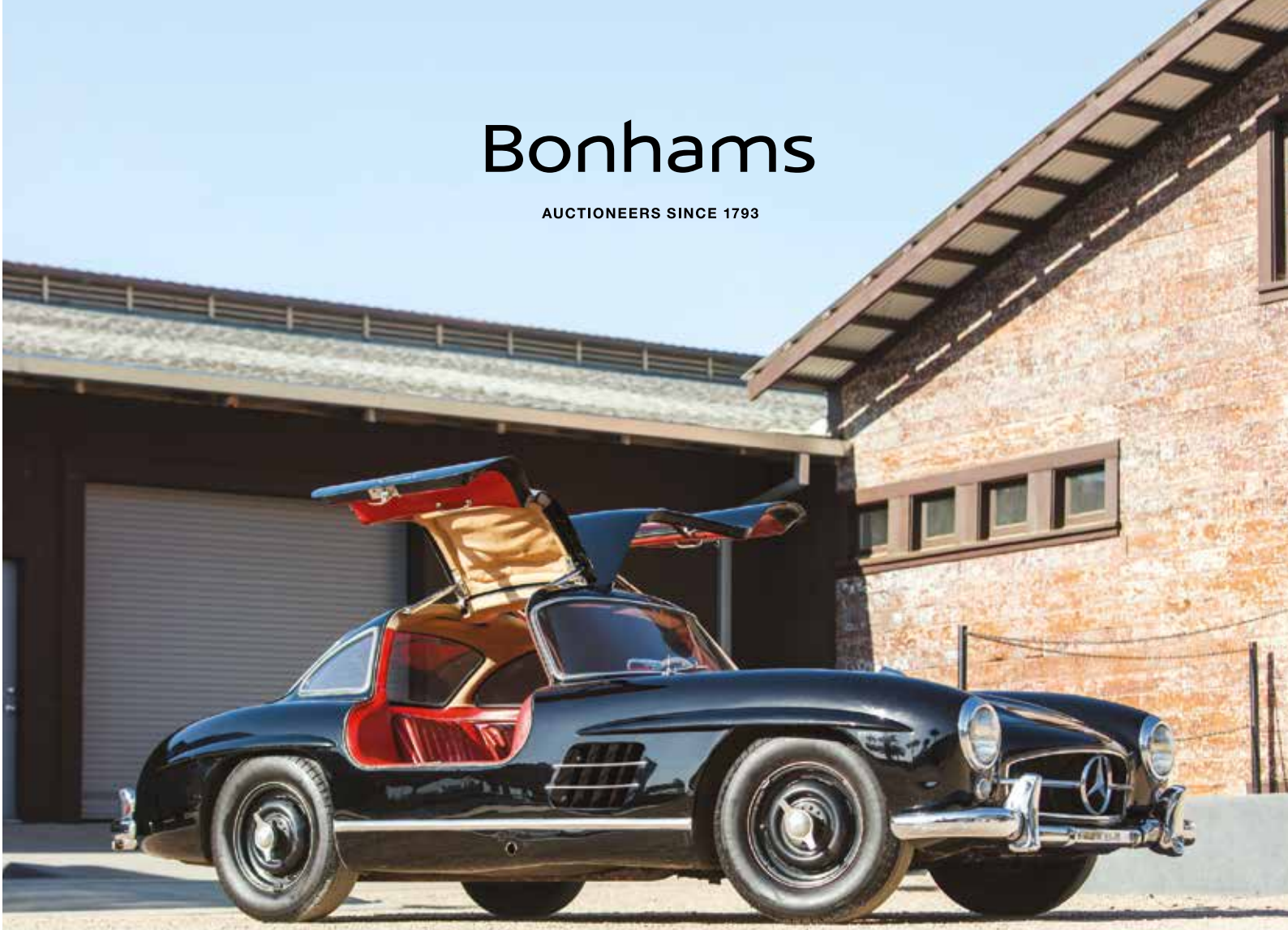
To enter a vehicle from your private collection, obtain an application by visiting signatureevents.peninsula.com or by calling +1 (831) 620-8879.

***FOLLOW US!*** Facebook.com/PSE.TheQuailEvents • Twitter.com/TheQuailEvents
Instagram.com/TheQuailEvents • YouTube.com/QuailSignatureEvents

THE PENINSULA
SIGNATURE EVENTS

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



# QUAIL LODGE AUCTION

Carmel, California | August 16, 2019

**CONSIGNMENTS NOW INVITED**

**INQUIRIES**
+1 (415) 391 4000, West Coast
+1 (212) 461 6514, East Coast
motors.us@bonhams.com
**bonhams.com/quail**

**1955 MERCEDES-BENZ 300SL GULLWING COUPE**
**Sold for $1,875,000**

© 2018 Bonhams & Butterfields Auctioneers Corp. All rights reserved. Bond No. 57BSBGL0808

## PROGRAM ZOUTE GRAND PRIX® 2019

**ZOUTE RALLY® by Stow**
**10-12 October 2019**
A regularity rally limited to 200 classic cars with first registration between 1920 and 1965, with start and finish in Knokke–le-Zoute.

