

Saturday 19 March 2016
Mercedes-Benz Museum
Stuttgart, Germany

The Mercedes-Benz Auction



Bonhams



LOT 122

2009 MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN
'STIRLING MOSS'



WELCOME



On behalf of Bonhams I would like to welcome you to the superb Mercedes Benz Museum in Stuttgart Germany for our third edition of this single marque Mercedes-Benz auction.

The auction, which proved to be highly successful again last year, provides the discerning collector with an opportunity to acquire a part of Mercedes-Benz history in an innovative and inspiring location.

One only need browse through the annals of motor racing history and Mercedes-Benz's remarkable success becomes apparent.

Of course road going machines are just as important to the company's history and I would like to draw your attention to the exceptional pre-war Kompressor models in this year's line-up as well as one of the infamous post war 300SL roadsters, one of just 54 Landaulet 600 models produced and an interesting range of 'Youngtimers'.

Finally Bonhams would like to extend our gratitude to Christian Boucke and his team at the Mercedes-Benz Museum and at Mercedes-Benz Classic for inviting Bonhams to hold this very special sale in such a spectacular surrounding.

We hope you will enjoy reading this catalogue as much as we have enjoyed putting it together and look forward to welcoming you to the Mercedes-Benz Museum during Retro Classics Stuttgart held from the 17th till 20th March.

Philip Kantor

Head of Department
Bonhams Europe Motor Car Department

Im Namen von Bonhams darf ich Sie herzlich im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart zu unserer dritten exklusiven Mercedes-Benz Auktion begrüßen.

Diese Versteigerung, die letztes Jahr wieder sehr erfolgreich war, gibt dem anspruchsvollen Sammler Gelegenheit, einen Teil der Historie der Marke Mercedes-Benz in einem innovativen und inspirierenden Ambiente zu erwerben.

Man muss nur durch die Annalen der Motorsportgeschichte blättern um den bemerkenswerten Erfolg der Marke Mercedes-Benz zu würdigen. Natürlich sind die Personenwagen gleichermaßen bedeutend in der Geschichte des Herstellers und ich möchte nun Ihre Aufmerksamkeit auf die außergewöhnlichen Vorkriegs Kompressor Wagen in diesem Jahr richten sowie die berühmten Nachkriegs-Sportwagen vom Typ 300 SL als Roadster, einen der nur 54 gebauten 600 Landaulets sowie eine Reihe interessanter 'Youngtimer'.

Abschließend möchte sich Bonhams nochmals ganz herzlich bei Herrn Christian Boucke, dem Leiter des Mercedes-Benz Museums, und bei Mercedes-Benz Classic für die Einladung bedanken, eine Auktion in diesem spektakulären Ambiente durchzuführen.

Wir hoffen, dass Sie den Katalog mit genau so viel Vergnügen lesen werden, wie wir es bei der Zusammenstellung hatten und freuen uns, Sie im Mercedes-Museum in Stuttgart während der Retro Classics Stuttgart, welche vom 17. bis 20. März läuft, begrüßen zu dürfen.

Philip Kantor

Direktor
Bonhams Europe Motor Car Department



Mercedes-Benz Museum

The Mercedes-Benz Auction

Saturday 19 March 2016, 14.30

Mercedes-Benz Museum

Stuttgart, Germany

VERSTEIGERUNG DURCH

Bonhams GmbH

BONHAMS

Maximilianstrasse 52
80538 München
Deutschland
www.bonhams.com

Robert Brooks, James Knight,
Chris Watson

VERSTEIGERUNGSSORT

Mercedes-Benz Museum
Mercedesstrasse 100
70372 Stuttgart
Deutschland

AUKTION

Samstag, 19. März, 14.30

VORBESICHTIGUNG

Freitag 18. März 9.00 bis 17.00
Samstag 19. März 9.00 bis 13.30

KONTAKT

Ab Freitag 18. März bis Sonntag
20. März: +33 (0)1 42 61 10 11

GEBOTE

+44 (0) 20 7447 7448
+44 (0) 20 7447 7401 fax
Bitte besuchen Sie
www.bonhams.com, falls Sie über das
Internet bieten möchten.

AUFGELD (KÄUFER-KOMMISSION)

Käufer-Kommission
Die folgende Käufer-Kommission
wird auf den Zuschlagspreis jedes
Loses aufgeschlagen, das Sie
kaufen:

Automobile

15% des Zuschlagspreises für
jedes Fahrzeug.

Automobilia

25% des Zuschlagspreises für
jedes Los

Die Käufer-Kommission versteht
sich zuzüglich Mehrwertsteuer in
Höhe von aktuell 19%.

WICHTIGER HINWEIS

Die Auktion wird nach den
Allgemeinen Bedingungen
durchgeführt, die am Ende des
Katalogs abgedruckt sind.
Potentielle Käufer werden gebeten,
sich mit diesen Bedingungen
vertraut zu machen, insbesondere
was Zoll, Transport, Lagerung und
Bezahlung betrifft.

Die Mercedes-Benz Museum GmbH
ist nicht Veranstalter, sondern
lediglich Veranstaltungsort
für die Bonhams Auktion
„The Mercedes-Benz Sale“, die
am 19.03.2016 im Mercedes-Benz
Museum in Stuttgart stattfindet. Die
Bonhams GmbH ist Veranstalter der
Auktion/Versteigerung. Die
Mercedes-Benz Museum GmbH
übernimmt keinerlei Gewähr für den
Zustand der in der Auktion durch die
Bonhams GmbH (Veranstalter/
Versteigerer) zur Versteigerung
angebotenen Fahrzeuge. Diese
Auktion erfolgt gemäß den
Verkaufsbedingungen der Bonhams
GmbH

VERSTEIGERUNGSNUMMER

23590

ABBILDUNGEN:

Frontabdeckung: Los 112
Rückseite: Los 130, 132, 141, 145

AUKTIONSKATALOG:

€50 DER AUKTIONSKATALOG
BIETET EINTRITT FÜR 2 PERSONEN.

TO BE SOLD AT AUCTION BY

Bonhams GmbH

BONHAMS

Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Germany
www.bonhams.com

Robert Brooks, James Knight,
Chris Watson

LOCATION

Mercedes-Benz Museum
Mercedesstrasse 100
70372 Stuttgart
Germany

AUCTION

Saturday 19 March, 14.30

VIEWING

Friday 18 March 9.00 to 17.00
Saturday 19 March 9.00 to 13.30

CONTACT DETAILS DURING THE SALE

From Friday 18 March
to Sunday 20 March:
+ 33 (0)1 42 61 10 11

BIDS

+44 (0) 20 7447 7448
+44 (0) 20 7447 7401 fax
To bid via the internet please visit
www.bonhams.com

CATALOGUE

€50 CATALOGUE ADMITS TWO TO
VIEWING AND SALE

BUYER'S PREMIUM RATES (NOTICE TO BUYERS)

The following rates of Buyer's
Premium will be added to the
Hammer Price of each Lot that you
purchase:

Motor Cars

15% of the Hammer Price on
each vehicle.

Automobilia

25% of the Hammer Price on each lot

USt. at the current rate of 19% will
be added to the Buyer's Premium.

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, contained in the General
Information page.

Mercedes-Benz GmbH does not
organize, but is the provider of the
venue for the Bonhams auction
"The Mercedes-Benz Sale", which
takes place 19 March 2016 in
Stuttgart at the Mercedes-Benz
Museum. Bonhams GmbH is the
auction's organizer. Mercedes-Benz
GmbH is not responsible for the
condition of any car being offered
for sale by Bonhams GmbH. The
auction is held subject to Bonhams
GMBH's General Conditions.

SALE NUMBER

23590

ILLUSTRATION

Front cover: lot 112
Back cover: lot 130, 132, 141, 145

Guide for Buyers

Do I need to bring my catalogue to the sale?

Yes. Please ensure that you bring your catalogue to the sale as entry is by catalogue only. Each catalogue allows two people entry on the view and sale days. Further copies of the catalogue can be purchased at the sale venue.

Can I park my motorcycle/car/van/truck at the sale

There is limited parking for motorcycles and motor cars on the Mercedes Benz Museum complex. Public car parks are also in the vicinity.

Is the Museum near a Metro, Subway, Underground Station

Yes, the nearest stations are close to the Museum entrance. Further information is available on the Mercedes-Benz site: www.mercedes-benz-classic.com

How do I bid at the sale?

In order to bid at the sale you will be required to complete a bidder registration form. We will also need to confirm your identification and address so please bring a Passport, Identity Card or Drivers Licence with you together with a utility bill, bank or Credit Card statement. Should you be unable to attend the sale but still wish to bid, you can either leave an Absentee or Telephone bid. These forms can generally be found at the back of the sale catalogue.

Telephone bidding

Telephone bidding allows you to bid live as the auction is in progress. You will need to complete a form which asks for your name, address, the telephone number(s) you wish us to contact you on (it is advisable to add an additional number such as your mobile) and the lot number(s) on which you wish to bid. If for any reason we are unable to contact you on the telephone number(s) you leave on the form, please ensure that the highest bid column is completed (optional but recommended). A member of Bonhams staff will contact you a few lots prior to the lot(s) you wish to bid on and you will be instructed from there on. Please note that we do not operate telephone bids for lots with a low estimate below €1,000. Please also note that available lines are limited and offered on a first come/first served basis.

Absentee/Commission bidding

As with telephone bidding, you will need to complete a form with your name, address and the lot(s) number(s) on which you wish to bid. You will also need to enter the amount you are willing to bid up to for that lot (excluding premium & USt. – German VAT). Bonhams will execute the bid as cheaply as possible on your behalf.

Please ensure the form is signed and dated at the bottom and disregard the client and paddle number fields at the top of the form as this is for Bonhams use only. Once the form is completed you can either fax or post it back to our offices. Should you post the form back to our offices, please ensure it is posted in ample time prior to the sale day.

If you are a first time bidder you must also provide proof of identity and your address. This can be either a copy of your Passport, Identity Card or Driving Licence, together with a utility bill, bank or Credit Card statement. This must be sent at the same time as your bidding form.

Important Compliance notice:

In order to comply with various regulations, the name and address supplied on your Bidder Registration Form will be the name and address in which your invoice will appear. No invoices can be altered or amended in any way once issued. Furthermore, payment must come from a bank account directly linked to the corresponding name and address. If you intend to bid at the sale on behalf of the ultimate buyer, you will need to notify Bonhams in advance of the sale. We will need to receive written notification from the ultimate buyer - with their full details - that you have been appointed and they authorise you to bid on their behalf. We will then register you in that person's name and, if successful, the invoice will appear with the correct name and address. Again, payment must come from a bank account directly linked to the corresponding name and address on the invoice. You would remain bound by the General Conditions along with the actual buyer. Please contact Bonhams should you require any further advice.

How fast will the auctioneer go?

The auctioneer will aim to sell circa 20 vehicles per hour.

Are there any warranties offered with the Vehicles?

No. All vehicles are offered on an 'as seen' basis. It is wise if possible to bring a professional mechanic/engineer with you to fully inspect the vehicle on your behalf. It is also advised that the vehicle is checked before road use. The fully illustrated catalogue will describe the vehicle to the best of our ability on information supplied. Should we receive pertinent information after the publication of the catalogue, we shall affix what is known as a sale room notice (SRN) to the vehicle. A list of all SRNs will be available by the time the vehicles are presented for view. We are happy to offer our opinion as to the integrity of the vehicle at the sale, however you should accept this is an opinion only and should not be relied upon. In summary, you should satisfy yourself as to the completeness, condition and integrity of any lot prior to bidding – especially frame and engine numbers and how they compare with the catalogue description and/or documentation. It is also important to note that some illustrations are historical and may show the vehicle in a better condition than now offered.

Can I change my mind after I have purchased a Lot?

No. Lots are not sold as an option and there is no 'cooling off' period. Once the auctioneer drops the hammer, a contract is made and you are obligated to proceed with the purchase. Do not bid unless you are prepared to own the lot with all faults, known or otherwise, at the successful bid/invoice total amount.

Can I view the files that accompany the vehicles?

Yes, we should have every vehicle file available for inspection during the view. However, please note that some vehicles are offered for sale with little or no documentation and will be sold on a 'Bill of Sale'.

How can I pay?

In order to release your purchases immediately we would recommend payment by credit/debit card. We are happy to accept cash (in the currency in which the sale is conducted) but not to exceed €3,000. Any amount over €3,000 must be paid otherwise than in cash.

We accept the following methods of payment.

Bank transfer

Please quote your client number and invoice number as the reference. If paying by bank transfer, the amount received after either the deduction of bank fees or for the conversion to Euros, must not be less than the Euro amount payable on the invoice.

Payment by card

You may pay by the debit card: German debit cards are not subject to a surcharge. However all other cards are subject to a surcharge. Please note there is a 3% surcharge on the total invoice value when using those cards.

Payment by cheque

You may only pay by cheque – in Euros – when drawn against a German bank. Cheques must be cleared before you can collect your purchases, unless we have received an assurance directly from your bank prior to the sale. Cheques generally take 5-7 working days to clear.

Are there any other charges?

The following rates of Buyer's Premium will be added to the Hammer Price of each Lot that you purchase:

Motor Cars and Motorcycles (excluding Automobilia)

15% of the Hammer Price on each vehicle.

USt. at the current rate of 19% will be added to the Buyer's Premium.

The Buyer's Premium applies to each lot purchased and is subject to USt.. Some lots may be subject to USt. on the hammer price. These lots will be clearly marked with the symbol (*) or a (†) printed beside the lot number in the catalogue.

When can I clear my purchases?

Once full payment has been received, purchases can be cleared immediately after the auction until 8pm Saturday 28 March. Any vehicle not collected by that time will go to storage at the buyer's expense, and clearance will be by appointment thereafter. Details of these charges are laid out under collection and transport on our general information page.

Can someone deliver the vehicle for me?

Bonhams do not transport vehicles. However representatives from Polygon Transport are present at the sale and can quote a price to deliver the vehicle to you. Polygon Transport contact details are listed in the sale catalogue.

Important notice to purchasers

Vehicles are offered in both restored and un-restored condition, although their mechanical condition is not known. Accordingly, appropriate safety checks and any necessary re-commissioning should be carried out before returning any of them to the road. In some instances the frame and engine numbers do not match, and prospective purchasers should satisfy themselves with regard to this matter prior to bidding. All lots are sold strictly as viewed and no guarantee is offered as to their mechanical condition.

This guide should be read in conjunction with our full General Conditions printed in this catalogue.

Leitfaden für Käufer

Muss ich meinen Katalog zur Versteigerung mitbringen?

Bitte bringen Sie Ihren Katalog auf jeden Fall mit. Er bietet Eintritt für zwei Personen, während der Besichtigung und am Tag der Auktion. Zusätzliche Kataloge können vor Ort erworben werden.

Kann ich mein Motorrad oder KFZ am Auktionsort parken?

Es bestehen begrenzte Parkmöglichkeiten für Motorräder und PKWs im Mercedes-Benz Museumsbereich. Öffentliche Parkplätze befinden sich in der näheren Umgebung.

Mit welchen Nahverkehrsmitteln erreiche ich das Mercedes-Benz-Museum?

Die nächstgelegene Haltestelle ist „NeckarPark“ und wird von der S-Bahnlinie S1 bedient. Weitere Informationen finden Sie unter www.mercedes-benz-classic.com.

Wie biete ich während der Versteigerung?

Um auf ein Los zu bieten ist es erforderlich ein Bieterformular (Bidder Registration Form) auszufüllen. Damit Bonhams Ihre Identität überprüfen kann, werden Sie gebeten, Ihren Pass, Ausweis oder Führerschein vorzulegen. Wir benötigen ebenfalls eine Bankreferenz oder eine aktuelle Rechnung mit Ihrer momentanen Adresse. Sollten Sie verhindert sein und nicht an der Auktion teilnehmen können, haben Sie die Möglichkeit am Telefon mitzubieten oder ein schriftliches Gebot abzugeben, (Absentee oder Telephone Bid). Formblätter hierzu finden Sie auf den letzten Katalogseiten.

Telefongebote

„Bieten am Telefon“ ermöglicht es, während der aktuellen Auktion mitzubieten. Sie müssen ein Formular ausfüllen, mit Angaben zu Namen, Adresse und Telefonnummer(n) auf denen Sie angerufen werden wollen, (es wird empfohlen eine zusätzliche, evtl. Mobiltelefonnummer, anzugeben) sowie zu der Losnummer, auf die Sie bieten möchten. Sollte Bonhams Sie aus irgendeinem Grunde nicht erreichen können, bietet ein Mitarbeiter von Bonhams bis maximal zu dem Höchstbetrag, den Sie (optional, jedoch empfohlen) in die dafür vorgesehene Spalte einsetzen. Ansonsten wird ein Mitarbeiter - Sie einige Losnummern vor der von Ihnen angegebene - anrufen, und er wird Sie instruieren. Auf Lose mit einem Wert unter €1,000 kann leider nicht am Telefon geboten werden. Telefonleitungen stehen in begrenzter Zahl zur Verfügung und werden nach Eingang der Formulare verteilt.

Schriftliche Gebotsabgabe

Wie beim Telefongebot müssen Sie ein Formular ausfüllen, mit Angaben zu Namen, Adresse und Telefonnummer, sowie der Losnummer(n) auf die Sie bieten möchten. Darüber hinaus tragen Sie bitte den Betrag ein, bis zu dem Sie maximal bieten möchten. Dieser Betrag versteht sich ohne Kommission und USt.. Bonhams wird an Ihrer statt versuchen den Gegenstand für den niedrigsten Betrag zu ersteigern.

Vergessen Sie nicht zu unterschreiben und lassen Sie bitte die Felder für „Kundennummer“ und „Bieternummer“ frei, (Client Number bzw. Paddle Number). Diese Nummern werden von Bonhams eingesetzt. Das vollständig ausgefüllte Formular faxen Sie bitte oder sende es per Post an unser Büro. Bitte erlauben Sie ausreichend Zeit, wenn Sie den Postweg wählen.

Wenn Sie zum ersten Mal bei Bonhams bieten, müssen Sie sich bitte registrieren lassen. Hierzu senden/faxen Sie bitte, zusammen mit dem Bieterformular, eine Kopie Ihres Ausweises oder Führerscheins, am Besten in gutleserlicher Vergrößerung.

Wichtiger Hinweis zu “Bieten im Auftrag”

Um wichtige Vorschriften einzuhalten, müssen Namen und Anschrift auf dem Bieterformular (Bidder Registration Form) mit denen auf der späteren Rechnung übereinstimmen. Einmal ausgestellte Rechnungen können nicht nachträglich geändert werden. Weiterhin müssen Namen und Anschrift des Bieterformulars mit denen des Kontoinhabers, von dessen Konto eine Überweisung erfolgt, übereinstimmen. Wenn Sie im Auftrag für eine andere Person bieten möchten, müssen Sie Bonhams bitte vor der Registrierung informieren. Bonhams benötigt eine schriftliche Vollmacht des eigentlichen Käufers – mit dessen persönlichen Angaben – aus der hervorgeht, dass Sie zum bieten in seinem Namen ermächtigt sind. Daraufhin werden Sie unter dem Namen des eigentlichen Käufers registriert und auf der Rechnung erscheint dessen Name und Adresse. Wiederum müssen Name und Adresse auf der Rechnung mit den Details des Überweisende übereinstimmen. Beide, Bevollmächtigter ebenso wie ‘eigentlicher Käufer’ sind an die Auftragsbedingungen (General Conditions) gebunden. Bitte setzen Sie sich vor dem Kauf mit Bonhams in Verbindung, wenn Sie weitere Beratung wünschen.

In welcher Geschwindigkeit wird die Auktion ablaufen?

Der Auktionär wird ca. 20 Fahrzeuge pro Stunde versteigern.

Welche Garantien werden auf die Fahrzeuge gegeben?

Alle Fahrzeuge werden “verkauft wie besichtigt”. Gern können Sie einen Mechaniker oder Sachverständigen mitbringen, der ein Fahrzeug für Sie untersucht. Darüberhinaus sollte ein Fahrzeug genau inspiziert werden, bevor es im Strassenverkehr eingesetzt wird. Der gebildete Katalog enthält sorgfältige Beschreibungen, die auf den Angaben des Verkäufers basieren. Sollte Bonhams nachträglich bedeutende Informationen erhalten, werden diese am Fahrzeug angebracht, als sog. “SRN” (Sale Room Notice). Eine Liste aller “SRNs” wird zu Beginn der Vorbesichtigung ausliegen. Gern stehen unsere Experten mit Auskünften zur Verfügung; bitte haben Sie Verständnis dafür, dass es sich hierbei, nach bestem Wissen und Gewissen, um unverbindliche Meinungsäusserungen handelt. Letztendlich ist es ausschliesslich Ihre alleinige Verpflichtung, sich vor dem Kauf über Zustand, Vollständigkeit und Integrität eines Loses zu informieren, bevor Sie ein Gebot abgeben. Insbesondere Fahrgestell- und Motornummern sollten mit der Katalogbeschreibung und der vorliegenden Dokumentation verglichen werden.

Bitte beachten Sie, dass manche Katalogfotos aus einer Zeit stammen mögen, in der das Fahrzeug sich in einem anderen oder besseren, als dem jetzt angebotenen Zustand befand.

Kann ich vom Kauf zurücktreten, nachdem ich den Zuschlag erhalten habe?

Nein. Es handelt sich nicht um eine Kaufoption, und es existiert kein Widerrufsrecht. Nach dem Zuschlag des Auktionators sind Sie verpflichtet den Kauf abzuschliessen. Bieten Sie keinesfalls, wenn Sie nicht bereit sein sollten das Fahrzeug mit allen bekannten oder unbekanntem Mängeln zu erwerben und den vollen Auktionspreis, inklusive aller Zuschläge, zu entrichten.

Kann ich die zum Fahrzeug gehörende Dokumentation einsehen?

Ja. Üblicherweise existiert zu jedem Fahrzeug eine Dokumentationsmappe, die Sie während der Vorbesichtigung einsehen können. Nehmen Sie jedoch bitte zur Kenntnis, dass manche Fahrzeuge aus der Sammlung ohne Dokumentation/ Papiere offeriert werden und dass Sie in solch einem Fall lediglich einen “Kaufvertrag” erhalten können.

Wie kann ich bezahlen?

Um ein ersteigertes Los sofort freigeben zu können, empfehlen wir die Bezahlung mit Kreditkarte. Gern akzeptieren wir Bargeld (der Währung, in der die Auktion durchgeführt wird), jedoch nur bis zu einem Betrag von maximal €3,000. Jeder darüberhinaus gehende Betrag kann nicht in bar bezahlt werden.

Bonhams akzeptiert folgende Arten der Bezahlung:

Zahlen mit Karte
Sie können mit einer Bank-Karte (früher EC-Karte) zahlen: Auf Bankkarten wird keine Zusatzgebühr fällig. Bei Zahlung mit Kreditkarten wird ein Zuschlag von 3% erhoben

Zahlung mit Scheck
Mit Scheck können Sie lediglich zahlen, wenn dieser in Euro ausgestellt ist und auf eine deutsche Bank lautet. Schecks müssen vor Abholung eines Loses gutgeschrieben sein, es sei denn Bonhams hat vor der Auktion eine Bankbestätigung erhalten. Schecks benötigen durchschnittlich 5 – 7 Werktage bis zur Gutschrift.

Zahlung per Banküberweisung

Bonhams Kontonummern finden Sie auf der Seite “Allgemeine Informationen” im Katalog. Bitte geben Sie Ihre Kundennummer (Client Number) und Rechnungsnummer (Invoice Number) bei der Überweisung an. Der Euro-Eingangsbetrag auf Bonhams Konto darf, nach Abzug aller Bankgebühren, nicht unter dem Betrag liegen, der auf der Rechnung ausgewiesen ist.

Gibt es zusätzliche Gebühren?

Käufer-Kommission
Die folgende Käufer-Kommission wird auf den Zuschlagspreis jedes Loses aufgeschlagen, das Sie kaufen:

Automobile und Motorräder (ausgenommen Automobilia)
15% des Zuschlagspreises für jedes Fahrzeug.

Die Käufer-Kommission versteht sich zuzüglich Mehrwertsteuer in Höhe von aktuell 19%.

Bei einigen Losen wird die USt. auf den Zuschlagspreis sowie die Käufer-Kommission fällig. Diese Lose sind im Katalog mit einem Kreuz (†) gekennzeichnet.

Wann kann ich die von mir ersteigerten Gegenstände abholen?

Sobald Bonhams den vollen Rechnungsbetrag erhalten hat, können die erworbenen Lose abgeholt werden; entweder unmittelbar nach der Versteigerung oder am Montag, den 28. März 2015 bis 12 Uhr mittags. Sämtliche bis dato nicht abgeholt Fahrzeuge gehen auf Kosten des Käufers ans Lager und die Abholung erfolgt nach Terminabsprache. Details hierüber, sowie über die entstehenden Kosten finden Sie auf der Katalogseite mit den “Allgemeinen Informationen” unter “Abholung und Transport”.

Können die Fahrzeuge angeliefert werden?

Bonhams transportiert leider keine Fahrzeuge. Es werden jedoch Repräsentanten der von Bonhams empfohlenen Spediteure – Polygon Transport - anwesend sein, die ein Preisangebot über die Lieferung erstellen können. Kontaktdaten finden Sie im Auktionskatalog.

Wichtiger Hinweis für Verkäufer
Der grösste Teil der Fahrzeug - so nicht anders beschrieben – wird in restauriertem Zustand versteigert; allerdings ist der Zustand der Mechanik meist unbekannt. Daraus ergibt sich, dass eine ausreichende Überprüfung der Fahrsicherheit und erforderliche Wartungsarbeiten vor dem Einsatz der Maschinen im öffentlichen, ebenso wie privaten Betrieb unbedingt durchzuführen sind. Gelegentlich korrespondieren Rahmen- und Motornummern nicht miteinander. Bitte informieren Sie sich ausführlich, bevor Sie auf ein Los bieten, und beachten Sie bitte: Solange nicht anders beschrieben, werden die Fahrzeuge ohne Papiere versteigert. Alle Lose werden ausschliesslich in dem Zustand verkauft, wie besichtigt. Es kann keinerlei Garantie, insbesondere auch auf die Mechanik, gegeben werde.

Dieser Leitfaden versteht ausschliesslich in Verbindung mit Bonhams vollständigen “Auftragsbedingungen” (General Conditions) wie sie im Auktions-Katalog abgedruckt sind.

General Information

Admission

Bonhams has the right at its sole discretion without assigning any reason therefore to refuse admission to its premises or attendance at any of its sales by any person.

The catalogue admits two people to the view and sale.

Commission Bids

Bonhams will execute bids when instructed. Lots will be bought as cheaply as is allowed by other bids and Reserves.

References

Intending Buyers should supply bankers' references. The references should be supplied to Bonhams in time to allow them to be taken up before the Sale. Unless arrangements are made with Bonhams for payment in advance of the Sale all Lots will be removed to storage after the Sale at the Buyers' cost. In any event, the Purchase Price should be paid to Bonhams no later than 10.00 Monday 21 March 2016.

Bidder Registration

To recognise bidders during the Sale all intending Buyers are required to complete a Bidder Registration Form giving full identification and appropriate references before the Sale which will enable them to bid by means of a number allocated to them.

Damage

Any viewer who damages a Lot will be held liable for all damage caused and shall reimburse Bonhams or its agents for all costs and expenses relating to rectification of such damage.

Collection of Vehicles

Purchases will only be released when cleared funds are received. Collections must be arranged with Bonhams staff.

All Motor Cars must be collected from the Mercedes-Benz Museum by 12 noon on Monday 21 March after the payment of funds or upon the presentation of the receipt of payment to the sale representatives, and after which time they will all be uplifted and taken to Cars Europe.

Customers must however notify Maëlle Fontaine no later than 8pm on Saturday 19 March if they will be collecting their vehicle by 12 noon on Monday 21 March. Maëlle Fontaine can be contacted on site at the document checking desk, by email or on her mobile: maelle.fontaine@bonhams.com +33 (0) 6 66 01 91 03.

In the absence of customer instructions, all vehicles will be removed to a temporary storage facility, on Monday 21 March, close to the Mercedes-Benz Museum by the logistics company Cars Europe at your expense and at your own risk.

The uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 8pm on Saturday 19 March, if you intend to collect your vehicle 12noon on Monday 21 March.

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 must be arranged direct with transports Cars Europe.

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

Removal and Storage of Vehicles

All lots in accordance with the above will be moved to local storage. Lots are at the buyer's risk from the fall of the hammer.

Administration & uplift charges

€350 + USt. per Motor Car including handling

Storage charges from Tuesday 21 March

Motor Cars €35 + USt. per day

Collection of Automobilia

All purchased lots must be cleared from the sale venue by 12 noon on the day after the sale. All un-collected purchased lots shall then be uplifted and removed to Bonhams storage facility at:
Unit 1 Sovereign Park, Coronation Road, Park Royal, London, ENGLAND, NW10 7QP, and will be available for collection from 10.30am Monday 28th March 2016 by appointment only.

To arrange collection please contact the Automobilia Department +44 (0) 20 8963 2840 or by email on automobilia@bonhams.com to make an appointment.

All lots removed to the store will be charged £50+VAT uplift and storage at £1+VAT per day per lot.

All lots marked with a \diamond will be charged £100+VAT uplift and storage at £10+VAT per day per lot. All lots marked with a $\diamond\diamond$ will require specific shipping and storage arrangements, as they are either extremely large or heavy objects, and will be charged £200 + VAT uplift and storage at £20 + VAT per day.

Shippers or Agents wishing to collect on behalf of the purchaser must provide written instruction from the client before Bonhams will release the lot(s).

All purchases are at buyers risk from the fall of the hammer.

Important Notice:

The storage facility will remain operational until Saturday 2 April 2016. Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to a permanent storage facility in the Netherlands at the customer's expense: 1,500€+ USt. per Motor Car plus storage.

Transport and Shipping

A representative of Cars Europe will be at the Sale and can arrange national and international transportation as agent for the Buyer or the Seller (as the case may be), although you are free to make your own transport arrangements.

Cars Europe
Contact: Hayley Painter
+44 (0) 1284 850 950
+44 (0) 1284 851 077 fax
+44 (0) 7946 036 468 mobile
hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Payment for removal and storage must be made direct to Cars Europe.

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact Cars Europe.

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.

Bonhams Bank Details

National Westminster Bank
PO BOX 4RY
250 Regent Street
London W1A 4RY
United Kingdom

Account name: Bonhams 1793 Ltd
Bank code: 56-00-27
Account no.: 28613430
IBAN: GB13 NWBK 6072 1128 6134 30
SWIFT/BIC: NWBK GB2L

Successful bidders are asked to ensure they quote their Customer number when settling a payment.

Please note that international money laundering regulations prevent Bonhams accepting payment from any person other than the one named on the invoice.

Methods of Payment

Purchases can only be released when full settlement (inclusive of all charges) of all invoices issued to the buyer is received in cleared funds. Before bidding, you should ensure that you have the necessary funds available and be able to pay according to one of the methods set out below. All cheques should be made payable to Bonhams. We accept the following methods of payment:

- You may electronically transfer funds to our Bank Account. Please quote your paddle number and Invoice number as the reference. Our Bank Account details are shown on buyers invoice. If paying by bank transfer, the amount received after either the deduction of bank fees or for the conversion to euros, must not be less than the euros amount payable on the invoice.

- cash: you may pay for lots purchased by you at this Sale with notes, coins or travellers cheques in the currency in which the Sale is conducted (but not any other currency) provided that the total amount payable by you in respect of all lots purchased by you at the Sale does not exceed €3,000. If the amount payable by you for lots exceeds that sum, the balance must be paid otherwise than in cash.

- debit cards issued by a German bank: there is no additional charge for purchases made with these cards. Debit cards issued by a bank outside Germany will be subject to a 3% surcharge.

- credit cards: Visa and Mastercard. Please note there is a 3% surcharge on the total invoice value when payments are made using credit cards.

Please note it may be advisable to notify your card provider of your intended purchase in advance to reduce delays caused by us having to seek authority when you come to pay. If you have any questions with regard to payment, please contact our client services department.

USt.

The following symbols are used to denote that USt. is due on the hammer price and buyer's premium:

† USt. at 19% on hammer price and buyer's premium if the car remains in the EU.

Ω USt. on imported items at 19% on hammer price and buyer's premium if the car remains in the EU.

* USt. at 7% on the hammer price and the prevailing rate on buyer's premium if the car remains in EU.

In all other instances no USt. will be charged on the hammer price, but USt. at the prevailing rate (currently 19%) will be added to the Buyer's Premium which will be invoiced on a USt. inclusive basis.

Allgemeine Hinweise

Zugang

Bonhams behält sich das Recht vor, nach eigenem Ermessen und ohne Angabe von Gründen den Zugang zu seinen Geschäftsräumen oder Teilnahme an seiner Auktionen durch jegliche Person zu verweigern.

Der Katalog erlaubt zwei Personen Zugang zur Besichtigung und Auktion.

Auftragsgebot

Bonhams wird gemäß Anweisung Gebote ausführen. Lose werden so günstig gekauft, wie es Gebote anderer Teilnehmer und Mindestgebote erlauben.

Referenzen

Neukunden werden gebeten, Bankreferenzen bereitzustellen. Die Referenzen müssen zeitgerecht bereitgestellt werden, damit diese vor der Auktion verarbeitet werden können. Wenn keine Vorauszahlung vor Auktion mit Bonhams vereinbart wurde, werden alle Lose nach der Auktion zur Aufbewahrung zu Lasten des Käufers gegeben. Auf jeden Fall muss der Kaufpreis bis spätestens Montag, 21. März, 10.00 Uhr an Bonhams überwiesen werden.

Bieter-Registrierung

Um Bieter während der Auktion identifizieren zu können, müssen alle Neukunden ein Registrierungsformular mit vollständigen persönlichen Daten und geeigneten Referenzen vor der Auktion ausfüllen. Den Bietern wird dann eine Nummer zugewiesen, die ihnen das Bieten ermöglicht.

Beschädigung

Jede Person, die beim Besichtigen ein Los beschädigt, ist für diese Schäden haftbar und muss Bonhams oder seinen Agenten alle Kosten und Ausgaben für die Reparatur der entstandenen Schäden entschädigen.

Fahrzeugabholung

Alle Ankäufe werden nur nach vollständiger Bezahlung übergeben. Alle Abholungen müssen mit Bonhams' Mitarbeitern vereinbart werden.

Alle Fahrzeuge müssen bis Montag, dem 21. März bis 12 Uhr mittags vom Mercedes-Benz Museum abgeholt werden. Bei der Abholung muss ein unwiderlicher Zahlungsnachweis erbracht werden. Nach diesem Zeitpunkt werden alle Lose von unserem Logistik-Partner CARS Europe in ein Lager gebracht.

Kunden müssen in jedem Fall Maëlle Fontaine bis spätestens 18 Uhr am Samstag, den 19. März benachrichtigen, ob sie ihr Fahrzeug bis 12 Uhr am Montag, den 21. März abholen werden.

Maëlle Fontaine kann entweder über email oder ihre Mobilfunknummer erreicht werden:
maelle.fontaine@bonhams.com, +33 (0) 6 66 01 91 03.

Falls wir keine Instruktionen von den Käufern erhalten, werden alle Fahrzeuge am Montag, den 21. März in ein Lager in der Nähe des Mercedes-Benz Museums von unserem Logistik-Partner CARS Europe gebracht. Für alle Lose gilt, dass nach Zuschlag alle Risiken auf den Käufer übergehen und der Käufer die Kosten des Transportes und der Lagerung zu tragen hat.

Die Transport- und Lagerkosten sind auf diesen Seiten angegeben. Es ist unabdingbar, dass Sie uns vor 20 Uhr am Samstag, 19. März benachrichtigen, wenn Sie Ihr Fahrzeug vor 12 Uhr mittags am Montag, 21. März abholen möchten.

Wir empfehlen Ihnen dringend, die Abholung Ihres Fahrzeuges vor der Auktion zu planen.

Alle Lager- und Transportkosten müssen in voller Höhe vor der Abholung des Fahrzeuges oder des Weitertransportes beglichen werden.

Transport- und Lagerkosten müssen direkt bei CARS Europe bezahlt werden. Abholung ist nur nach vorheriger Terminabsprache möglich und bedarf einer Vorankündigung von mindestens 24 Stunden.

Käufer müssen sich versichern, bei der Abholung alle relevanten Zulassungspapiere, Dokumente und Schlüssel erhalten zu haben.

Abtransport und Aufbewahrung von Fahrzeugen

Alle Lose auf die obiges zutrifft werden zur lokalen Aufbewahrung gebracht. Für alle Lose gilt, dass nach Zuschlag alle Risiken auf den Käufer übergehen.

Kosten des Abtransportes

€350 + USt. pro Fahrzeug

Lagerkosten ab Dienstag, 21. März

€35 + USt. pro Tag und Fahrzeug

Automobilia

Alle erworbenen Lose müssen bis 12 Uhr am Tag nach der Auktion abgeholt werden. Alle bis zu diesem Zeitpunkt nicht abgeholten Lose werden zu unserem Lager in London gebracht. Die Adresse lautet: Unit 1 Sovereign Park, Coronation Road, Park Royal, London, ENGLAND, NW10 7QP.

Um eine Abholung zu vereinbaren, nehmen Sie bitte Kontakt mit unserer Automobilia-Abteilung auf: Tel. +44 (0) 20 8963 2840 oder per email an automobilia@bonhams.com.

Die Transportkosten für alle Lose beträgt £ 50 + USt. pro Los, die Lagerkosten betragen £ 1 + USt. pro Tag und Los.

Die Transportkosten für alle mit einem \diamond gekennzeichneten Lose beträgt £ 100 + USt. pro Los, die Lagerkosten betragen £ 10 + USt. pro Tag und Los.

Transportunternehmen oder andere Personen, die im Kundenauftrag Lose abholen möchten, benötigen eine schriftliche Ermächtigung des Kunden, bevor Bonhams die Ware freigibt.

Für alle Lose gilt, dass nach Zuschlag alle Risiken auf den Käufer übergehen.