**Register your car online**
**www.zoutegrandprix.be**

**ZOUTE TOP MARQUES®**
**10-13 October 2019**
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**
**10-11 October 2019**
A prestigious international auction of fine and rare collectors' motor cars to be held on the central Albertplein in Le Zoute. Preview on Thursday 10, sale on Friday 11 October.

**ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE®**
**by Degroof Petercam**
**12-13 October 2019**
The ninth edition of the Concours d'Elegance will take place on Saturday and Sunday at the Fairway 1 & 18 of the prestigious Royal Zoute Golf Club.

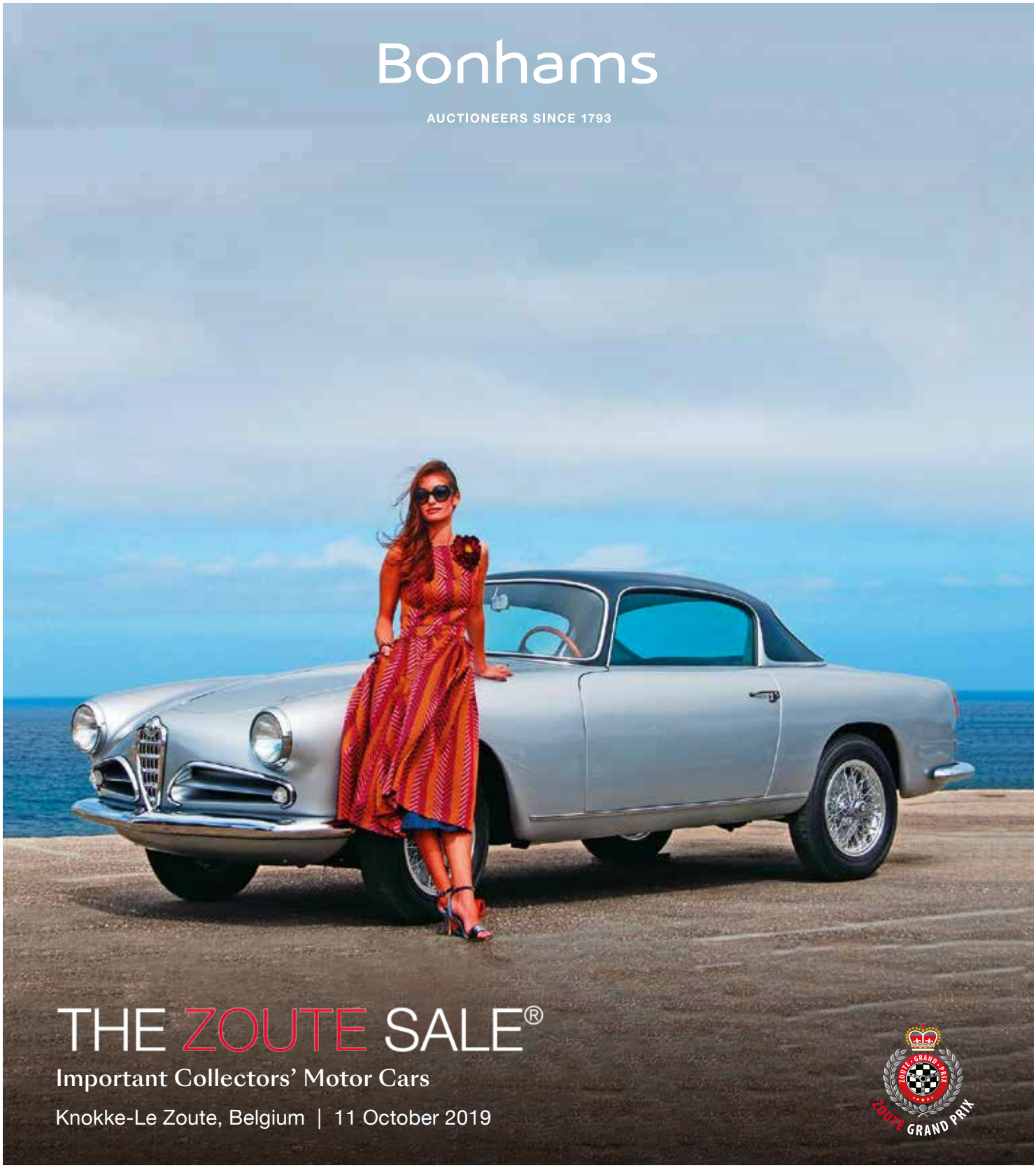
**Register your car online**
**www.zoutegrandprix.be**

**ZOUTE GT TOUR® by EY**
**13 October 2019**
A tour for 200 of the most exclusive modern GT cars younger than 20 years, with start and finish in Knokke-Le-Zoute.

**Register your car online**
**www.zoutegrandprix.be**

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



# THE ZOUTE SALE®

## Important Collectors' Motor Cars

Knokke-Le Zoute, Belgium | 11 October 2019

ZOUTE GRAND PRIX

**ENTRIES NOW INVITED**

With 50 entry slots available and several motor cars already consigned, the annual event in Knokke, Zoute is set to be another exciting auction from the Bonhams record breaking motoring department.

**ENQUIRIES**

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

**1958 ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT 3 WINDOW COUPÉ**

Coachwork by Touring Superleggera
**€270,000 - 350,000 ***

* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit bonhams.com/buyersguide

# Bonhams

**AUCTIONEERS SINCE 1793**

**ENTRIES NOW INVITED** | *CONSIGN TODAY*

**C.1910 DOUGLAS 2¾HP MODEL C**
**£7,000 - 10,000 ***

*Ex-Dad's Army, George and Mildred*
**1933 BROUGH SUPERIOR 1,096CC 11-50HP AND CRUISER SIDECAR**
**£60,000 - 80,000 ***

**1922 CHATER LEA**
**885CC 8HP COMBINATION**
**£12,000 - 16,000 ***

# The Spring Stafford Sale

## Important Collectors' Motorcycles and Spares

The International Classic MotorCycle Show, Stafford | 27 & 28 April 2019

**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**
+44 (0) 20 8963 2817
ukmotorcycles@bonhams.com
**bonhams.com/motorcycles**

**1925 COVENTRY EAGLE**
**980CC FLYING-8 OHV**
**£100,000 - 120,000 ***

* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit bonhams.com/buyersguide

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

# A Private Single Owner Collection of Lalique Glass

Montpelier Street, London | Wednesday 20 February 2019


**ENQUIRIES**
Mark Oliver
mark.oliver@bonhams.com
+44 (0) 20 7393 3856
**bonhams.com/20thcenturydecarts**


Bonhams is thrilled to be offering this single-owner collection to the market of over 200 items, including car mascots and an exceptional range of highly-curated decorative items.

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

# Expertises Vins Fins & Spiritueux

## Calendrier International Des Ventes 2019

Dans le cadre de nos prochaines ventes de Vins Fins & Spiritueux en Europe, nous vous invitons à nous contacter pour une estimation gratuite et confidentielle, par téléphone ou courriel

**VINS FINS**

| | |
|---|---|
| Jeudi 21 Février | Londres |
| Vendredi 15 Mars | San Francisco |
| Jeudi 2 Mai | Londres |
| Vendredi 17 Mai | Hong Kong |
| Vendredi 14 Juin | San Francisco |
| Jeudi 4 Juillet | Londres |
| Vendredi 13 Septembre | San Francisco |
| Jeudi 26 Septembre | Londres |
| Vendredi 22 Novembre | Hong Kong |
| Jeudi 28 Novembre | Londres |
| Vendredi 6 Décembre | San Francisco |

**WHISKY**

| | |
|---|---|
| Mercredi 6 Mars | Edimbourg |
| Vendredi 17 Mai | Hong Kong |
| Mercredi 5 Juin | Edimbourg |
| Vendredi 23 Août | Hong Kong |
| Mercredi 9 Octobre | Edimbourg |
| Vendredi 22 Novembre | Hong Kong |
| Mardi 10 Décembre | Edimbourg |

**Bonhams Paris**
+33 1 42 61 10 10
paris@bonhams.com

**Bonhams Bruxelles**
+32 2736 5076
brussels@bonhams.com

**Bonhams Genève**
+41 22 300 3160
geneva@bonhams.com

**Bonhams Londres**
+44 207 468 5823
wine@bonhams.com

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

# 2019 Sale Dates

**ANTIQUE ARMS & ARMOUR**
22 May 2019
27 November 2019

**ENQUIRIES**
+44 (0) 20 7393 3807
david.williams@bonhams.com

**MODERN SPORTING GUNS**
23 May 2019
28 November 2019

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

**COINS & MEDALS**
12 June 2019
13 November 2019

**ENQUIRIES**
+44 (0) 20 7393 3914
john.millensted@bonhams.com

privates Institut für automotive
Forensik
Powered by: TÜVRheinland®

**mobile | non-destructive | legally enforceable | increase in value**

# Let us certify the **authenticity** of your vehicle!

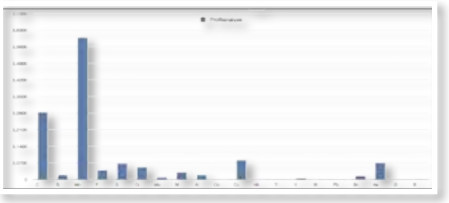
**Our certificate confirms the authenticity and integrity of your vehicle. It documents it's identity.**

In close connection with our brand and type specialists, you can have your vehicle certified by us. This certification goes far beyond a normal report. For this purpose, the vehicle is subjected to different test methods and examinations. The material is examined and dated. Stamped numbers are scanned for correctness or hidden weldings.