Wichtiger Hinweis:

Das Lager bleibt bis Samstag, 2. April 2016, in Betrieb. Alle Fahrzeuge, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht abgeholt worden sind, werden in ein permanentes Lager in den auf Kosten des Käufers gebracht. Die Kosten für den Transport belaufen sich auf € 1.500 + USt. pro Fahrzeug zzgl. Lagerkosten.

Transport und Verschiffung

Ein Repräsentant der CARS Europe wird bei der Auktion zugegen sein und kann den landesweiten oder internationalen Weitertransport des Fahrzeuges für den Käufer oder Verkäufer (wie zutreffend) organisieren, aber es steht Ihnen frei, den Transport selbst zu regeln.

Cars Europe
Contact: Hayley Painter
+44 (0) 1284 850 950
+44 (0) 1284 851 077 fax
+44 (0) 7946 036 468 mobile
hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Zahlungen für den Transport und die Lagerung müssen direkt an CARS Europe getätigt werden.

Zoll

Bitte wenden Sie sich für alle Zollangelegenheiten direkt an Cars Europe.

Versicherung nach der Auktion
Wir erinnern Käufer daran, dass die Verantwortung für ihre Fahrzeuge nach dem Fall des Hammers an sie übergeht. Es liegt in Ihrer Verantwortung, entsprechende Versicherungsvorkehrungen zu treffen

Zahlungsmethoden

Käufe können nur freigegeben werden, wenn für alle dem Käufergestellten Rechnungen (einschließlich aller Gebühren) frei verfügbare Mittel eingegangen sind. Vor dem Bieten sollten Sie sicherstellen, dass Sie die notwendigen Mittel zur Verfügung haben und mittels einer der unten aufgeführten Methoden zahlen können. Alle Schecks müssen auf Bonhams ausgestellt werden. Wir akzeptieren folgende Zahlungsmethoden:

- Sie können Mittel elektronisch auf unser Bankkonto überweisen. Bitte geben Sie Ihre Bieternummer und Rechnungsnummer als Referenz an. Unsere Bankkontodaten finden Sie in der Rechnung die dem Käufer ausgestellt wird.

Falls Sie per Banküberweisung zahlen, dann muss die von uns erhaltene Summe nach Abzug der Bankgebühren oder Umwchselgebühren in Euro nicht geringer sein, als die in der Rechnung aufgeführten Summe.

- Bargeld: Sie können für die bei dieser Auktion gekauften Lose in bar der Währung zahlen, in der die Auktion durchgeführt wurde (keine andere Währung ist erlaubt), vorausgesetzt, dass die zu zahlende Gesamtsumme für alle von Ihnen bei dieser Auktion gekauften Lose nicht €3,000 übersteigt. Falls der von Ihnen zu zahlende Betrag diese Summe übersteigt, muss die Zahlung auf andere Art als bar erfolgen.

- Debitkarten einer deutschen Bank: es fallen keine zusätzlichen Gebühren an. Ein Aufschlag von 3% auf den Gesamtwert der Rechnung wird verrechnet, wenn Zahlungen mittels Debitkarten nicht deutscher Banken erfolgen.

- Kreditkarten: Visa und Mastercard. Bitte beachten Sie, ein Aufschlag von 3% auf den Gesamtwert der Rechnung wird verrechnet, wenn Zahlungen mittels Kreditkarten erfolgen.

Bitte beachten Sie, es ist ratsam, Ihren Kartenanbieter über Ihre Kaufabsichten vorab zu informieren, um das Risiko von Verzögerungen zu verringern, die entstehen können, wenn wir Autorisierung einholen müssen, wenn Sie zur Zahlung kommen. Im Falle von Fragen kontaktieren Sie bitte unseren Kundendienst.

USt.

Die folgenden Symbole werden benutzt, um anzuzeigen, dass USt. auf den Hammerpreis und das Aufgeld für den Käufer fällig ist:

† USt. von 19% auf den Hammerpreis und das Aufgeld für den Käufer bei der EU.

Ω USt. auf importierte Artikel von 19% auf den Hammerpreis und das Aufgeld für den Käufer bei in der EU.

* 7% USt. auf den Zuschlagspreis und der jeweiligen Höhe auf Aufgeld bei in der EU.

In allen anderen Fällen wird keine USt. auf den Hammerpreis berechnet, aber USt. zum Normalsatz (aktuell 19%) wird auf das Aufgeld für den Käufer berechnet, die Rechnungsstellung dafür erfolgt einschließlich USt.

Contacts during sale period

Kontakt Daten während der Auktion

From Friday 18 March to Sunday 20 March

Ab Freitag 18. März bis Sonntag 20. März

For all correspondence Für allen Schriftverkehr

Bonhams France SAS
4 rue de la Paix
75002 Paris
France
+33 (0)1 42 61 10 11
eurocars@bonhams.com

Motor Car Specialists Ihre Ansprechpartner im Automobilbereich

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

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

Gregor Wenner
+39 333 5643610
gregor.wenner@bonhams.com

Hans Schede
+49 (0) 211 404 202
hans.schede@bonhams.com

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

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

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

Sale Administrators Administration der Auktion

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

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

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

Customer Services Kundendienst

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

Bids service/ Sale registrations Bieter Kundendienst/ Bieterregistrierungen

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

Buyers/Sellers Accounts Buyers/Sellers Accounts Buchhaltung

+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax
customeraccounts@bonhams.com

Press Office Pressebüro

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

Catalogue Subscriptions Katalogabonnements

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

Transporters Automobiltransport

Polygon Transport Registered Office:
Unit 2H North Road
Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hampshire SO40 4BL
+44 (0) 2380 871555
+44 (0) 2380 862111 fax

Cars Europe
Contact: Hayley Painter
+44 (0) 1284 850 950
+44 (0) 1284 851 077 fax
+44 (0) 7946 036 468 mobile
hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Acknowledgements Dank

We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:
Wir bedanken uns bei den folgenden Personen für ihre Unterstützung bei der Gestaltung dieses Katalogs und der Auktion:

Richard Agostini
Gert Beets
Léon Compas
Stephen Girlich
David Hawtin
Conor Hughes
Ronald Kooyman
Nitesh Patel
Hans Schede
Gregor Wenner

Mercedes-Benz Classic

Christian Boucke
Alexandra Süß
Nils Beckmann
Gerhard Heidbrink
Juergen E. Wittmann
Maïke Sigloch

Photography

Simon Clay
Mathieu Damiens
DERDEHMEL
Dirk De Jager
Neil Fraser
Future Photography
Julien Van Rampelbergh

Worldwide Motoring contacts

Ansprechpartner Automobile weltweit

Mainland Europe Motor Cars

Ansprechpartner Automobile Europa

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

Gregor Wenner (Italy)
+39 333 5643610
gregor.wenner@bonhams.com

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

Administrators Administration

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

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

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

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

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

UK Motor Cars

Ansprechpartner Automobile Großbritannien

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

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

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

Administrators Administration

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

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

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

Malcolm Barber
+44 (0) 20 7 468 8238
malcolm.barber@bonhams.com

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

USA Motor Cars

Ansprechpartner Automobile USA

West Coast Westküste

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

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

East Coast Ostküste

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

Administrator Administration

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

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

Steffan Frisk
+1 415 519 9375
steffan.frisk@bonhams.com

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

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

Business Manager

Stephen Girlich
+1 415 503 3447
stephen.girlich@bonhams.com

Additional contacts

Zusätzliche Ansprechpartner

Motorcycle Department Motorradabteilung

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

Motorcycle Administrator Verwaltung Motorradabteilung

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

Press Office Pressebüro

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

Buyers/Sellers Accounts Europe

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

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

Automobilia Automobilia

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

Catalogue subscriptions Katalogabonnements

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

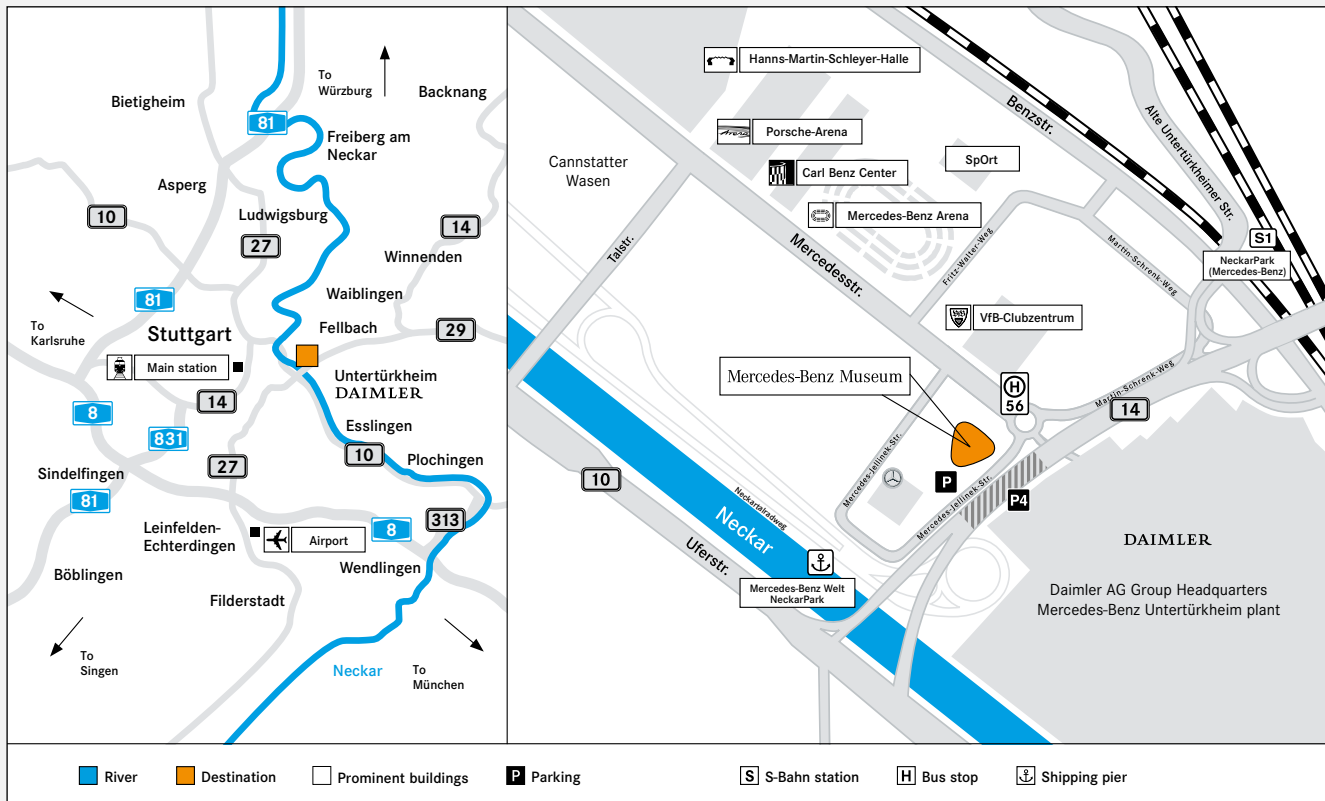
Buyers/Sellers Accounts USA Buchhaltung USA

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

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

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

Directions to the Mercedes-Benz Museum



Arrival by car

From Karlsruhe: Take the A 8 motorway to the Stuttgart intersection, take the Vaihingen exit. Merge onto the A 831 motorway, then take the B14 road towards Stuttgart-Zentrum (centre of Stuttgart) and merge onto the B10/B14. Follow the “Mercedes-Benz” signs to the Mercedes-Benz Museum exit.

From Ulm: Take the A8 motorway to the Esslingen-Zentrum (centre of Esslingen) exit. From there take the B 313 road, then the B10 road towards Stuttgart.

Follow the “Mercedes-Benz” signs to the Mercedes-Benz Museum exit.

From Heilbronn: Take the A 81 motorway to the Zuffenhausen exit, then merge onto the B10 road towards Stuttgart-Zentrum (centre of Stuttgart) and follow the “NeckarPark” signs towards Stuttgart-Bad Cannstatt/ Esslingen and then the “Mercedes-Benz” signs to the Mercedes-Benz Museum exit.

Parking: Please use either the Museum car park or the neighbouring P4 car park.

Arrival by train: From Stuttgart main station take the S-Bahn (rapid transit system) of line S1 in the direction of Kirchheim (Teck) to “NeckarPark” (Mercedes-Benz). On leaving the train, follow signs to the Museum.

Arrival by bus: Bad Cannstatt station is served by S-Bahn lines S1, S2 and S3 as well as by the regional rail network (RegionalBahn) and RegionalExpress. Bus line 56 connects Bad Cannstatt station with “Mercedes-Benz Welt”.

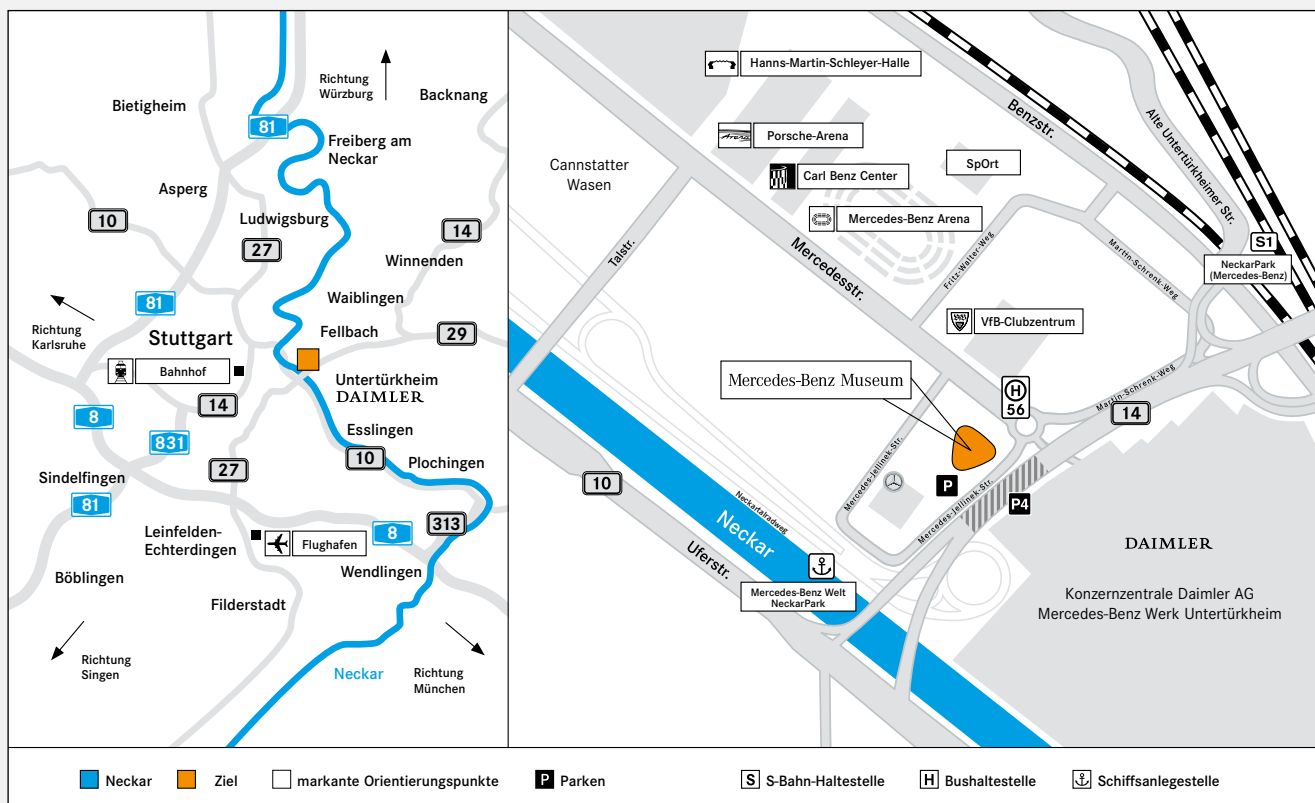
Arrival by boat: Boats stop regularly at the landing “Mercedes-Benz Welt/ NeckarPark”. Further information at www.neckar-kaeptn.de

**Bonhams is delighted to announce that we will be present at the Retro Classics 2016, Retro Messen from 17 to 19 March alongside Daimler AG Mercedes-Benz Classic Motor Shows & Events.
Bonhams Stand: Hall 7 no. 7E34**

We invite you to take advantage of our complimentary shuttle bus service between Retro Classics and the Mercedes-Benz Museum from 12noon to 6pm on Friday 18 March from 11am to 2pm on Saturday 19 March.



Anfahrt zum Mercedes-Benz Museum



Anfahrt mit dem Auto

Aus Richtung Karlsruhe: A 8 bis Autobahnkreuz Stuttgart, Ausfahrt Vaihingen. Dort auf die A 831, dann auf die B14 Richtung Stuttgart-Zentrum und weiter auf der B10/B14. Dem Leitsystem „Mercedes-Benz“ folgen bis Ausfahrt Mercedes-Benz Museum.

Aus Richtung Ulm: A8 bis Ausfahrt Esslingen-Zentrum. Dort auf die B 313, dann auf die B10 Richtung Stuttgart. Dem Leitsystem „Mercedes-Benz“ folgen bis Ausfahrt Mercedes-Benz Museum.

Aus Richtung Heilbronn: A 81 bis Ausfahrt Zuffenhausen, dann auf die B10 Richtung Stuttgart-Zentrum und dem Leitsystem „NeckarPark“ in Richtung Stuttgart-Bad Cannstatt/ Esslingen sowie dem Leitsystem „Mercedes-Benz“ folgen bis Ausfahrt Mercedes-Benz Museum.

Parken: Bitte benutzen Sie das Museumsparkhaus oder das angrenzende Parkhaus P4.

Anfahrt mit der Bahn: Ab Hauptbahnhof mit der S-Bahn-Linie S1 in Richtung Kirchheim (Teck) bis Haltestelle „NeckarPark“ (Mercedes-Benz). Nach dem Ausstieg dem Leitsystem zum Museum folgen.

Anfahrt mit dem Bus: Anfahrt zum Bahnhof Bad Cannstatt mit den S-Bahn-Linien S1, S2 und S3 sowie Regionalbahn und RegionalExpress. Vom Bahnhof Bad Cannstatt fährt die Buslinie 56 bis zur Haltestelle „Mercedes-Benz Welt“.

Anfahrt mit dem Schiff: Anlegestelle „Mercedes-Benz Welt/ NeckarPark“. Nähere Informationen unter www.neckar-kaeptn.de

Bonhams wird auch auf der Retro Classics 2016 auf dem Messegelände vom 17. bis 19. März vertreten sein. Sie finden uns auf dem Stand der Mercedes-Benz Classic. Bonhams Stand: Hall 7 no. 7E34

Wir laden Sie herzlich ein, unseren kostenlosen Shuttle-Service zwischen der Retro Classics und des Mercedes-Benz Museums zu nutzen. Der Shuttle-Service ist am Freitag, 18. März, von 12 Uhr bis 18 Uhr und am Samstag, 19. März von 11 Uhr bis 14 Uhr in Betrieb.

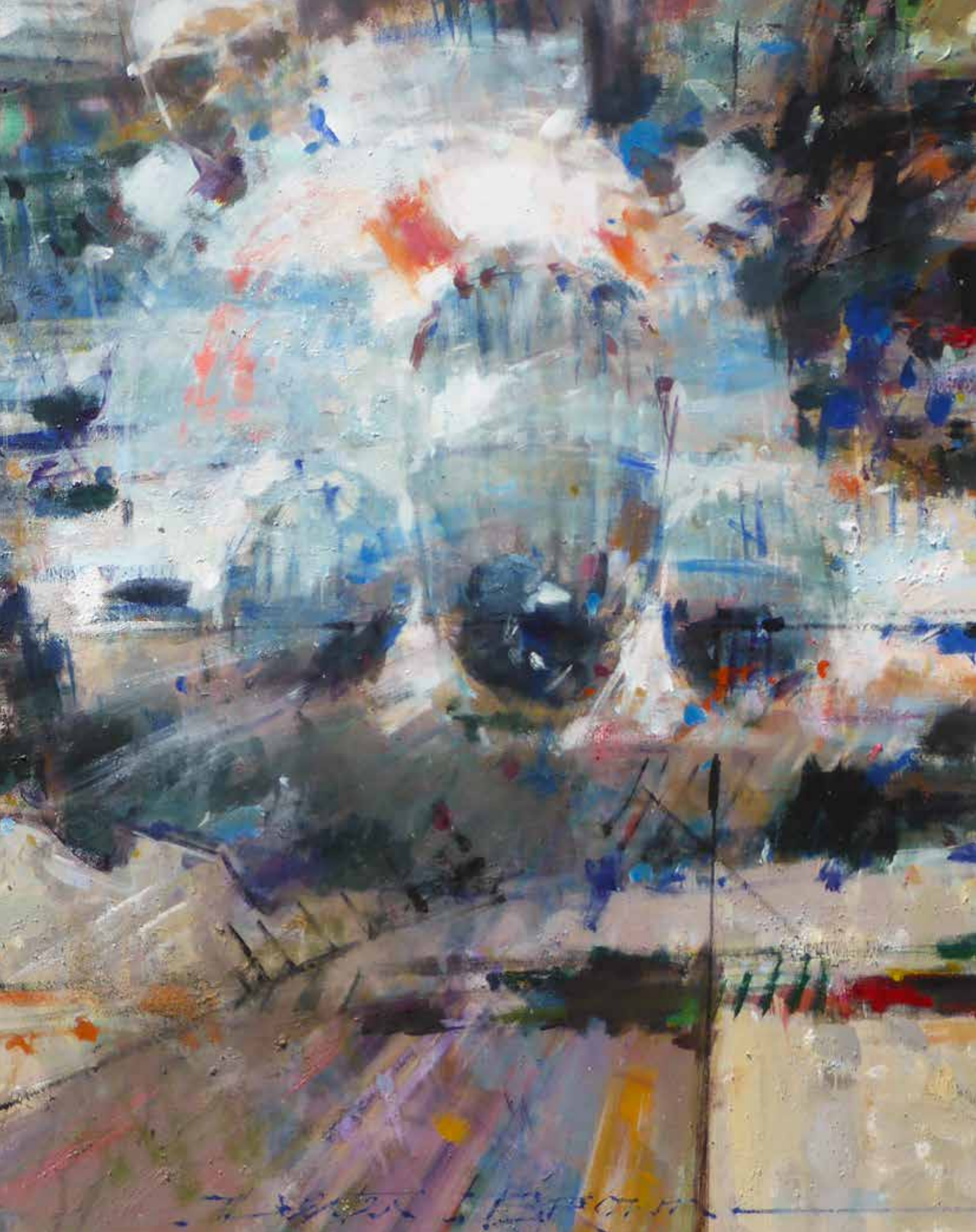


AUTOMOBILIA

Lots 001 - 012

Further images of each lot can be found at:
www.bonhams.com/23590







1

KEN DALLISON: THE FIRST CENTURY - PORTRAITS IN CELEBRATION OF THE DAIMLER-BENZ CENTENNIAL 1886-1986;

limited edition numbered 760/2000, large format title signed by the author, bound in black leather hard covers, 127 numbered pages, published by Mercedes-Benz of North America, well-illustrated with artworks after Ken Dallison of Mercedes-Benz vehicles, in cream canvas library case and with original packing carton, offered together with George C Monkhouse: Mercedes-Benz Grand Prix Racing 1934-1955, and Motor Racing with Mercedes-Benz; Prince Chula: Dick Seaman - A Racing Champion, deluxe edition 1948; and another related publication. (5)

KEN DALLISON: THE FIRST CENTURY - PORTRAITS IN CELEBRATION OF THE DAIMLER-BENZ CENTENNIAL 1886-1986;

Limitierte Auflage, nummeriert 760/2000, vom Autor signiert, in schwarzem Leder gebunden, 127 nummerierte Seiten, Herausgeber Mercedes-Benz of North America, illustriert mit Werken nach Ken Dallison, original verpackt, angeboten mit: Mercedes-Benz Grand Prix Racing 1934-1955, und Motor Racing with Mercedes-Benz; Prince Chula: Dick Seaman - A Racing Champion, deluxe edition 1948; sowie weiterer Publikation.

(5)
€500 - 600

2

A RARE 1911 MERCEDES RANGE BROCHURE, ISSUED BY MILNES-DAIMLER-MERCEDES LTD OF LONDON,

embossed cream card covers with King Edward VII Royal Warrant crest, 25 numbered pages, English text, containing specifications for various 4-cylinder chassis types, and with illustrations for Torpedo Type Landauette, Coupe, Phaeton, Limousine, Cabriolet and other models including the Grand Prix Mercedes Racer, spine water damaged with loss and distress to left portion of majority of pages with modern protective plastic coverings, 4to., offered together with a 1918 *Der Fall Daimler - Denkschrift für die Geschichte der Luftfahrt* 19-page booklet by August Euler, (some loss to corners), and other assorted photographs and postcards featuring later pre-War and 1930s Mercedes Grand Prix cars. (Qty)

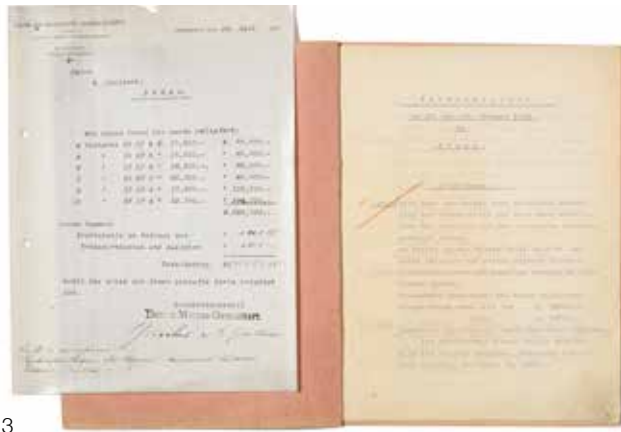
EINE SELTENE MERCEDES RANGE BROSCHÜRE VON 1911, HERAUSGEGEBEN VON MILNES-DAIMLER-MERCEDES LTD IN LONDON,

Prägung, 25 nummerierte Seiten, englischer Text, beinhaltet Angaben zu zahlreichen 4-Zylinder Fahrgestellen, mit Illustrationen für Torpedo Type Landauette, Coupe, Phaeton, Limousine, Cabriolet sowie weitere Modelle einschließlich des Grand Prix Mercedes Racer, Rücken sowie Mehrzahl der Seiten wasserbeschädigt, in Schutzplastikhüllen, 4to., angeboten mit: August Euler: *Der Fall Daimler - Denkschrift für die Geschichte der Luftfahrt* von 1918, 19 Seiten, (an einigen Seiten beschädigt), sowie weitere Fotografien und Postkarten, die Mercedes Grand Prix Fahrzeuge der späten Vorkriegszeit und 1930er Jahre zeigen. (Qty)

€1,000 - 1,500



2



3

3
A 'NEGOTIATIONS' DOCUMENT RELATING TO THE EARLY AGREEMENTS BETWEEN THE DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT BOARD REPRESENTATIVE HERR GUSTAV VISCHER AND HERR EMIL JELLINEK, DATED 19 AND 20 FEBRUARY, 1901,

Jellinek's own copy of the negotiations of the meetings that took place in Niece, 21 numbered pages, typed, German text, in pink card binders 4to, the text relating to arrangements for the sale of 35HP Mercedes cars, with further agreements for the 16 HP and 8 HP Wagen, with further detailed business arrangements relating to production and supply of other essential parts, the text with annotations and corrections. A rare and interesting document of industrial and historical importance from the pioneering days of the Mercedes brand, offered together with a photographic copy of a letter between Herr Vischer at DMG and Herr Jellinek, dated 24 Juli 1900.

(2)

'VERHANDLUNGSDOKUMENT', SICH AUF DIE EINIGUNG ZWISCHEN HERRN GUSTAV VISCHER UND HERRN EMIL JELLINEK DER DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT BEZIEHEND, DATIERT 19. UND 20. FEBRUAR, 1901,

Jellineks Exemplar der in Niece stattgefundenen Verhandlung, 21 nummerierte Seiten, getippt, deutscher Text, in pinken Ringbüchern, der Text nimmt Bezug zu den Verhandlungen im Rahmen der Verkaufs der 35HP Mercedes Fahrzeuge, mit weiteren Vereinbarungen zu den 16 HP und 8 HP Fahrzeugen, mit weiteren geschäftlichen Vereinbarungen zu Produktions- und Lieferungsdetails anderer wesentlicher Bestandteile, Text mit Annotationen und Notizen. Seltenes und interessantes Dokument mit historischer Bedeutung für die Marke Mercedes in ihrer Pionierzeit, zusammen mit einer Fotokopie eines Briefverkehrs zwischen Herrn Vischer von DMG und Herrn Jellinek, datiert 24. Juli 1900.

(2)

€4,000 - 5,000

4
A RARE MERCEDES-BENZ 300SL ROADSTER OWNER'S POUCH COMPLETE WITH BOOKLETS, LATE 1950S,

comprising tan plastic pouch with clear front cover, embossed MERCEDES-BENZ on the flap, opening to contents of un-stamped Service Book, Owner's Manual, Catalog "A" 1957, Service Stations II booklet and Kundendienst-Stationen (Customer Service Stations) booklet, slight wear to covers and pages, with minor loss to lower right corner of owner's manual.

(Qty)

SELTENES MERCEDES-BENZ 300SL ROADSTER ETUI MIT BÜCHERN, ENDE DER 1950ER,

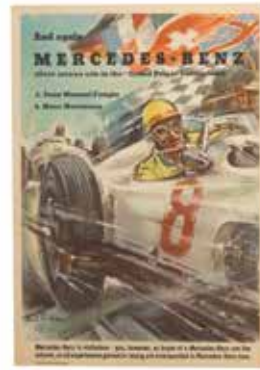
Plastiketui mit durchsichtiger Vorderseite, MERCEDES-BENZ auf der Lasche eingraviert, ungestempeltes Servicebuch, Benutzerhandbuch, Katalog „A“ 1957, Service-Stationen II und Kundendienst-Stationen Buch, leichte Gebrauchsspuren auf dem Deckel und auf den Seiten, Benutzerhandbuch teilweise an der unteren rechten Seite geknickt.

(Qty)

€8,000 - 10,000



4



5



6



7

5
FOUR 1954 MERCEDES-BENZ GRAND PRIX VICTORY HANDBILL POSTERS,

celebrating successes for Mercedes-Benz at the 1954 Italian, French, German and Swiss Grand Prix, with drivers Juan Manuel Fangio, Karl Kling and Hans Hermann, together with a 'Victories for Progress' handbill poster, celebrating race successes for 1954 and 1955, each featuring artwork after Hans Liska, each measuring 29 x 21cm, contained within a blue card Mercedes-Benz folder.

(6)

VIER 1954 MERCEDES-BENZ GRAND PRIX VICTORY FLUGBLATT POSTER,

Zeigen Erfolge für Mercedes-Benz bei den italienischen, französischen, deutschen und schweizerischen Grand Prix von 1954, mit den Fahrern Juan Manuel Fangio, Karl Kling und Hans Hermann, zusammen mit einem 'Victories for Progress' Flugblatt Plakat, das die seltenen Erfolge von 1954 und 1955 zeigt, jedes mit Abbildungen nach Hans Liska, jedes 29 x 21 cm, in einem blauen Mercedes-Benz Hefter.

(6)

€750 - 1,000

6
DEXTER BROWN (BRITISH, 1942-), 'MERCEDES-BENZ 1937 GERMAN GRAND PRIX',

signed, watercolour and gouache on board, a preliminary study depicting Rudolf Carracciola in the W125 at Nürburgring, 17 x 26cm, mounted, framed and glazed.

DEXTER BROWN (BRITISH, 1942-), 'MERCEDES-BENZ DEUTSCHER GRAND PRIX VON 1937',

Signiert, Aquarell und Gouache auf Holzplatte, vorbereitende Studie, die Rudolf Carracciola im W125 am Nürburgring zeigt, 17 x 26 cm, befestigt, gerahmt und verglast.

€1,000 - 1,500



8

7

DEXTER BROWN (BRITISH, 1942-), 'MERCEDES-BENZ 1937 GERMAN GRAND PRIX',

signed, watercolour and gouache on board, a preliminary study depicting Rudolf Caracciola in the W125 at Nurburgring, 17 x 26cm, mounted, framed and glazed.

DEXTER BROWN (BRITISH, 1942-), 'MERCEDES-BENZ DEUTSCHER GRAND PRIX VON 1937',

Signiert, Aquarell und Gouache auf Holzplatte, vorbereitende Studie, die Rudolf Caracciola im W125 am Nürburgring zeigt, 17 x 26 cm, befestigt, gerahmt und verglast.

€1,000 - 1,500

8 ∞

DEXTER BROWN (BRITISH, 1942 -), 'MERCEDES-BENZ W125',

signed, acrylic paint on canvas depicting Rudolf Caracciola in the Mercedes-Benz W125 at the 1937 German Grand Prix, 102 x 152cm.

DEXTER BROWN (BRITISH, 1942 -), 'MERCEDES-BENZ W125',

Signiert, Acrylfarbe auf Leinwand, Rudolf Caracciola im Mercedes-Benz W125 beim deutschen Grand Prix von 1937, 102 x 152 cm.

€5,000 - 7,000



9



10 (detail)



10

9

STIRLING MOSS AND DENIS JENKINSON 1955 MILLE MIGLIA MEMORABILIA,

comprising a limited edition print numbered 701/850 after Frank Wootton, depicting the Mercedes-Benz 300 SLR at the 1955 Mille Miglia, signed by the artist, Moss (twice) and "Jenks", 47 x 60cm in 1977 delivery packaging, together with a 1:25 scale Historic Replicars Model of the Mercedes-Benz 300 SLR, mounted on a base with plaques signed by Moss and the model maker John Haynes.

(2)

STIRLING MOSS UND DENIS JENKINSON 1955 MILLE MIGLIA MEMORABILIA,

Druck in limitierter Auflage, nummeriert 701/850 nach Frank Wootton, Mercedes-Benz 300 SLR beim Mille Miglia von 1955, vom Künstler signiert, Moss (an zwei Stellen) und „Jenks“, 47 x 60cm, in Verpackung von 1977, angeboten mit einem Historic Replicars Modell im Maßstab 1:25 vom Mercedes-Benz 300 SLR, auf Sockel montiert, mit von Moss und John Haynes (Modellbauer) signierten Plaketten.

(2)

€1,000 - 1,200

10 ◊

A FINE 1:8 SCALE MERCEDES W196 BY BESPOKE MODEL MAKERS AMALGAM,

exquisitely modelled, with removable engine cover to reveal straight 8 engine in incredible detail, the model mounted on a black stand with maker's and limited edition plaque, with Perspex display case, together with all the original packaging as when new and the Certificate of Authenticity from Amalgam. The edition was limited to a maximum of 196 units of which this is number 32. This particular model is in "as new" condition.

Modelled on the car raced by Juan Manuel Fangio at the 1955 British Grand Prix held at Aintree. "The Train" of Moss and Fangio driving so close their cars appeared to be coupled together, finished in an unbeatable first and second place. Bonhams offered the original car for sale at the Goodwood Festival of Speed 2013.

MERCEDES W196 MODELL VON AMALGAM IM MASSSTAB 1:8,

Ein exquisites Modell mit abnehmbarer Motorhaube, die es erlaubt, den sehr detailliert gearbeiteten Reihenachtylinder zu sehen, montiert auf schwarzem Sockel mit Plakette des Herstellers und der limitierten Ausgabe, mit Plexiglass Schaukasten und der Originalverpackung, nebst Authentizitätszertifikat des Herstellers Amalgam. Dieses Modell war limitiert auf 196 Einheiten, dies ist Nummer 32. Dieses Modell befindet sich im Neuzustand.

€4,000 - 5,000

Ein Modell des Wagens, der von Juan Manuel Fangio beim Grand Prix von 1955 in Aintree gefahren wurde. „Der Zug“ von Moss und Fangio – beide fuhren so nah beieinander, dass die Fahrzeuge wie zusammengeschlossen aussahen – gewann den ersten und zweiten Platz. Bonhams versteigerte das Originalfahrzeug im Rahmen des Goodwood Festival of Speed von 2013.



11 (reverse)



11



12 (reverse)



12

11 ∞∞

A 'MERCEDES-BENZ' CAROUSEL CAR, GERMAN, 1930S,

modelled upon a Mercedes-Benz W125, wooden structured chassis and body with painted and polished alloy skin, steel steering wheel and axles with painted wooden wheels, one with Mercedes Benz wheel disc, vinyl covered wooden seat, painted mark under the seat "RennW 2 Innen" (Racecar 2 inside), 130cm long, 70cm wide and 60cm high overall, playworn.

EIN 'MERCEDES-BENZ' KARUSSELL AUTO, DEUTSCH, 1930ER JAHRE,

Modell des Mercedes-Benz W125, Fahrgestell und Karosserie aus Holz mit bemalter und polierter Metallhülle, Edelstahl Steuerrad und Achsen mit bemalten Reifen aus Holz, davon einer mit Mercedes Benz Radscheibe, Holzstuhlsitz mit Vinylbezug, gemalte Markierung „RennW 2 Innen“ unter dem Sitz, 130cm lang, 70cm breit und 60cm hoch, Gebrauchsspuren.

€1,500 - 2,000

12 ∞∞

A MERCEDES-BENZ 500 SL CHILD'S CAR, MID 1980S,

rigid steel chassis fitted with 4-stroke 'Rommotors' petrol engine with cable start and kill switch, pedal operated cable controlled clutch, 2 forward and 1 reverse gears, disc brake to rear axle, white moulded plastic body with black 'upholstery', adjustable driver's seat, steering wheel with horn push, rack and pinion steering, aluminium alloy wheels with pneumatic tyres, approximate dimensions:- 175cm long, 75cm wide, 65cm high, weight 130kg, with a top speed of circa 35 kph (22 mph).

EIN MERCEDES-BENZ 500 SL AUTO FÜR KINDER, MITTE DER 1980ER JAHRE,

Stabiles Fahrgestell aus Metall mit Viertakt 'Rommotors' Benzinmotor, Handstarter und Stopp-Schalter, Kupplungspedal mit Seilzug, 2 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang, Scheibenbremse an Hinterachse, weiße Karosserie aus Plastik mit schwarzer Polsterung, verstellbarer Fahrersitz, Steuerrad mit Hupe, Zahnstangenlenkung, Aluminiumlegiertes Steuerrad mit Luftreifen, annähernde Maße: 175cm lang, 75cm breit, 65cm hoch, 130kg schwer, Höchstgeschwindigkeit ca. 35km/h.

€3,000 - 4,000

13 - 100
NO LOTS

MOTOR CARS

Lots 101 - 158

Further images of each lot can be found at:
www.bonhams.com/23590



LOT 144

1961 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER



1996 MCLAREN KARTS

- *Manufactured by Zip*
- *Customised by McLaren*
- *Built for Ron Dennis and his family*
- *Complete with custom-built trailer*



These four customised Zip karts were a 1996 birthday gift from McLaren to the company's CEO, Ron Dennis, and his family. Their special livery is based on that of the company's contemporary Mercedes-Benz powered Formula 1 cars. Built to the 'KF2' formula (without gearbox), there are two 'adult' karts powered by 100cc (30bhp) engines, and two child's 'cadet' karts powered by 50cc (5bhp) engines. Presented in effectively 'as new' condition, having not been used, they come complete with a unique custom-built trailer by A Smith of Great Bentley, Essex, which is equipped with a generator and compressor and can accommodate all four karts and their associated spares.

Also included in the sale are four spare engines, two replacement chassis, four sets of racing overalls, six helmets, several boxes of other spare parts, and the aforementioned generator and compressor. Never intended for public sale, this unique quartet of karts represents a wonderful opportunity for the karting enthusiasts to acquire a ready-made racing team possessing a direct link to McLaren.

Diese vier personalisierten Zip Karts waren 1996 ein Geburtstagsgeschenk von McLaren an den CEO, Ron Dennis und seine Familie. Die Farbgebung entspricht der der zeitgenössischen, von Mercedes-Benz angetriebenen Formel 1 Rennwagen. Aufgebaut nach der 'KF2'-Formel (ohne Getriebe), besteht das Set aus zwei Karts für Erwachsene, die jeweils von einem 100 ccm Moto mit 30 PS angetrieben werden, und zwei 'Cadet' Karts für Kinder mit 5 PS-leistenden 50 ccm Motoren. Die Karts werden quasi im Neuzustand angeboten und wurden noch nie benutzt. Das Set wird komplettiert durch einen maßgeschneiderten Anhänger der Firma A Smith aus Great Bentley in Essex, der mit einem Generator und Kompressor ausgestattet ist und Platz für alle vier Karts nebst Ersatzteilen bietet.

Ebenso Teil des Paketes sind vier Ersatzmotoren, zwei Ersatz-Fahrgestelle, vier Renn-Overalls, sechs Helme sowie weitere Ersatzteilkisten und der schon erwähnte Generator und Kompressor. Dieses Set war nie für den Verkauf gedacht und bietet dem Kart-Liebhaber die einmalige Gelegenheit, ein fertiges Rennteam mit direkter Verbindung zu McLaren zu erwerben.

€25,000 - 35,000
No Reserve

1955 MERCEDES-BENZ 220A 'PONTON' LIMOUSINE

Fahrgestell-Nr. 180.010-5518432

Motor-Nr. 180.921-5518576

- *Rare post-war Mercedes-Benz model*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Restored in the early 1990s*
- *Registered in Germany*



In 1953 Mercedes-Benz began phasing in new models featuring unitary construction bodysells that employed large, box-section side-members: hence the term 'Ponton'. All-round coil-sprung independent suspension had long been a fixture of the range, and that of the newcomers benefited from the newly developed single-pivot rear swing axle. Introduced for 1953, the first of the 'Ponton' era was the four-cylinder 180 saloon, while the first six-cylinder 'Ponton' was the 220a, which entered production in July 1954. Boasting a more powerful (85bhp) engine than its predecessor, the 220a would prove to be a relatively short-lived model, production ceasing in April 1956.

This 220a was first registered on 14th December 1955 in Zurich, Switzerland, and in 1992/1993 was completely restored by the second owner, as evidenced by numerous invoices and photographs on file. Originally finished in Moss Green, it has been repainted in Medium Blue (DB350) and has a grey interior. Boasting woodwork and upholstery to the highest standard, the latter remains in 'like new' condition and retains its original Becker valve radio. Now fitted with the 100bhp 220 S engine, the car has covered circa 10,500 km since restoration and is described by the vendor as in generally very good condition. Accompanying documentation consists of the aforementioned restoration records, German registration papers and TÜV valid until August 2017.

1953 begann Mercedes-Benz mit der Einführung neuer Modelle, die selbsttragende Karosserien hatten – der Name 'Ponton' bezieht sich auf die großzügig dimensionierten Längsträger. Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern rundum war schon seit langem fester Bestandteil des Portfolios, und die Neuentwicklungen profitierten nun von der hinteren Eingelenk-Pendelachse. Das erste Modell der 'Ponton'-Ära war der 1953 vorgestellte 180 mit seinem Vierzylinder, im Juli 1954 sollte der erste Sechszylinder, der 220a, folgen. Der 85 PS leistende Wagen hatte nur einen kurzen Produktionszeitraum und lief im April 1956 aus.

Dieser 220a wurde am 14. Dezember 1955 erstmals in Zürich zugelassen und wurde in den Jahren 1992 und 1993 vom zweiten Besitzer umfangreich restauriert, was durch zahlreiche Rechnungen und Fotografien dokumentiert ist. Ursprünglich in moosgrün ausgeliefert, wurde er später in mittelblau (DB350) umlackiert. Die luxuriöse Innenausstattung ist grau gepolstert und wird, ebenso wie die Holzapplikationen, als in neuwertigem Zustand beschrieben. Das originale Becker Röhrenradio ist noch vorhanden. Der originale Motor wurde durch eine 100 PS leistende Maschine aus einem 220 S ersetzt. Nach der Restaurierung wurde der Wagen nur auf ca. 10,500 km bewegt und befindet sich nach den Angaben des Einlieferers als in generell sehr gutem Zustand. Dieser 220a wird mit den Restaurierungsrechnungen, deutschen Fahrzeugpapieren und einem aktuellen TÜV (gültig bis August 2017) angeboten.

€35,000 - 45,000

No Reserve

Der Erlös des Verkaufs geht an die gemeinnützige Stiftung 'Crosscause'

1973 MERCEDES-BENZ 350 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 107043-10-010982

Motor-Nr. 0710894

- Originally owned by Nicolae Ceaușescu
- Fully documented
- Remarkably original and untouched
- Circa 17,500 kilometres recorded



Nicolae Ceaușescu had been Romania's Head of State for six years when he purchased this Mercedes-Benz 350 SL in 1973. He would continue as that country's President until his brutal and repressive Stalinist regime was overthrown by a popular revolt in 1989. After a perfunctory trial, Nicolae Ceaușescu and his wife Elena were shot by firing squad on Christmas Day. By that time, the Romanian people had endured a decade of painful austerity as Ceaușescu attempted to pay off the country's crippling foreign debt, caused by his own reckless borrowing during the 1970s, some of which, no doubt, was used to purchase this Mercedes. He did this by exporting much of the country's agricultural and industrial production, resulting in domestic shortages that made the everyday life of Romanians a fight for survival. Food was rationed while cuts to the gas and electricity supply became commonplace. Few were sorry to see the Ceaușescus go.

In 1999 the Romanian government auctioned the Ceaușescus' estate and among the items finding new owners was this Mercedes-Benz, which by that time had covered only 4,038 kilometres. The car was then re-commissioned, as evidenced by the accompanying invoice for parts supplied by Mercedes-Benz Romania (original parts retained).

Als Nicolae Ceaușescu diesen 350 SL im Jahre 1973 erwarb, war er bereits sechs Jahre Rumäniens Staatschef. Er sollte Präsident bleiben, bis sein brutales Regime im Jahre 1989 von einer Volksrevolte gestürzt wurde. Nicolae Ceaușescu und seine Frau Elena wurden, nach einem oberflächlichen Gerichtsverfahren, am Weihnachtstag von einem Erschießungskommando umgebracht. Zu dieser Zeit hatte das rumänische Volk ein Jahrzehnt schmerzhafter Entbehrungen hinter sich, ein Resultat von Ceaușescu's Versuch, die erdrückenden Staatsschulden zurückzuzahlen, die wiederum auf seine rücksichtslosen Kreditaufnahmen (ein Teil dessen sicherlich für den Ankauf dieses 350 SL diente) in den siebziger Jahren zurückzuführen waren. Als Ergebnis wurden Lebensmittel rationiert und die Strom- und Gasversorgung funktionierte nur noch sporadisch. Nur wenige beklagten den Tod der Ceaușescus.

1999 versteigerte die rumänische Regierung den Nachlass Ceaușescu's, und auch dieser 350 SL, der bis dahin nur 4,038 km gelaufen war, fand einen neuen Besitzer. Der Wagen wurde anschließend wieder einsatzfertig gemacht, was durch Teilrechnungen von Mercedes-Benz Rumänien dokumentiert ist. Die Originalteile wurden aufbewahrt.



Romanian orphans in the care of 'Crosscause'

The odometer reading had increased to circa 17,500 kilometres by 2007, since when the Mercedes has not been driven. The car has now been recommissioned with a complete service carried out by a marque specialist. This 350 SL is ready to drive.

Noteworthy features of this unique vehicle include remnants of the security system installed by the Securitate (Romanian secret police), a Becker Mexico radio, and a Becker short-wave radio system (in the glove compartment). The tyres are the originals from 1973. Accompanying documentation consists of a Romanian government auction certificate, Romanian registration papers, assorted press cuttings, and the aforementioned parts invoice.

Ironically, all the proceeds of the Ceauşescu car's sale will be donated to the registered charity 'Crosscause', which was founded in 2003 by volunteers to support and educate over 60 special-needs orphans in Romania on a daily basis. Since then the charity's work has expanded further into Eastern Europe and West Africa. All funds from this sale will help the further expansion of this work.

Der Tachostand stieg auf 17,500 km im Jahre 2007 an, seitdem wurde dieses Cabriolet nicht mehr benutzt. Er wurde vor kurzem einer vollen Inspektion durch einen Mercedes-Benz Spezialisten unterzogen und ist wieder einsatzbereit.

Erwähnenswerte Merkmale dieses einzigartigen Fahrzeugs sind die Reste des Sicherheitssystems, das von der Securitate (der berühmten rumänischen Sicherheitspolizei) eingebaut wurde, ein Becker Mexico Radio und ein Becker Kurzwellenradio (im Handschuhfach). Die Reifen sind die Originale aus dem Jahre 1973. Der Wagen wird mit einem Versteigerungszertifikat der rumänischen Regierung, rumänischen Zulassungspapieren, verschiedenen Zeitungsberichten und den bereits erwähnten Teilrechnungen angeboten.

Die Ironie will es, dass der Erlös aus dieser Versteigerung an die gemeinnützige Stiftung ‚Crosscause‘ geht, deren Freiwillige seit 2003 behinderte Waisenkinder in Rumänien betreuen und erziehen. Seit einiger Zeit betreut die Stiftung weitere Projekte in Osteuropa und Westafrika. Alle Erlöse aus der Versteigerung dieses Wagens kommen der Stiftung zu gute.

€30,000 - 50,000

104

1961 MERCEDES-BENZ 190 SL ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 121.040-10-022880

Motor-Nr. 121.928-10-000794

- Delivered new to the USA
- Restored by Lothar Motschenbacher
- Stunning colour combination
- Registered in Germany as an 'Oldtimer'



'It proved to be fast and tireless, exhilarating to drive and was probably created with long distance, comfortable travel in mind...' - The Autocar on the Mercedes-Benz 190 SL, 10th January 1956.

For those insufficiently wealthy to afford its hyper-expensive race-bred sports car - the 300 SL - Mercedes-Benz offered the less exotic but no less refined 190 SL. Announced in 1954 and based on the 180 saloon whose all-independently-suspended running gear it used, the 190 SL did not enter production until January 1955, the delay being caused by alterations aimed at strengthening the saloon's shortened platform to compensate for the open body's reduced stiffness. 'Very few new sports cars have been so eagerly awaited or so long in coming as the moderately priced SL version of the Mercedes-Benz,' observed *Road & Track* magazine. Mounted on a detachable sub-frame along with the four-speed manual gearbox, front suspension and steering, the power unit was a 1,897cc overhead-camshaft four - the first such engine ever to feature in a Mercedes-Benz.

„Die herausragende Leistung des 190 SL ist ohne Zweifel die Qualität seines Entwurfes und seiner Verarbeitung. An zweiter Stelle folgt direkt das grundlegende Gefühl seiner Solidität.“ - *Road and Track*.

Für diejenigen, die sich den sehr exklusiven und exorbitant teuren Sportwagen mit Rennengenen, den 300 SL, nicht leisten konnten, hatte Mercedes-Benz den weniger exotischen aber nicht weniger hochwertigen 190 SL im Programm. Angekündigt im Jahr 1954 und auf der 180 Limousine basierend, dessen Fahrgestell mit rundum einzeln aufgehängten Rädern er nutzte, wurde der 190 SL seit Januar 1955 produziert. Die Verspätung wurde durch die Verstärkungen der Bodengruppe, die nötig waren, um den Wegfall des Daches zu kompensieren, herbeigeführt. ‚Sehr wenige neue Sportwagen wurden so herbeigesehnt wie die Version vom Mercedes-Benz SL, die sich auch weniger Betuchte leisten konnten‘, beobachtete *‚Road and Track‘*. Der Motor, der zusammen mit dem manuellen Vierganggetriebe, der Vorderradaufhängung und der Lenkung auf einem separaten Fahrschemel montiert war, hatte 1,897 cc Hubraum und war ein Reihenvierzylinder mit obenliegender Nockenwelle, der erste Motor dieser Art in einem Mercedes-Benz.



Breathing through twin Solex downdraft carburetors, the M121 unit produced 105bhp DIN (120bhp SAE) at 5,700rpm, an output sufficient to propel the 190SL to 100km/h (62mph) in 14.5 seconds and on to a top speed of 171km/h (106mph). With its four-speed, all-synchromesh gearbox, servo-assisted hydraulic drum brakes and fully independent suspension, the 190 SL was both more refined and more comfortable than any contemporary British sports car. The model was a big hit in the USA where many of the slightly fewer than 26,000 produced between 1955 and 1963 found homes.

Delivered new to the USA and previously registered in California, this 190 SL has been comprehensively and beautifully restored to the highest standard by that country's leading Mercedes-Benz expert, Lothar Motschenbacher, in this stunning colour combination of Pastellblau (922) with dark blue leather interior. Some three years ago the Mercedes returned to its German homeland and in December 2013 received its rightful TÜV certificate as an 'Oldtimer', qualifying for historic registration in Germany, while the accompanying TÜV certificate, issued at the same time, attests to the car's roadworthiness without advisories. Offered with German registration documents, it should not be confused with lesser examples of this popular model.

Beatmet durch zwei Solex Fallstromvergaser leistete der M121 Motor 105 PS bei 5,700 Umdrehungen, genug, um den 190 SL in 14,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen und zu einer Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h zu verhelfen. Die Tatsache, dass der 190er mehr komfortabler Reise- als Sportwagen war und dass zahlreiche Sportwagen jener Zeit dem Fahrer deutlich höhere Fahrleistungen bei geringerem Preis boten, tat dem Erfolg dieses Modells keinen Abbruch. Der 190 SL war ein großer Erfolg in den Vereinigten Staaten, wo ein großer Teil der knapp unter 26,000 zwischen 1955 und 1963 gebauten Wagen Kunden fanden.

Dieser 190 SL wurde neu in die Vereinigten Staaten ausgeliefert und war dort in Kalifornien zugelassen. Er wurde dort von dem unumstrittenen Mercedes-Benz Experten Lothar Motschenbacher minutiös restauriert und in pastellblau (922) lackiert, ein herrlicher Kontrast zu dem dunkelblauen Lederinterieur. Vor drei Jahren kehrte der Mercedes-Benz nach Deutschland zurück und wurde als Oldtimer klassifiziert, so daß er mit historischer Zulassung angemeldet werden kann. Den TÜV absolvierte er zur gleichen Zeit ohne Mängel. Er wird mit deutschen Zulassungspapieren angeboten und sollte nicht mit durchschnittlichen Exemplaren dieses populären Modells verwechselt werden.

€135,000 - 150,000

105

1952 MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A

Fahrgestell-Nr. 187.012.02779/52

Motor-Nr. 180.920.02537/52

- *One of Mercedes-Benz's first post-war 'sixes'*
- *Cosmetically restored*
- *Well equipped and finished*
- *EU Registered*





Introduced at the Frankfurt Auto Show in April 1951, the 220 was in effect a six-cylinder cousin of the 170 S on the same 2,845mm wheelbase chassis. Although closely based on the 170 S, the 220 featured more modern styling, updated with headlamps integrated into the wings. With 80bhp on tap courtesy of its 2.2-litre overhead-camshaft engine, the 220 saloon was good for a top speed of around 140km/h, as was the Cabriolet B, with 145km/h attainable by the drophead coupé-style Cabriolet A. In the best Mercedes-Benz tradition, both of these soft-tops were exceptionally well equipped. The combined total of Cabriolet A and B production amounted to only 2,360 in five years and today these models are both rare and highly sought after.

The Mercedes-Benz 220 Cabriolet A offered here has been treated to a high quality cosmetic restoration, including careful and thorough detailing of the engine and its ancillary components. The car is finished in a deep shade of red, with dark wood embellishment to the interior. The latter's tan leather upholstery shows negligible wear, and is complemented by matching carpets and a tan fabric convertible hood boasting elegant pram irons. Ready to be enjoyed, hood up or down, this well-appointed 220 Cabriolet comes complete with tool kit, hood bag and Portuguese registration papers.

Der Mercedes-Benz 220 wurde im April 1951 präsentiert und war der größere, sechszylindrige Bruder zum Vierzylinder des MB 170 S. Äußerlich unterscheidet er sich vom 170 S durch in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer. Diese Änderung lässt ihn moderner erscheinen. Dank seines 2,2-Liter 6-Zylinder Motors mit oberliegender Nockenwelle und einer Leistung von 80 PS erreichte das 220 Cabriolet A eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 145km/h. Wie bei Mercedes-Benz schon Tradition, ist das Cabriolet A sehr umfangreich und gut ausgestattet. Zusammen wurden vom Cabriolet A und B nur 2,360 Exemplare in fünf Jahren produziert. Heute sind diese Modelle, besonders das sportlichere und elegantere Cabriolet A, sehr selten und begehrt.

Das hier angebotene Mercedes-Benz Cabriolet A wurde einer umfangreichen kosmetischen Restaurierung unterzogen, die auch eine gründliche Aufbereitung des Motorraumes vorsah. Der Wagen ist in einem dunklen Rot lackiert, mit dunklen Holzapplikationen im Innenraum. Das hellbraune Leder zeigt kaum Abnutzungsspuren und wird von Teppichen und einem Stoffverdeck mit eleganten Sturmstangen in der gleichen Farbe komplettiert. Der Wagen ist bereit für seine nächste Ausfahrt und wird mit einem Werkzeugsatz, einer Verdeckabdeckung sowie portugiesischen Zulassungspapieren angeboten.

€105,000 - 125,000

1969 MERCEDES-BENZ 280 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.044-12-010535

Motor-Nr. 130.983-12-006695

- *Delivered new to Switzerland*
- *Automatic transmission*
- *Fully matching numbers*
- *Registered in Germany*



'For those who value engineering finesse and high-quality construction, it's alone in the field.' *Road & Track* on the Mercedes-Benz 280 SL.

Its maker characterised the 280 SL as, '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, many celebrities and film stars being counted among 280 SL owners.

„Für diejenigen, die beste Ingenieurskunst und höchste Qualität zu schätzen wissen, gibt es keine Alternative“ urteilte die renommierte amerikanische Zeitschrift „*Road and Track*“, während der Hersteller den 280 SL als einen „großen Reisewagen im traditionellen Sinne“ und eine „einzigartige Kombination der Fahrleistungen eines Sportwagens mit dem Komfort einer Limousine (natürlich einer Mercedes-Benz Limousine) anpries.

Diese Eigenschaften helfen, den enormen Erfolg des 280 SL zu erklären, insbesondere auf dem wichtigen Nordamerikanischen Markt, wo das optionale Automatikgetriebe von der großen Mehrheit der Käufer als unerlässlich angesehen wurde. Auch die besonders attraktive Karosserieform half natürlich enorm.



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 195km/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. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

This automatic-transmission 280 SL was first registered on 9th June 1969 in Zürich, Switzerland and has had only three owners: one in Switzerland and two in Germany. Finished in Light Ivory with Cognac interior trim and dark brown convertible hood, it is a matching-numbers example as confirmed by the accompanying (copy) data card. Partly restored, this 280 SL has a wonderful patina and remains in generally very good condition. The car is offered with German registration papers.

Die Leichtigkeit der Bedienung des 280 SL erweiterte auch seine Popularität weit über den traditionellen, eher hartgesottener Sportwagenmarkt hinaus; viele Berühmtheiten und Filmstars besaßen einen 280 SL.

Dieser 280 SL mit automatischem Getriebe wurde erstmals am 9. Juni 1969 in Zürich zugelassen und hatte bisher nur insgesamt zwei Besitzer – einen in der Schweiz und zwei in Deutschland. Er ist in hellelfenbein lackiert mit einem cognac-farbenen Interieur, das Stoffverdeck ist dunkelbraun. Die originale Motor- und Fahrgestellkombination wird von der Mercedes-Benz Datenkarte bestätigt. Er wurde teilrestauriert und wird als in allgemein sehr gutem Zustand beschrieben. Dieser Mercedes-Benz wird mit deutschen Zulassungspapieren angeboten.

€85,000 - 125,000

1950 MERCEDES-BENZ 170 S CABRIOLET B

Fahrgestell-Nr. 136 043 12 365

Motor-Nr. 4811B 140981

- Rare and exclusive soft-top model
- Believed restored in Northern Ireland
- Participant in numerous Irish rallies
- EU Registered



A landmark model for the Stuttgart-based manufacturer, the four-cylinder, 1.7-litre 170V was introduced in 1936 and formed the mainstay of Mercedes-Benz production in the immediate post-war years. Running gear was state-of-the-art at the time, comprising an oval-tube backbone-type chassis, swing-axle independent rear suspension, transverse-leaf independent front suspension and hydraulic brakes. The model reappeared post-war, with production at first concentrated almost exclusively on commercial variants. In May 1949 an improved version – the 170S – was introduced, which came with a 1,767cc engine equipped with an aluminium-alloy cylinder head and producing 52bhp, a 37% improvement over the 170V.

The suspension too had undergone considerable development, a thoroughly modern double wishbone/coil spring design being adopted at the front, while at the rear the track was widened and telescopic shock absorbers fitted. *The Motor* found that the new Mercedes-Benz, 'offered an almost unique sensation in coupling genuine soft suspension and comfortable ride over rough roads with light precise steering, freedom from roll and an ability to traverse an accurate predetermined course which would do credit to a racing car.'

Der 170 V mit seinem 1.7 Liter großen Vierzylinder war ein Meilenstein für den Stuttgarter Hersteller. 1936 vorgestellt, sollte er bis in die unmittelbaren Nachkriegsjahre den Löwenanteil der Mercedes-Benz Produktion bilden. Die Mechanik entsprach dem aktuellen Stand der Zeit, mit einem aus Ovalrohren bestehenden Zentralrohrrahmen, hinterer Einzelradaufhängung an einer Schwingachse und hydraulisch betätigten Bremsen. Das Modell erschien aufs Neue nach dem Krieg, wobei sich die Produktion zuerst fast ausschließlich auf die kommerziellen Varianten beschränkte. Im Mai des Jahres 1949 wurde dann eine verbesserte Version, der 170 S, vorgestellt, dessen 1,767 ccm groß und mit einem Zylinderkopf aus Aluminium versehener Motor nun 52 PS leisten sollte, eine Verbesserung von immerhin 37% im Vergleich zum 170 V.

Auch das Fahrwerk wurde grundlegend verbessert, mit einer überaus modernen Doppelquerlenkeraufhängung mit Schraubenfedern an der Vorderachse und einer verbreiterten Spur und Teleskopdämpfern an der Hinterachse. Die englische Zeitschrift *The Motor* berichtete, dass dieser neue Mercedes-Benz "eine fast einzigartige Kombination von einem weichen Fahrwerk und erhabenem Komfort auf schlechten Straßen mit leichter und präziser Lenkung und der Abwesenheit von Seitenneigung bietet, die es erlaubt, einen akkurat vorbestimmten Kurs einzuhalten, der einem Rennwagen in nichts nachsteht."



A brace of soft-tops - convertible coupé A and convertible saloon B - completed the 170S line-up, which remained in production until 1955. The two convertibles, however, were only produced for three years (1949-1951) during which period only 2,433 of these stylish soft-tops were made compared with a total saloon production of almost 40,000 units.

The Mercedes-Benz 170S Convertible B that we offer was purchased in the Republic of Ireland circa five years ago. The car is believed to have been restored in Northern Ireland around ten years ago, while a V5C registration document and an old MoT certificate indicate that the Mercedes was resident in the UK between 1990 and 1992. While in the current ownership the car has completed trouble-free outings on various Irish rallies. It should be noted that the heater is missing and that the car now uses flashing indicators rather than the original semaphore arms. This rare and desirable soft-top Mercedes-Benz is offered with Irish registration papers and copy build sheets (showing that the engine has been changed).

Zwei offene Varianten, das sportlichere Cabriolet A und das viersitzige Cabriolet B komplettierten das 170 S Modellprogramm, das bis zum Jahre 1955 beibehalten werden sollte. Die beiden Cabriolets hingegen liefen nur drei Jahre (von 1949 bis 1951) vom Band. Es wurden nur 2,433 Exemplare gebaut, im Gegensatz zu fast 40,000 gebauten Limousinen.

Das angebotene Mercedes-Benz 170 S Cabriolet B wurde vor ca. fünf Jahren in Irland erworben. Es wird davon ausgegangen, dass der Wagen vor rund 10 Jahren in Nordirland restauriert wurde, ein englisches V5C Zulassungsdokument und ein altes MOT-Zertifikat (englischer TÜV) deuten auf einen Aufenthalt in England in den Jahren 1990 bis 1992 hin. Der jetzige Besitzer setzte den Mercedes-Benz auf zahlreichen Rallys in Irland ein, die er problemlos absolvierte. Es sollte erwähnt werden, dass derzeit die Heizung fehlt und dass die originalen Winker durch modernere Blinker ersetzt wurden. Dieses seltene und begehrte Mercedes-Benz Cabriolet wird mit irischen Zulassungspapieren und einer Kopie der Datenkarte (die zeigt, dass der originale Motor ausgetauscht wurde), angeboten.

€90,000 - 120,000

1990 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION 2

Fahrgestell-Nr. WDB2010361F735117

Motor-Nr. 10299210000333

- Limited edition 'homologation special'
- Delivered new to Spain
- Circa 48,000 kilometres recorded
- Recently serviced



Mercedes-Benz went head to head with BMW when it launched the compact 190 Series in December 1982, expanding its market to include motorists hitherto unable to afford the Stuttgart manufacturer's high-quality products. This policy proved an outstanding success, with sales of the 190 totalling almost two million over the course of its ten-year production life.

A conventional front-engine, rear-drive, four-door saloon, the 190 was available with a variety of engines ranging from a 1.8-litre four to a 2.6-litre six, plus 2.0-litre and 2.5-litre diesels. Mercedes-Benz's engineers contrived to offer generous interior accommodation, rivalling that of the firm's larger models despite the 190's compact overall dimensions, while an ingenious new computer-designed five-link rear suspension system was combined with conventional McPherson struts at the front to ensure excellent roadholding without compromising ride comfort. A sports model was not long in coming, the 185bhp 2.3-16 joining the expanding 190 range in the autumn of 1983, to be followed by the more powerful 2.5-16 in 1985. Produced with touring car racing in mind, limited edition Evolution and Evolution 2 versions had arrived by the decade's end.

Premiered at the 1990 Geneva Motor Show, the 'Evo 2' featured a dramatic looking body kit, complete with huge rear wing. The latter had been necessitated by Group A rules that did not permit any non-production aerodynamic devices to be fitted for racing, and was mounted so that it did not interfere with rearward vision, another requirement.

Mercedes-Benz leistete sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit BMW als der kompakte 190 im Dezember des Jahres 1982 vorgestellt wurde. Mit diesem Modell expandierte der Stuttgarter Hersteller in ein Marktsegment, was auf eine Kundengruppe zielte, die sich bisher keinen Mercedes-Benz leisten konnte. Der 190 sollte ein großer Erfolg werden, mit fast zwei Millionen gebauten Exemplaren in einem Produktionszeitraum von 10 Jahren.

Der konventionell konstruierte 190 mit seinem Frontmotor und Heckantrieb wurde mit verschiedenen Motoren, die vom 1.8 Liter großen Vierzylinder bis zu einem 2.6 Liter Sechszylinder reichten und Dieselmotoren mit 2 und 2.5 Liter Hubraum angeboten. Sportmodelle ließen nicht lange auf sich warten und so wurde im Herbst des Jahres 1983 der 185 PS leistende 2.3-16 vorgestellt, der von einem noch stärkeren 2.5-16 im Jahre 1985 abgelöst werden sollte. Diese Wagen wurden im Hinblick auf den Rennsport entwickelt, und ihre Zylinderköpfe mit 16 Ventilen wurden in England bei Cosworth Engineering entwickelt, nach dem Beispiel der überaus erfolgreichen DFV Formel 1 Motoren.

Der auf dem Genfer Salon 1990 vorgestellte Evo 2 hatte einen dramatisch aussehenden Bodykit mit einem enormen Heckspoiler. Letzterer wurde notwendig, da die Regeln der Gruppe A vorsahen, dass bei den Rennwagen keine aerodynamischen Hilfsmittel angebracht werden durften, die nicht auch die Serienwagen hatten; eine andere Regel sah vor, dass die Sicht nach hinten nicht beeinträchtigt werden durfte.



Although its exterior appearance suggested the racetrack, the Evolution 2's interior remained strictly 'business class', with opulent leather upholstery and wood veneer embellishment in the best Mercedes-Benz tradition.

Under the bonnet, the 2.5-litre 16-valve four had been mildly tweaked, producing 231bhp, some 36 horsepower more than the stock version. A top speed of 250km/h (155mph) and a 0-100km/h (62mph) time of 8.1 seconds were claimed. The running gear was suitably upgraded to cope with the increased performance, incorporating larger brakes, stiffer springing and 17" diameter wheels, while the self-levelling suspension's adjustable ride height feature was retained.

Within a few months of its launch, the 502 cars required for Group A homologation had been completed. On the racetrack the 'Evo 2' performed as well as its competition-inspired looks suggested it should, Klaus Ludwig duly clinching the DTM Championship for Mercedes-Benz in 1992.

Currently displaying a total of only 48,000 kilometres on the odometer, this Evo 2 was purchased in Spain by the current vendor in 2005 having belonged to the preceding owner since 1993. Unfortunately, the original service book is no longer available but the car does come with its Spanish service history. The most recent service was carried out in May 2015, immediately before the bodywork was restored, and the car also benefits from the renewal of all four tyres. Finished in black with matching leather interior, this most collectible modern Mercedes comes with two sets of keys and its Spanish registration document and export paperwork.

Obwohl der Evolution 2 nach außen wie ein Rennwagen aussah, entsprach der Innenraum doch immer noch mit seiner Lederausstattung und Holzapplikationen am Armaturenbrett der Business Class in der besten Mercedes-Benz Tradition.

Unter der Motorhaube war der 2.5 Liter große Vierzylinder mit 16 Ventilen leicht erstartet und leistete nun 231 PS, 36 PS mehr als die Basis. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 250 km/h angegeben, bei einer Beschleunigung von 0-100 km/h in 8.1 Sekunden. Die Niveauregulierung mit einstellbarer Fahrhöhe wurde beibehalten. Nur wenige Monate nach der Vorstellung waren die für die Homologation in der Gruppe A benötigten 502 Exemplare fertiggestellt. Auf der Rennstrecke war der Evo 2 so erfolgreich wie seine martialisches Äußeres vermuten ließ und Klaus Ludwig sicherte Mercedes-Benz den Sieg in der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft 1992.

Dieser Evo 2 hat einen derzeitigen km-Stand von nur 48,000 km und wurde 2005 vom aktuellen Besitzer in Spanien erworben. Der Vorbesitzer besaß ihn seit 1993. Leider ist das originale Mercedes-Benz Scheckheft im Laufe der Zeit verloren gegangen, aber die spanische Wartungshistorie ist noch vorhanden. Die letzte Inspektion wurde im Mai 2015 durchgeführt, kurz vor der Restaurierung der Karosserie. Ebenso wurden vier neue Reifen montiert. In schwarz mit schwarzer Lederinnenausstattung präsentiert, wird dieser moderne Sammler-Mercedes-Benz mit zwei Schlüsselsets, Spanischen Zulassungspapieren sowie Exportpapieren angeboten.

€140,000 - 180,000

1964 MERCEDES-BENZ 300 SE CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 112.023-12-005430

Motor-Nr. 189987-12-000031

- *One of only 708 of the 300 SE Cabriolet built*
- *Factory correct Mercedes Blue*
- *Completely restored*
- *Registered in Germany*



'Hidden beneath the beautiful exterior of every Mercedes is the most advanced automobile engineering to be found anywhere in the world. The Mercedes-Benz 300 SE Convertible is a case in point. Symbolising luxury, power and the ultimate in sophistication, it is a car that has few equals for elegance and superb styling... for sheer technical perfection it is in a class of its own. A thoroughbred in appearance, a tiger in performance, the Mercedes-Benz 300 SE Convertible stands alone. Like every Mercedes-Benz it possesses an air of distinction and quality that reflects the unique personality of its fortunate owner.' - Mercedes-Benz.

The 300 SE was Mercedes-Benz's flagship model at the time of its introduction in 1961, superseding the 300 'Adenauer', and would remain so until the arrival of the 600 'Grosser Mercedes' in 1963. One of four models to share the new 'fin tail' body style first seen at the Frankfurt Auto Show in 1959, the 300 SE (Type W112) entered production in saloon form, with coupé and cabriolet models arriving the following year. Although similar in appearance to the contemporary 220, the 300 SE was mechanically more refined, featuring self-levelling air suspension that would later feature on the 600, power assisted steering, servo assisted disc brakes on all four wheels and, from August 1963, dual-circuit braking.

'Hinter dem wunderschönen Design eines jeden Mercedes-Benz verstecken sich die fortschrittlichsten Ingenieursleistungen der Welt. Das Mercedes-Benz 300 SE Cabriolet ist keine Ausnahme. Es symbolisiert nicht nur Luxus, Leistung und den höchsten Entwicklungsstand, und nur wenige können sich an seiner Eleganz messen... dabei ist es mit seiner technischen Perfektion in einer Klasse für sich. Ein Vollblut in seiner Erscheinung, ein Tiger in seinen Fahrleistungen, ist dieser Wagen ohne Konkurrenz. Wie jeder andere Mercedes-Benz hat er eine Aura von Raffinesse und Qualität die die einzigartige Persönlichkeit seines Besitzers widerspiegelt.' – Mercedes-Benz

Der 300 SE war das Topmodell von Mercedes-Benz, als er 1961 als Nachfolger des 300 d 'Adenauer' vorgestellt wurde, und blieb es bis zur Einführung des 600 im Jahre 1963. Er war eines von vier Modellen mit Heckflossen, die zuerst auf der Frankfurter IAA im Jahre 1959 gezeigt wurden. Obwohl er dem zeitgleich gebauten 220 äußerlich glich, war er diesem technisch weit überlegen, mit Niveauregulierung, Servolenkung, servo-unterstützten Scheibenbremsen rundum sowie, ab August 1963, doppeltem Bremskreislauf.



From 1964 the 2,996cc, Bosch fuel-injected, six-cylinder all-alloy engine produced 170bhp (DIN), an output sufficient to propel the luxuriously equipped 300 SE to around 200km/h, or 195km/h when equipped with the optional four-speed automatic transmission.

As is the case with all of Mercedes-Benz's many flagship models, ownership of the 300 SE was confined to a wealthy few; indeed, at the time of its launch in 1961, coincidental with that of the Jaguar E-Type, one could have bought two of the British sports cars for the price of a single 300 SE! Production of the 300 SE saloon ended in 1965 while that of the coupé and convertible continued into 1967, by which time 3,127 of the latter two models had been made. Today all examples of these classic coupés and cabriolets are highly sought after.

An automatic-transmission model, the 300 SE convertible offered here was treated to a complete bare-metal restoration during 2013/2014 and has a new red leather interior. Invoices and a photographic record of the rebuild are on file. This car is one of only 706 coupés and convertibles built in 1964 and has matching numbers. Beautifully finished in Hellblau (DB334) with blue soft-top, it also has the factory-fitted Kuhlmeister air conditioning, while the burl walnut dashboard is also worthy of note. Accompanying documentation consists of German registration papers, TÜV, and the aforementioned restoration records. A wonderful opportunity to acquire a rare, top-of-the-range Mercedes-Benz luxury convertible in beautiful condition.

Ab dem Baujahr 1964 leistete der 2,996 ccm große, mit Bosch-Benzineinspritzung versorgte Aluminium-Reihensechszylinder 170 PS, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h (195 km/h mit Automatikgetriebe) ausreichten.

Wie bei allen Mercedes-Benz Topmodellen war der Kundenkreis auch beim 300 SE auf wenige wohlhabene begrenzt; zur Zeit seiner Einführung im Jahre 1961 konnte man für den gleichen Preis eines 300 SE zwei ebenfalls neu vorgestellte Jaguar E erwerben! Die Produktion der 300 SE Limousine lief 1965 aus, während das Coupé und Cabriolet noch bis 1967 gebaut wurden. Insgesamt wurden nur 3.127 Exemplare der letzteren produziert und sowohl das Cabriolet als auch das Coupé erfreuen sich großer Beliebtheit.