## VEHICLE CERTIFICATION

**The certification confirms, after complete and detailed examination, the specified identity of the vehicle.**

- **Mobile X-ray inspection according to test protocol system IfaF**



- **Spectral analysis and material dating according to test protocol system IfaF**

- **Scan of the relevant numbers with the eddy-current magnetographing method**

- **Examination by an expert**

**IfaF privates Institut für automotive Forensik GmbH**
Klassikstadt Frankfurt • Orberstr. 4a • 60386 Frankfurt am Main
www.ifaf.eu • hoffmann@ifaf.eu • Phone 069 6944 742 • Mobile 0172 862 7192

# Registration and Bidding Form

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

☐☐☐☐ **Paddle number (for office use only)**

Bonhams

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

**Data protection – use of your information**
Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com. We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere). We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel maybe of interest to you including those provided by third parties.

Would you like to receive information from us by email? ☐ or post ☐

**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.

**If successful**
I will collect the purchases myself ☐

Please arrange shippers to contact me with a quote and I agree that you may pass them my contact details. ☐

| Sale title: | Sale date: |
|---|---|
| Sale no. | Sale venue: |

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 CONDITIONS OF SALE AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, TAX AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

| Your signature: | Date: |
|---|---|

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

**NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.**
**Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:**
Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
Bonhams 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.

**Numéro d'identification (réservé à l'administration)**

Bonhams

**Cette vente aux enchères sera conduite conformément aux conditions 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 relatives aux ventes aux enchères qui énoncent les frais que vous devrez payer sur les achats que vous effectuez et les autres modalités se rapportant aux enchères et aux achats lors de la vente 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. Nous pouvons divulguer vos informations personnelles à n'importe quel membre de notre compagnie, ce qui comprend nos filiales, notre société de holding mère et ses filiales (enregistrées au Royaume-Uni ou ailleurs). Nous ne divulguerons pas vos données à quiconque en dehors de notre compagnie, mais parfois nous vous adresserons des informations concernant nos biens et services, et également les produits de nos tiers, pour lesquels nous pensons que vous pourriez être intéressés.

Souhaitez-vous recevoir les informations de notre part par email? ☐ Par courrier? ☐

**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.

**En cas de succès**

Je viens chercher mes achats en personne ☐

Je vous remercie de bien vouloir donner mes coordonnées aux transporteurs qui me transmettront un devis et j'accepte que vous leur communiquiez mes coordonnées afin qu'ils puissent me contacter. ☐

| | |
|---|---|
| Titre de la vente aux enchères: | Date de la vente: |
| N° de la vente: | Lieu de la vente: |

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 | €10,000 - 20,000 .....1,000s |
| €200 - 500 .....20 / 50 / 80s | €20,000 - 50,000 .....2,000 / 5,000 / 8,000s |
| €500 - 1,000 .....50s | €50,000 - 100,000 .....5,000s |
| €1,000 - 2,000 .....100s | €100,000 - 200,000 .....10,000s |
| €2,000 - 5,000 .....200 / 500 / 800s | au-delà de €200,000 ....à la discrétion du |
| €5,000 - 10,000 .....500s | 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 dans 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 du pays compris) | |
| | |
| Adresse courriel (en lettres majuscules) | |

En complétant votre adresse email ci-dessus, vous autorisez Bonhams à envoyer à cette adresse des informations relatives aux ventes, données marketing et actualités de Bonhams. Bonhams ne participe pas à la vente ou l'échange d'adresses email.

| | |
|---|---|
| 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

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

Hampshire & Dorset
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
mike.jackson@bonhams.com

Wiltshire, Hants, Glos, Berks & Somerset
Greg Pullen
Lower heath Ground
Easterton
Devizes
Wiltshire
SN10 4PX
Tel: (01380) 816 493
greg.pullen@bonhams.com

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

Home Counties
David Hancock
5 Roscommon,
34 Brackendale Road,
Camberley,
Surrey,
GU15 2JR
(01276) 294 13
david.hancock@bonhams.com

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

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

Lancs, Yorks, N. Counties & Scotland
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@bonhams.com

Lancs
Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 491 737
Fax: (01204) 401 799

Shropshire, Glos & Wales
Jim Reynolds
Childe Road
Cleobury Mortimer
Kidderminster
Shropshire
DY14 8PA
Tel: (01299) 270 642
jim.reynolds@bonhams.com

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
Paul Gockel
+49 160 94984316
paul.gockel@bonhams.com

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
Mob: +49 172 2088330
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

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Jakob Greisen
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
Tel: +1 651 235 2776
tim.parker@bonhams.com

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227

Pacific Northwest
Mark Osborne
5833 Stewart Glenn Ct
Lake Oswego, OR 97035
Tel: +1 415 518 0094
mark.osbourne@bonhams.com

Southeast
Greg Porter
Tel: +1 336 406 6636
Greg.Porter@bonhams.com

Rest of the World

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

New Zealand
John Kennedy
Craighall
Puruatanga Road
Martinborough 5711
New Zealand
Tel: +64 6 306 8228
Mob: +64 21 042 5396
kaka943@icloud.com

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

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

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

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

# Bonhams Specialist Departments

**19th Century Paintings**
London
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
New York
Madalina Lazen
+1 212 644 9108