Dieses 300 SE Cabriolet mit Automatikgetriebe wurde in den Jahren 2013 und 2014 einer umfangreichen Restaurierung unterzogen, bei der der Wagen komplett entlackt, neu lackiert und mit einer neuen Lederinnenausstattung in rot versehen wurde. Es ist eines von nur 706 Coupés und Cabriolets aus dem Jahre 1964 und hat noch seine originale Motor- und Fahrgestellkombination. Besonders attraktiv in hellblau (DB334) lackiert mit dunkelblauem Stoffverdeck ist dieser 300 SE auch mit der seltenen Kuhlmeister Klimaanlage vom Werk ausgestattet. Er wird mit deutschen Zulassungspapieren, TÜV sowie den schon erwähnten Restaurierungsunterlagen angeboten. Eine wunderbare Gelegenheit, ein Luxuscabriolets des Stuttgarter Unternehmens in sehr schönem Zustand zu erwerben.

€170,000 - 230,000

1994 MERCEDES-BENZ 600 SEL

Fahrgestell-Nr. 120980 12 025829

Motor-Nr. 722362 03 978501

- Sold by Mercedes-Benz 'All Time Stars'
- Checked by Mercedes-Benz Classic
- 'Concours Edition' car
- Registered in Germany



ALL TIME
STARS



The 600 SEL offered here belongs to the 'All Time Stars' trade section within the Mercedes-Benz Museum, and is the only car in this sale that has been checked by the experts at Mercedes-Benz Classic. The 'All Time Stars' has three categories of car condition: the 'Drivers' Edition', the 'Collectors' Edition' and the 'Concours Edition'. The first category is cars suitable for those who want a classic for everyday enjoyment; these cars are in good mechanical condition but still offer potential for further restoration work.

The second comprises classics and younger classics that are in good condition both mechanically and in terms of appearance, their patina lending them a special character. The third category encompasses classics and younger classics in rare original condition with low mileage, and vehicles that have been carefully restored by the Mercedes-Benz Classic experts in Fellbach/Stuttgart.

Dieser 600 SEL wird direkt von All Time Stars, dem Handelszweig des Mercedes-Benz Museums angeboten und ist damit das einzige Auto in der Versteigerung, welches von den Experten von Mercedes-Benz Classic geprüft wurde. All Time Stars bietet Fahrzeuge in drei Kategorien an: Drivers Edition, Collectors Edition und Concours Edition. Die erste Kategorie ist für Fahrzeuge vorgesehen, die auch im Alltag bewegt werden können und sich in gutem technischem Zustand befinden, aber noch Potential für Restaurierungen haben.

Young- und Oldtimer der zweiten Kategorie befinden sich in einem technisch und optisch guten Zustand, ihre Patina verleiht ihnen einen besonderen Charakter. Young- und Oldtimer der Concours Edition sind in seltenem Originalzustand mit wenigen Kilometern sowie Fahrzeuge, die durch die Experten von Mercedes-Benz Classic in Fellbach/Stuttgart aufwändig restauriert wurden.



The 600 SEL offered here is one of the exceptional 'Concours Edition' cars and is without question one of the finest of its type currently available. It retains matching numbers throughout and has the very rare 'exclusive leather' interior in black. Other options include electrically adjustable front seats; foldable front armrest with pocket; electrically operated glass sunroof; Panasonic stereo system; electric roller blind for the rear window; air conditioning in the rear; tinted glass all-around; heated rear windscreen; fire extinguisher; heated front seats; and remote central locking.

After the sale and before delivery to the customer, the car will be fully serviced, as are all cars sold by the 'All Time Stars'. An opportunity not to be missed.

Der hier angebotene 600 SEL gehört zu letzterer Concours Edition und muss wohl einer der besten seines Types auf dem Markt sein. Er verfügt durchweg über matching numbers und hat die seltene Exklusivleder Option in schwarz. Andere Extras sind elektrisch verstellbare und beheizbare Vordersitze, klappbare Mittelarmlehne mit Innentasche vorn, elektrisch betätigtes Glasschiebedach, Panasonic-Stereoanlage, elektrischer Sonnenjalousie für die Heckscheibe, Klimaanlage im Fond, getöntes Glas, beheizbare Heckscheibe, Feuerlöscher sowie Zentralverriegelung mit Fernbedienung.

Der Wagen wird nach der Versteigerung und vor Auslieferung an den Kunden einer Inspektion unterzogen, wie alle von All Time Stars angebotenen Fahrzeuge. Eine wirklich selten gute Gelegenheit.

€25,000 - 35,000

111 *

1953 MERCEDES-BENZ 300 S ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 188012 00071/53

Motor-Nr. 188920 00073/53

- *Exceptional restoration by Kienle Automobiltechnik*
- *One of only 141 of the 300 S Roadsters produced*
- *Tastefully restored in exquisite colors*
- *Original US delivered car*





More expensive than the 300SL sports car and almost double the price of the contemporary top-of-the-range Cadillac, the Mercedes-Benz 300S was one of the world's most exclusive automobiles. It is also historically significant as one of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, debuting at the Frankfurt Auto Show in 1951. The 300's arrival re-established Mercedes-Benz in the front rank of prestige car manufacturers, marking as it did a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality.

"To the characteristics of high performance, impressive appearance and fine detail finish which distinguished the big Mercedes models of pre-war days are added new virtues of silence, flexibility and lightness of control, while the latest rear suspension, a product of long experience on Grand Prix cars and touring cars, confers a degree of security at high speeds on rough and slippery surfaces which it would be very difficult indeed to equal," observed *Autocar* magazine.

Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the Mercedes-Benz 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds.

Der Mercedes-Benz 300 S war zu seiner Zeit teurer als der 300 SL und kostete fast das Doppelte des zeitgenössischen Cadillac-Spitzenmodells. Er galt als eines der exklusivsten Automobile seiner Epoche. Der 1951 auf der Frankfurter IAA vorgestellte Wagen hat außerdem historische Bedeutung als die erste komplette Neukonstruktion von Mercedes-Benz nach dem Krieg. Er brachte die Marke wieder an eine Spitzenposition im Automobilbau, ganz im Sinne der Tradition des Unternehmens, das seit jeher Spitzenfahrzeuge von erlesenster Qualität herstellte.

"Zu den Merkmalen von hoher Leistung, beeindruckender Präsenz und Liebe zum Detail, die die Vorkriegswagen von Mercedes-Benz auszeichneten, gesellten sich noch neue Tugenden wie Ruhe, Durchzugskraft und leichte Bedienbarkeit, während die neueste Hinterradaufhängung, das Ergebnis von langer Erfahrung mit Renn- und Tourenwagen, einem das Gefühl von Sicherheit auf schlechten und rutschigen Straßen vermittelt, welches sehr schwer zu erreichen ist" so die Beobachtungen der englischen Zeitschrift *Autocar*.

Von den erfahrensten Fachleuten bei Mercedes-Benz in Handarbeit gebaut, war der 300 luxuriös ausgestattet und nur die feinsten Materialien wurden verwendet. Der schnelle und elegante Wagen war eine der wenigen Limousinen seiner Zeit die bis zu sechs Passagiere komfortabel und mit hoher Geschwindigkeit an ihr Ziel bringen konnte.



The 300 was the car of choice among West German government officials, and throughout Europe and the USA was widely favored by businessmen, financiers and politicians. Indeed, 'Adenauer' became the 300's unofficial model name, after German Chancellor Konrad Adenauer, its most famous customer.

The conservatively styled 300 Saloon was soon joined by the 300S (Super), a model that succeeded in recapturing all the elegance of the pre-war 540K. Introduced at the Paris Salon in October 1951, the 300S was built in two-seater coupé, cabriolet and roadster forms on a shortened 300 saloon chassis.

Not only was the two-seater 300 S considerably lighter than the saloon, it was also more powerful, boasting an engine equipped with triple (as opposed to twin) Solex carburetors and a raised compression ratio. Maximum power output was increased to 150bhp and top speed to 110mph (176km/h). Unlike some of its spartanly furnished contemporaries, the 300S boasted a lavishly equipped interior featuring supple leather upholstery; beautiful burr walnut trim, chromium-plated dashboard instrumentation and precision-made switchgear.

Er wurde von der Regierung Westdeutschlands bei offiziellen Repräsentationszwecken eingesetzt. Genauso begehrt war er auch in anderen Ländern Europas und in den USA bei Personen aus dem Handel, der Wirtschaft und Banken und von Politikern. Seinen Zusatznamen "Adenauer" erhielt das Modell von seinem berühmtesten Nutzer – Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer.

Die eher konservativ gezeichnete 300 Limousine wurde bald durch den 300 S (Super) ergänzt, ein Modell was an die Eleganz des 540 K anknüpfte. Er wurde auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1951 vorgestellt und es gab ihn als zweitüriges Coupé, als Cabriolet oder als Roadster auf dem verkürzten Fahrgestell der 300 Limousine.

Der zweitürige 300 S war nicht nur wesentlich leichter als die Limousine, sondern auch deutlich stärker dank seines nun mit drei (anstelle von zwei) Solex-Vergasern versehenen Motors, der auch höher verdichtet war. Er leistete nun 150 PS, genug für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Er stach unter seinen oft spartanisch anmutenden Konkurrenten auch durch seine luxuriöse Innenausstattung mit Lederausstattung, wunderschönen Holzapplikationen, verchromten Instrumenten und präzise verarbeiteten Schaltern hervor.



Undeniably beautiful, the 300S models looked exactly what they were, well-built, well-engineered and designed. Mercedes was arguably far ahead of the curve with their offerings of hard to improve upon coachwork in the pre-war era. As the 1950s began they were even clearer in their tailoring of types of cars and appropriate bodies for their clientele. For the 'S' designation 300 models, the very ultimate in luxury was presented in three forms a Coupe, Cabriolet and this; the sporting Roadster.

As one might expect for this brand, they have kept exceptional archives of their production and Mercedes-Benz have been pleased to confirm for Bonhams that this 300S Roadster was delivered new almost 63 years ago, on April 2 1953. Its destination was the U.S. market, and the new Roadster was finished in DB 629 Cream, and upholstered in red-brown leather.

Today this elegant Roadster is finished in lovely dark green color, while the interior has been re-trimmed in the original red-brown color. A comprehensive restoration has been performed by the marque-specialists at Kienle Automobiltechnik, and it is believed that less than 50 miles has been occurred since. The quality of the work is absolutely breathtaking, and the attention to detail and factory-correctness is equally impressive.

Please note this motor car is subject to the reduced import tax of 7% should it remain in the EU.

Zweifellos wunderschön, sahen die 300 S Modelle genauso aus, wie sie waren: hervorragend gebaut, durchdacht und attraktiv geformt. Mercedes-Benz war unumstritten seiner Zeit weit voraus mit seinen schwer zu verbessernden eigenen Karosserien der Vorkriegszeit. In den fünfziger Jahren war der Stuttgarter Hersteller noch klarer im Design dieser Automobile und der entsprechenden Karosserien für seine Kundschaft. Das luxuriöse Topmodell 300 S wurde in drei Varianten angeboten: als Coupé, Cabriolet und als sportlichen Roadster.

Wie von einem Hersteller mit einem solchen Renommé erwartet werden kann, verfügt Mercedes-Benz über ein umfassendes Archiv seiner Produktion und so konnte Bonhams bestätigt werden, dass dieser 300 S Roadster vor fast 63 Jahren am 2. April 1953 nach Amerika ausgeliefert wurde. Die Außenfarbe war DB 629 cremeweiss, mit einem Interieur in braunrotem Leder.

Heute zeigt sich dieser elegante Roadster in einem wunderschönen dunklen grün, während die Innenausstattung in der originalen Farbe mit rotbraunem Leder neu bezogen wurde. Die Spezialisten von Kienle Automobiltechnik haben den Wagen umfassend restauriert und seitdem wurde dieser Mercedes-Benz nur ungefähr 50 Meilen gefahren. Die Qualität dieser Arbeiten ist wirklich atemberaubend, ebenso wie die Liebe zum Detail und zur korrekten Spezifikation.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der reduzierten Importsteuer von 7% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.

€750,000 - 900,000

112

Seltenes Modell mit Kompressor

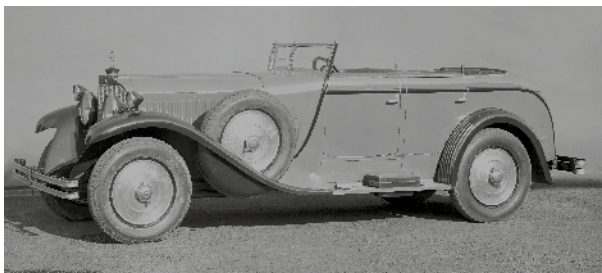
1926 MERCEDES-BENZ 24/100/140 PS MODELL K LA BAULE TRANSFORMABLE

Karosserie Jacques Saoutchik

Fahrgestell-Nr. 35426

Motor-Nr. 60616

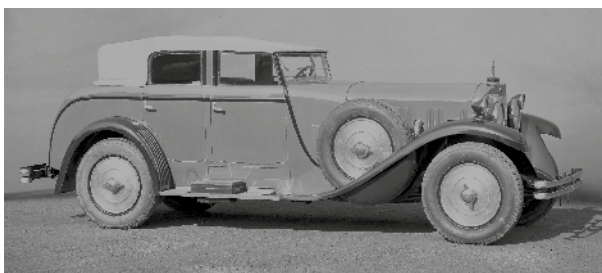
- *Exquisite and rare coachwork by one of the world's most coveted coachbuilders*
- *Sumptuous La Baule-style body is a signature Saoutchik design*
- *High-quality restoration that presents well*
- *Legendary supercharged Mercedes chassis developed by Ferdinand Porsche*



© Mercedes-Benz Classic



© Mercedes-Benz Classic



© Mercedes-Benz Classic



Daimler introduced its Mercedes 24/100/140 PS model in 1924. The number 24 indicated taxable horsepower, 100 the output of the engine in normally aspirated use and 140 when the supercharger was engaged for short periods of time. In 1926, Daimler merged with Benz & Cie to create Mercedes-Benz, and the model survived the merger. Renamed the Type 630, it continued in production until 1929. It was a long, massive, powerful, fast and very expensive chassis that more than held its own in comparison with other top chassis of the time.

There were good reasons for the mechanical and technical superiority of the model. Technical Director Paul Daimler had left the company in 1922, and in April 1923, a certain Dr. Ferdinand Porsche arrived from Austria to finish development of Daimler's new top-of-the-market model. The result was a technical tour de force that humbled most efforts by other luxury car makers, not only on the spec sheet, but even more so on the road.

Other motorists quickly learned to fear the screech of the Mercedes compressor as it kicked in, and the Model K became the preferred means of fast transportation for the most wealthy on the planet who added bespoke coachwork by the most exclusive coachbuilders in the world. As a result, it was hard to find a more costly and lavish automobile, and in five years, total production amounted to no more than 572 chassis, all versions included.

Daimler stellte sein Mercedes 24/100/140 PS Modell 1924 vor. Die Nummer 24 gab die steuerpflichtigen PS an, 100 die Leistung des Motors ohne Aufladung und 140 bei kurzem Einsatz des Kompressors. 1926 schloß sich Daimler mit Benz & Cie zusammen und wurde zu Mercedes-Benz, und dieses Modell überlebte die Unternehmensfusion. Als 630 umbenannt, blieb er bis 1929 im Programm. Es handelte sich um ein massives, starkes und sehr teures Chassis, das den Vergleich mit anderen Fahrgestellen der größten Konkurrenten nicht scheuen musste.

Für die mechanische und technische Überlegenheit gab es gute Gründe. Der technische Direktor Paul Daimler hatte das Unternehmen 1922 verlassen und im April 1923 folgte ihm ein gewisser Dr. Ferdinand Porsche aus Österreich nach, um die Entwicklung des neuen Topmodells fertigzustellen. Das Ergebnis war eine technische tour de force, welche die meisten Konkurrenzprodukte demütigte – und das nicht nur auf dem Papier, sondern vor allem auf der Straße.

Andere Verkehrsteilnehmer lernten das Heulen des einsetzenden Mercedes-Kompressors bald zu fürchten und das Modell K wurde das bevorzugte Transportmittel der Superreichen, die ihren Wagen mit maßgeschneiderten Aufbauten der exklusivsten Karosseriebauer ausstatten ließen. Als Ergebnis war es schwer, ein teureres und üppiger ausgestattetes Automobil zu finden. In fünf Jahren wurden nur 572 Fahrgestelle aller Versionen gebaut.





Jacques Saoutchik opened his carrosserie in 1906 and quickly became one of the most exclusive coachbuilders – first in Paris, then France and finally the world. The rich, the famous and the powerful paid expensive visits to the master in the rue Jacques Dulud in Neuilly, the center of French coachbuilding just outside of Paris. Saoutchik soon developed unique and recognizable styles which while distinct, shared one common trait: they were always the very last word in chic and high style. At the same time, Saoutchik bodies were noted for an almost excessive quality of workmanship and the beauty of the interior marquetry. After the First World War, Saoutchik developed and patented elegant convertible top mechanisms, including tops that disappeared completely into the bodywork.

It all came together with the beautiful La Baule bodystyle introduced by Saoutchik in 1926 and named after the seaside resort town on the northwest Atlantic coast of France where important concours d'élégances were held from 1924. It was one of the most innovative, successful and dramatic designs in the late 1920s Saoutchik portfolio, and in spite of its great cost, La Baule cabriolets were built on a number of luxury chassis, including Minerva, Isotta Fraschini, Rolls-Royce and Mercedes. Signature Saoutchik styling clues included the completely disappearing top mechanism and the exquisite use of brightwork.

1906 eröffnete Jacques Saoutchik seine Carrosserie, und entwickelte sich rasch zum exklusivsten Karosseriebauer – zunächst in Paris, dann Frankreich und dann schließlich der Welt. Die Reichen, Prominenten und Mächtigen statteten dem Meister teure Besuche in der Rue Jacques Dulud in Neuilly ab, dem Zentrum des französischen Karosseriebaus außerhalb von Paris. Saoutchik entwickelte bald eigene, unverwechselbare Karosserieformen, die trotz ihrer Unterschiede einen gemeinsamen Nenner hatten: sie waren immer das letzte Wort in Chic und großem Stil. Gleichzeitig waren seine Karosserien für ihre fast übertriebene Qualität und die Schönheit ihrer Holzverkleidungen im Innenraum bekannt. Nach dem ersten Weltkrieg entwickelte und patentierte er elegante Verdeckkonstruktionen, von denen einige bündig mit der Karosserie abschlossen.

All dies kulminierte im wunderschönen Stil der La Baule-Karosserien, die Saoutchik zuerst 1926 vorstellte und die nach der gleichnamigen Stadt an der nordwestlichen französischen Atlantikküste benannt waren. Die Stadt war bekannt als Austragungstätte für wichtige Concours d'Elegance Veranstaltungen, die dort seit 1924 stattfanden. La Baule Cabriolets gehörten zu den innovativsten, erfolgreichsten und dramatischsten Entwürfen im Saoutchik-Portfolio der späten zwanziger Jahre und wurden, trotz des hohen Preises, auf einigen Fahrgestellen der Luxusklasse wie Minerva, Isotta Fraschini, Rolls-Royce aufgebaut. Zu den typischen Merkmalen gehörten die voll versenkbare Verdeckkonstruktion und die exquisiten Verchromungen.



However, the most startling stylistic innovation was Saoutchik's creative use of a wide beltline which followed the curvature of the bobtail rear deck – in combination with a resurrection of the fiacre coachline dating back to horseless carriage days, running in a delicate sweep down the side of the cowl from the windshield pillar to the chassis apron. Saoutchik used this inspired styling cue on a number of designs, but it worked best on the La Baule. As a result, from the 1926 season, Saoutchik became such a regular winner of the Grand Prix at all the French concours d'élégance, that some of his competitors must have felt it was hardly worthwhile to enter.

Chassis 35426, with Kommissionsnummer 38510, remained unsold for close to two years and finally shipped to Saoutchik on 16 May 1928. The body was finished in the following weeks and the completed car was exported immediately to New York where it sold from the Mercedes-Benz dealership on 7 November 1928. In the 1970s, the car was bought by the noted collector Gerald Rolph, who performed a restoration which still presents beautifully. It was sold to the present owner in 2007, who commissioned an update of the livery to its present arresting two-tone green.

Die wichtigste stilistische Innovation war jedoch Saoutchik's kreativ gestaltete breite Bordkante, die dem Schwung des hinteren Decks folgte – zusammen mit der Wiederauflebung der Fiaker-Linie, die aus den Zeiten des Kutschbaus stammte und in einem eleganten Bogen vom Rahmen der Windschutzscheibe zum Chassis führte. Saoutchik setzte dieses Stilelement an verschiedenen Karosserien ein, aber er erzielte das beste Resultat bei La Baule. Als Konsequenz gewann Saoutchik ab der Saison 1926 den Hauptpreis bei allen französischen Concours d'Elegance Veranstaltungen so oft, dass wohl einige seiner Wettbewerber ihre Teilnahme für überflüssig hielten.

Chassis 35426 mit der Kommissionsnummer 38510 blieb fast zwei Jahre lang unverkauft und wurde am 16. Mai 1928 schließlich an Saoutchik verschickt. Die Karosserie wurde in den folgenden Wochen fertiggestellt und das fertige Fahrzeug dann nach New York verschifft, wo es am 7. November 1928 über die Mercedes-Benz Niederlassung verkauft wurde. In den siebziger Jahren wurde der Wagen von dem bekannten Sammler Gerald Rolph erworben, der ihn anschließend restaurierte. Diese grund Restaurierung kann sich immer noch sehen lassen. Der Mercedes-Benz wechselte dann erneut im Jahr 2007 in die Sammlung des aktuellen Besitzers, der ihn in zweifarbigem Grün lackieren ließ.



At some point, the first engine in chassis 35426 was replaced with a period 630 engine with number 60616, originally mounted in a standard 24/100/140 hp Mercedes-Benz 630 chassis with 3.75 meter wheelbase. The latter chassis was fitted with a Hibbard & Darrin cabriolet body, and delivered to New York in October 1928. For this reason, chassis 35426 cannot be deemed a numbers matching example today. When it was fitted, the replacement engine was converted to correct period Model K dual ignition specification, so that it is now a period correct power unit for chassis 35426.

It is a rare occasion when a chassis with Saoutchik La Baule coachwork is offered. It is an even rarer occasion when this coveted bodystyle is mounted on an impressive supercharged Mercedes chassis. The La Baule design contained all the quintessential late 1920s Saoutchik design elements and demonstrated a superb harmony of line, despite the complexity of its side treatment. The Mercedes chassis was developed by none other than a young Ferdinand Porsche and was mechanically at the cutting edge of 1920s large car technology. Add the undeniable wow-factor of this superb French creation to the mix. From a collector point of view, the combination is simply unbeatable. It is not often that one can have one's cake and eat it.

Im Laufe der Zeit wurde der erste Motor des Fahrgestells 35426 mit einem zeitgenössischen 630 Motor mit der Motornummer 60616 ersetzt, der aus einem 24/100/140 PS Mercedes-Benz Chassis mit einem Radstand von 3.75 Metern stammt. Dessen Fahrgestell wurde mit einer Cabriolet-Karosserie von Hibbard & Darrin versehen und im Oktober 1928 nach New York ausgeliefert. Daher hat der hier angebotene Wagen nicht mehr seine originale Motor- und Fahrgestellkombination. Als dieser Motor eingebaut wurde, wurde er auf die für das Modell K korrekte Doppelzündung umgebaut, so dass es sich jetzt um eine der Zeit entsprechende Antriebseinheit handelt.

Selten werden Wagen mit der Saoutchik La Baule Karosserie angeboten, noch seltener kommt es vor, wenn dieses gefeierte Design auf einem ebenso beeindruckenden Mercedes-Benz Fahrgestell mit Kompressor aufgebaut ist. Die La Baule Linie enthält alle wesentlichen Merkmale von Saoutchik in den späten zwanziger Jahren und zeigt eine hervorragende Harmonie, trotz der Komplexität der Seiten. Das Mercedes Fahrgestell wurde von niemand anderem als einem jungen Ferdinand Porsche konstruiert und gehörte zum höchsten Stand der Technik für große Wagen in den zwanziger Jahren. Zusammen mit dem französischen Design eine unschlagbare Mischung für den Sammler.
€800,000 - 1,200,000

113
 NO LOT



1995 MERCEDES-BENZ SL 500 MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. WDB1290671F105298

Motor-Nr. 1199 72 12 011539

- 34,554 kilometres from new
- Appraised as 'Condition 1-' throughout
- Offered with fresh German TÜV



In 1989 Mercedes-Benz retired its classic Type 107 bodyshell that had been used for a succession of beautiful sports roadsters for almost the preceding 20 years. This new Type 129 body style was used for three different engine types: 6.0-litre V12, 5.0-litre V8 and 3.0-litre straight six. As installed in the SL 500, the fuel-injected, 32-valve V8 produced 326bhp and delivered stupendous performance, delivering a 0-100km/h time of 6.2 seconds and a top speed of 250km/h. As one might expect, these new SL luxury sports cars were designed to be world leaders in their class and lavishly equipped in the best Mercedes-Benz tradition.

First registered on 7th June 1995, this SL 500 was previously in Japan and comes with a Japanese Export Certificate. It will have gone through the German TÜV procedure by time of sale and be ready for registration, complete with a current certificate. Finished in brilliant silver metallic with black leather interior, this supremely well equipped car boasts the following factory options: heated front seats with memory, mirror memory, driver and passenger air bags, electrically adjustable steering column, limited-slip differential, rear seats, automatic air conditioning, Sundym glass, luxury package, alloy wheels, automatic transmission, Becker navigation system, and a wood-rim steering wheel. A 'non-smoker' vehicle, it has covered a confirmed 34,554 kilometres from new and comes with an MB data card, manufacturer's certificate of origin, German TÜV (valid until March 2018), and a 42-page illustrated condition report. Dated 22.12.2015 and prepared by the well known, German, state-appointed appraiser Dipl. Ing. Kukuk, the latter rates this car as 'Condition 1-' in all departments.

1989 stellte Mercedes-Benz den Nachfolger R107 Roadsters vor. Der Nachfolger war ein moderner, sehr eleganter und ebenso attraktiver Zweitürer. Der R129 wurde bei seiner Einführung, mit drei verschiedenen Motorisierungen angeboten: einem 6 Liter großen V12, einem V8-Zylinder mit fünf Litern Hubraum und dem Reihensechszylinder mit drei Litern Hubraum. Der in dem SL 500 installierte V8 mit 32 Ventilen leistete 326 PS, was für gewaltige Fahrleistungen sorgte, mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6.2 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Wie nicht anders zu erwarten gehörten diese Sportwagen der Luxusklasse zu den weltbesten in ihrer Kategorie und sie waren in der besten Haustradition sehr luxuriös ausgestattet.

Dieser SL 500 wurde am 7. Juni 1995 erstmals zugelassen und wurde aus Japan nach Deutschland importiert. Er wird mit japanischen Exportpapieren angeboten und wird rechtzeitig zur Versteigerung durch die deutsche TÜV Prozedur sein, damit er in Deutschland angemeldet werden kann. Der silber lackierte Wagen mit schwarzer Lederausstattung ist reichhaltig ausgestattet: beheizbare Vordersitze mit Memory-Funktion, Fahrer- und Beifahrer-Airbags, elektrisch einstellbare Lenksäule, Sperrdifferential, Rücksitze, Klimaanlage, wärmedämmendes Glas, Luxuspaket, Aluminiumräder, Automatikgetriebe, Becker Navigationssystem und ein Holzlenkrad gehören zur Ausstattung. Dieses Nichtraucherfahrzeug hat eine bestätigte Laufleistung von nur 34.554 km und wird mit der MB Datenkarte, der Herstellerurkunde, frischem TÜV (gültig bis März 2018) und einem 42-seitigen Gutachten angeboten. Letzteres datiert vom 22.12.2015 und wurde von dem anerkannten staatlich geprüften Gutachter Dip. Ing. Kukuk verfasst, der den Wagen mit der Gesamtnote 1- benotet.

€25,000 - 30,000
No Reserve

115

1971 MERCEDES-BENZ 350 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 107.043-10-004035

Motor-Nr. 116.982-10-001379

- *Manual transmission model*
- *Present ownership for over 40 years*
- *Fine original example*
- *EU Registered*



Although larger than their predecessors, the 350 SL roadster and 350 SLC coupé retained the overall look of the long-running and much admired 230/250/280SL family, and were the first of the Mercedes-Benz sports car line to use a V8 engine, the latter's 200bhp more than offsetting the increase in bulk. All-independent suspension similar to that of the New Generation 200/250 models ensured superb ride and handling, while four-wheel disc brakes (ventilated at the front) helped restrain the 210km/h performance. Luxuriously equipped in the finest Mercedes-Benz tradition, the 350 SL and SLC were more sports-tourers than outright sports cars, a fact that did nothing whatsoever to harm sales that totalled in excess of 29,000 units between 1971 and 1980.

A rare manual-transmission model, this 350 SL roadster was delivered new on 12th November 1971 to Angola, at that time a Portuguese colony. On 23rd September 1976 the Mercedes was registered in Portugal where it has remained ever since; it retains the original number plate from the '76 registration in the name of Pinheiro. Finished in Papyrus White, this 350 SL retains its original dark red MB-TEX interior and original Becker radio with electric aerial, and also has a hardtop. Offered from long-term ownership and presented in generally good original condition, the car comes with (copy) data card, invoice (2007) and Portuguese Registration papers.

Obwohl größer und schwerer als ihre Vorgänger, ähnelten der offene 350 SL und das 350 SLC Coupé doch der lange gebauten und heißgeliebten 230/250/280 SL Familie. Als erste der Mercedes-Benz Seriensportwagen nutzten sie den V8 Motor, dessen 200 PS das höhere Gewicht mehr als ausglich. Einzelradaufhängung rundum, die an die der 200/250 der neuen Generation angeglichen war, sorgte für beste Straßenlage, während vier Scheibenbremsen (an der Vorderachse innenbelüftet) halfen, das Temperament des 210 km/h schnellen Sportwagens zu zügeln. Die in bester Mercedes-Benz Tradition luxuriös ausgestatteten 350 SL und 350 SLC waren mehr Sport-Tourenwagen als reine Sportwagen, aber dies tat ihrer Popularität mit mehr als 29,000 gebauten Exemplaren in den Jahren von 1971 bis 1980 keinen Abbruch.

Dieses seltene Modell mit manuellem Schaltgetriebe wurde am 12. November 1971 nach Angola geliefert, welches zu jener Zeit noch portugiesische Kolonie war. Seit dem 23. September 1976 ist der Mercedes-Benz in Portugal zugelassen; er trägt noch immer das originale Nummernschild aus dem Jahre 1976 auf den Namen Pinheiro. In Papyrus weiß lackiert, verfügt der 350 SL über seine originale, dunkelrote MB-TEX Innenausstattung, das originale Becker Radio mit automatischer Antenne und ein Hardtop. Er wird aus langjährigem Besitz und in durchweg gutem Zustand mitsamt der Kopie der Mercedes-Benz Datenkarte, einer Rechnung aus dem Jahre 2007 und portugiesischen Zulassungspapieren angeboten.

€30,000 - 40,000

No Reserve

1994 MERCEDES-BENZ E500 LIMITED

Fahrgestell-Nr. WDB1240361C137516

Motor-Nr. 119 974 12 009 187

- Limited edition top-of-the-range model
- Delivered new to Switzerland
- Service history and manuals
- EU Registered



A car developed jointly by Mercedes-Benz and Porsche, the 500E was made from 1990 to 1994, each hand-built example being transported back and forth between the Mercedes-Benz factory and Porsche's plant in Zuffenhausen, Germany. It took a full 18 days to complete each one. In 1994 the 500E was face-lifted along with the rest of the range and renamed 'E500 Limited'. The E500 Limited was powered by a naturally aspirated 5.0-litre V8 engine derived from that of the 500 SL sports car, which also contributed the brakes. Later 1993 and all 1994 cars came with the 600 SL's larger front brakes. Called a 'Wolf in Sheep's Clothing' by the motoring press, the E500 Limited delivered shattering performance, reaching 100km/h in 6.1 seconds and topping out at around 280km/h. Only 1,855 examples of the face-lifted E500 Limited were made between 1994 and 1995. Because of its appearance, rarity, hand-built construction and unique pedigree, the model is already considered a classic.

Finished in Brilliant Silver with special order black leather interior, this E500 Limited was supplied new in Switzerland and subsequently went to Japan. The car is currently registered in the UK. Described as in generally very good condition, with original interior, it currently displays a total of 80,500 kilometres on the odometer and is offered with service history, all original manuals, and a UK V5C registration document.

Der 500 E wurde in Zusammenarbeit mit Porsche entwickelt und war trotz seiner zahllosen Annehmlichkeiten, die zu dem Spitzenmodell seiner Baureihe gehörten, leichter als der zweitürige Sportwagen 500 SL. Mit dem Facelift des W124 im Jahre 1993 wurden aus dem Suffix der Modellbezeichnung ein Präfix und aus dem 500 E wurde der E 500 Limited. In dieser Form wurde er bis zum Ende des Modelljahres 1994 gebaut.

Der E500 Limited wurde von einem 5.0 Liter großen V8-Zylinder mit 32 Ventilen und 326 PS angetrieben und produzierte enorme Fahrleistungen: der Spurt von 0 auf 100 km/h wurde in 6.1 Sekunden erledigt, die Höchstgeschwindigkeit lag bei 280 km/h. Nur 1.855 Exemplare der facegelifteten Version verließen die Werkshallen in den Jahren 1994 und 1995 und er zählt jetzt schon wegen seiner Seltenheit, Abstammung und hohen Qualität zu den Klassikern der Marke.

Dieser E500 Limited in brilliantsilber mit einer schwarzen Leder-ausstattung wurde neu in der Schweiz verkauft und später nach Japan exportiert. Er ist derzeit in England zugelassen und wird als in allgemein sehr gutem Zustand beschrieben. Der abgelesene Tachostand steht derzeit bei 80,500 km und der Wagen wird mit Wartungshistorie, allen originalen Handbüchern sowie der englischen Zulassung angeboten.

€35,000 - 45,000

117

1989 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16

Fahrgestell-Nr. WDB 201035 1F 654558 9

Motor-Nr. 102990 10 002015

- *Factory RÜF version producing 204bhp*
- *Numerous desirable factory options*
- *Extensively refurbished and well maintained*
- *Registered in Germany*



A conventional front-engine, rear-drive, four-door saloon, the 190 was available with a variety of engines. Sports models was not long in coming, the 185bhp 2.3-16 joining the expanding 190 range in the autumn of 1983, to be followed by the even more powerful 2.5-16 in 1985. These cars were equipped with 16-valve cylinder heads developed in Britain by Cosworth Engineering, which based the design on that of its immensely successful DFV Formula 1 engine.

This 190E 2.5-16 was sold new in March 1990 to Mr Francesco Rovida of Brescia, Italy. We are advised that it has the RÜF (non-catalyst) engine that produces 204bhp, around 10 horsepower more than the catalyst-equipped unit. Extensively optioned, the car features air conditioning, electric sunroof, electric windows, electric driver's seat, Becker Europa 2000 radio, and an automatic limited-slip differential. The combination of air conditioning and a sunroof is rare, as is the automatic LSD. The car relocated to Germany some four years ago and since then has been carefully refurbished and meticulously maintained by its enthusiastic owner. Works carried out (in 2011/2012) include overhauling the braking system, shock absorbers and chassis hydraulics. The oil seals, suspension springs, rubber bushes, ancillary belt, timing chain, and water pump were all renewed, and the cylinder head overhauled. The result is a car presented in generally very good condition, with an excellent and very beautiful black leather interior. A list of these works and a substantial quantity of invoices for parts come with car.

Only offered for sale because the vendor's purchase of a classic sports car means there is no longer room for it, this rare and collectible modern Mercedes-Benz comes with its original service book, owner's manual and Becker radio manual; a period sales catalogue and price list; and current German Fahrzeugbrief.

Dieser 190 E 2.5-16 wurde im März 1990 an einen Francesco Rovida in Brescia in Italien ausgeliefert. Es handelte sich dabei um ein Exemplar mit dem RÜF-Motor ohne Katalysator, der mit 204 PS noch einmal 10 PS mehr als sein abgasgereinigtes Pendant leistete. Sehr gut ausgestattet verfügt dieser Wagen über Klimaanlage, elektrisches Schiebedach, elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbaren Fahrersitz, Becker Europa 2000 Radio sowie ein automatisches Sperrdifferential. Gerade die Kombination von Klimaanlage mit Schiebedach ist besonders selten, ebenso das automatische Sperrdifferential.

Der Wagen fand vor vier Jahren seinen Weg zurück nach Deutschland und wurde seitdem von seinem begeisterten Besitzer umfangreich überholt und akribisch gewartet. Unter anderem wurden in den Jahren 2011/2012 die Bremsanlage, die Stoßdämpfer sowie die Fahrgestellhydraulik überholt, Ebenso wurden alle Öldichtungen, Fahrwerksfedern, Gummilager, der Keilriemen, die Steuerkette sowie die Wasserpumpe erneuert und der Zylinderkopf überholt. Als Ergebnis zeigt sich dieser Wagen in durchweg sehr gutem Zustand mit einem wunderschönen schwarzen Lederinterieur. Eine Liste der durchgeführten Arbeiten sowie zahlreiche Ersatzteilrechnungen sind vorhanden.

Der Eigentümer trennt sich nur deshalb von diesem Mercedes-Benz, weil er Platz schaffen muss für einen klassischen Sportwagen. Dieser seltene und sammelnswerte moderne Mercedes-Benz wird mit dem originalen Scheckheft, Handbuch, der Bedienungsanleitung für das Becker Radio sowie einer originalen Verkaufsbroschüre und Preisliste und natürlich dem deutschen Kraftfahrzeugbrief angeboten.

€35,000 - 45,000

1986 MERCEDES-BENZ 500 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. WDB 107 046 1A 042166

Motor-Nr. 117 964 12 000832

- *Delivered new in Germany*
- *Highly original example*
- *Circa 53,000 kilometres recorded*
- *Matching numbers, matching colours*
- *Original factory hardtop*



'Introduced at the Geneva Show... the 500 SL is the fastest car in the Mercedes range, and, apart from the Aston Martin Volante, is probably the fastest openable car in production. That is not to say that it is a wild, hairy chested sports car: it is not, being extremely docile and temperament free – which is what one expects from any car carrying the three pointed star.' – *Motor Sport*.

Luxuriously equipped and superbly finished in the best traditions of Mercedes-Benz's top-of-the-range models, the 500 SL convertible and 500 SLC coupé were introduced at the Geneva Salon in March 1980 alongside the outwardly similar 380 SL/SLC. The '500' featured the all-alloy overhead-camshaft V8 engine that had debuted in the 450 SLC 5.0 of 1977; more powerful yet less thirsty than the existing V8, this new 5.0-litre unit produced 240bhp at 5,000rpm, an output sufficient to propel the 500 SL to 225km/h (140mph). Although shorter in the wheelbase than the 450, the newcomer retained its predecessor's attractive and long-established body style, which now featured aerodynamic 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.

'Vorgestellt auf dem Genfer Salon... ist der 500 SL das schnellste Auto im Modellprogramm von Mercedes-Benz, und, abgesehen vom Aston Martin Volante, wahrscheinlich das schnellste Cabriolet derzeit auf dem Markt. Das bedeutet nicht, dass es sich hierbei um einen wilden, raubeinigen Sportwagen handelt: dies ist er nicht, sondern er hat beste Manieren und ist frei von Kapriolen – wie es sich für jeden Wagen mit dem berühmten Stern geziemt.' – *Motor Sport*

Luxuriös ausgestattet und in herausragender Qualität in der besten Mercedes-Benz Tradition, wurde der 500 SL Roadster und das 500 SLC Coupé im März 1980 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt, zusammen mit dem nach außen ähnlichen 380 SL/SLC. Der 500er verfügte über einen komplett aus Aluminium gefertigten V8 Zylinder mit obenliegenden Nockenwellen, der bereits im 450 SLC 5.0 von 1977 debütierte. Mit höherer Leistung bei niedrigerem Verbrauch produzierte der 5-Liter Motor 240 PS bei 5,000 U/min, was ihm zu einer Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h verhalf. Kleinere Änderungen an der nunmehr schon klassischen Karosserieform betrafen den Einsatz von aerodynamischen Front- und Heckspoilern, während die restliche Technik weitgehend unverändert blieb, mit der Ausnahme von kleineren Verbesserungen der Einzelradaufhängung und der Bremsanlage.



This superb 500 SL was delivered new to Munich to German specifications and sold soon after to Japan. The car remained in Japan until circa 2010 before moving to the UK where it was registered early in 2013. The accompanying service book records eight services in Japan, the most recent in 2010 at 37,117 kilometres. A matching-numbers, matching-colours example, the car currently has 53,000 kilometres recorded and is described as very original.

Finished in Signal red with black leather interior, this 500 SL has the following important options: Sperrdifferenzial (limited-slip differential); Tempomat (cruise control); electric mirrors; air conditioning; and heated seats. It benefits from recently fitted new tyres, a new soft-top (invoice on file) and a gearbox overhaul (invoice on file), and is presented in very good-to-excellent condition. The car comes complete with its original hardtop (numbers match), an owner's manual, sundry invoices, and a UK V5C registration document.

Ein Viergang-Automatikgetriebe gehörte zur Serienausstattung. Dieser hervorragende 500 SL wurde neu nach München zu Deutscher Ausstattung ausgeliefert und bald darauf nach Japan exportiert. Er sollte dort bis ca. 2010 bleiben und kam dann nach England, wo er Anfang des Jahres 2013 zugelassen wurde. Das beiliegende Scheckheft zeigt acht Einträge in Japan, der letzte 2010 bei 37.117 km. Der aktuelle Kilometerstand liegt bei 53.000 km und der Wagen wird als sehr original beschrieben.

Er ist in signalrot lackiert, mit einer schwarzen Lederausstattung, und hat die folgenden wichtigen Extras: Sperrdifferential, Tempomat, elektrisch einstellbare Spiegel, Klimaanlage und heizbare Sitze. Erst vor kurzem wurden neue Reifen und ein neues Stoffverdeck (Rechnung liegt bei) montiert sowie das Getriebe überholt. Sein Einlieferer beschreibt den Wagen als in gutem bis sehr gutem Zustand. Er wird mit seinem originalen Hardtop (mit passender Nummer), einem Bedienungshandbuch, verschiedenen Rechnungsbelegen sowie englischen V5C-Zulassungspapieren angeboten.

€50,000 - 80,000

1968 MERCEDES-BENZ 600

Fahrgestell-Nr. 100.012-12-001044

Motor-Nr. 100.980-12-000032

- *The ultimate in motoring luxury in its day*
- *Present ownership for eight years*
- *Restored by Mercedes-Benz Zürich with no expense spared*
- *EU Registered*



'In an age when flaunting your wealth wasn't a crime, the 600 was the automotive equivalent of Monaco. It's a masterpiece of engineering, a quantum leap over its opposition, and redefines the word opulence.' - *Classic & Sportscar* magazine.

By the commencement of the 1960s, Mercedes-Benz's ever-expanding model range was lacking in only one department: a super prestige saloon to rival the Grosser Mercedes of the past. This gap was filled in September 1963 with the appearance at the Frankfurt International Motor Show of the all-new 600. Representing state-of-the-art automotive engineering in just about every department, the supremely well-equipped newcomer featured an overhead-camshaft, fuel-injected, 6.3-litre V8 engine - Mercedes' first - air suspension with variable ride control, four-speed automatic transmission, all-round disc brakes, power-assisted steering, central locking and separate air conditioning systems for front and rear compartments. Its cosseted occupants enjoyed the advantages conferred by multi-way adjustable seating powered by a sophisticated system of hydraulics that also operated the windows and assisted in opening/closing the doors and boot lid.

'In einer Zeit als es kein Verbrechen war, seinen Reichtum zur Schau zu stellen, war der 600er das automobiler Äquivalent von Monaco. Er ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst, ein Quantensprung über seine Konkurrenz und definiert das Wort Überfluss neu.' Die englische Zeitschrift *Classic & Sportscar*.

Zu Beginn der 60er Jahre fehlte Mercedes-Benz nur ein Modell in dem ständig wachsenden Modellprogramm: Eine Luxuslimousine der Sonderklasse als rechtmäßiger Nachfolger des ‚Großen‘ Mercedes aus der Vergangenheit. Diese Lücke wurde im September 1963 mit der Präsentation des gänzlich neuen 600 auf der Frankfurter IAA geschlossen. Mit modernster Ingenieurskunst in fast jedem Bereich ausgestattet, verfügte die überaus gutausgestattete Neuentwicklung über einen 6,3 Liter großen V8-Zylinder-Motor mit Benzineinspritzung und obenliegenden Nockenwellen – dem ersten Mercedes-Benz-Motor dieser Art -, einstellbare Luftfederung, einem Viergang-Automatikgetriebe, Scheibenbremsen an allen Rädern, Servolenkung, Zentralverriegelung und separat einstellbarer Klimaanlage für vorne und hinten. Die überaus aufwändige Komforthydraulik verwöhnte die Insassen auch noch mit mannigfaltig einstellbaren Sitzen, Fensterhebern und Zuziehhilfen an Türen und Kofferraumdeckel.



The most popular version was the 3,200mm (10' 6") wheelbase saloon that could seat up to six passengers, while the long-wheelbase Pullman limousine - a veritable leviathan exceeding 20' in length and beloved of Heads of State, not to mention a succession of Popes - could accommodate up to eight. Despite its not inconsiderable weight the 600 was endowed with highly respectable performance, reaching 100km/h in 10 seconds and exceeding 200km/h flat out. Only 2,677 examples were made, of which 2,190 were four-door saloons, 428 were Pullman limousines and 59 were landaulettes.

This magnificent Grosser Mercedes was purchased by the current vendor from an antique dealer in France around eight years ago. The car carried Netherlands registration plates at that time, with French ones underneath. Since acquisition, this 600 has been extensively restored with no expense spared by Mercedes-Benz, Zürich, as evidenced by detailed bills on file totalling some CHF 576,618 (approximately €525,000). The restoration was completed in 2014. Currently displaying a total of circa 41,700 kilometres on the odometer, the car is offered with current French Carte Grise; 'Rapport d'Expertise' by BCA, Dijon (2013); and a memory stick of photographs of the restoration.

Die beliebteste Karosserievariante war der 'kurze' 600er mit einem Radstand von 3,200 mm, der bis zu sechs Passagieren Platz bot. Die Pullman-Limousine – ein wahrer Gigant mit einer Länge von 6,24 m der sowohl bei Staatspräsidenten als auch diversen Päpsten sehr beliebt war, bot bis zu acht Personen Platz. Trotz seines nicht zu vernachlässigenden Gewichtes war der 600er erstaunlich schnell und absolvierte den Spurt von 0 auf 100 km/h in unter 10 Sekunden und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h erreichen. Insgesamt wurden nur 2,677 gebaut, davon 2,190 viertürige Limousinen, 428 Pullman-Limousinen mit langem Radstand und 59 Landaulets.

Der aktuelle Besitzer erwarb diesen prachtvollen 600 vor ungefähr acht Jahren von einem Antiquitätenhändler in Frankreich. Zu jener Zeit trug der Mercedes-Benz niederländische Kennzeichen, die über den französischen angebracht waren. Er ließ den Wagen ohne Rücksicht auf Kosten bei Mercedes-Benz in Zürich restaurieren, was durch detaillierte Rechnungen über 576.618 Schweizer Franken belegt ist. Die Restaurierung wurde 2014 fertiggestellt. Der abgelesene Tachostand beträgt ca. 41.700 km und die Limousine wird mit französischer Carte Grise, einem 'Rapport d'Expertise' von BCA in Dijon aus dem Jahr 2013 sowie einem USB-Stick mit Fotos der Restaurierung angeboten.
€300,000 - 400,000

120

1938 MERCEDES-BENZ 320 CABRIOLET B

Fahrgestell-Nr. 435053

Motor-Nr. 435053

- *Rare cabriolet model*
- *Elegant pre-war style*
- *Restored to concours condition*
- *EU Registered*





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 2,000kgs.

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 Cabriolet B is 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.

Der luxuriöse 320 wurde 1936 als Nachfolger der 290-Serie vorgestellt. Ursprünglich in zwei Varianten mit unterschiedlichen Radständen angeboten, wurde er ab dem Baujahr 1938 nur noch mit einem Radstand gebaut, war aber dennoch in vielen Karosserievarianten zu haben.

Sein seitengesteuerter Sechszylinder wurde zunächst mit einem Hubraum von 3.208 ccm gebaut, später aber auf 3.405 ccm aufgebohrt, um schlechtere Benzinqualität wettzumachen. Die Höchstleistung wurde auf 78 PS vergrößert, was die Fahrleistungen deutlich verbesserte. Schraubenfedern an der Einzelradaufhängung rundum sorgten für großen Fahrkomfort. Die Werbebroschüren schwiegen zur Höchstgeschwindigkeit, aber die Modelle, die zusätzlich zum serienmäßigen Vierganggetriebe noch mit dem optionalen ZF-Autobahngang ausgerüstet waren, konnten 130 km/h erreichen. Hydraulische Bremsen wurden notwendig, um das Gewicht der Limousine von fast 2.000 kg zu verzögern.

Die Mehrzahl der 320 hatten eine formelle geschlossene Karosserie, es gab ihn aber auch als Tourer, Roadster und in verschiedenen offenen Versionen. Von den letztgenannten ist das zweitürige Cabriolet B am besten bekannt. Diese Wagen waren elegant und eindrucksvoll und boten ihren Besitzern den Stil eines 500 K ohne dessen exorbitante Anschaffungs- und Unterhaltskosten.





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.

Unfortunately, no information is available concerning the early history of this Mercedes-Benz 320 Cabriolet, as no pre-war records survive from the company's Mannheim plant, where it was built. Finished in blue metallic with beige leather interior, chassis number '435053' was completely restored in 2010 and comes with a report, dated 27th July 2014, which concludes that it has been restored to 'world class' concours condition.

The current vendor purchased the Mercedes and registered it in 2011. We are advised that it benefits from recent works to the engine and gearbox, is a pleasure to drive and performs well. Accompanying documentation consists of old German registration papers, TÜV paperwork (2010), and current Netherlands registration papers. This stylish 320 Cabriolet 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.

Seine robuste Konstruktion und hohe Qualität machten den 320 sehr beliebt bei der Wehrmacht, die zahlreiche Wagen für hochrangige Offiziere orderte.

Leider ist die frühe Geschichte dieses 320 nicht bekannt, da keine Werksunterlagen mehr aus dem Mannheimer Werk, wo diese Modelle gebaut wurden, den Krieg überlebt haben. Chassis 435053 ist in blau lackiert mit einer beigefarbenen Lederinnenausstattung und wurde 2010 umfangreich restauriert. Ein Gutachten vom 27. Juli 2014 attestiert, dass er zu „Weltklasse-Concours-Standard“ restauriert wurde. Der derzeitige Besitzer erwarb den Wagen 2011 und meldete ihn im gleichen Jahr an.

Erst kürzlich wurden weitere Arbeiten an Motor und Getriebe vorgenommen und er soll sich hervorragend fahren. Er wird mit alten deutschen Zulassungsunterlagen, TÜV-Dokumenten aus dem Jahre 2010 und aktueller niederländischer Zulassung angeboten. Dieses stilvolle 320 Cabriolet bietet dem Sammler eine erstklassige Gelegenheit, ein umfangreich restauriertes Beispiel eines der begehrtesten offenen Vorkriegs-Mercedes-Benz zu erwerben.

€350,000 - 450,000

121 *

1935 MERCEDES-BENZ 500 K CABRIOLET C

Karosserie Sindelfingen

Fahrgestell-Nr. 113715

Motor-Nr. 113715

- *Rare and correct example*
- *Factory coachwork by Sindelfingen*
- *High-quality restoration that presents well*
- *Legendary supercharged Mercedes-Benz chassis*





The sensation of the 1934 Berlin Auto Show, Mercedes-Benz's legendary 500 K supercar was the creation of the gifted engineer Dr. Hans Nibel. With its advanced chassis design and mighty 5-litre engine, the 500 K was one of the very few cars of the 1930s capable of achieving 100 mph on the open road. The "K" models employed a form of supercharging that was peculiarly Mercedes, with the supercharger being used as a top-end booster. Pushing the gas pedal to the floor engaged the train of gears that drove the Roots-type blower, unleashing 25 per cent more power and a banshee shriek. It was an impressive and unnerving performance used as a short-term expedient for brief bursts of overtaking.

"Without the supercharger, this is a quiet, docile carriage, the acceleration from low speeds being then quite mild. It will amble around town and along by-ways with scarcely a hint of its latent performance. Bring in the supercharger and it becomes another machine, with fierce acceleration," declared H.S. Linfield, Road Test Editor of *The Autocar*, after driving a 500 K, which he summarized as "a master car for the very few; the sheer insolence of its great power affords an experience on its own".

Der legendäre 500 K war die Sensation auf der Internationalen Auto- und Motorradausstellung in Berlin des Jahres 1934. Entwickelt von dem begabten Ingenieur Dr. Hans Nibel, war der 500 K mit seiner fortschrittlichen Fahrwerkstechnik und seinem mächtigen Fünfzylindermotor eines der wenigen Automobile der 1930er Jahre, die eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreichen konnten. Die K-Modelle hatten eine eigenartige Funktionsweise des Kompressors: der Kompressor vom Typ Roots wurde nur bei bis zum Anschlag betätigten Gaspedal aktiviert, was dem Wagen zu einer um 25% gesteigerten Leistung in Verbund mit energischem Aufheulen verhalf. Ein beeindruckendes und gleichzeitig angsteinflößendes Schauspiel, das zum kurzen Einsatz bei Überholvorgängen vorgesehen war.

"Ohne den Kompressor ist dies ein ruhiger, geradezu zahmer Wagen, der dann bei niedrigen Geschwindigkeiten sanft beschleunigt. Er läßt sich in der Stadt und auf Landstraßen geruhsam bewegen, mit kaum einem Hinweis auf seine Potenz. Sobald aber der Kompressor aktiviert ist, wird er zu einem anderen Gefährt, mit atemberaubender Beschleunigung" erklärte der Tester H.S. Linfield der englischen Zeitschrift *The Autocar* nach einer Fahrt mit einem 500 K. Sein Urteil: "Ein meisterhaftes Auto für wenige Auserwählte; der nahezu unerschämte Leistungseinsatz sorgt für ein einzigartiges Fahrerlebnis."



Although the 500 K/540 K chassis attracted the attention of many of the better quality bespoke coachbuilders of the day, Mercedes-Benz's own Sindelfingen coachwork left little room for improvement and it can safely be argued its high quality had no peer.

The manufacturing record of the 500 K reveals its exclusive nature: no more than 105 were produced in 1934, 190 in 1935 and 59 in 1936. In recent times, the rarity, style and performance of these big supercharged Mercedes have made them – upon the few occasions they have come onto the open market – some of the most sought-after of all classic cars. They were the zenith of car manufacturing of their era, by the acknowledged finest-quality manufacturer of the day.

Mercedes-Benz purchase order number 209800 was delivered to the Daimler-Benz Hamburg branch on 12 October 1935, making chassis 113715 one of only 190 cars. Its convertible Cabriolet C style is the epitome of the large late 1930s supercharged Mercedes convertible conceived for long distance touring in all weather conditions. With its handsome two-tone red body over beige with red piping to the interior, it will cut a dashing figure in any collection of importance.

Please note this motor car is subject to the reduced import tax of 7% should it remain in the EU.

Obgleich das Fahrgestell der 500/540 K Baureihe die Aufmerksamkeit vieler der besseren Karrosseriebetriebe der Zeit auf sich lenkte, ließ das firmeneigene Karrosseriewerk Sindelfingen wenig Platz für Verbesserungen und dessen hohe Qualität suchte ihresgleichen.

Die Produktionszahlen des 500 K bestätigen dessen Exklusivität: nur 105 Fahrzeuge wurden 1934 hergestellt, 190 im Jahre 1935 und 59 im Jahre 1936. In neuerer Zeit zählen diese großen Kompressor Mercedes-Benz – wenn sie denn überhaupt auf dem Markt angeboten werden – zu den allgemein gesuchtesten Klassikern. Sie gehörten zur Spitze der Automobilproduktion ihrer Zeit, vom anerkannt besten Fahrzeughersteller jener Tage.

Dieser Wagen mit der Bestellnummer 209800 wurde am 12. Oktober 1935 an die Hamburger Mercedes-Benz Niederlassung ausgeliefert – damit ist Fahrgestellnummer 113715 eines von nur 190 hergestellten Fahrzeugen vom Typ 500 K im Jahre 1935. Seine Cabriolet C-Karosserie ist der Inbegriff der großen Kompressor-Wagen des Hauses Mercedes-Benz, die für lange Reisen unter allen Wetterbedingungen entwickelt wurden. Mit seiner attraktiven Lackierung in dunkel- und hellrot mit beigefarbenem Lederinterieur und roter Paspelierung wird er zu einer Zier jeder wichtigen Sammlung.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der reduzierten Importsteuer von 7% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.

€800,000 - 1,200,000



122 Ω

2009 MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN 'STIRLING MOSS'

Fahrgestell-Nr. WDD199976M900032
Motor-Nr. 155980

The Mercedes-Benz SLR McLaren revives the glorious tradition of the SLR and marks the reawakening of Mercedes-Benz's passion for super sports cars. It is a passion which can be traced way back through automotive history and which was demonstrated with the Uhlenhaut Coupé. A contemporary interpretation of stylistic elements lifted from the original SLR and design details taken from the 2003 Formula 1 Silver Arrows allows the 21st-Century SLR to form a bridge between the past and the future, bringing cutting-edge motorsport technology to the road, just as the inspirational SLR Coupé did in 1955.' - Daimler Chrysler.

- One of only 75 made
- Bought directly from McLaren
- One owner from new
- Registered in Switzerland

Der neue Supersportwagen erlaubte Mercedes-Benz und seinem damaligen Partner in der Formel 1 McLaren zu zeigen, was mit ihrer gemeinsamen Erfahrung in der Entwicklung, Konstruktion und Produktion eines Hochleistungssportwagens möglich ist. Wie bereits der legendäre Vorgänger in Gestalt des 300 SLR im Jahre 1955, kombinierte der SLR technische Entwicklungen, die ihrer Zeit weit voraus waren. Dennoch trifft der Begriff Supersportwagen nicht ganz zu, da er trotz seiner atemberaubenden Fahrleistungen doch ein luxuriöser, feinstens konstruierter Gran Turismo in der besten Mercedes-Benz Tradition ist.



Their new supercar allowed Mercedes-Benz and its then Formula 1 partner, McLaren to showcase their collective experience in the development, construction and production of high-performance sports cars and, just like its legendary 300 SLR predecessor of 1955, incorporated technological developments which were ahead of their time. Yet the term 'supercar' does not do full justice to the SLR, which, its peerless performance notwithstanding, is a luxurious and finely engineered Gran Turismo in the best traditions of Mercedes-Benz.

The heart of any car is its engine, and that of the SLR McLaren is truly outstanding. Produced at Mercedes-Benz's AMG performance division, where each unit was the responsibility of one engineer who carried out the entire assembly process, it is a 5.5-litre, 24-valve, supercharged V8 producing 617bhp, making it one of the most powerful engines ever found in a series-produced road-going sports car. Impressive though this peak horsepower figure is, it is the torque produced by this state-of-the-art 'blown' motor that is its most remarkable feature.

Das Herz eines jeden Autos ist der Motor, und der des SLR McLaren ist wahrhaftig herausragend. Das in der Mercedes-Benz eigenen Hochleistungsabteilung AMG gebaute Triebwerk ist ein 5.5 Liter großer V8 mit 24 Ventilen und Kompressor, der 617 PS leistet und damit zu den stärksten, jemals in einem Seriensportwagen eingesetzten Motoren zählt. So beeindruckend diese Motorleistung auch sein mag, sie wird noch vom Drehmoment des Kompressormotors übertroffen.

Die Drehmomentkurve ist nahezu flach: bereits bei 1,500 U/min liegen 600 Nm an, die bis zu 780 Nm bei nur 3,250 U/min ansteigen. Wie die Zeitschrift Car & Driver berichtete: „Dies sorgt für eine irrsinnige Elastizität des SLR, mit einem Überholvermögen, dass man am eigenen Leib erlebt haben muss.“





The torque curve is almost flat: there is already 440lb/ft by 1,500 rpm and well over 500lb/ft between 3,000 and 5,000 revs. As *Car & Driver magazine* observed: 'This lends mind-boggling elasticity to the SLR, with passing performance that has to be felt to be appreciated.'

In the interests of maximum fuel efficiency, the screw-type compressor is controlled by the engine management system, which is sensitive to engine speed and load, and is only activated - albeit instantaneously - when the driver floors the accelerator. Needless to say, the Mercedes-Benz SLR McLaren delivers performance figures which even today are among the best in its class, taking just 3.8 seconds to sprint from 0 to 100km/h (62mph), it passes the 200km/h (125mph) mark after 10.6 seconds and from a standing start takes just 28.8 seconds to reach 300km/h (186mph). The two-seater has a top speed of 334km/h (207 mph).

A front-engined layout was chosen for the SLR in the interests of optimum weight distribution, handling dynamics and braking stability, the motor's dry-sump lubrication system - more commonly found in competition cars - enabling it to be mounted lower in the chassis. The five-speed automatic transmission, already used in several high-performance Mercedes-Benz models, was specially optimised for very high torque and also offers the driver the option of choosing between different shift characteristics using the Speedshift system.

Um den Benzinverbrauch in Grenzen zu halten, wird der Kompressor vom Motor-Management-System kontrolliert und nur bei Kickdown aktiviert. Die Fahrleistungen gehören zu den besten in dieser Kategorie und sprechen für sich: 0 auf 100 km/h ist in 3,8 Sekunden möglich, 200 km/h werden nach 10,6 Sekunden erreicht und aus dem Stand benötigt der SLR lediglich 28,8 Sekunden, um auf 300 km/h zu kommen. Die Höchstgeschwindigkeit des Zweisitzers liegt bei 334 km/h.

Um eine optimale Gewichtsverteilung bei bester Fahrdynamik und Bremsstabilität zu erreichen, hatten sich die Ingenieure für ein konventionelles Layout mit einem Frontmotor entschieden; die Trockensumpfschmierung erlaubte es, den Motor tiefer im Fahrgestell zu montieren. Das Fünfgang-Automatikgetriebe wurde in Hinsicht auf das enorme Drehmoment optimiert und bietet dem Fahrer dank des Speedshift-Systems die Wahl zwischen verschiedenen Fahrprogrammen.



Extending the long-term technological collaboration that Mercedes-Benz and McLaren had enjoyed in Formula 1, the SLR's carbon fibre composite monocoque body/chassis structure was produced in the latter's all-new facility in Woking, England. Carbon fibre has been used for decades in the aeronautical industry and in the construction of Formula 1 cars, but is comparatively rare in series-produced road cars because of the expense involved in manufacturing composite structures by hand. Using several patented innovations, Mercedes-Benz and McLaren were able to bring a measure of automation to the carbon fibre manufacturing process, enabling the material's benefits of low weight, exemplary rigidity and strength, corrosion resistance and significantly higher energy absorption in the event of an impact, to be offered in the SLR. Its designer Gordon Murray, the man responsible for the McLaren F1 sports car, considered the Mercedes-Benz SLR McLaren the safest supercar to date.

This philosophy of weight saving was extended to the design of the suspension. Clearly showing its Formula 1 parentage, the latter is by means of double wishbones all round, forged in aluminium, as are the hub carriers. The anti-roll bar is positioned above the front suspension and - as in Formula 1 - is controlled via rocker arms. A relatively long wheelbase (at 2,700mm) also contributes to the SLR's exemplary handling and directional stability, while the wide track, combined with the low centre of gravity, allows high cornering speeds.

Als Resultat der langjährigen Zusammenarbeit zwischen Mercedes-Benz und McLaren in der Formel 1 wurde das Kohlefaserverbund-Chassis und die -Karrosserie in McLaren's neuer Fabrik in Woking/England hergestellt. Die Verwandtschaft zur Formel 1 ist offensichtlich: Das Fahrwerk besteht aus einer Doppelgelenk-Federbein-Vorder- und Hinterachse, die Servolenkung arbeitet geschwindigkeitsabhängig, während das SBC (Sensortronic Brake Control) und das ESP es auch dem Durchschnittsfahrer erlauben, sicher unterwegs zu sein. Der innovative Einsatz von Verbundwerkstoffen hörte auch bei den Bremsen nicht auf, die aus einem faserverstärkten Keramikmaterial bestehen und sich durch extreme Temperaturbeständigkeit sowie einer vorher in Serienfahrzeugen nicht dagewesenen Standfestigkeit auszeichnen.

Die Krönung dieser technologischen tour de force ist der elektronisch geregelte Heckspoiler, der sich bei einer starken Bremsung im Winkel von 65° aufstellt und damit nicht nur den Bremsseffekt verstärkt, sondern auch für eine außergewöhnliche Spurstabilität bei Bremsungen aus hoher Geschwindigkeit sorgt.



The power-assisted rack-and-pinion steering is speed sensitive, while the SLR's Sensotronic Brake Control (SBC) and Electronic Stability Program (ESP) enable its sporting nature to shine through while maintaining the usual safety standards, achieving an ideal compromise between outstanding dynamic handling and exemplary directional stability.

The pioneering use of composite technology has also been extended to the brake discs, which are manufactured from a fibre-reinforced ceramic material capable of withstanding extremely high temperatures and offering a level of fade resistance hitherto unattainable in series-produced road cars. Topping off this technological tour de force is the electronically controlled rear spoiler, which rises to an angle of 65 degrees when the driver brakes heavily, boosting the braking effect by increasing aerodynamic drag and lending the SLR outstanding stability when braking from high speeds. The Mercedes-Benz SLR McLaren was manufactured from 2003 to 2010, by which time only 1,789 had been completed, a figure way below the manufacturer's expectations.

Inevitably, there was a succession of limited edition models, the 'Stirling Moss' being the last built under the Mercedes-Benz/McLaren partnership. Styled by the Korean designer Yoon Il-hun and clearly inspired by the original SLR sports-racer of 1955, the Stirling Moss speedster was introduced at the North American International Auto Show in 2009.

Der Mercedes-Benz SLR McLaren wurde von 2003 bis 2010 in insgesamt 1.789 Exemplaren gebaut und blieb damit deutlich hinter den Erwartungen des Herstellers zurück.

Wie nicht anders zu erwarten, gab es auch eine Folge von limitierten Sondermodellen, und der "Stirling Moss" war davon das letzte unter der Ägide von Mercedes-Benz/McLaren gebaute. Er war von dem koreanischen Designer Yoon Il-hun entworfen worden, der sich stark von dem originalen SLR Sportwagen aus dem Jahre 1955 inspirieren ließ. Auf der North American International Auto Show 2009 präsentiert, erklärte der Hersteller stolz: „Das extreme Konzept erlaubt es diesem neuen Hochleistungssportwagen den Namen der britischen Motorsportlegende und des Mille-Miglia Rekordfahrers Stirling Moss zu tragen, der die legendären Mercedes-Benz SLR Rennsportwagen in den fünfziger Jahren von Sieg zu Sieg lenkte.“



Its makers proudly declared: 'This extreme concept makes the new high-performance sports car a legitimate bearer of the name of the British motor racing legend and Mille Miglia record-holder Stirling Moss, who drove the legendary Mercedes-Benz SLR racing cars from victory to victory during the 1950s.'

Lacking both a roof and windscreen, the Stirling Moss was approximately 200kg lighter than the regular SLR, and with 640bhp available from the supercharged V8 engine, could accelerate to 100km/h in under 3.5 seconds on its way to a top speed of 350km/h (220mph). Production began in June 2009 and all 75 cars had been completed by December 2009. They were available only to existing SLR owners. 'Not only does this exclusive vehicle represent the conclusion of the current SLR family,' declared Mercedes-Benz, 'it also serves as a very special thank you to the most loyal of SLR customers, for they are the only ones able to acquire a Stirling Moss.'

Bought directly from McLaren and first registered on 26th October 2009, this Stirling Moss has had only one owner from new and has covered a certified 7,200 kilometres since delivery. Accident-free and undamaged, this ultra-exclusive supercar is presented in effectively 'as new' condition and comes with a Swiss Carte Grise.

Please note this motor car is subject to an import tax rate of 19% should it remain in the EU.

Weder mit einem Dach noch mit einer Windschutzscheibe versehen, war der Stirling Moss etwa 200 kg leichter als der reguläre SLR. Mit 640 PS aus dem kompressorbestückten V8-Zylinder beschleunigte der Wagen in 3.5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h erreichen. Die Produktion begann im Juni 2009 und bereits im Dezember des gleichen Jahres waren alle 75 Exemplare fertiggestellt. Sie konnten nur von bereits bestehenden SLR Besitzern erworben werden. Dieses Modell wurde direkt von McLaren gekauft und am 26. Oktober 2009 erstmals zugelassen. Aus dem Erstbesitz stammend hat dieser Stirling Moss nur 7.200 garantierte Kilometer zurückgelegt und wird unfallfrei und unbeschädigt nahezu im Neuzustand mit Schweizer Zulassung angeboten.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der Importsteuer von 19% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.

€2,000,000 - 2,400,000

1972 MERCEDES-BENZ 280 SEL 4.5

Fahrgestell-Nr. 108.068-12-008778

Motor-Nr. 117.984-12-009115

- *Delivered new to the USA*
- *Three owners from new*
- *Outstandingly original and well preserved*
- *Beautiful colour combination*



The 4.5-litre version of the 280 SE (Type W108) typifies the resurgence of larger-engined Mercedes-Benz models that began in the late 1960s and encouraged the German manufacturer to offer bigger, more potent power units. Thus the ultra-luxurious 450 SL Roadster/Coupé was the model chosen by Mercedes-Benz to launch its magnificent new 4.5-litre V8 engine in 1971. This larger V8 engine helped meet the demands of the vitally important United States market and was soon outselling the less powerful 3.5-litre version. As usual, there was also an 'SEL' model on a longer wheelbase. Although W108 sales worldwide reached nearly 383,000, the 280 SEL 4.5 achieved fewer than 22,000, making it relatively rare.

Previously resident in the USA, this exceptionally well cared for 280 SEL 4.5 had enjoyed only two owners before it was purchased by the current vendor in America in 2009, since when it has formed part of an exclusive private collection in the UK. The car retains its original Moss Green paint and Bamboo leather interior, an unusual and beautiful colour combination. As one would expect of a car of this quality, it is also very well equipped, boasting central locking, a Becker Europa radio, automatic aerial, heat insulating glass with heated rear window, and front and rear air conditioning. Ideal for the serious Mercedes-Benz collector, the car comes with New Jersey title, proof of EU duties paid, (copy) MB data card, tool kit, owner's wallet and manual. A rare find in such beautiful condition, this amazing 280 SEL 4.5 looks like a two-year-old car.

Die Einführung der 4,5 Liter Version des 280 SE vom Typ W108 war typisch für die Wiederauflebung der Mercedes-Benz Modelle mit großem Hubraum der sechziger Jahre. Zuerst wurde der 4.5 Liter große V8 im Luxusportwagen 450 SL des Jahres 1971 vorgestellt. Der größere V8 Motor erfreute sich in dem wichtigen amerikanischen Exportmarkt großer Beliebtheit und verkaufte sich bald besser als der schwächere 3.5 Liter. Wie bereits üblich, wurde auch eine SEL-Version mit längerem Radstand angeboten. Während die weltweite Gesamtproduktion 383,000 Exemplare des W108 erreichte, blieb der 280 SEL 4.5 mit nur 22,000 verkauften Exemplaren eine relative Seltenheit.

Ursprünglich in den Vereinigten Staaten ausgeliefert, wo dieser 280 SEL 4.5 nur von zwei Besitzern gepflegt wurde, erwarb ihn der aktuelle Besitzer 2009 und importierte den Wagen nach England, wo er seitdem in dessen Sammlung verblieb. Der Tacho steht bei nur ca. 28,000 Meilen, und man kann davon ausgehen, dass dies die korrekte Laufleistung ist. Der in originalemosgrün lackierte Wagen mit bambusfarbenem Leder ist mit Zentralverriegelung, einem Becker Europa Radio, automatischer Antenne, wärmedämmendem Glas mit heizbarer Heckscheibe und vorderer und hinterer Klimaanlage luxuriös ausgestattet. Er wird mit dem amerikanischen Titel aus New Jersey, europäischen Verzollungspapieren, der Kopie der Mercedes-Benz Datenkarte sowie dem Originalwerkzeugset, und der Bedienungsanleitung angeboten. Klassiker in diesem Originalzustand sind selten zu finden, und dieser 280 SEL 4.5 sieht aus wie ein zwei Jahre altes Auto.

€40,000 - 50,000

124

1932 MERCEDES-BENZ 8/38 PS STUTTGART 200 CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 84557

Motor-Nr. 80680

- *Delivered new in Germany*
- *Rare soft-top model*
- *EU Registered*



From the time of the merger of Daimler and Benz in 1926 until the advent of technical director Hans Nibel's advanced 170 model in 1931, it was the Stuttgart that comprised the bulk of Mercedes-Benz production. Built in 2.0-litre (200) and 2.6-litre (260) forms, the Stuttgart was a well-engineered if rather conventional car that represented the last of the old technology rather than the first of the new.

A six-cylinder sidevalve engine provided the power, while the channel-section chassis featured live axles and mechanical brakes. The gearbox was a three-speed unit with floor change; the radiator was flat-fronted, and the steel wheels were of the artillery type. Top speed of the 200 was in the region of 80km/h (50mph). Total production of the Stuttgart 200 had amounted to 6,450 cars when the model was dropped in 1933.

This Mercedes-Benz Stuttgart cabriolet was delivered new via the Daimler-Benz agency in Chemnitz, Germany in February 1932. The car is finished in a two-tone blue and ivory, with dark blue seats, matching carpeting and a dark blue fabric convertible hood. An older restoration that still presents well, it boasts several attractive features including cowl-mounted trafficators, a driver's side spotlight with mirror, and steel artillery wheels. The car is offered with Portuguese registration papers.

Seit dem Zusammenschluss der Firmen Daimler und Benz im Jahre 1926 bis zur Einführung des vom technischen Direktor Hans Nibel entwickelten, fortschrittlichen 170 im Jahre 1931 war der Stuttgart das Massenmodell aus dem Hause Mercedes-Benz. Er wurde mit einem 2 Liter (200) und einem 2.6 Liter Motor (260) angeboten und war ein solide gebautes, konventionelles Automobil – eher ein letzter Vertreter alter Technik als ein neuer Technologieträger.

Ein seitengesteuerter Sechszylinder sorgte für den Antrieb, das U-Form Fahrgestell verfügte über Starrachsen und mechanische Bremsen, Gangwechsel erfolgten über ein Dreiganggetriebe, vor dem Motor war ein Flachkühler montiert und er fuhr auf Stahlspeichenfelgen. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 80 km/h. Insgesamt wurden bis zum Auslauf der Produktion im Jahre 1933 6.450 Exemplare des Stuttgart 200 gebaut.

Dieses Stuttgart Cabriolet wurde über die Chemnitzer Mercedes-Benz Vertretung im Februar 1932 ausgeliefert und ist zweifarbig in blau und elfenbein lackiert, mit dunkelblauen Sitzen, Teppichen und einem dunkelblauen Stoffverdeck. Die ältere Restaurierung steht immer noch gut da, und der Wagen ist mit einigen interessanten Details wie den Winkern, einem Suchscheinwerfer mit Rückspiegel sowie Stahlspeichenfelgen ausgestattet. Der Wagen wird mit portugiesischen Zulassungspapieren angeboten.