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

**20th Century Fine Art**
San Francisco
Sonja Moro
+1 415 503 3412

**Aboriginal Art**
Australia
Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

**African, Oceanic & Pre-Columbian Art**
Los Angeles
Fredric W. Backlar
+1 323 436 5416 •

**American Paintings**
New York
Jennifer Jacobsen
+1 917 206 1699
Elizabeth Goodridge
+1 917 206 1621

**Antiquities**
London
Francesca Hickin
+44 20 7468 8226

**Antique Arms & Armour**
London
David Williams
+44 20 7393 3807

**Art Collections, Estates & Valuations**
London
Harvey Cammell
+44 (0) 20 7468 8340
New York
Sherri Cohen
+1 917 206 1671
Los Angeles
Leslie Wright
+1 323 436 5408
Joseph Francaviglia
+1 323 436 5443
Lydia Ganey
+1 323 436 4496
San Francisco
Victoria Richardson
+1 415 503 3207
Celeste Smith
+1 415 503 3214

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

**Australian Colonial Furniture and Australiana**
+61 2 8412 2222

**Books, Maps & Manuscripts**
London
Matthew Haley
+44 20 7393 3817
New York
Ian Ehling
+1 212 644 9094
Darren Sutherland
+1 212 461 6531
Los Angeles
Catherine Williamson
+1 323 436 5442
San Francisco
Adam Stackhouse
+1 415 503 3266

**British & European Glass**
London
John Sandon
+44 20 7468 8244

**British Ceramics**
London
John Sandon
+44 20 7468 8244

**California & Western Paintings & Sculpture**
Los Angeles
Scot Levitt
+1 323 436 5425
Kathy Wong
+1 323 436 5415
San Francisco
Aaron Bastian
+1 415 503 3241

**Carpets**
London
Helena Gumley-Mason
+44 20 8393 2615

**Chinese & Asian Art**
London
Asaph Hyman
+44 20 7468 5888
New York
Bruce MacLaren,
+1 917 206 1677
Ming Hua
+1 646 837 8132
Harold Yeo
+1 917 206 1628 •
Los Angeles
Rachel Du
+1 323 436 5587
San Francisco
Dessa Goddard
+1 415 503 3333
Henry Kleinhenz
+1 415 503 3336
Daniel Herskee
+1 415 503 3271
Lingling Shang
+1 415 503 3207 •
Amelia Chao
+1 415 503 3397
Hong Kong
Xibo Wang,
+852 3607 0010
Australia
Yvett Klein,
+61 2 8412 2231

**Clocks**
London
James Stratton
+44 20 7468 8364
New York
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

**Coins & Medals**
London
John Millensted
+44 20 7393 3914
Los Angeles
Paul Song
+1 323 436 5455

**Entertainment Memorabilia**
London
Katherine Schofield
+44 20 7393 3871
Los Angeles
Catherine Williamson
+1 323 436 5442
Dana Hawkes
+1 978 283 1518

**European Ceramics**
London
Sebastian Kuhn
+44 20 7468 8384

**European Paintings**
London
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
New York
Madalina Lazen
+1 212 644 9108
Los Angeles
Mark Fisher
+1 323 436 5488
Rocco Rich
+1 323 436 5410

**European Sculptures & Works of Art**
London
Michael Lake
+44 20 8963 6813

**Furniture and Decorative Art**
London
Thomas Moore
+44 20 8963 2816
Los Angeles
Angela Past
+1 323 436 5422
Anna Hicks
+1 323 436 5463

**Greek Art**
London
Anastasia Orfanidou
+44 20 7468 8356

**Golf Sporting Memorabilia**
Edinburgh
Kevin McGimpsey
+44 131 240 2296
Hamish Wilson
+44 131 240 0916

**Irish Art**
London
Penny Day
+44 20 7468 8366

**Impressionist & Modern Art**
London
India Phillips
+44 20 7468 8328
New York
Caitlyn Pickens
+1 212 644 9135
Los Angeles
Kathy Wong
+1 323 436 5415

**Indian, Himalayan & Southeast Asian Art**
New York
Mark Rasmussen
+1 917 206 1688
Hong Kong
Edward Wilkinson
+852 2918 4321

**Islamic & Indian Art**
London
Oliver White
+44 20 7468 8303

**Japanese Art**
London
Suzannah Yip
+44 20 7468 8368
New York
Jeff Olson
+1 212 461 6516

**Jewellery**
London
Jean Ghika
+44 20 7468 8282
Emily Barber
+44 20 7468 8284
New York
Caroline Morrissey
+1 212 644 9046
Camille Barbier
+1 212 644 9035
Los Angeles
Dana Ehrman
+1 323 436 5407
Alexis Vourvoulis
+1 323 436 5483
Emily Waterfall
+1 323 436 5426
San Francisco
Shannon Beck
+1 415 503 3306
Hong Kong
Graeme Thompson
+852 3607 0006

**Marine Art**
London
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962

**Mechanical Music**
London
Jon Baddeley
+44 20 7393 3872

**Modern & Contemporary African Art**
London
Giles Peppiatt
+ 44 20 7468 8355

**Modern & Contemporary Middle Eastern Art**
London
Nima Sagharchi
+44 20 7468 8342

**Modern & Contemporary South Asian Art**
London
Tahmina Ghaffar
+44 207 468 8382

**Modern Decorative Art + Design**
London
Mark Oliver
+44 20 7393 3856
New York
Benjamin Walker
+1 212 710 1306
Dan Tolson
+1 917 206 1611
Los Angeles
Jason Stein
+1 323 436 5466

**Motor Cars**
London
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
New York
Rupert Banner
+1 212 461 6515
Eric Minoff
+1 917 206 1630
Evan Ide
+1 917 340 4657
Los Angeles
Jakob Greisen
+1 415 503 3284
Michael Caimano
+1 929 666 2243
San Francisco
Mark Osborne
+1 415 503 3353
Europe
Philip Kantor
+32 476 879 471

**Automobilia**
London
Toby Wilson
+44 20 8963 2842
Adrian Pipiros
+44 20 8963 2840

**Motorcycles**
London
Ben Walker
+44 20 8963 2819
James Stensel
+44 20 8963 2818
Los Angeles
Craig Mallery
+1 323 436 5470

**Museum Services**
San Francisco
Laura King Pfaff
+1 415 503 3210

**Native American Art**
San Francisco
Ingmars Lindbergs
+1 415 503 3393

**Natural History**
Los Angeles
Claudia Florian
+1 323 436 5437
+1 310 469 8567 •
Thomas E. Lindgren
+1 310 469 8567 •

**Old Master Pictures**
London
Andrew Mckenzie
+44 20 7468 8261
Los Angeles
Mark Fisher
+1 323 436 5488

**Orientalist Art**
London
Charles O'Brien
+44 20 7468 8360

**Photography**
New York
Laura Paterson
+1 917 206 1653
Los Angeles & San Francisco
Morisa Rosenberg
+1 323 436 5435
+1 415 503 3259

**Post-War and Contemporary Art**
London
Ralph Taylor
+44 20 7447 7403
New York
Muys Snijders, + 212 644 9020
Jeremy Goldsmith, + 1 917 206 1656
Jacqueline Towers-Perkins,
+1 212 644 9039
Lisa De Simone, +1 917 206 1607
Los Angeles
Sharon Squires
+1 323 436 5404
Alexis Chompaisal
+1 323 436 5469

**Prints and Multiples**
London
Lucia Tro Santafe
+44 20 7468 8262
New York
Deborah Ripley
+1 212 644 9059
Los Angeles
Morisa Rosenberg
+1 323 447 9374

**Russian Art**
London
Daria Khristova
+44 20 7468 8334
New York
Yelena Harbick
+1 212 644 9136

**Scientific Instruments**
London
Jon Baddeley
+44 20 7393 3872
New York
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

**Scottish Pictures**
Edinburgh
Chris Brickley
+44 131 240 2297

**Silver & Gold Boxes**
London
Ellis Finch
+44 20 7393 3973

**Sporting Guns**
London
Patrick Hawes
+44 20 7393 3815

**Space History**
San Francisco
Adam Stackhouse
+1 415 503 3266

**Travel Pictures**
London
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962

**Watches & Wristwatches**
London
Jonathan Darracott
+44 20 7447 7412
New York
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530
Hong Kong
Tim Bourne
+852 3607 0021

**Whisky**
Edinburgh
Martin Green
+44 131 225 2266
Hong Kong
Daniel Lam
+852 2918 4321

**Wine**
London
Richard Harvey
+44 20 7468 5811
San Francisco
Christine Ballard
+1 415 503 3221
Hong Kong
Daniel Lam
+852 2918 4321