€70,000 - 90,000

125

1939 MERCEDES-BENZ 170 V SPORT-ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 416603

Motor-Nr. 271994

- One of 271 Sport-Roadsters produced
- Delivered new to Denmark
- Restored to concours condition in 2011
- EU Registered



'The specification of the Type 170V Mercedes is extremely interesting and its air of individuality is reflected in the performance of the car, in a refreshing contrast to the stereotypical merits of the average vehicle.' - *The Motor*, 22nd November 1938.

Introduced in 1931, the 170 made up the bulk of Mercedes-Benz production in the difficult Depression years of the mid-1930s. Although outwardly of conservative appearance, the Hans Nibel-designed 170 featured all-independent suspension that set new standards of ride comfort and safety; it was also competitively priced for a six-cylinder car and suited the prevailing market conditions, being compact and economical yet engineered and constructed to Mercedes-Benz's traditionally high standards. The 1,692cc, sidevalve engine drove via a three-speed manual gearbox, which was equipped with an overdrive economy gear.

"Die Spezifikation des Mercedes 170 V ist hochinteressant und sein Anschein von Individualität spiegelt sich in den Fahrleistungen wieder, in einem erfrischenden Kontrast zu den klischeehaften Leistungen des durchschnittlichen Automobils". – Die englische Fachzeitschrift *The Motor*, 22. November 1938

Der 1931 vorgestellte 170 machte den Löwenanteil der Mercedes-Benz Produktion in den schwierigen Jahren der Depression Mitte der dreißiger Jahre aus. Obwohl äußerlich eher konservativ anmutend, setzte der von Hans Nibel entwickelte 170 mit Einzerradaufhängung rundum neue Maßstäbe in Fahrkomfort und Sicherheit. Er war außerdem für einen Sechszylinder relativ günstig und paßte in die damalige Marktlage: gleichzeitig kompakt und sparsam war er dennoch nach den traditionell hohen Standards von Mercedes-Benz entwickelt und gebaut worden. Der seitengesteuerte 1.692 ccm große Motor übertrug seine Kraft über ein manuelles Dreiganggetriebe, welches mit einem zuschaltbaren Schongang versehen war.



So successful was Nibel's original concept that the 170 changed little until it was replaced in 1936 by the four-cylinder 170V. A landmark model for the Stuttgart-based manufacturer, the 1.7-litre 170V formed the mainstay of Mercedes-Benz production in the immediate post-war years. Running gear was state-of-the-art at the time, comprising an oval-tube backbone-type chassis, swing-axle independent rear suspension, transverse-leaf independent front suspension and hydraulic brakes. Two- and four-door saloon models were offered together with no fewer than five different soft-tops. The model reappeared post-war and in improved form continued in production until 1955.

The Mercedes-Benz 170V offered here is one of 271 of these stylish Sport-Roadsters built, of which only 11 are known to exist today. The car was delivered new to Copenhagen, Denmark and remained in that country until the current owner purchased it and had it restored in 2011, by which time a replacement engine had been installed. The vendor chose the same colour scheme as shown in the accompanying period factory brochure. Seldom driven since the restoration, this rare pre-war Mercedes-Benz Sport-Roadster is offered with Netherlands registration papers and an illustrated report (dated 3rd March 2014) rating it as in concours condition.

Der 170 war ein so großer Erfolg dass er bis zu seiner Ablösung im Jahre 1936 durch den vierzylindrigen 170 V fast unverändert gebaut wurde. Der 170 V mit seinem 1.7 Liter großen Vierzylinder war ein Meilenstein für den Stuttgarter Hersteller. 1936 vorgestellt, sollte er bis in die unmittelbaren Nachkriegsjahre den Großteil der Mercedes-Benz Produktion bilden. Die Mechanik entsprach dem aktuellen Stand der Zeit, mit einem aus Ovalrohren bestehenden Zentralrohrrahmen, hinterer Einzelradaufhängung an einer Schwingachse und hydraulisch betätigten Bremsen. Zwei- und viertürige Varianten wurden zusammen mit nicht weniger als fünf verschiedenen offenen Versionen angeboten. Das Modell erschien aufs Neue nach dem Krieg und blieb in verbesserter Form bis 1955 im Programm.

Der hier angebotene 170 V ist einer von nur 271 gebauten, eleganten Sport-Roadstern und man geht davon aus, dass hiervon nur noch 11 Exemplare existieren. Der Wagen wurde neu nach Kopenhagen in Dänemark ausgeliefert und verblieb dort, bis der jetzige Besitzer ihn erwarb und 2011 einer Restaurierung unterzog. Zu diesem Zeitpunkt hatte er bereits einen Austauschmotor. Bei der Restaurierung wurde die Farbkombination aus dem beiliegenden Originalprospekt gewählt. Seit seiner Fertigstellung wurde er wenig bewegt und wird nun mit niederländischen Zulassungspapieren und einem illustrierten Gutachten vom 3. März 2014, welches ihm den Concours-Zustand attestiert, angeboten.

€200,000 - 300,000

126

1965 MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 111.023.10.074835

Motor-Nr. 127.984.10.011415

- *Delivered new to Sweden*
- *Restored in 1977*
- *Circa 95,000 kilometres recorded*
- *Registered in Sweden*





A unique and well documented car with an interesting history, this Mercedes-Benz 220 SEb Cabriolet was sold new in Sweden to a textile company, Gefa AB, in Tranemo. They used the car until 1976 when it was bought by a devoted Mercedes-Benz enthusiast, Bertil Persson of Danderyd. At this change of ownership the car had covered some 67,000 kilometres. As the perfectionist he was, Mr Persson decided to restore the Mercedes to perfect condition, and in 1979 this 220SEb was acclaimed as one of the finest cabriolets in Sweden by the Daimler-Benz section of the Swedish 'Automobilhistoriska Klubben'.

Since the renovation in 1977 the Mercedes has only been used for shows and now has a documented 95,000 kilometres recorded. Finished in weissgrau with red leather interior, the latter retaining its original radio, this highly original car comes with plentiful documentation including its first registration document; Daimler-Benz data card; a copy of Daimler-Benz's original invoice to the Swedish importer, Philipsons; Swedish technical control documents dating back to 1972; and sundry photographs and other paperwork.

Ein wirklich interessanter Wagen mit einer einmaligen Geschichte: Dieses Mercedes-Benz 220 Seb Cabriolet wurde neu nach Schweden geliefert; erster Besitzer war ein Textilunternehmen, die Gefa AB, in Tranemo. Gefa sollte den Wagen bis 1976 behalten und verkaufte ihn dann an einen Mercedes-Benz Enthusiasten, Herrn Bertil Persson aus Danderyd. Bei dessen Kauf hatte der Wagen 67.000 km gelaufen. Als Perfektionist restaurierte Persson den Wagen umfangreich und 1979 wurde das Cabriolet als eines der schönsten Cabriolets in Schweden von der Sektion Mercedes-Benz des schwedischen 'Automobilhistoriska Klubben' erkoren.

Seit seiner Restaurierung im Jahre 1977 wurde der Wagen nur auf eigenen Veranstaltungen benutzt und der belegte km-Stand liegt nun bei 95,000 km. Dieser in weißgrau lackierte, mit roter Leder-ausstattung und dem originalen Radio sehr originale Wagen wird mit umfangreicher Dokumentation angeboten: u.a. das erste Zulassungsdokument, die originale Datenkarte, eine Kopie der Originalrechnung von Mercedes-Benz an den schwedischen Importeur Philipsons, schwedische technischen Kontrollen, die bis zum Jahr 1972 zurückreichen, sowie weitere Fotos und Dokumente sind noch vorhanden.

€120,000 - 160,000

1953 MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A

Fahrgestell-Nr. 187.012-02134/53

Motor-Nr. 180.920-02228/53

- *Delivered new to Germany*
- *Part of an important UK private collection*
- *Stylish convertible summer motoring*



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

Although closely based on the 170S, the 220 featured more modern styling, up-dated with headlamps integrated into the wings. With 80bhp on tap courtesy of its 2.2-litre overhead-camshaft engine, the 220 saloon was good for a top speed of around 140km/h, as was the Cabriolet B, with 145km/h attainable by the drophead coupé-style Cabriolet A.

Der Mercedes-Benz 220 wurde im April 1951 präsentiert und war der größere, sechszylindrige Bruder zum Vierzylinder des MB 170 S. Äußerlich unterscheidet er sich vom 170 S durch in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer. Diese Änderung lässt ihn moderner erscheinen. Das Fahrwerk wurde überarbeitet. Es enthält nun Doppel-Querlenker, Schraubenfedern und einen Stabilisator an der Vorderachse. Die hintere Pendel-Schwingachse wird mit Doppel-Schraubenfedern gedämpft.

Dank seines 2,2-Liter 6-Zylinder Motors mit obenliegender Nockenwelle und einer Leistung von 80 PS erreichte das 220 Cabriolet A eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 145km/h. Wie bei Mercedes-Benz schon Tradition, ist das Cabriolet A sehr umfangreich und gut ausgestattet. Zusammen wurden vom Cabriolet A und B nur 2,360 Exemplare in fünf Jahren produziert. Heute sind diese Modelle, besonders das sportlichere und elegantere Cabriolet A, sehr selten und begehrt.



In the best Mercedes-Benz tradition, both of these soft-tops were exceptionally well equipped. The combined total of Cabriolet A and B production amounted to only 2,360 in five years and today these models are both rare and highly sought after.

Originally finished in black with red-brown leather interior, this 220 Cabriolet A was ordered new via the Mercedes-Benz dealership Lueg in Bochum, Germany (a company that still exists). Its first owner was Mr Hermann Wewers, a local architect, who collected the car in person from the Stuttgart factory and drove it home. By the time the current vendor purchased the car in the USA in September 2010, it had been repainted in off-white.

Interesting period features include a 'multi-national' radio, capable of receiving broadcasts anywhere from Paris to Moscow, and a period tool roll and jack. Since acquisition the Mercedes has formed part of an important private collection of fine European collectors' car in the UK. While in the current owner's custody the car has been treated to a bare-metal re-spray and fitted with new carpets and a new hood, while the beautifully patinated, yet undamaged, interior has been retained. Accompanying documentation consists of the old US title, (copy) MB data card, and proof of EU duties paid.

Dieses 220 Cabriolet A wurde ursprünglich in schwarz mit rotbrauner Lederausstattung über den Bochumer Mercedes-Benz Händler Lueg bestellt und von seinem Erstbesitzer, einem Bochumer Architekten, im Werk abgeholt und per Achse nach Hause gefahren. Als der Einlieferer den Wagen 2010 in den Vereinigten Staaten erwarb, war er bereits in cremeweiß umlackiert. Interessante Details sind das "Weltempfänger"-Radio sowie das Bordwerkzeug und der Wagenheber.

Nach dem Ankauf in den USA war dieser 220 Teil einer wichtigen Privatsammlung von hochwertigen europäischen Klassikern in England, und wurde dort komplett entlackt und neu lackiert. Ebenso wurde ein neues Verdeck sowie ein neuer Teppichsatz installiert. Der Innenraum hingegen weist noch das originale, unbeschädigte Leder mit einer wundervollen Patina auf. Dieser Mercedes-Benz wird mit dem alten US-Titel, Verzollungspapieren sowie der Kopie der Mercedes-Benz Datenkarte angeboten.

€130,000 - 160,000

1958 MERCEDES-BENZ 190 SL

Fahrgestell-Nr. 121040-7503097

Motor-Nr. 121821-7503119

- *Rare European-delivered example*
- *Resident in Belgium from new*
- *One owner for 50 years*
- *Matching numbers*
- *Recently restored*



In 1954 Mercedes-Benz had introduced the 300 SL sports car, a 'Gullwing' coupé inspired by the German manufacturer's highly successful 300 Super Leicht series of sports-racers that had spearheaded its return to international competition. Expensive and exclusive, the 300 SL caused a sensation and set new standards for high performance sports cars. Introduced at the same time was a cheaper, less exotic but no less refined sports roadster: the 190 SL. Based on the 180 saloon whose all-independently-suspended running gear it used, the 190 SL did not enter production until January 1955, the delay being caused by alterations aimed at strengthening the saloon's shortened platform to compensate for the open body's reduced stiffness.

Mounted on a detachable sub-frame together with the four-speed manual gearbox, front suspension and steering, the power unit was a 1,897cc overhead-camshaft four - the first such engine ever to feature in a Mercedes-Benz. Breathing through twin Solex downdraft carburetors, this M121 unit produced 105bhp at 5,700rpm, an output sufficient to propel the 190 SL to 100km/h in 14.5 seconds and on to a top speed of 171km/h. It was also relatively economical.

Angekündigt im Jahre 1954 und auf der 180 Limousine basierend, dessen Fahrgestell mit rundum einzeln aufgehängten Rädern er nutzte, wurde der 190 SL seit Januar 1955 produziert. Die Verspätung wurde durch die Verstärkungen der Bodengruppe, die nötig waren, um den Wegfall des Daches zu kompensieren, herbeigeführt. ‚Sehr wenige neue Sportwagen wurden so herbeigesehnt wie die Version vom Mercedes-Benz SL, die sich auch weniger Betuchte leisten konnten‘, beobachtete ‚Road and Track‘. Der Motor, der zusammen mit dem manuellen Vierganggetriebe, der Vorderradaufhängung und der Lenkung auf einem separaten Fahrschemel montiert war, hatte 1,897 cc Hubraum und war ein Reihenvierzylinder mit obenliegender Nockenwelle, der erste Motor dieser Art in einem Mercedes-Benz.

Beatmet durch zwei Solex Fallstromvergaser leistete der M121 Motor 105 PS bei 5,700 Umdrehungen, genug, um den 190 SL in 14,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen und zu einer Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h zu verhelfen. Die Tatsache, dass der 190er mehr komfortabler Reise- als Sportwagen war und dass zahlreiche Sportwagen jener Zeit dem Fahrer deutlich höhere Fahrleistungen bei geringerem Preis boten, tat dem Erfolg dieses Modells keinen Abbruch.



The 190 SL was more comfortable than the typical British sports car, but the fact that its ride was more boulevard than sporting did nothing to deter sales. The model was a big hit in the USA, where many of the slightly fewer than 26,000 produced between 1955 and 1963 found homes.

Completed in December 1957, this 190 SL is a rare European-delivered example that was sold new to a Mr Van den Bergh, who reputedly purchased it at the 1958 Brussels Motor Show. Mr Van den Bergh kept the car for some 50 years, only selling it in 2008 to the current vendor in Belgium. The current owner, only its second in almost 60 years, has had the 190 SL extensively restored, the colour being changed from weißgrau to silver at the same time. In addition, the engine and gearbox have been overhauled and the original blue interior completely refurbished. Presented in beautiful condition, this exceptional 190 SL is offered with Belgian registration papers.

Der 190 SL war ein großer Erfolg in den Vereinigten Staaten, wo ein großer Teil der knapp unter 26,000 zwischen 1955 und 1963 gebauten Wagen Kunden fanden.

Der hier angebotene Wagen, eine seltene europäische Erstausslieferung, wurde im Dezember 1957 fertiggestellt. Es wird angenommen, dass der Erstbesitzer, ein Herr Van den Bergh, den Wagen direkt auf der Brüsseler Automobilausstellung des Jahres 1958 erwarb. Er sollte den 190 SL für die nächsten 50 Jahre behalten und verkaufte ihn erst 2008 an den jetzigen Besitzer in Belgien. Der zweite Eigner ließ ihn umfangreich restaurieren. Bei diesen Arbeiten wurde die Farbe von weißgrau auf silber geändert, Motor und Getriebe überholt und die originale blaue Innenausstattung renoviert. Dieser außergewöhnliche 190 SL zeigt sich in wunderschönem Zustand und wird mit Belgischen Zulassungspapieren angeboten.

€85,000 - 125,000

129

**1958 MERCEDES-BENZ 220 S
'PONTON' COUPÉ**

Fahrgestell-Nr. 180 037 7516490
Motor-Nr. 180 927 6503296

- One of 1,251 produced
- Rare sunroof-equipped example
- Delivered new in Germany
- EU Registered





The 220 S saloon debuted in its new 'Ponton' form at the 1956 Frankfurt Auto Show together with the 190 and 219. Like the contemporary 180, the new trio featured unitary construction of the chassis/body, independent suspension all round and drum brakes. Powered by an up-rated (100bhp) version of the existing 2,195cc overhead-camshaft six-cylinder engine, the 220 S was good for a top speed of around 160km/h. A shorter wheelbase was adopted for the Cabriolet model that appeared in May 1956 and also for the Coupé introduced the following year when the Hydrak semi-automatic transmission became available as an option. The Sindelfingen factory coachwork was undeniably attractive. Apart from a power increase to 106bhp in 1957 the 220 S changed little in the course of its comparatively short life, production ceasing in October 1959. Fewer than 3,500 Coupés and Cabriolets were built in that time and today these elegant and exclusive limited-edition models are highly prized.

Originally delivered in Hamburg, Germany to Albert Kremer, this restored 220 S is one of only 150 coupés fitted with a sunroof out of a total production of 1,251. Described by the vendor as in generally excellent condition, the car was originally finished in black and has been repainted in Royal Blue and fitted with a replacement engine. Offered with Netherlands registration papers.

Bei seiner Vorstellung im Jahr 1956 war die 220 S Limousine eines von drei neuen Modellen mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, aufbauend auf einem Kastenprofil-Rahmen mit seitlichen Längsträgern. Die beiden anderen Modelle waren der 190 und 219. An allen vier Rädern dämpfen Schraubenfedern das unabhängige Fahrwerk. Alle weiteren Neuvorstellungen von Mercedes-Benz profitierten dann auch von der Eingelenk-Pendelachse an der Hinterachse. Die 220 S Cabriolet und Coupé Versionen mit dem verkürzten Radstand folgten danach in kurzem Abstand im Oktober desselben Jahres. Angetrieben wurde der 220 S von einem Reihensechszylinder mit 2,195 ccm Hubraum und oberliegender Nockenwelle, der anfangs 100 PS und ab 1957 106 PS leisten sollte. Während des gesamten Produktionszeitraums bis Oktober 1959 wurden nur 3,429 Cabriolets und Coupés des 220 S hergestellt. Heute sind diese eleganten und luxuriös ausgestatteten Reisewagen sehr begehrt.

Dieser restaurierte 220 S wurde ursprünglich nach Hamburg an einen Albert Kremer ausgeliefert und ist eines von nur 150 Coupés mit Stahlschiebedach, aus einer Gesamtproduktion von 1,251. Der 220 S wird vom Einlieferer als in generell sehr gutem Zustand beschrieben. Ursprünglich in schwarz ausgeliefert, wurde er blau umlackiert und mit einem Austauschmotor versehen. Er wird mit niederländischen Zulassungspapieren angeboten.

€65,000 - 85,000

130 *

1938 MERCEDES-BENZ 540 K ROADSTER

Karosserie Lancefield

Fahrgestell-Nr. 169317

Motor-Nr. 169317

- *Elegant and impressive original English coachwork*
- *Superb proportions with fully disappearing top*
- *Sporting one-off coachwork on a legendary supercharged Mercedes chassis*
- *Potential entry to the Worlds finest Concours d'Elegance*







The straight-eight 5,401cc 540 K, the ultimate production version of the supercharged "Kompressor" line that had begun with the 380K in 1932, was an exclusive model for an exclusive and powerful clientele. Developed by the new chief engineer of Mercedes-Benz, former racing driver Max Sailer, the 540 K succeeded the outwardly similar 500 K in 1936, and some 447 were built before production ended in 1939.

Designed for the network of high-speed Autobahns that was spreading across Germany in the 1930s, the 540 K represented the ultimate in automotive engineering in its day, with all-round independent suspension by swing axles and an unusual gear shift, with direct-drive top semi-automatically engaged. The unique system of supercharging used by Mercedes-Benz derived from the company's experience in aero engine design, where a system of "at will" supercharging had enabled World War One German aircraft to gain a performance advantage by boosting engine power at altitude.

Der 5,4 Liter große Reihenachtzylinder des 540 K war die letzte Entwicklungsstufe der Kompressor-Reihe, die mit dem 1932 vorgestellten 380 K begonnen hatte, und war ein sehr exklusives Modell für einen ausgesuchten und mächtigen Kundenkreis. Er wurde von dem neuen Mercedes-Benz Chefingenieur Max Sailer, einem ehemaligen Rennfahrer, entwickelt und löste den äußerlich ähnlichen 500 K im Jahre 1936 ab. Bis zum Ende der Produktion im Jahre 1939 sollten 447 Stück gebaut werden.

Der Mercedes-Benz 540 K wurde für den Einsatz auf dem deutschen Autobahnnetzwerk, welches in den 1930er Jahren immer weiter wuchs, entwickelt und gehörte zur absoluten Spitze des damaligen Automobilbaus, mit Einzelradaufhängung an Schwingachsen rundum und einem ungewöhnlichen Getriebe, bei dem der direkt übersetzte höchste Gang halbautomatisch eingelegt wurde. Das Mercedes-Benz eigene System der Kompressor-Aufladung wurde von der Erfahrung des Werkes im Flugmotorenbau abgeleitet, dessen System des "nach Belieben" einsetzbaren Kompressors deutschen Kampfflugzeugen im ersten Weltkrieg zu einem Leistungsvorteil mit kurzzeitig gesteigerter Motorleistung in großer Flughöhe verhalfen.





The Mercedes supercharger was only clutched in at full throttle, rather like the "kick-down" on an automatic transmission, to give a short power boost for overtaking, a maneuver accompanied by a trademark banshee wail calculated to strike fear into the driver being overtaken! This was not empty show: the 540 K was one of a very limited number of 1930s automobiles capable of exceeding 100 mph, and indeed, when the leading British magazine *The Autocar* tested a 540 K cabriolet on the Brooklands track in 1938, it recorded the highest maximum speed achieved by any closed car tested up to that date: with three up, the car reached 104.65 mph.

Chassis 169317 received a one-off body by The Lancefield Coachworks Limited, a well-known English builder of stylish coachwork, designed to clothe the very best chassis. More than 150 bodies for Rolls-Royce chassis were constructed prior to the outbreak of World War II, but other important chassis included Bentley, Stutz, Isotta Fraschini and Daimler. Most displayed a sporty yet elegant flair that was very different from the somber coachwork such chassis were often laden down with. Chassis 169317 carries one of these charismatic and attractive bodies, with the added attraction of a fully disappearing top, making it one of those rare cars that look even more elegant when in the open configuration.

Der Mercedes-Benz Kompressor wurde, ähnlich wie beim „Kick-down“ eines Automatikgetriebes, nur bei bis zum Anschlag betätigten Gaspedal aktiviert, um eine kurzzeitig gesteigerte Leistung für Überholvorgänge bereitzustellen; dies geschah im Verbund mit energischem Aufheulen des Motors und sollte den Fahrer des überholten Fahrzeuges in Angst und Schrecken versetzen. Dies waren keine leeren Versprechungen: der 540 K war eines von sehr wenigen Automobilen der dreißiger Jahre, die eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h erreichen konnten. Die führende englische Zeitschrift *The Autocar* testete im Jahre 1938 ein 540 K Cabriolet auf der Brooklands Rennstrecke und verzeichnete die höchste, jemals zuvor von einem geschlossenen Wagen gemessene Geschwindigkeit: mit drei Personen besetzt erreichte der Wagen 104,65 Meilen pro Stunde (168,5 km/h).

Chassis 169317 wurde mit einem nur einmal gebauten Aufbau der Lancefield Coachworks Limited ausgestattet, einem anerkannten englischen Karosseriebauer, der für seine eleganten Entwürfe bekannt war. Mehr als 150 Karosserien für Rolls-Royce Fahrgestelle entstanden vor dem zweiten Weltkrieg, aber auch andere für Bentley, Stutz, Isotta Fraschini und Daimler.



According to the Mercedes-Benz Classic Archives, 169317 was delivered as a bare RHD chassis to Mercedes-Benz London on 14 February 1938. Like other ultra-luxury models of the era, the 540 K chassis was offered to the carriage trade. Nevertheless most customers opted for one of the many in-house body styles by Sindelfingen.

This makes chassis 169317 is one of the very rare 540 K chassis bodied by an outside coachbuilder. By that token, it is not just a graceful and handsome sporting automobile mounted on one of the most coveted and powerful pre-war chassis. 169317 represents a unique one-off effort by a highly regarded British coachbuilder, in a refined red over black livery that presents in beautiful condition. It is an extraordinary automobile that will inspire feelings of wonder and admiration wherever its new owner may choose to take it.

Please note this motor car is subject to the reduced import tax of 7% should it remain in the EU

Die meisten hatten eine sportlich-elegante Ausstrahlung, die stark von den ansonsten eher düsteren Entwürfen für diese Wagen abwichen. Chassis 169317 trägt eine dieser charismatischen und attraktiven Karosserien und hat den zusätzlichen Vorteil, dass das Verdeck komplett in der Karosserie versenkt werden kann, und wirkt so geöffnet noch deutlich eleganter.

Nach den Werksaufzeichnungen im Mercedes-Benz Archiv wurde 169317 als Rechtslenker-Chassis am 14. Februar 1938 an die Mercedes-Benz Niederlassung in London ausgeliefert. Wie andere Luxusmodelle jener Zeit wurde auch dieses 540 K Fahrgestell den Karosseriebauern angeboten, obgleich der größte Teil der Kunden die werkseigenen Sindelfingen-Karosserien bevorzugten. Daher gehört dieser Wagen zu den sehr seltenen 540 K, die von einem externen Karosseriebauer fertiggestellt wurden. Es handelt sich also nicht nur um ein sehr elegantes und sportliches Automobil auf Basis eines der begehrtesten und stärksten Chassis der Vorkriegszeit, sondern um ein wahres Einzelstück eines hoch anerkannten englischen Karosseriebauers. In rot mit schwarzen Kotflügeln lackiert, wird dieser 540 K in wunderschönem Zustand angeboten und wird dem neuen Besitzer viele bewundernde Blicke ernten.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der reduzierten Importsteuer von 7% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.

€2,700,000 - 3,500,000

131 *

1957 MERCEDES-BENZ 300SC CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 188013 6500105

Motor-Nr. 199980 6500106

- *One of just 49 of the 300Sc Cabriolet produced*
- *Highly exclusive, top-of-the-line Mercedes-Benz*
- *Exquisite presentation inside and out*
- *Rarer than a Gullwing and more expensive when new*



More expensive than the 300SL sports car and almost double the price of the contemporary top-of-the-range Cadillac, the Mercedes-Benz 300S was one of the world's most exclusive automobiles. It is also historically significant as one of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, debuting at the Frankfurt Auto Show in 1951. The 300's arrival re-established Mercedes-Benz in the front ranks of prestigious car manufacturers, marking a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality.

Initially developing 115bhp, the 3-liter, overhead-camshaft, six-cylinder engine - used in fuel-injected form in the 300SL sports car - was boosted in power for the succeeding 300B and 300C models, finally gaining fuel injection in the re-styled 300D of 1957. Other improvements along the way included larger brakes (with servo-assistance from 1954), optional power steering (on the 300D) and the adoption of three-speed automatic transmission as standard on the latter.

The conservatively styled 300 Saloon was soon joined by the 300S (Super), a model that succeeded in recapturing all the elegance of the pre-war 540K. Introduced at the Paris Salon in October 1951, the 300S was built in two-seater Coupe, Cabriolet and Roadster forms on a shortened 300 saloon chassis. Not only was the two-seater 300S considerably lighter than the saloon, it was also more powerful, boasting an engine equipped with triple (as opposed to twin) Solex carburetors and a raised compression ratio.

Der Mercedes-Benz 300 S war zu seiner Zeit teurer als der 300 SL und kostete fast das Doppelte des zeitgenössischen Cadillac-Spitzenmodells. Er galt als eines der exklusivsten Automobile seiner Epoche. Der 1951 auf der Frankfurter IAA vorgestellte Wagen hat außerdem historische Bedeutung als die erste komplette Neukonstruktion von Mercedes-Benz nach dem Krieg. Er brachte die Marke wieder an eine Spitzenposition im Automobilbau, ganz im Sinne der Tradition des Unternehmens, das seit jeher Spitzenfahrzeuge von erlesenster Qualität herstellte.

Der Motor des 300 leistete zunächst 115 PS und bekam sukzessive mehr Leistung in den 300 B und 300 C Modellen, bis er schließlich in dem 1957 vorgestellten 300 d eine Benzineinspritzung erhielt. Im Laufe der Zeit wurde er mit größeren Bremsen (ab 1954 mit Bremskraftverstärker), Servolenkung (als Option beim 300 d) und mit Automatikgetriebe (Serie beim 300 d) ausgestattet.

Die eher konservativ gezeichnete 300 Limousine wurde bald durch den 300 S (Super) ergänzt, ein Modell was an die Eleganz des 540 K anknüpfte. Er wurde auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1951 vorgestellt und es gab ihn als zweitüriges Coupé, als Cabriolet oder als Roadster auf dem verkürzten Fahrgestell der 300 Limousine. Der zweitürige 300 S war nicht nur wesentlich leichter als die Limousine, sondern auch deutlich stärker dank seines nun mit drei (anstelle von zwei) Solex-Vergasern versehenen Motors, der auch höher verdichtet war.



Maximum power output was increased to 150bhp and top speed to 110mph (176km/h). Unlike some of its spartanly furnished contemporaries, the 300S boasted a lavishly equipped interior featuring supple leather upholstery; beautiful burr walnut trim, chromium-plated dashboard instrumentation and precision-made switchgear.

The top offering of the series was the 300Sc. The 300 Sc featured a 175bhp dry-sump engine equipped with Bosch fuel injection, and boasted a revised rear suspension with single-pivot swing axles similar to that of the 300SL Roadster, a development that enhanced both road holding and handling. The car's top speed was now 180km/h (112mph) with 100km/h (62mph) reachable in around 13 seconds. To cope with the improved performance, servo-assisted brakes, optional from 1954, were standardized.

Coachbuilt in the traditional manner by Sindelfingen, the 300S family represents a standard of excellence that has rarely been equaled; only materials of the finest quality were used for the hand finished interiors, which were comparable with those of the contemporary Rolls-Royce. The 300Sc is widely regarded by discerning collectors as the most desirable of all Mercedes-Benz's post-war luxury models. Only 200 examples of the 300Sc were built and survivors are both rare and highly sought after. Ownership of such an exclusive automobile was necessarily restricted to a wealthy few, among them film stars Cary Grant and Gary Cooper, and the Aga Khan.

Er leistete nun 150 PS, genug für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Er stach unter seinen oft spartanisch anmutenden Konkurrenten auch durch seine luxuriöse Innenausstattung mit Lederausstattung, wunderschönen Holzapplikationen, verchromten Instrumenten und präzise verarbeiteten Schaltern hervor.

Das Topmodell der Serie war der 300 Sc. Der 300 Sc hatte einen Motor mit Trockensumpfschmierung und Benzineinspritzung, der 175 PS leistete. Die Federung profitierte von der dem 300 SL ähnelnden hinteren Eingelenk-Pendelachse, die die Straßenlage deutlich verbesserte. Die Höchstgeschwindigkeit lag nun bei 180 km/h bei einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 13 Sekunden. Servounterstützte Bremsen, die es bereits seit 1954 als Sonderausstattung gab, gehörten nun zur Serie.

Traditionell im Werk Sindelfingen von Hand gefertigt, repräsentiert die 300 S Familie einen Qualitätsstandard, der seinesgleichen sucht. Für den in Handarbeit ausgestatteten Innenraum wurde nur Materialien feinsten Qualität benutzt, die Rolls-Royce in nichts nachstanden. Der 300 Sc gilt unter Mercedes-Benz-Sammlern als das gesuchteste Luxusmodell der Nachkriegszeit. Vom 300 Sc entstanden insgesamt nur 200 Stück und noch bestehende Exemplare sind sehr begehrt.



Over the course of 4 years of production, there would be mere 200 of the ultimate specification 300Sc models built, and of those only 49 Cabriolets were built; making it the rarest of the three body configurations offered.

So modern are they in design that it seems incredible that this very car was ordered just over 60 years ago in 1956. Approximately 20 years ago the luxurious Mercedes-Benz received a restoration, which brought it to the spectacular condition in which we see it today. Presented in a lovely and period-correct cream color and trimmed in beige hides neatly contrasted by the abundance of wood veneers throughout the cockpit, this Cabriolet looks just right. The elegant chrome and trimwork, which are unique to the 'Sc', shows beautifully throughout, and gives the car a feel of a truly spectacular automobile. It should be noted, that the chassis plate affixed to the firewall appears to have been replaced, and incorrectly stamped with the cars engine number.

As noted, these cars truly were the zenith of production from the creator of and perpetual luxury market leader of automobile production. They were coveted when new and owing to their limited numbers are real collectible automobiles, so opportunities to buy them are rarely presented. The benchmark catalog example of the model, in all its splendor, the car is deserving of close attention.

Please note this motor car is subject to the reduced import tax of 7% should it remain in the EU.

Nur wenige sehr wohlhabende Kunden konnten sich ein solch exklusives Automobil leisten – unter ihnen waren Schauspieler wie Cary Grant, Gary Cooper und auch der Aga Khan.

In den vier Produktionsjahren wurden insgesamt nur 200 aller 300 Sc Modelle gebaut, von diesen ist das Cabriolet mit nur 49 Exemplaren die seltenste Version.

Dieser spektakuläre 300 Sc wurde vor ungefähr 20 Jahren umfassend restauriert und präsentiert sich in immer noch sehr gutem Zustand. Die cremeweiße Lackierung sticht zusammen mit der beigefarbenen Lederausstattung wunderbar von den zahlreichen Holzapplikationen des Innenraums ab. Die speziell für den Sc angefertigten Chrom- und Zierteile geben diesem Auto das besondere Etwas. Es muss erwähnt werden, dass die Plakette mit der Fahrgestellnummer am der hinteren Wand des Motorraumes ausgetauscht wurde und falsch mit der Motornummer versehen wurde.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der reduzierten Importsteuer von 7% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.
€750,000 - 900,000



132 *

1936 MERCEDES-BENZ 500 K SPORT

Karosserie Sindelfingen

Fahrgestell-Nr. 130857

Motor-Nr. 130857

- *Exquisite and rare coachwork by Sindelfingen*
- *One of only 7 to 12 cars to this configuration*
- *Matching numbers example*
- *Fitted with the very rare flat windshield*
- *High-quality restoration*



Designed for the network of high-speed Autobahns that was spreading across Germany in the 1930s, the Mercedes-Benz 500 K represented the ultimate in automotive engineering in its day. Technically, it was fitted with all-round independent suspension by swing axles and an unusual gearshift, with the direct drive top semi-automatically engaged. The unique system of supercharging used by Mercedes-Benz was derived from the company's experience in aero-engine design, where a system of "at will" supercharging had enabled World War I German aircraft to gain a performance advantage by boosting engine power at altitude.

Uniquely, the Mercedes supercharger was only clutched in at full throttle, rather like the "kick-down" on an automatic transmission, to give a short power boost for overtaking. Few experiences in motoring can match the sound and fury of a supercharged Mercedes-Benz in full flight: "One's foot goes hard down, and an almost demoniacal howl comes in...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," wrote H.S. Linfield of *The Autocar* in 1936.

Der legendäre 500 K war die Sensation auf der Internationalen Auto- und Motorradausstellung in Berlin des Jahres 1934. Entwickelt von dem begabten Ingenieur Dr. Hans Nibel, war der 500 K mit seiner fortschrittlichen Fahrwerkstechnik und seinem mächtigen Fünfzylindermotor eines der wenigen Automobile der 1930er Jahre, die eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreichen konnten. Die K-Modelle hatten eine eigenartige Funktionsweise des Kompressors: der Kompressor vom Typ Roots wurde nur bei bis zum Anschlag betätigten Gaspedal aktiviert, was dem Wagen zu einer um 25% gesteigerten Leistung in Verbund mit energischem Aufheulen verhalf. Ein beeindruckendes und gleichzeitig angsteinflößendes Schauspiel, das zum kurzen Einsatz bei Überholvorgängen vorgesehen war.

"Ohne den Kompressor ist dies ein ruhiger, geradezu zahmer Wagen, der dann bei niedrigen Geschwindigkeiten sanft beschleunigt. Er läßt sich in der Stadt und auf Landstraßen geruhsam bewegen, mit kaum einem Hinweis auf seine Potenz. Sobald aber der Kompressor aktiviert ist, wird er zu einem anderen Gefährt, mit atemberaubender Beschleunigung" erklärte der Tester H.S. Linfield der englischen Zeitschrift *The Autocar* nach einer Fahrt mit einem 500 K.





The straight-eight 5,018 cc 500 K, which was a development of the supercharged Kompressor line that had begun with the 380K of 1932, was an exclusive and powerful model for an equally exclusive and powerful clientele. Developed by chief engineer of Mercedes-Benz, former racing driver Dr. Hans Nibel, the 500 K was introduced in 1934, and only 354 chassis were built of all styles before the model was superseded by the 540 K.

While the 500 K chassis was offered to the trade, factory coachwork by Sindelfingen remained popular due to its quality and beauty. As fitted to chassis 130857, the Sport Roadster, later called the Normal Roadster, was the direct antecedent of the famous Spezial Roadster. According to marque expert Jan Melin, Sindelfingen built a mere 7 to 12 Sport Roadsters, all slightly different, and with only a couple of them fitted with a flat windshield for a true sporting look.

According to the Mercedes-Benz classic archives, 130857 was delivered to Mercedes-Benz London on 2 July 1936, likely as the RHD example it is today, although the commission book does not specifically mention this. First owner was a Phillip Lucas, to whom it was first registered in April 1937 with the number DLK694.

Sein Urteil: "Ein meisterhaftes Auto für wenige Auserwählte; der nahezu unverschämte Leistungseinsatz sorgt für ein einzigartiges Fahrerlebnis." Obgleich das Fahrgestell der 500/540 K Baureihe die Aufmerksamkeit vieler der besseren Karosseriebetriebe der Zeit auf sich lenkte, ließ das firmeneigene Karosseriewerk Sindelfingen wenig Platz für Verbesserungen und dessen hohe Qualität suchte ihresgleichen.