**Client Services Departments**

**U.S.A.**

**San Francisco**
(415) 861 7500
(415) 861 8951 fax
Monday - Friday, 9am to 5pm

**Los Angeles**
(323) 850 7500
(323) 850 6090 fax
Monday - Friday, 9am to 5pm

**New York**
(212) 644 9001
(212) 644 9009 fax
Monday - Friday, 9am to 5pm

**Toll Free**
(800) 223 2854

**U.K.**

Monday to Friday 8.30 to 6.00
+44 (0) 20 7447 7447

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

**• Indicates independent contractor**

# Motor Car Index


| Lot No | Year | Sale Item Description |
|---|---|---|
| 296 | 1969 | Abarth 1300 Sport Spider SE010 'Quattro Fari' Prototype |
| 271 | 1958 | AC Ace Bristol Roadster |
| 244 | 1930 | Alfa Romeo 6C 1750 4th Series Gran Sport Spider |
| 254 | 1937 | Alfa Romeo 6C 2300 B |
| 289 | 1962 | Alfa Romeo Giulietta Sprint Coupé |
| 278 | 1963 | Alfa Romeo Giulia 1600 Spider |
| 241 | 1938 | Alvis 4.3-Litre Short Chassis Tourer |
| 234 | 1934 | Aston Martin 1½-Litre Mark II Sports Tourer |
| 274 | 1968 | Aston Martin DBS Vantage Sports Saloon |
| 299 | 1980 | Aston Martin V8 Volante |
| 337 | 1969 | Austin Mini Cooper MkII |
| 269 | 1956 | Austin Healey 100M 'Le Mans' Roadster |
| 263 | 1963 | Austin Mini Countryman |
| 260 | 1968 | AUTHI Mini Cooper 1300 MkII |
| 216 | c. 1920 | Bellanger Type A Serie 1 17CV Torpedo |
| 232 | 1926 | Bentley 3-Litre Speed Weymann Drophead Coupé |
| 237 | 1928 | Bentley 6½-Litre Four Light Weymann Fabric Sports Saloon |
| 248 | 1931 | Bentley 8-Litre Sports Tourer |
| 256 | 1951 | Bentley Mark VI 4¼-Litre Sports Saloon |
| 215 | 1912 | Berliet Type AM 15HP Brougham de Ville |
| 303 | 1971 | Bizzarrini 128P Barchetta |
| 251 | 1939 | BMW 327/328 Sports Cabriolet |
| 239 | 1939 | BMW 327/328 Sports Cabriolet |
| 272 | 1957 | BMW 507 3.2-Litre Series I Roadster with Hardtop |
| 285 | 1958 | BMW 503 3.2-Litre Series II Coupé |
| 334 | 1974 | BMW 1802 Touring |
| 255 | 1928 | Bugatti Type 43 Grand Sport Tourer |
| 246 | 1930 | Bugatti Type 40 Roadster Luxe |
| 201 | 2018 | Bugatti Type 35 Child's Car |
| 268 | 1963 | Chevrolet Corvette Sting Ray "Split Window" Coupe |
| 242 | 1937 | Citroën Type 7C 'Traction Cabriolet |
| 312 | 1951 | Citroën 2CV |
| 309 | 1957 | Citroën 2CV |
| 311 | 1959 | Citroën ID19 Saloon |
| 318 | 1961 | Citroën DS 19 Saloon |
| 317 | 1962 | Citroën 2CV Sahara 4x4 |
| 310 | 1963 | Citroën Ami 6 |
| 298 | 1963 | Citroën DS 19 Décapotable |
| 338 | 1972 | Citroën SM Coupé |
| 315 | 1974 | Citroën DS23ie Pallas |
| 314 | 1987 | Citroën 2CV Charleston |
| 316 | 1987 | Citroën 2CV Saloon |
| 223 | 1908 | Clement-Bayard AC4I Tourer |
| 225 | 1914 | Darracq Model V-14 16hp Torpedo |
| 222 | 1911 | De Dion Bouton Type CR Cabriolet |
| 210 | c. 1914 | Delage Type AI Sports Tourer |
| 243 | 1937 | Delage D8 120 Three-position Drophead Coupé Chapron |
| 252 | 1939 | Delage D6 3-Litre Olympic Sports Saloon |
| 253 | 1949 | Delahaye 135MS 'Alpin' Coupé |
| 249 | 1949 | Delahaye 135MS Coupé |
| 221 | 1939 | DKW F8 Luxe Cabriolet |
| 205 | 1910 | EMF Model 30 Tourer |
| 276 | 1962 | Facel Vega Facel II Coupé |
| 277 | 1956 | Ferrari 250GT Boano |
| 286 | 1958 | Ferrari 250GT Coupé |
| 305 | 1974 | Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer |
| 332 | 1987 | Ferrari 328 GTS |
| 339 | 1998 | Ferrari 550 Maranello |
| 233 | 1933 | FIAT 508 Balilla Coppa d'Oro Spider |
| 279 | 1954 | FIAT 1100-103 Derby Convertible |
| 273 | 1957 | FIAT 1100 TV Series 2 Coupé |
| 340 | 2015 | FIAT 500 Jollycar |
| 211 | 1912 | FN Type 2400 Open Drive Limousine |
| 217 | 1910 | FN Type 2100 Rolling Chassis Project |
| 214 | 1913 | FN Type 2700 Tourer |
| 208 | 1932 | Ford Model B Sedan |
| 335 | 1963 | Ford Zodiac MkIII |
| 301 | 1964 | Ford Galaxie 500 Convertible |
| 220 | 1928 | Hanomag 2/10PS 'Kommisbrot' |
| 250 | 1939 | Horch 830 BL Convertible |
| 224 | 1914 | Hotchkiss Type AD Limousine |
| 207 | 1922 | Hudson Super Six Tourer |
| 206 | 1912 | Hupmobile Model 32 Tourer |
| 270 | 1952 | Jaguar XK120 Roadster |
| 281 | 1958 | Jaguar XK150 S 3.4-Litre Roadster |
| 235 | 1934 | Lagonda M45 T7 Tourer |
| 304 | 1972 | Lamborghini Espada Series II Coupé |
| 331 | 1987 | Lamborghini Jalpa P350 |
| 231 | 1924 | Lancia Lambda 3rd Series Torpedo Tourer |
| 236 | 1924 | Lancia Lambda 6th Series Torpedo Tourer |
| 238 | 1930 | Lancia Dilambda Drophead Coupé |
| 275 | 1950 | Lancia Aurelia B50 Coupé |
| 284 | 1962 | Lancia Appia Sport short-wheel base Coupé |
| 290 | 1963 | Lancia Flaminia Sport 2.5-Litre 3C Coupé |
| 302 | 1972 | Lancia Fulvia HF1600 Coupé |
| 297 | 1966 | Lola T70 Mark II Spyder |
| 265 | 1959 | Lotus Elite Series 2 Coupé |
| 294 | 1963 | Maserati 3500 GTI Sebring 'Series I' Coupé |
| 287 | 1964 | Maserati Mistral Spyder |
| 307 | 1967 | Maserati Mistral 4000 Coupé |
| 324 | 1971 | Maserati Indy 4700 Coupé |
| 240 | 1939 | Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A |
| 247 | 1938 | Mercedes-Benz 320 3.4-Litre Cabriolet B |
| 258 | 1952 | Mercedes-Benz 220 W187 Coupé Conversion Project |
| 291 | 1955 | Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing' Coupé |
| 300 | 1958 | Mercedes-Benz 300 SL Roadster |
| 266 | 1960 | Mercedes-Benz 190SL Roadster |
| 326 | 1969 | Mercedes-Benz 280 SL 'Pagoda' Roadster with Hardtop |
| 328 | 1973 | Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Saloon |
| 327 | 1979 | Mercedes-Benz 280 SLC Sunroof Coupé |
| 341 | 1980 | Mercedes-Benz 450 SLC 5.0-Litre Coupé |
| 325 | 1984 | Mercedes-Benz 500 SL Convertible with Hardtop |
| 329 | 1988 | Mercedes-Benz 560 SEC Sunroof Coupé |
| 330 | 1998 | Mercedes-Benz CL500 Sunroof Coupé |
| 264 | 1954 | MG Midget TF 1500 Roadster |
| 261 | 1971 | Mini Cooper 1,275cc 'S' MkIII |
| 262 | 1963 | Morris Mini Cooper Mk1 |
| 283 | 1962 | OSCA 1600 GT2 Coupé |
| 282 | 1964 | OSCA 1600 GT Spider Maina Cabriolet |
| 229 | 1934 | Packard Series 1101 Eight 'Rumble Seat' Coupé |
| 219 | 1910 | Paige Detroit 25hp Challenger Open Roadster |
| 209 | 1920 | Panhard et Levassor X36 Limousine |
| 204 | 1922 | Pierce-Arrow Model 38 Opera Coupé |
| 212 | 1912 | Pilain Model 4S Two Seater Roadster |
| 333 | 1972 | Porsche 911T 2.4-Litre 'Ölklappe' Targa |
| 288 | 1950 | Porsche 356 'Split-Window' 4-digit Coupé |
| 295 | 1956 | Porsche 356A Carrera GS/GT Coupé |
| 257 | 1958 | Porsche Diesel Standard F208 Tractor |
| 280 | 1961 | Porsche 356B 1600 Coupé |
| 267 | 1965 | Porsche 356C Cabriolet |
| 323 | 1977 | Range Rover 4x4 |
| 202 | 1924 | Red bug Microcar |
| 203 | 1924 | Red bug Microcar Project |
| 228 | 1909 | Renault AX Voiturette |
| 227 | 1911 | Renault AX 'Conduite Intérieur' |
| 226 | 1911 | Renault Type CC Torpedo |
| 230 | 1927 | Renault 40CV Type NM Sport Cabriolet |
| 342 | 1978 | Renault 5 Alpine |
| 322 | 1976 | Rolls-Royce Camargue Coupé |
| 319 | 1984 | Rolls-Royce Silver Spirit Cabriolet |
| 320 | 1985 | Rolls-Royce Camargue Cabriolet |
| 321 | 1987 | Rolls-Royce Silver Spirit 'Kroko' Cabriolet |
| 306 | 1997 | Ruf Porsche CTR2 Sport Prototype Coupé |
| 218 | 1909 | Sears Model K 14hp Motor Buggy |
| 343 | 1978 | Simca 1000 Rallye 3 |
| 292 | 1964 | Sunbeam Tiger Works Rally Car |
| 245 | 1938 | Talbot Lago T23 'Baby' 4.0-Litre Cabriolet |
| 293 | 1994 | Toyota Celica ST185 Turbo 4WD Group A Rally Car |
| 336 | 1966 | Vanden Plas Princess 1100 Saloon |
| 259 | 1967 | Volkswagen Type 2 'Split Screen' Camper Van |
| 308 | 1967 | Volkswagen Type 2 21-Window Deluxe Microbus |

# 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

Lot 244

*Autrefois propriété de Luigi Scarfiotti, de la Scuderia Ferrari*

**ALFA ROMEO 6C 1750 SÉRIE 4 – SPIDER GRAND SPORT À COMPRESSEUR 1930**

Carrosserie dans le style Zagato Grand Sport d'origine, qui habillait ce châssis à l'origine

69
CHOPARD

**Bonhams**
4 rue de la Paix
F-75002 Paris

+32 (0) 1 42 61 10 11
bonhams.com

**AUCTIONEERS SINCE 1793**