Obwohl der 500 K auch nur als Fahrgestell an andere Karosseriebauer geliefert wurde, blieben die firmeneigenen Sindelfingen-Karosserien wegen ihrer Qualität und Schönheit sehr beliebt. Die Sport Roadster Karosserie (später als Normal Roadster bezeichnet) mit der hier angebotene Wagen mit dem Chassis 130857 ausgeliefert wurde, war der direkte Vorgänger der berühmten Spezialroadster. Nach Recherchen des Mercedes-Benz Spezialisten Jan Melin wurden nur 7 bis 12 Sport Roadster gebaut – alle zeigten kleine Unterschiede und nur sehr wenige wurden mit der sportlicheren flachen Windschutzscheibe ausgestattet.

Nach den hauseigenen Archivunterlagen des Herstellers wurde 130857 am 2. Juli 1936 an die Mercedes-Benz Niederlassung in London ausgeliefert, höchstwahrscheinlich als Rechtslenker, obwohl dies im Bestellbuch nicht extra erwähnt wurde. Der Erstbesitzer war ein gewisser Philip Lucas, auf dessen Namen der Wagen im April 1937 mit dem englischen Kennzeichen DLK 694 zugelassen wurde.







At some point the car came to the USA, and in the 1970s it was in Florida. In 1989, chassis 130857 came to Sweden in the collection of Hans Thulin and was displayed at the Stockholm Technical Museum alongside Thulin's Bugatti Royale Kellner Coupé. After Thulin's bankruptcy, the collection was broken up, and by 1991 the car was back in the USA. It was acquired by the present owner in the mid-1990s.

Resplendent in deep, glossy red paint, complemented by a tasteful interior upholstered in beige leather, which offsets the exquisite dashboard perfectly, this car is the quintessential expression of a 1930s Mercedes Kompressor Sports Car. The flowing wings and flamboyant external exhausts epitomize the technical prowess of the Third Reich, while the lean and slinky lines make it clear that some objects of enduring beauty were still being created in Germany, even as the Nazi regime was hurtling the world towards all-out War. This beautifully presented car offers a rare opportunity of entering into that legend.

Please note this motor car is subject to the reduced import tax of 7% should it remain in the EU

Später fand dieser 500 K den Weg nach Amerika und befand sich Mitte der siebziger Jahre in Florida. 1989 dann kam der Sport Roadster nach Schweden in die Sammlung von Hans Thulin und wurde im Technischen Museum von Stockholm neben Thulin's Bugatti Royale Kellner Coupé ausgestellt. Nach Thulin's Insolvenz wurde die Sammlung aufgelöst und der Wagen kehrte 1991 in die USA zurück, wo er Mitte der neunziger Jahre vom aktuellen Besitzer erworben wurde.

Der 500 K ist in prächtigem, tiefen Rot lackiert und das Interieur ist mit feinem beigefarbenen Leder ausgeschlagen, was wunderbar mit dem edlen Armaturenbrett harmoniert. Er ist durch und durch Ausdruck der Mercedes Kompressorwagen der dreißiger Jahre, seine fließenden Kotflügel und extravaganten außenliegenden Auspuffrohre symbolisieren die technischen Fähigkeiten des Dritten Reiches, während die eleganten und geschmeidigen Linien zeigen, dass Deutschland immer noch in der Lage war, Objekte von zeitloser Schönheit zu produzieren, trotz der nahen Kriegsvorbereitungen des Nazi-Regimes. Dieser wunderschön präsentierte Wagen bietet dem Sammler eine seltene Gelegenheit, ein Stück dieser Legende zu besitzen.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der reduzierten Importsteuer von 7% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.

€3,500,000 - 4,500,000





133

1951 MERCEDES-BENZ 170 S LIMOUSINE

Fahrgestell-Nr. 136 040 19873

Motor-Nr. 136 992 18192

- *Emblematic post-war Mercedes-Benz model*
- *Delivered new to Sweden*
- *Partially restored*
- *EU Registered*



A landmark model for the Stuttgart-based manufacturer, the four-cylinder, 1.7-litre 170 V was introduced in 1936 and formed the mainstay of Mercedes-Benz production in the immediate post-war years. In May 1949 an improved version – the 170 S – was introduced, which came with a 1,767cc engine equipped with an aluminium-alloy cylinder head and producing 52bhp, a 37% improvement over the 170 V. The suspension too had undergone considerable development, a thoroughly modern double wishbone/coil spring design being adopted at the front, while at the rear the track was widened and telescopic shock absorbers fitted. Production of the 170 S continued until 1955.

The Mercedes-Benz 170 S saloon offered here was delivered new on 8th January 1951 to the local importer, Philipsons Automobil AB in Malmö, Sweden. The car was originally finished in black with Anthracite Beige fabric upholstery, as confirmed by the accompanying certificate issued by the Mercedes-Benz Automobiel Clubs Nederland. This certificate shows that the engine has been changed, and it should be noted that this 170 S was originally delivered without the outside mirrors and indicators. Partially restored, the car is described by the vendor as in generally very good condition, with original interior, and comes with Netherlands registration papers and technical inspection.

Der 170 V mit seinem 1.7 Liter großen Vierzylinder war ein Meilenstein für den Stuttgarter Hersteller. 1936 vorgestellt, sollte er bis in die unmittelbaren Nachkriegsjahre den Löwenanteil der Mercedes-Benz Produktion bilden. Die Mechanik entsprach dem aktuellen Stand der Zeit, mit einem aus Ovalrohren bestehenden Zentralrohrrahmen, hinterer Einzelradaufhängung an einer Schwingachse und hydraulisch betätigten Bremsen. Das Modell erschien aufs Neue nach dem Krieg, wobei sich die Produktion zuerst fast ausschließlich auf die kommerziellen Varianten beschränkte. Im Mai des Jahres 1949 wurde dann eine verbesserte Version, der 170 S, vorgestellt, dessen 1,767 ccm großer und mit einem Zylinderkopf aus Aluminium versehener Motor nun 52 PS leisten sollte, eine Verbesserung von immerhin 37% im Vergleich zum 170 V. Auch das Fahrwerk wurde grundlegend verbessert, mit einer überaus modernen Doppelquerlenkeraufhängung mit Schraubenfedern an der Vorderachse und einer verbreiterten Spur und Teleskopdämpfern an der Hinterachse.

Diese 170 S Limousine wurde am 8. Januar 1951 an den schwedischen Importeur Philipsons Automobil AB in Malmö ausgeliefert. Die originale Farbe war Schwarz mit einer anthrazit-beigefarbenen Innenausstattung, wie einem Zertifikat des holländischen Mercedes-Benz Automobiel Clubs zu entnehmen ist. Dieses zeigt auch, dass der Motor ausgetauscht wurde. Der Wagen wurde ohne Außenspiegel und Blinker geliefert. Der teilrestaurierte Mercedes-Benz wird als in allgemein sehr gutem Zustand beschrieben und wird mit niederländischen Zulassungspapieren und technischer Inspektion angeboten.

€40,000 - 50,000

134

1957 MERCEDES-BENZ 220 S 'PONTON' CABRIOLET A

Fahrgestell-Nr. 100.030.7505670

- *Desirable carburettor version*
- *Striking colour combination*
- *EU registered*



The 220 S saloon debuted in its new 'Ponton' form in 1956. Featuring unitary construction of the chassis/body, all-round independent suspension and drum brakes, it was powered by a 2,195cc overhead-camshaft six-cylinder engine developing 100bhp and was good for a top speed of around 160km/h. A shorter wheelbase was adopted for the Cabriolet and Coupé models. Apart from a power increase to 106bhp in 1957, the 220 S changed little in the course of its comparatively short life, production ceasing in October 1959. Fewer than 3,500 Coupés and Cabriolets were built in that time and today these elegant and exclusive limited-edition models are highly prized.

The 220 S Cabriolet offered here is one of the later models with the more powerful engine. Its accompanying (copy) build sheet shows that the car was delivered on 6th June 1957 finished in Hellblau (light blue) with cream leather interior. A high-quality older restoration that still presents well, the car has been refinished in Dark Forest Green and has a tan leather interior embellished with mahogany woodwork. The paintwork and fabric convertible hood are in very good condition, as is the original instrumentation and exterior brightwork. Noteworthy features include the original Becker multi-band radio, factory-fitted clock, and a tonneau cover. A welcome addition to any collection, this stylish and well maintained 220 S cabriolet is offered with Portuguese registration papers.

Bei seiner Vorstellung im Jahr 1956 war die 220 S Limousine eines von drei neuen Modellen mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, aufbauend auf einem Kastenprofil-Rahmen mit seitlichen Längsträgern. An allen vier Rädern dämpfen Schraubenfedern das unabhängige Fahrwerk. Die 220 S Cabriolet und Coupé Versionen mit dem verkürzten Radstand folgten danach in kurzem Abstand im Oktober desselben Jahres. Angetrieben wurde der 220 S von einem Reihensechszylinder mit 2,195 ccm Hubraum und obenliegender Nockenwelle, der anfangs 100 PS und ab 1957 106 PS leisten sollte. Während des gesamten Produktionszeitraums bis Oktober 1959 wurden nur 3,429 Cabriolets und Coupés des 220 S hergestellt. Heute sind diese eleganten und luxuriös ausgestatteten Reisewagen sehr begehrt.

Das hier angebotene 220 S Cabriolet ist eines der späteren Modelle mit der stärkeren Maschine. Nach der beiliegenden Datenkarte (in Kopie) wurde er am 6. Juni 1957 in hellblau mit einer cremefarbenen Lederinnenausstattung ausgeliefert. Die ältere Restaurierung steht noch immer gut da, der Wagen wurde dabei in dunkelgrün umlackiert und hat jetzt hellbraunes Leder im Innenraum. Lack und Stoffverdeck zeigen sich in sehr gutem Zustand, ebenso wie die originalen Instrumente und die äußeren Chromteile. Erwähnenswert sind weiterhin das originale Becker Streifbandradio, die vom Werk installierte Zeituhr sowie eine Verdeckpersenning. Dieses elegante und gut gepflegte Cabriolet wird mit portugiesischen Zulassungspapieren angeboten.
€70,000 - 90,000

135 Ω

1989 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION

Fahrgestell-Nr. WDB20110361F610814

Motor-Nr. 10299110000348

- Limited edition 'homologation special'
- Delivered new to Switzerland
- One owner from new
- Registered in Switzerland



Mercedes-Benz went head to head with BMW when it launched the compact 190 Series in December 1982, expanding its market to include motorists hitherto unable to afford the Stuttgart manufacturer's high-quality products. Competing with BMW in the showroom also meant confronting them on the racetrack in the Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM) touring car championship, and with that in mind Mercedes-Benz produced limited-edition 'homologation specials' incorporating a host of competition-orientated features. The first of these, the 190 E 2.5-16 Evolution, debuted at the Geneva Auto Show in March 1989. The 'Evo 1', as it came to be known, featured upgraded brakes and suspension, a new spoiler and wider wheel arches, while the engine, although of the same capacity and approximately the same power output as the stock 2.5-16, had a shorter stroke (and wider bore) enabling it to rev higher in race tune. Only 502 examples of the 190 E 2.5-16 Evolution model were produced for DTM homologation purposes.

Retaining its original black paintwork, with matching leather interior, this 'Evo 1' has had only one owner and is described as in generally very good condition, currently displaying a total of circa 126,500 kilometres on the odometer. The car is offered with (copy) factory build sheets; all original books and manuals, including the fully stamped service booklet; and Swiss Carte Grise, while the Swiss registration number is etched on the windows and front lights.

Please note this motor car is subject to an import tax rate of 19% should it remain in the EU.

Mercedes-Benz leistete sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit BMW als der kompakte 190 im Dezember des Jahres 1982 vorgestellt wurde. Mit diesem Modell expandierte der Stuttgarter Hersteller in ein Marktsegment, was auf eine Kundengruppe zielte, die sich bisher keinen Mercedes-Benz leisten konnte. Die limitierten Homologationsmodelle Evolution und Evolution 2 kamen Ende des Jahrzehnts mit Blick auf die Tourenwagenmeisterschaft auf den Markt.

Der auf dem Genfer Salon 1989 vorgestellte 190 E 2.5-16 Evolution hatte verbesserte Bremsen und ein neues Fahrwerk, neue Spoiler und größere Kotflügelverbreitungen, während der Motor zwar den gleichen Hubraum und die gleiche Leistung des Serien 2.5-16 hatte, durch einen kürzeren Hub (und größeren Durchmesser) aber deutlich drehfreudiger wurde. Insgesamt wurden nur 502 Exemplare des Evo 1 für Homologationszwecke in der DTM gebaut.

Dieser in originalem Schwarz mit passender Lederausstattung gehaltene Evo 1 wird aus Erstbesitz angeboten und als in allgemein sehr gutem Zustand beschrieben, die derzeitige Laufleistung beträgt ca. 126.500 km. Der Wagen wird mit der Kopie der Datenkarte, allen originalen Büchern und Bedienungsanleitungen sowie dem vollständig ausgefüllten Scheckheft und dem Schweizer Fahrzeugausweis angeboten. Die Nummer des Schweizer Kennzeichens ist auf allen Scheiben und den Scheinwerfern eingraviert.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der Importsteuer von 19% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.

€55,000 - 75,000

136

1969 MERCEDES-BENZ 280 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113044 10 008746

Motor-Nr. 130983-10-003380

- Matching numbers, manual gearbox
- Delivered new to Italy
- Extensively refurbished
- EU Registered



A desirable manual transmission model, this 280 SL was sold new in Italy before being imported into the UK and registered there in January 2001. The copy of an old German Fahrzeugbrief on file shows that the car was registered in that country in July 1971; it appears to have remained in Germany until at least 1998. Accompanying documents also show that the Mercedes was first owned in the UK by a Mr A Vandermerwe, who states in an accompanying letter that it was to be used for travelling to France and while there. The current vendor purchased the 280 SL at a UK auction in March 2010.

While in the UK the car has benefited from extensive refurbishment, both bodily and mechanically, with most of the work being undertaken by the UK's foremost 'Pagoda' specialist, Roger Edwards (Motors) of Wembley, Middlesex. There are bills on file for various works including extensive bodywork repairs and a re-spray, as well as a partial interior re-trim. The most recent full service was carried out in June 2015 by Autodeutsche of London NW1 (bill on file). Presented in its original colour scheme of white with blue interior, this well cared-for 280 SL comes with the aforementioned service/maintenance bills, UK MoT certificates and a V5C registration document.

Dieser 280 SL mit dem begehrten Viergang-Schaltgetriebe wurde neu in Italien ausgeliefert, später wurde er nach England importiert und dort im Januar 2001 erstmals zugelassen. Einer Kopie eines alten deutschen Kraftfahrzeugbriefes kann entnommen werden, dass der Wagen dort im Juli des Jahres 1971 angemeldet war und dort wahrscheinlich bis zum Jahre 1998 verblieb. Zum Wagen gehörende Korrespondenz zeigt, dass der 280 SL in England zuerst einem Herrn A. Vandermerwe gehörte, der den Sportwagen für Fahrten nach und in Frankreich nutzte. Der derzeitige Eigentümer erwarb ihn im März 2010 auf einer englischen Auktion.

In England wurde der Wagen umfangreichen Arbeiten an Karosserie und Mechanik unterzogen, ausgeführt zumeist vom führenden englischen Pagodenexperten, Roger Edwards (Motors) in Wembley, Middlesex. Rechnungen belegen zahlreiche Arbeiten an der Karosserie und eine Neulackierung ebenso wie eine Teilrestauration der Innenausstattung. Die letzte große Inspektion wurde im Juni 2015 von "Autodeutsche" in London, NW1, durchgeführt und ist mit einer Rechnung belegt. Der in seiner originalen Farbkombination von weiß mit blauem Interieur gehaltene 280 SL wird mit den zuvor genannten Rechnungen, MOT-Zertifikaten (dem englischen TÜV) sowie englischen Zulassungspapieren angeboten.

€50,000 - 70,000

1953 MERCEDES-BENZ 300 'ADENAUER' CABRIOLET D

Fahrgestell-Nr. 186.160.0015/53

Motor-Nr. 186.920.00236.53

- *Delivered new to Hollywood, California, USA*
- *Matching chassis, body and engine numbers*
- *Restored in 2015*
- *Registered in Germany*



One of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, the 300 saloon debuted in 1951 and would re-establish the Stuttgart firm in the front rank of prestige motor manufacturers, marking as it did a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality.

The 300 featured independent suspension all round, four-wheel drum brakes, hypoid bevel final drive, dynamically balanced wheels and remote electrical control of the rear suspension ride height. Initially developing 115bhp, the 3.0-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine, also used in the 300 SL sports car, gained the latter's fuel injection in the restyled, longer wheelbase (and even more roomier) 300 d of 1957, in which form it produced 160bhp. Other improvements included larger brakes (servo-assisted from 1954), optional power steering (on the 300 d) and the adoption of three-speed automatic transmission as standard on the latter.

Der Typ 300 "Adenauer" war Mercedes-Benz erstes Fahrzeug, welches vollständig im neuen Nachkriegs-Design auf der Frankfurter Automobilausstellung 1951 präsentiert wurde. Mit diesem Modell wollte Mercedes-Benz an ihren Erfolg als Automobil-Hersteller im Luxuswagen-Segment aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg wieder anschließen und beste Qualität fertigen und liefern.

Der X-förmige Ovalrohr-Rahmen des 300 verfügt über eine unabhängige Einzelradaufhängung an allen vier Rädern, hydraulisch betätigte Trommelbremsen ringsum und eine elektrisch zuschaltbare Drehstabfederung mit Niveauegleich an der Hinterachse. Anfänglich entwickelte der Reihensechszylindermotor mit 3,0 Liter Hubraum und einer obenliegenden Nockenwelle eine Leistung von 115 PS. Dank der bereits im Sportwagen 300 SL erfolgreich eingesetzten Kraftstofffeinspritzung erhält die letzte Ausbaustufe, der Typ 300d von 1957 die höchste Leistung. Weitere Verbesserungen über den gesamten Produktionszyklus waren unter anderem größere Bremsen (ab 1954 mit Servounterstützung), wahlweise Servolenkung (beim 300d) und ein optionales 3-Gang Automatik-Getriebe, welches am Ende der Produktion zum serienmäßigen Ausstattungsumfang zählte.



Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. It was the car of choice among West German government officials and was widely favoured by businessmen, financiers and politicians. Indeed, 'Adenauer' became its unofficial model name, after West German Chancellor Dr Konrad Adenauer, its most famous customer. Priced at DM23,700, the 300 Cabriolet D was among the world's most expensive - if not the most expensive - automobiles of its day.

A most worthy upholder of the Grosser Mercedes tradition of pre-war years, this rare Cabriolet D is one of only 181 convertible models built during 1953 out of a total (300/300b) production of 591. Chassis number '00210' was delivered new in January 1953 to International Motors in Hollywood, California, USA and was originally finished in grau beige with weinrot leather interior. Restored in 2015 and described by the vendor as in generally very good condition, this rare and beautiful Mercedes-Benz is offered with restoration invoices, German registration papers and TÜV valid until 2017.

Von den erfahrensten Fachleuten bei Mercedes-Benz in Handarbeit gebaut, war der 300 luxuriös ausgestattet und nur die feinsten Materialien wurden verwendet. Der schnelle und elegante Wagen war eine der wenigen Limousinen seiner Zeit die bis zu sechs Passagiere komfortabel und mit hoher Geschwindigkeit an ihr Ziel bringen konnte. Er wurde von der Regierung Westdeutschlands bei offiziellen Repräsentationszwecken eingesetzt. Genauso begehrt war er auch in anderen Ländern Europas und in den USA bei Personen aus dem Handel, der Wirtschaft und Banken und von Politikern. Seinen Zusatznamen "Adenauer" erhielt das Modell von seinem berühmtesten Nutzer – Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer. Mit einem Preisschild von DM 23.700 war das viertürige Cabriolet d eines der teuersten - wenn ich sogar das teuerste – Automobil seiner Zeit.

Das hier angebotene 300 Cabriolet d ist eines von nur 181 im Jahre 1953 gebauten Exemplare, insgesamt verließen nur 591 offene Viertürer das Werk. Chassis 00210 wurde 1953 in grau beige mit weinrotem Leder an International Motors in Hollywood ausgeliefert. Der Wagen wurde 2015 umfangreich restauriert und wird vom Einlieferer als in sehr gutem Zustand beschrieben. Dieser Mercedes-Benz wird mit Restaurierungsbelegen, deutschen Zulassungspapieren sowie einem bis 2017 gültigen TÜV angeboten.

€200,000 - 300,000

138

1971 MERCEDES-BENZ 600 LANDAULET

Fahrgestell-Nr. 100.015-12-001879

Tauschaggregat Nr. 621830

- *One of 59 produced*
- *Beautiful original condition*
- *Restored by Mercedes-Benz Classic*
- *EU Registered*





'In an age when flaunting your wealth wasn't a crime, the 600 was the automotive equivalent of Monaco. It's a masterpiece of engineering, a quantum leap over its opposition, and redefines the word opulence.' - *Classic & Sportscar* magazine.

By the commencement of the 1960s, Mercedes-Benz's ever-expanding model range was lacking in only one department: a super prestige saloon to rival the Grosser Mercedes of the past. This gap was filled in September 1963 with the appearance at the Frankfurt International Motor Show of the all-new 600.

Representing state-of-the-art automotive engineering in just about every department, the supremely well-equipped newcomer featured an overhead-camshaft, fuel-injected, 6.3-litre V8 engine - Mercedes' first - air suspension with variable ride control, four-speed automatic transmission, all-round disc brakes, power-assisted steering, central locking and separate air conditioning systems for front and rear compartments. Its cosseted occupants enjoyed the advantages conferred by multi-way adjustable seating powered by a sophisticated system of hydraulics that also operated the windows and assisted in opening/closing the doors and boot lid.

'In einer Zeit als es kein Verbrechen war, seinen Reichtum zur Schau zu stellen, war der 600er das automobile Äquivalent von Monaco. Er ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst, ein Quantensprung über seine Konkurrenz und definiert das Wort Überfluss neu.' Die englische Zeitschrift *Classic & Sportscar*.

Zu Beginn der 60er Jahre fehlte Mercedes-Benz nur ein Modell in dem ständig wachsenden Modellprogramm: Eine Luxuslimousine der Sonderklasse als rechtmäßiger Nachfolger des ‚Großen‘ Mercedes aus der Vergangenheit. Diese Lücke wurde im September 1963 mit der Präsentation des gänzlich neuen 600 auf der Frankfurter IAA geschlossen.

Mit modernster Ingenieurskunst in fast jedem Bereich ausgestattet, verfügte die überaus gutausgestattete Neuentwicklung über einen 6,3 Liter großen V8-Zylinder-Motor mit Benzineinspritzung und obenliegenden Nockenwellen – dem ersten Mercedes-Benz Motor dieser Art - , einstellbare Luftfederung, einem Viergang-Automatikgetriebe, Scheibenbremsen an allen Rädern, Servolenkung, Zentralverriegelung und separat einstellbarer Klimaanlage für vorne und hinten. Die überaus aufwändige Komforthydraulik verwöhnte die Insassen auch noch mit mannigfaltig einstellbaren Sitzen, Fensterhebern und Zuziehhilfen an Türen und Kofferraumdeckel.



The most popular version was the 3,200mm (10' 6") wheelbase saloon that could seat up to six passengers, while the long-wheelbase Pullman limousine - a veritable leviathan exceeding 20' in length and beloved of Heads of State, not to mention a succession of Popes - could accommodate up to eight.

Despite its not inconsiderable weight, the 600 was endowed with highly respectable performance, being capable of reaching 100km/h in 10 seconds and exceeding 200km/h flat out. Only 2,677 examples of all types were made, of which 2,190 were four-door saloons, 428 were Pullman limousines and 59 were landaulets.

Celebrity owners of the Mercedes-Benz 600 have included Elvis Presley, John Lennon, George Harrison, Jack Nicholson, Coco Chanel, Hugh Hefner, Ronnie Wood, Aristotle Onassis and Rowan Atkinson. The roll call of dictator owners is similarly impressive: Nicolae Ceaușescu, Marshal Tito, Fidel Castro, Pol Pot, Enver Hoxha, Idi Amin, Saddam Hussein, Kim Il-sung and Kim Jong-il all being represented.

Die beliebteste Karosserievariante war der 'kurze' 600er mit einem Radstand von 3,200 mm, der bis zu sechs Passagieren Platz bot. Die Pullman-Limousine – ein wahrer Gigant mit einer Länge von 6,24 m der sowohl bei Staatspräsidenten als auch diversen Päpsten sehr beliebt war, bot bis zu acht Personen Platz.

Trotz seines nicht zu vernachlässigenden Gewichtes war der 600er erstaunlich schnell und absolvierte den Spurt von 0 auf 100 km/h in unter 10 Sekunden und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h erreichen. Insgesamt wurden nur 2,677 gebaut, davon 2,190 viertürige Limousinen, 428 Pullman-Limousinen mit langem Radstand und 59 Landaulets.

Zahlreiche Prominente waren Besitzer eines Mercedes-Benz 600, darunter Elvis Presley, John Lennon, George Harrison, Jack Nicholson, Coco Chanel, Hugh Hefner, Ronnie Wood, Aristotle Onassis und Rowan Atkinson. Auch bei den Diktatoren dieser Welt erfreute er sich großer Beliebtheit: Nicolae Ceaușescu, Marshal Tito, Fidel Castro, Pol Pot, Enver Hoxha, Idi Amin, Saddam Hussein, Kim Il-sung und Kim Jong-il besaßen alle einen 600.



This impressive example of Mercedes-Benz's luxury flagship is one of the limited run of 59 cars constructed by the factory with landaulet coachwork on the long-wheelbase Pullman chassis, 49 of which were left-hand drive like this car, and 10 right-hand drive. Chassis number '1879' was despatched from the factory on 18th June 1971 bound for Dakar, capital of the Republic of Senegal, almost certainly for the use of the country's President, Léopold Sédar Senghor.

Partially restored in 2012 (invoices available), the car is described as in generally very good condition and offered with a German registration document and (copy) Mercedes-Benz data card, the latter showing that the engine has been changed.

Dieses imposante Automobil ist eines von nur 59 auf dem langen 600 basierenden Landaulets, davon wurden 49, wie dieser, als Linkslenker, und 10 als Rechtslenker gebaut. Fahrgestellnummer '1879' verließ die Werkshallen am 18. Juni 1971 und wurde nach Dakar, der Hauptstadt der Republik Senegal, verschickt - mit größter Wahrscheinlichkeit als Repräsentationskarosse des Präsidenten Léopold Sédar Senghor.

Der Wagen wurde 2012 teilrestauriert (Rechnungen sind vorhanden) und wird mit deutschen Zulassungspapieren und Kopie der Mercedes-Benz Datenkarte angeboten, aus der hervorgeht, dass der Motor ausgetauscht worden ist.

€1,000,000 - 1,500,000

139

1935 MERCEDES-BENZ 200 CABRIOLET C

Fahrgestell-Nr. 119787

Motor-Nr. 119787

- *Delivered new in Denmark*
- *Rare soft-top model*
- *Restored in 2011*
- *EU Registered*



Introduced in 1932, the 200 was the second of designer Hans Nibel's new models that would form the mainstay of Mercedes-Benz production in the difficult Depression years of the mid-1930s. Creator of the legendary 200 horsepower 'Blitzen Benz', Nibel had taken over responsibility as Technical Director of Daimler-Benz on 1st January 1929, having shared the post with Ferdinand Porsche since the amalgamation of Daimler and Benz in June 1926. The first of Nibel's new line, the 170, had appeared in 1931.

Although outwardly of conservative appearance, the 170 incorporated a new chassis featuring all-independent suspension, shared with Mercedes-Benz's rear-engined models, that set new standards of ride comfort and safety. It was also competitively priced for a six-cylinder car and suited the prevailing market conditions, being compact and economical yet constructed to Mercedes-Benz's traditionally high standards.

Der 1932 vorgestellte Mercedes-Benz 200 war das zweite von zwei neuen Modellen des Chefentwicklers Hans Nibel, die Mercedes-Benz durch die schwierigen Jahre der Depression der Mitte der dreißiger Jahre helfen sollte. Nibel, der schon den legendären, 200 PS leistenden „Blitzen-Benz“ entwickelt hatte, wurde am 1. Januar 1929 technischer Direktor der Stuttgarter Firma, eine Position, die er sich bereits seit Juni 1926 nach dem Zusammenschluß von Daimler und Benz mit Ferdinand Porsche geteilt hatte.



The 1,692cc, four-bearing, sidevalve engine produced 32bhp and drove via a three-speed manual gearbox equipped with an overdrive economy gear. Constructed along essentially similar lines, the 200 was powered by a 2.0-litre version of the dependable sidevalve six producing 40bhp, an output good enough for a top speed of around 100km/h (62mph). The 200 would prove even more popular than its outstandingly successful smaller progenitor, some 15,600 being sold up to the end of production in 1936.

This Mercedes-Benz 200 Cabriolet C was delivered new to Copenhagen, Denmark on 7th June 1935 and was purchased in that country by the current owner. Extensively restored in 2011, the Mercedes is presented in beautiful condition and is said to be a pleasure to drive. Accompanying documentation consists of the original Danish delivery notification and old Danish registration papers (issued 1946 and 1962). A luggage set is included in the sale.

Der seitengesteuerte, vierfach gelagerte Sechszylinder leistete 40 PS, ausreichend für eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 100 km/h. Er sollte sich noch besser als sein Vorgänger, der 170, verkaufen und bis zum Auslauf der Produktion im Jahre 1936 wurden 15.600 Exemplare gebaut.

Das hier angebotene 200 Cabriolet C wurde am 7. Juni 1935 neu nach Kopenhagen in Dänemark ausgeliefert, und wurde auch in diesem Land von seinem aktuellen Besitzer erworben. Der Wagen wurde 2011 umfangreich restauriert und präsentiert sich in wunderschönem Zustand – ebenso gut wie er aussieht, fährt er sich auch. Er wird mit der originalen dänischen Auslieferung, alten dänischen Zulassungspapieren (von 1946 und 1962) und einem Koffersatz angeboten.

€150,000 - 200,000

140

**1931 MERCEDES-BENZ 10/50PS
STUTTGART 260 ROADSTER**

Fahrgestell-Nr. 83411

Motor-Nr. 83411

- *Rare open Roadster model*
- *Restored between circa 1998 and 2005*
- *Registered in Germany*
- *TüV valid until September 2017*



Built in 2.0-litre (200) and 2.6-litre (260) forms, the Stuttgart was a well-engineered if rather conventional car that represented the last of the old technology rather than the first of the new. A six-cylinder sidevalve engine provided the power, while the channel-section chassis featured live axles and mechanical brakes. The gearbox was a three-speed unit with floor change (four speeds on the 260), the radiator was flat-fronted, and the steel wheels were of the artillery type.

Seit dem Zusammenschluss der Firmen Daimler und Benz im Jahre 1926 bis zur Einführung des vom technischen Direktor Hans Nibel entwickelten, fortschrittlichen 170 im Jahre 1931 war der Stuttgart das Massenmodell aus dem Hause Mercedes-Benz. Er wurde mit einem 2 Liter (200) und einem 2.6 Liter Motor (260) angeboten und war ein solide gebautes, konventionelles Automobil – eher ein letzter Vertreter alter Technik als ein neuer Technologieträger.

Ein seitengesteuerter Sechszylinder sorgte für den Antrieb, das U-Form Fahrgestell verfügte über Starrachsen und mechanische Bremsen, Gangwechsel erfolgten über ein Dreiganggetriebe, (Vierganggetriebe beim 260), vor dem Motor war ein Flachkühler montiert und er fuhr auf Stahlspeichenfelgen.



Top speed of the 260 was in the region of 90km/h. Body styles on offer included a saloon, roadster, tourer and three cabriolets (A, B, and C) while the chassis was available separately for bodying by independent coachbuilders. Total production of the Stuttgart 200/260 models had amounted to a little over 13,000 cars when they were dropped in 1933.

This stylish Stuttgart roadster is just the sort of model that would have appealed to the sportingly inclined Mercedes-Benz customer. Unfortunately, nothing is known of its early history. Finished in two-tone red/black with black interior, the car was restored between circa 1998 and 2005 and is described by the vendor as in generally good condition. Accompanying documentation consists of German registration papers and TÜV valid until September 2017.

Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 90 km/h. Wie üblich bot Mercedes-Benz den Wagen mit verschiedenen Werkskarosserien an, unter ihnen waren eine Limousine, ein Roadster, ein offener Tourer und drei verschiedene Cabriolets (A, B und C). Das Fahrgestell war auch separat erhältlich und konnte von anderen Karosseriebauern eingekleidet werden. Beim Auslauf des Modells im Jahre 1933 waren insgesamt etwas über 13,000 des Stuttgart 200 und 260 gebaut worden.

Dieser elegante Stuttgart Roadster appellierte an den sportlich eingestellten Mercedes-Benz Kunden. Leider liegen zur früheren Geschichte keine Informationen vor. Zweifarbig in rot mit schwarz lackiert und mit schwarzem Leder ausgestattet, wurde der Wagen zwischen den Jahren 1998 und 2005 restauriert und befindet sich nach Angaben des Einlieferers in gutem Zustand. Er wird mit deutschen Zulassungspapieren und einem bis September 2017 gültigen TÜV angeboten.

€100,000 - 150,000

141 *

1939 MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET A

Sindelfingen Karosserie

Fahrgestell-Nr. 408388

Motor-Nr. 408388

- *Outstandingly handsome example of Sindelfingen coachwork*
- *High-quality older restoration that presents well*
- *Legendary supercharged pre-war Mercedes-Benz chassis*

English





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. 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 at only 54 years old. 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 carburetor. This system had been thoroughly proven on the preceding series of Dr Porsche-conceived S-Type cars, and in effect the 540 K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times.

Zusammen mit seinem Vorgänger 500 K war der großartige Mercedes-Benz 540 K das wohl bemerkenswerteste Modell des Stuttgarter Herstellers in den dreißiger Jahren. Er war eine Weiterentwicklung des 500 K, dessen Fahrgestell mit Einzelradaufhängung rundum er teilte, und wurde nun von einem 5,4 Liter großen Reihenachtzylinder mit Kompressor angetrieben. Der 540 K war eines der ersten Modelle, die von Mercedes' neuem Chefingenieur, dem ehemaligen Rennfahrer Max Sailer entwickelt worden waren. Sailer trat die Nachfolge von Hans Nibel an, der im November des Jahres 1936 mit erst 54 Jahren verstorben war.

Der 540 K verfügte über das Mercedes-eigene System, bei dem der Kompressor vom Typ Roots bei komplett durchgetretenem Gaspedal aktiviert wurde; gleichzeitig wurde der nicht aufgeladene Luftstrom zum Vergaser unterbrochen. Diese System hat sich bereits in den von Dr. Porsche entwickelten Motoren der Wagen vom Typ S bewährt, und der 540 K war lange bis in die Neuzeit der letzte so aufgeladene Serien Mercedes-Benz.



Launched at the Paris Salon in October 1936, the 540 K had an engine that developed 115 bhp un-supercharged or 180 bhp with the compressor engaged. The gearbox was a four-speed, but with a direct top gear rather than the overdrive ratio used on the earlier 500 K. With the supercharger engaged, the 540 K's blown straight-eight gave it a top speed approaching 110 mph (177 km/h) matched by servo-assisted hydraulic braking. Its performance potential was such that Mercedes-Benz in the UK retained racing driver Goffredo "Freddy" Zehender as technical adviser and demonstration driver, since the supercharged Mercedes was one of the few genuine 100 mph road cars available in the 1930s.

Der 540 K wurde auf dem Pariser Automobilsalon 1936 vorgestellt. Seine Höchstleistung betrug 115 PS ohne und 180 PS bei eingeschaltetem Kompressor. Das Vierganggetriebe hatte einen direkt übersetzten vierten Gang und nicht mehr den Overdrive des früheren 500 K. Bei aktiviertem Kompressor erreichte der 540 K mit seinem Reihenachtzylinder eine Höchstgeschwindigkeit von fast 177 km/h, die Bremsen waren hydraulisch betätigt und mit einem Bremskraftverstärker ausgerüstet. Sein Potenzial war so groß, dass Mercedes-Benz in England den italienischen Rennfahrer Goffredo "Freddy" Zehender als technischen Berater und Testfahrer für den kompressorbestückten 540 K, der zu den wenigen 160 km/h schnellen Wagen der dreißiger Jahre zählte, engagierte.



Tested by Britain's Motor magazine, the 540 K was deemed to have lighter steering and handling than its 500 K predecessor, 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. Motor's test car returned 102 mph over the timed quarter-mile with the supercharger engaged and 85 mph with it disengaged. Such performance was achieved at the cost of 11 mpg petrol consumption, but the servo-assisted brakes came in for fulsome praise, the blower was found to be relatively quiet, and the steering and handling also compared favorably with the 500 K.

Nach dem Urteil der Tester der englischen Zeitschrift Motor hatte der 540 K eine leichtere Lenkung und ein besseres Fahrverhalten bei höherem Komfort als der 500 K, obwohl er im Prinzip das gleiche Fahrwerk mit rundum einzeln aufgehängten Rädern, Schraubenfedern an der Vorderachse und Schwingachsen hinten hatte. Der Testwagen erreichte nach einer Viertelmeile eine Höchstgeschwindigkeit von 102 Meilen pro Stunde (164,2 km/h) bei eingeschaltetem und 85 Meilen pro Stunde (136,8 km/h) bei ausgeschaltetem Kompressor. Diese Leistung kam nicht umsonst, und der Testverbrauch lag bei 25,68 l/100 km. Die servo-unterstützten Bremsen wurden hoch gelobt, der Kompressor war relativ leise und auch die Lenkung und das Fahrverhalten schnitten im Vergleich zum 500 K besser ab.



Chassis 408388 with commission number 294682 was delivered to the Daimler-Benz Berlin branch on 21 September 1939. Only 20 days earlier, Germany had invaded Poland, thereby starting World War II, so 294682 would likely have been one of the last orders placed before hostilities broke out. The Sindelfingen coachwork on chassis 408388 has exquisite proportions from any angle. While the Sindelfingen cabriolet came in a variety of styles, this example has the Cabriolet A option with two-door, left-hand drive coachwork and is outstandingly handsome. The work of the gifted design chief Hermann Ahrens, this stylish body boasts wire wheels, side mounts, exposed landau irons, twin horns and a centre spotlight.

With its distinguished black on black on black livery, this rare Cabriolet A offers two-seater accommodation allied to breathtaking performance. At the same time, as one of the very last cars made in Europe before five years of devastation, chassis 408388 presents a unique historical opportunity for the discerning collector of outstanding pre-war automobiles.

Please note this motor car is subject to the reduced import tax of 7% should it remain in the EU.

Der Wagen mit der Fahrgestellnummer 408388 und der Bestellnummer 294682 wurde am 21. September 1939 an die Berliner Mercedes-Benz Niederlassung ausgeliefert. 20 Tage zuvor war Deutschland in Polen einmarschiert und es begann der Zweite Weltkrieg, daher muss dieser Wagen wohl einer der letzten Bestellungen vor dem Krieg gewesen sein. Die Proportionen der Sindelfingen Karosserie sind aus jedem Blickwinkel exquisit. Bekanntlich stellte das Karosseriewerk in Sindelfingen verschiedene Cabriolet-Aufbauten her, aber dieses Cabriolet A mit seiner linksgelenkten, zweitürigen Karosserie ist überdurchschnittlich gutaussehend. Das Werk des überaus begabten Designchefs Hermann Ahrens, verfügt dieses elegante Cabriolet über Speichenräder, seitlich montierte Ersatzräder, äußere Sturmstangen, doppelte Hupen sowie einen zentral montierten Suchscheinwerfer.

Dieses seltene und elegante Cabriolet A in schwarz mit schwarzer Innenausstattung und schwarzem Verdeck bietet Platz für zwei Personen und atemberaubende Leistung. Gleichzeitig, als eines der letzten vor dem zweiten Weltkrieg gebauten Fahrzeuge in Europa bietet Chassis 408388 eine einmalige Gelegenheit für den anspruchsvollen Sammler bedeutender Vorkriegsklassiker.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der reduzierten Importsteuer von 7% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.
€2,000,000 - 2,600,000



1966 MERCEDES-BENZ 600 PULLMAN

Fahrgestell-Nr. 100014-12-000603

Motor-Nr. 100980-12-000643

- *Delivered new to Los Angeles, California, USA*
- *The ultimate in motoring luxury in its day*
- *Originally owned by renowned collector Robert E Petersen*
- *EU Registered*



By the beginning of the 1960s, Mercedes-Benz's ever-expanding model range was lacking in only one department: a super prestige saloon to rival the Grosser Mercedes of the past. This gap was filled in September 1963 with the appearance at the Frankfurt International Motor Show of the all-new 600. Representing state-of-the-art automotive engineering in just about every department, the supremely well-equipped newcomer featured an overhead-camshaft, fuel-injected, 6.3-litre V8 engine - Mercedes' first - air suspension with variable ride control, four-speed automatic transmission, all-round disc brakes, power-assisted steering, central locking and separate air conditioning systems for front and rear compartments. Only 2,677 were made, of which 2,190 were four-door saloons, 428 were Pullman limousines and 59 were landaulettes.

This rare Pullman model was built to US specification and delivered from the factory to Los Angeles, arriving there in May 1966. The car was then registered to the Petersen Publishing Company in Hollywood, whose proprietor was the well known publisher of motoring titles, Robert E Petersen.

Zu Beginn der 60er Jahre fehlte Mercedes-Benz nur ein Modell in dem ständig wachsenden Modellprogramm: Eine Luxuslimousine der Sonderklasse als rechtmäßiger Nachfolger des ‚Großen‘ Mercedes aus der Vergangenheit. Diese Lücke wurde im September 1963 mit der Präsentation des gänzlich neuen 600 auf der Frankfurter IAA geschlossen. Mit modernster Ingenieurskunst in fast jedem Bereich ausgestattet, verfügte die überaus gutausgestattete Neuentwicklung über einen 6,3 Liter großen V8-Zylinder-Motor mit Benzineinspritzung und obenliegenden Nockenwellen – dem ersten Mercedes-Benz Motor dieser Art -, einstellbare Luftfederung, einem Viergang-Automatikgetriebe, Scheibenbremsen an allen Rädern, Servolenkung, Zentralverriegelung und separat einstellbarer Klimaanlage für vorne und hinten. Insgesamt wurden nur 2,677 gebaut, davon 2,190 viertürige Limousinen, 428 Pullman-Limousinen mit langem Radstand und 59 Landaulets.

Dieser seltene Pullman wurde nach US-Spezifikation gebaut und von Stuttgart nach Los Angeles verschifft, wo er im Mai 1966 ankam. Der Wagen wurde dann auf die Petersen Publishing Company in Hollywood zugelassen, deren Inhaber der bekannte Herausgeber von diversen Autozeitschriften, Robert E Petersen war.



Petersen had started his publishing career in 1948 with a \$400 loan from a friend in the printing industry, and used this starting capital to print the first 10,000 copies of the now world-renowned *Hot Rod magazine*. His publishing business expanded to include titles such as *Car Craft*, *Rod & Custom*, *Sports Car Graphic*, *Motor Trend*, *Motorcyclist*, *Guns & Ammo*, *Circle Track*, *Off Road* and many more, reflecting his personal interests. He was also the founder of the celebrated Petersen Automotive Museum in Los Angeles, which opened in 1994.

In 1996 Petersen sold his publishing business for \$450 million, though this Mercedes-Benz 600 remained the property of the Petersen family. In 2001 the car was registered to Petersen Properties carrying the registration 'SCANDIA' and three years later (in 2004) was sold to its second owner and exported to Holland. In November 2005 it was officially imported into Holland and on 6th January 2006 was registered in that country. The Mercedes was sold to a new owner in Germany in 2013 and is currently registered in the Netherlands. A total of 37,724 miles (approximately 60,700 kilometres) is currently displayed on the odometer.

As well as all the Pullman's standard features, which include two rear-facing middle seats, this example was delivered with following 'extras': two single seats to front; left and right rear-view mirrors; tinted and insulated glass and windscreen; and a Becker Grand Prix radio.

Robert E. Petersen startete seine Karriere im Januar 1948 mit 400 Dollar, die ihm ein befreundeter Drucker geliehen hatte. Mit diesem Startkapital veröffentlichte er die ersten 10.000 Ausgaben des heute weltberühmten „Hot Rod“ Magazins. Sein Verlag wuchs in den folgenden Jahren und erweiterte sein Sortiment um Magazine wie, Car Craft, Rod & Custom, Motorcyclist, Guns & Ammo, Circle Track, Off Road und viele weitere bekannte Titel, die oftmals die persönlichen Interessen Petersens widerspiegeln. Petersen ist auch der Gründer des im Juni 1994 gegründeten und gefeierten „Petersen Automotive Museums“ in Los Angeles.

Als Petersen seinen Verlag im Jahr 1996 für 450 Millionen Dollar verkaufte, bleibt der Mercedes-Benz 600 Pullman weiterhin im Besitz der Petersens. Unter der neuen Zulassung mit dem Kennzeichen SCANDIA wird der Mercedes-Benz 600 Pullman 2001 auf die Petersen Properties zugelassen. Im August 2004 wechselt der Wagen in den zweiten Besitz und wird schließlich im Jahr 2005 nach Holland exportiert und dort am 6. Januar 2006 zugelassen. 2013 wurde der 600 an einen deutschen Käufer weitergegeben, bleibt aber in Holland zugelassen. Der abgelesene Tachostand beträgt 37.724 Meilen.

Neben der reichhaltigen Serienausstattung wie zwei entgegen der Fahrtrichtung angeordneten Sitze in der Mitte sind folgende Sonderausstattungen installiert: Einzelsitze vorne, linker und rechter Außenspiegel, getönte und wärmedämmende Scheiben rundum sowie ein Becker Grand Prix Radio.

€260,000 - 320,000

143

1971 MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 COUPÉ

Fahrgestell-Nr. 111026.12.002949

Motor-Nr. 116980.12.002635

Completed at Mercedes-Benz's Stuttgart factory in October of 1970, this exceptional 280 SE 3.5 Coupé was built for the United States market and finished in white (DB50) with blue interior. The car was equipped with the optional air conditioning, power windows, a Becker radio and floor shift automatic transmission. Its early history remains unknown, but this elegant Mercedes-Benz Coupé is believed to have stayed with a previous owner in Northern California for more than two decades.

- *Delivered new to the USA*
- *Matching numbers*
- *Restoration completed in 2015*
- *EU duties paid*

'Wenn Sie nach dem Preis fragen müssen werden Sie diesen Wagen nicht nur niemals verstehen, sondern Sie werden nicht in der Lage sein, seine Tugenden zu schätzen, selbst wenn er Ihnen geschenkt würde.' So die amerikanische Zeitschrift Car & Driver zum Mercedes-Benz 280 SE 3.5.





Soon after being acquired by the immediately preceding owner, the 280 SE was treated to a restoration supervised by Steve Stimson of Cameron Park, California. The car was repainted in its original colour, and the interior completely re-trimmed with new headlining, carpets, leather seats, leather dashboard, door and kick panels. The engine and transmission were removed and refurbished as needed, and the air conditioning converted to R134 gas. A new battery, four new tyres and a new exhaust system were installed also, and the braking and suspension systems rebuilt. Much of the brightwork was re-plated, and rubber grommets and gaskets replaced where needed.

Its restoration completed in 2015, this beautifully presented Mercedes-Benz shines in its refinished factory-correct white livery. The history file contains copies of the Mercedes-Benz factory build records, while the tool roll and jack are located in the boot. The car also comes with a State of California Certificate of title and proof of EU duties paid.

The 280 SE and its contemporaries are among the last of the classic, hand-built cars to come out of the Stuttgart factory. Significantly, the 280 SE 3.5 was to be the final model to feature its long-established and much admired body style, and today these last-of-the-line classics are highly sought after by discerning Mercedes-Benz collectors. Offering timeless styling and extreme luxury in a very usable package, this gorgeous example must be one of the finest currently available.

Dieses außergewöhnliche 280 SE 3.5 Coupé verließ das Stuttgarter Werk im Oktober 1970 in weiß mit blauer Innenausstattung und war für den amerikanischen Markt bestimmt. Es war mit der optionalen Klimaanlage, elektrischen Fensterhebern, einem Becker Radio sowie einem Automatikgetriebe reichhaltig ausgestattet. Leider ist wenig zu seiner frühen Geschichte bekannt, aber es wird angenommen, dass er über mehr als 20 Jahre im Besitz eines Herrn in Nordkalifornien blieb. Kurz nachdem er vom vorherigen Besitzer gekauft wurde, wurde dieses Coupé einer umfangreichen Restaurierung von Steve Stimson in Cameron Park in Kalifornien unterzogen.

Der Wagen wurde komplett neu in der Originalfarbe lackiert, und der Innenraum inklusive des Dachhimmels und der Türen neu bezogen, die Sitze und das Armaturenbrett in Leder. Motor und Getriebe wurden ausgebaut und überholt und die Klimaanlage auf R134 Gas umgerüstet. Ebenso wurde eine neue Batterie, vier neue Reifen und ein neuer Auspuff installiert und die Bremsen und das Fahrwerk erneuert. Viele der Chromteile wurden neu verchromt und wo nötig, neue Gummidichtungen eingesetzt.

Die Restaurierung wurde 2015 fertiggestellt und der Mercedes-Benz strahlt wieder im alten Glanz. Er wird mit der Kopie der Datenkarte, dem Werkzeugsatz und Wagenheber sowie dem kalifornischen Titel nebst Verzollungspapieren angeboten. Dieses Exemplar muss wohl einer der besten auf dem Markt erhältlichen Vertreter des luxuriösen 280 SE 3.5 Coupés sein.

€110,000 - 150,000

1961 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 198.042-10-002973

Motor-Nr. 198.980-10-003034

- *Delivered new in Germany*
- *Original disc brake example*
- *Single family ownership for 45 years*
- *Recently repainted and re-commissioned*

A 1962 model fitted with the desirable disc brakes, this beautiful 300 SL roadster was delivered new to Germany and comes with an outstandingly comprehensive service history reflecting fastidious care throughout its life. Chassis number '002973' was delivered on 11th December 1961 to Mr Josef Binder of Scheidegg, Germany and registered in his name with the numberplate 'Li-KN-24'. Mr Binder must have been very conscientious, always having the car serviced every 3,000 kilometres (and sometimes earlier) as recommended by Mercedes-Benz (see service book stamped by Autohaus Scheider, Lindau). Mr Binder kept the 300 SL until March 1965, a little over four years, by which time it had already been serviced over 20 times as recorded in the service book.

Dieser 300 SL Roadster aus dem Modelljahr 1962 mit den begehrten Scheibenbremsen wurde neu in Deutschland ausgeliefert und wird mit besonders umfassender Wartungsgeschichte, die die penible Pflege dieses Wagens reflektiert, angeboten. Fahrgestellnummer 002973 wurde am 11. Dezember 1961 an Herrn Josef Binder in Scheidegg ausgeliefert und in seinem Namen mit dem Kennzeichen Li-KN 24 zugelassen. Herr Binder war wohl sehr gewissenhaft und ließ den Wagen alle 3,000 km (manchmal auch früher) wie von Mercedes-Benz empfohlen, warten (siehe das vom Autohaus Scheider in Lindau gestempelte Scheckheft).



In March 1965 the 300 SL was sold via racing driver Reinhardt Stensel to its second owner, Architektenbüro Horst Sautter of Stuttgart for 18,000 DM. The original bill of sale on file records the following: that the car is accident free; that the odometer reading of 61,000 kilometres is genuine; and the results of a compression test. Mr Sautter had found the car through a newspaper advertisement. Still attached to the bill of sale, this advertisement states that the car was in absolutely concours condition; had had one owner; that the gearbox has been overhauled; and that it had always been maintained by specialists. Mr Sautter registered the 300 SL in Stuttgart in 1965 on the numberplate 'S-VC 819'.

By scrutinising the contents of the amazing history file of service/maintenance invoices and correspondence with Daimler Benz AG, Mr Sautter's name can be traced up to 1994.

Herr Binder behielt den 300 SL bis zum März 1965, also etwas über vier Jahre, und das Scheckheft zeigt nach dieser Zeit bereits mehr als 20 Einträge. Der 300 SL wurde mit Vermittlung des Rennfahrers Reinhardt Stensel an seinen zweiten Besitzer, das Architektenbüro Horst Sautter in Stuttgart, für 18,000 DM verkauft. Die Originalrechnung ist noch vorhanden und bestätigt, dass der Wagen unfallfrei war und die abgelesenen 61,000 km korrekt waren. Herr Sautter fand den Wagen in einer Zeitungsannonce, die noch immer der Rechnung beigeheftet ist. Laut dieser Anzeige befand sich der Wagen im Concours-Zustand, aus erster Hand, das Getriebe war überholt, und er wurde immer von Fachleuten gewartet. Herr Sautter ließ den 300 SL 1965 mit dem amtlichen Kennzeichen S-VC 819 zu.

Bei genauer Untersuchung der sagenhaften Historie von Wartungsrechnungen und Korrespondenz mit der Daimler Benz AG stößt man bis zum Jahre 1994 auf Herrn Sautters Namen.





Starting around the year 2000, the invoices are addressed to another family member, Mr W Sautter. In 2012 this 300 SL was registered by Mr Horst Sautter's daughter, Diana, who kept the car for only one year before selling it in 2013. The car was sold to the immediately preceding owner in 2014.

The maintenance history consists of the aforementioned service book, stamped during the first ownership up to 1965. It then continues in the form of more stamps in the service book (until 1969 at over 110,000 kilometres) followed by all invoices. In July 1966, with approximately 80,000 kilometres recorded on the odometer, the car's left side was damaged in a minor accident. On that occasion the left door and left front wing needed to be repaired (invoice on file). From another document we may deduce that the accident was not Herr Sautter's fault because he was able to claim back the total cost of the repairs in August 1966.

In September 1966 a major service was undertaken by Daimler Benz Aktiengesellschaft at a cost of 7,600 DM (details on file). In 1968 the odometer reading was back to zero, indicating that the car had covered its first 100,000 kilometres. Over time certain services have been carried out several times: engine, gearbox, clutch, brakes, etc. Even the 1975 request for a new key set is on file, while in 1977 there was an exchange of correspondence with the factory concerning the choice of tyres.

Seit dem Jahr 2000 waren die Rechnungen an ein anderes Familienmitglied, Herrn W Sautter, adressiert. Im Jahre 2012 wurde der Roadster von Horst Sautters Tochter, Diana, angemeldet. Sie behielt den Wagen nur für ein Jahr. Der vorletzte Besitzer erwarb den Wagen 2014.

Die Wartungsgeschichte enthält das bereits genannte Scheckheft aus dem Erstbesitz bis zum Jahre 1965. Des Weiteren gibt es weitere Eintragungen im Scheckheft bis zum Kilometerstand von über 110,000 im Jahre 1969, gefolgt von allen Rechnungen. Im Juli 1966, bei einem Kilometerstand von ca. 80,000, wurde die linke Seite bei einem kleineren Unfall beschädigt. Darauf folgend mussten der linke vordere Kotflügel und die linke Tür repariert werden (auch diese Rechnung liegt vor). Von einem anderen Dokument können wir ableiten, dass der Unfall nicht Herrn Sautters Schuld war, da er die Kosten der Reparatur im August 1966 erstattet bekam.

Im September 1966 wurde der Wagen einer großen Inspektion bei Daimler Benz für 7,600 DM unterzogen (siehe beiliegende Unterlagen). 1968 war der Km-Stand bei Null, der Wagen hatte wohl seine ersten 100,000 km hinter sich. Im Laufe der Zeit wurden bestimmte Wartungen mehrmals ausgeführt: Motor, Getriebe, Kupplung, Bremsen etc. Auch die Beantragung eines neuen Schlüsselsatzes ist dokumentiert. 1977 gab es einen Briefwechsel mit dem Werk über die richtige Reifenwahl.





There is also correspondence with Daimler Benz dating from 1980 regarding seat re-trimming. The original trim needed to be changed because of its age, and the owner asked Daimler's advice regarding a suitable material. Originally red, the interior was changed at that time to a dark brown.

In 1982, at approximately 132,000 kilometres, the car had another slight accident and was again immediately repaired. It becomes clear from the 1980s documentation that Mr Sautter had difficulty finding correct new wheels to replace the tired originals, resulting in further correspondence with Daimler Benz AG to find the correct wheels and tyres. At some time the car must have ceased to be registered to the Mr Sautter's architectural practice because the 300 SL received a new number plate: 'S-CC 7668'.

An engine overhaul was carried out by Hoeckle in Stuttgart in 1988 (correspondence on file) while in 1989 at approximately 140,000 kilometres the car is believed to have been completely repainted at a cost of 20,000 DM, including other works. A short while later other engine problems were noted and the engine was completely rebuilt by marque specialists Kienle in 1992 for 36,000 DM. It is believed that only some 16,000 kilometres have been covered since then.

1980 gab es einen weiteren Briefwechsel mit Daimler Benz über einen Neubezug der Sitze. Die originalen Sitzbezüge mussten wegen ihres Alters ersetzt werden, und der damalige Besitzer fragte Daimler Benz nach Rat zum richtigen Material. Er entschied sich für dunkelbraun, die originale Innenausstattung war rot gewesen.

Im Jahre 1982 bei ca. 132,000 km hatte der Wagen erneut einen kleineren Unfallschaden, der sofort repariert wurde. Aus der Dokumentation geht hervor, dass Herr Sautter Schwierigkeiten hatte, Ersatz für die mitgenommen, originalen Räder zu finden, was ihn wiederum zu einem Briefwechsel mit der Daimler Benz AG veranlaßte, um die richtigen Räder und Reifen zu finden. Zu einem gewissen Zeitpunkt wurde der Wagen wohl von Herrn Sautter's Architekturbüro umgemeldet, da er fortan das Nummernschild S-CC 7668 trug.

Der Motor wurde 1988 von der Firma Hoeckle in Stuttgart überholt, auch diese Rechnungen liegen vor. 1989 bei 140,000 km wurde der Wagen wohl für 20,000 DM neu lackiert, nebst anderer Arbeiten. Kurze Zeit später machte der Motor wieder Probleme und er wurde 1992 bei Kienle für 36,000 DM komplett überholt. Leichte Anzeichen von Korrosion am hinteren rechten Kotflügel fanden bereits in den Rechnungen von Kienle 1993 Erwähnung. Er wurde im Oktober 1993 wieder neu lackiert, aber man sieht es immer noch ein wenig. Auch die Räder wurden neu lackiert. Es wird angenommen, dass der Motor seit seiner Überholung bei Kienle im Jahre 1992 nur ca. 16,000 km gefahren wurde.



The extensive service history continues until 1994 when, it is believed, the car was no longer used frequently by Mr Sautter. It was still in his ownership but apparently he drove it only occasionally, judging by what can be deduced from the invoices on file. There are also a few invoices for the period 2001-2007 addressed to Mr W Sautter. The continuous service history supports the conclusion that the current odometer reading of 57,000 kilometres represents a genuine total of 157,000 kilometres from new. The car was serviced in 2015, and since its acquisition by the current vendor has been repainted and re-commissioned to a high standard.

Exceptionally well documented, this 300 SL roadster comes complete with owner's manual, original Datenkart, compression test (1987), parts list, summary of major services, Kienle Automobil Technik price list (1987), German Fahrzeugbrief and the aforementioned service history of invoices, correspondence and other documentation. A hardtop (not original to this car) is included in the sale. A rare opportunity to acquire a fine example of this exclusive and much admired Mercedes-Benz model boasting the distinction of possessing continuous history from new.

Die ausführliche Wartungsgeschichte des Wagens hört 1994 auf und es wird angenommen, dass Sautter den Wagen ab diesem Zeitpunkt nicht mehr regelmäßig fuhr. Er war immer noch in seinem Besitz, aber er bewegte ihn augenscheinlich nur selten, was von den vorhandenen Rechnungen abgeleitet werden kann. Es liegen noch einige an Herrn W. Sautter adressierte Rechnungen aus den Jahren 2001 bis 2007 vor. Aus der vorhandenen, ausführlichen Wartungsgeschichte kann abgeleitet werden, dass es sich bei dem jetzigen Kilometerstand von 57,000 mit großer Wahrscheinlichkeit um eine Gesamtfahrleistung von 157,000 km handelt. Dieser 300 SL wurde Anfang dieses Jahres 2105 gewartet und wurde seit seines Erwerbs durch den aktuellen Besitzer professionell neu lackiert und komplett durchgesehen.

Er wird mit der Bedienungsanleitung, der originalen Datenkarte, einem Kompressionstest aus dem Jahre 1987, einer Ersatzteilliste, einer Zusammenfassung der größeren Inspektionen, einer Preisliste der Kienle Automobiltechnik aus dem Jahre 1987, dem deutschen Kraftfahrzeugbrief und der bereits genannten Historie, bestehend aus Rechnungen, Korrespondenz und anderen Dokumenten, angeboten. Ein Hardtop (nicht original für dieses Auto) ist inbegriffen. Eine seltene Gelegenheit, ein gutes Exemplar dieses gesuchten und viel bewunderten Mercedes-Benz Modells zu erwerben, das sich durch eine lückenlose Historie seit seiner Auslieferung auszeichnet.

€1,200,000 - 1,500,000

145 *

1935 MERCEDES-BENZ 500 K CABRIOLET

Carrosserie J. Saoutchik

Fahrgestell-Nr. 123696

Motor-Nr. 123696

- *Exquisite and rare coachwork by one of the world's most coveted coachbuilders*
- *Sumptuous body with unique sculptural beltline - a signature Saoutchik design*
- *Unique car with huge presence, continuous history and documented chain of ownership*



Designed for the network of high-speed Autobahns that was spreading across Germany in the 1930s, the Mercedes-Benz 500K represented the ultimate in automotive engineering in its day. The model was a development of the supercharged Kompressor line that had begun with the 380K of 1932. It was an exclusive and powerful chassis aimed at an equally exclusive and powerful clientele. Soon to become legend, the 500K was introduced in 1934 and only 354 chassis were built of all styles before the model was superseded by the 540K in 1936.

Having fled the pogroms in White Russia, Jacques Saoutchik arrived penniless in Paris in the winter of 1899. In 1906, he opened his carrosserie and quickly ascended from being a mere coachbuilder to becoming the purveyor of the most exquisite coachwork that money could buy. Customers were everything from the glittering socialites, artists, demimondes and couturiers, who populated the chic salons of Paris, to royalty and heads of state.

Jacques Saoutchik was a carpenter by trade, and Saoutchik bodies were noted for an almost excessive quality of workmanship and the beauty of the interior marquetry. After the First World War, Saoutchik developed and patented elegant convertible top mechanisms, including tops that disappeared completely into the bodywork.

Der Mercedes-Benz 500 K wurde für den Einsatz auf dem deutschen Autobahnnetzwerk, welches in den 1930er Jahren immer weiter wuchs, entwickelt und gehörte zur absoluten Spitze des damaligen Automobilbaus. Das Modell war eine Weiterentwicklung des 1932 vorgestellten 380 K, der ebenfalls mit einem Kompressor aufwarten konnte. Der 1934 präsentierte 500 K sollte schon bald zur Legende werden. Es wurden nur 354 Exemplare aller Karrosserievarianten gebaut, bis er 1936 durch den 540 K ersetzt wurde.

Den Pogromen in Weißrussland entflohen, erreichte Jacques Saoutchik im Winter des Jahres 1899 mittelloses Paris. 1906 eröffnete er seine Carrosserie, und entwickelte sich rasch vom einfachen Karrosseriebauer zum Lieferanten der erlesensten Aufbauten, die für Geld zu kaufen waren. Seine Kundschaft reichte von glitzernden Prominenten über Künstler, Mitglieder der Halbwelt und Modeschöpfern, die die Pariser Salons bevölkerten, bis hin zu gekrönten Häuptern und Staatschefs.

Jacques Saoutchik war gelernter Schreiner, und seine Karrosserien waren für ihre fast übertriebene Qualität und die Schönheit ihrer Holzverkleidungen im Innenraum bekannt. Nach dem ersten Weltkrieg entwickelte und patentierte er elegante Verdeckkonstruktionen, von denen einige bündig mit der Karrosserie abschlossen.







Paris in the mid-1930s was an endless pursuit of elegance, a merry-go-round of the rich and famous, where a body by Saoutchik was not merely seen as an expression of wealth and possessing the necessary social graces. The owner of luxury chassis equipped with a Saoutchik body signaled that mere good taste did not suffice. Arriving at Chez Maxim's or The Ritz in an automobile by Saoutchik meant instant acceptance at the highest levels of chic Parisian society.

Mercedes-Benz 500 K chassis 123696 was delivered just in time as a bare chassis to Mercedes-Benz Paris on 1 October 1935, where it was displayed at the Paris Salon which ran from 3 - 13 October. For the show, the factory had performed extra chroming, polishing and preparation of the chassis. Dr. Charles Crocker, out of a wealthy California banking family, attended the Salon with a friend, Mr. Lawrence Copley Thaw. In a friendly "duel" to outdo each other, Thaw bought a Rolls-Royce chassis, and Crocker bought the specially prepared 500 K chassis off the Mercedes-Benz stand.

Paris war Mitte der dreißiger Jahre ein nicht enden wollendes Streben nach Eleganz, ein Karussell der Reichen und Berühmten und der Besitz eines Wagens mit Saoutchik-Karosserie war nicht nur Ausdruck des Wohlhabens seines Besitzers. Wenn man mit einem Saoutchik-Wagen vor dem Maxim's oder dem Ritz vorfuhr, war man automatisch in den höchsten Kreisen der schicken Pariser Gesellschaft angekommen.

Das Mercedes-Benz Fahrgestell mit der Nummer 123696 kam gerade noch rechtzeitig am 1. Oktober 1935 in Paris an, um ohne Aufbau auf dem Pariser Salon, der vom 3. bis 13. Oktober geöffnet war, ausgestellt zu werden. Zu diesem Zweck hatte der Stuttgarter Hersteller das Chassis speziell mit Verchromungen und besonderem Polieren aufbereitet. Dr. Charles Crocker, Sproß einer wohlhabenen Bankiersfamilie aus Kalifornien, besuchte den Salon mit einem Freund, Lawrence Copley Thaw. Die beiden Freunde wollten sich gegeneinander überbieten, und so erwarb Thaw ein Rolls-Royce Fahrgestell, während sich Crocker das 500 K Chassis vom Mercedes-Benz Stand sicherte.



Dr. Crocker then sent chassis 123696 to the Carrosserie J. Saoutchik, and it is reported in family correspondence that Jacques Saoutchik told Crocker that he would build a body for the Mercedes that would be "as handsomely received half a century from now as it will today." Dr. Crocker stayed in Europe to monitor the design and construction of the car, and then brought it to San Francisco, where it remained in the Crocker family until 1959.

Scott Newhall, Executive Editor of the San Francisco Chronicle, acquired it that year from the Crocker Estate and enjoyed the car over the next four years. In the mid-1960s, he sold 123696 to Robert Burkholder, a San Francisco investment executive, who often referred to it as the "magnificent vehicle". In early 1967, inventor and real estate investor Richard C. Adams acquired the car from Burkholder and brought it to San Diego, where it remained for the next 22 years. In the summer of 1989, this astonishing automobile was sold to the present owner from the Adams Estate. Although 123696 has been restored, the car remains complete and authentic, down to the exquisite Art Deco vanity set lodged in the instrument panel.

The style is signature Saoutchik. It is an important masterclass example of what Jacques was doing on his most flamboyant styles in 1935 - 1936, where the contrast color on the hood flowed into a free-form sculpture on the side of the car.

Dr. Crocker sandte Fahrgestell 123696 an die Carrosserie J. Saoutchik, und in der Familienkorrespondenz ist belegt, dass Jacques Saoutchik Crocker zusicherte, dass er eine solche Karrosserie für den Mercedes bauen würde, "die sowohl jetzt als auch in 50 Jahren noch angenehm auffallen werde." Dr. Crocker verblieb noch in Europa, um den Entwurf und die Konstruktion des Wagens zu übersehen, und brachte ihn anschließend nach San Francisco, wo der Mercedes-Benz bis zum Jahre 1959 im Besitz der Familie Crocker verbleiben sollte.

Scott Newhall, der Chefredakteur des San Francisco Chronicle, erwarb den Wagen in jenem Jahre von der Familie Crocker und behielt ihn für vier Jahre. Er veräußerte "123696" Mitte der sechziger Jahre an Robert Burkholder, einen Börsenmakler aus San Francisco, der ihn oft als "herrschaftliches Fahrzeug" beschrieb. Der Erfinder und Immobilienmakler Richard C. Adams kaufte den 500 K von Burkholder im Jahre 1967 und brachte ihn nach San Diego, wo er die nächsten 22 Jahre bleiben sollte. Im Sommer des Jahres 1989 dann erwarb der aktuelle Besitzer den Wagen aus dem Nachlass der Familie Adams. Obwohl er restauriert wurde, blieb er doch komplett und authentisch bis hin zum exquisiten Art-Deco Schminkset im Armaturenbrett.

Der Stil ist typisch für Saoutchik. Es ist ein meisterhaftes Beispiel von Jacques' extravaganten Entwürfen der Jahre 1935 und 1936, bei denen sich die Kontrastfarbe des Verdeckes auf den freigezeichneten Reliefs auf den Seiten des Automobils wiederfindet.





The concept is congruent with a famous 1935 Saoutchik Hispano-Suiza K6 (chassis 15060) known as La Rognon, which featured a different but aesthetically similar sculptured beltline and side treatment. As opposed to the Hispano, the side sculpture on the Mercedes is further echoed and enhanced as painted scallops on the fender-sides and the striking side-mount casing. It is an artistic and playful expression of the carrosserie as a canvas where the coachbuilder can exercise his artistic vision.

Idiosyncratic and dramatic, this rare survivor appeals to the sophisticated collector who can understand and appreciate how positively special the coachwork is. 123696 is a truly remarkable French car from the 1930s – an automobile which could only have come into being in Paris, the city of light and the epicenter of modern art at the time. The body is unlike anything else, it is mounted on an important specially prepared chassis and has not been shown for many years. 123696 will be a sensation, should the new owner choose to return the car to the limelight.

Please note this motor car is subject to the reduced import tax of 7% should it remain in the EU.

Das Konzept ähnelt dem eines berühmten, von Saoutchik karrossierten Hispano-Suiza K6 aus dem Jahre 1935, der als "La Rognon" bekannt ist. Auch jener Wagen weist ein zwar anderes, in der Ästhetik jedoch ähnliches Design der Seiten und Seitenlinie auf. Im Gegensatz zum Hispano wiederholt sich das Relief bei diesem Mercedes auf den hinteren Kotflügeln und der Ersatzradverkleidung. Eine künstlerische und spielerische Interpretation der Karrosserie als Leinwand, auf der der Karrosseriebauer seine kreative Vision entfalten konnte.

Eigenwillig und dramatisch spricht dieser Wagen den anspruchsvollen Sammler an, der versteht und es zu schätzen weiß, wie überaus besonders diese Karrosserie ist. Chassis 123696 ist ein wirklich herausragendes französisches Automobil aus den dreißiger Jahren und konnte nur aus Paris kommen, der Stadt der Lichter und das Zentrum der modernen Kunst zu jener Zeit. Die Karrosserie ist einzigartig, und wurde auf einem ebenso wichtigen und speziell aufgearbeitetem Chassis montiert. Dieser 500 K wurde schon seit vielen Jahren nicht gezeigt und wird als Sensation gefeiert werden, sollte sich der neue Besitzer entscheiden, den Wagen wieder ins Rampenlicht zu bringen. Bitte beachten Sie, dass dieses Los der reduzierten Importsteuer von 7% unterliegt, sollte das Fahrzeug in Deutschland verbleiben. Es gelten andere Sätze in anderen EU-Ländern.

Bitte beachten Sie, dass dieses Los der reduzierten Importsteuer von 7% unterliegt, sollte das Fahrzeug in der EU verbleiben.
€6,000,000 - 7,000,000



1964 MERCEDES-BENZ 230 SL

Fahrgestell-Nr. 113.042-10-002677

Motor-Nr. 127.981-10-002432

- Landmark Mercedes-Benz model
- EU delivery from new
- Manual transmission
- EU registered



The 230 SL abandoned its predecessor's four-cylinder engine in favour of a 2.3-litre fuel-injected six derived from that of the 220 SE and producing 150bhp. An instant classic, the body design was all-new while beneath the skin the running gear was conventional Mercedes-Benz, featuring all-round independent suspension (by swing axles at the rear), disc front/drum rear brakes and a choice of four-speed manual or automatic transmissions. Top speed was around 200km/h. The 230 SL even managed a debut competition victory, as Sporting Motorist noted: 'Performances of the Mercedes-Benz range in the competition field are legendary, and we think particularly of participation in the most rugged of rallies where the cars have proved their strength and stamina beyond doubt. Soon after the 230 SL was announced, Eugen Bohringer drove one to victory in the Spa-Sofia-Liège Rally, and although competition outings are rare, this was the sort of debut one would expect from the Stuttgart factory.' Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and continue to be highly sought after by collectors.

This manual transmission 230 SL was first registered in the Netherlands on 3rd April 1964. Currently displaying a total of 84,600 kilometres on the odometer, the car was partially restored circa 1998 and is described by the vendor as in generally good condition. Accompanying documentation consists of old-style Netherlands registration papers, technical inspection, and a file of history dating back to 1990.

Im März 1963 auf dem Genfer Autosalon, als Nachfolger für den 190SL vorgestellt, wurde bei diesem Modell der vier-Zylinder Motor des Vorgängers durch einen Reihen 6-Zylinder Motor mit 2.3 Liter Hubraum und Benzineinspritzung ersetzt. Dieser Motor war der geringfügig aufgebohrte ehemalige 220SE Motor mit einer Leistung von 150PS. Das brandneue Karosseriedesign von Paul Bracq verbunden mit dem für Mercedes-Benz üblichen Fahrwerk mit vorderer Einzelradaufhängung und der hinteren Eingelenkpendelachse wurde zum sofortigen Klassiker. Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten sorgen für die nötige Bremsverzögerung. Für die Kraftübertragung konnte man zwischen einem manuellen Vierzang Schaltgetriebe oder einem Automatikgetriebe wählen. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 200 km/h angegeben. Wegen seiner markanten Form "Pagode" getauft, zählten diese SL Modelle zu den beliebtesten Sporttourern ihrer Zeit und sind noch immer höchst begehrt bei Sammlern.

Dieser 230 SL mit dem manuellen Vierzanggetriebe wurde erstmals am 3. April 1963 in den Niederlanden zugelassen, der aktuelle Tachostand zeigt 84,600 km an. Der Wagen wurde um das Jahr 1998 teilrestauriert und wird vom Einlieferer als in allgemein gutem Zustand beschrieben. Er wird mit niederländischen Zulassungspapieren alten Stils, einer technischen Inspektion sowie zahlreichen Unterlagen, die bis zum Jahre 1990 reichen, angeboten.
€50,000 - 70,000

147

1983 MERCEDES-BENZ UNIMOG 406.101 ATV

Fahrgestell-Nr. L7FOW7P98

- *Iconic German all-terrain vehicle*
- *Originally a Luftwaffe aircraft tractor*
- *Restored in the Netherlands*
- *Converted for civilian use in Germany*



One of only 353 of its type, this Unimog 406 aircraft tractor was built in December 1983 and is believed to have completed its last military duties in June 1996. The accompanying tachograph testifies to the military registration number 'Y 504 256' and the 91,000 kilometres recorded. In 1998 the German armed forces authorised the sale of a number of Unimogs, and this example found new owners in the Netherlands. Between 2003 and 2012 the vehicle was completely renovated.

In 2012 the Unimog came back across the border to Vreden, Germany where it was completely rebuilt for civilian use. The ballast weights on the stern were replaced with a new flat bed, while new wider wings made room for wider all-terrain tyres. The headlights and various pipes and valves were replaced, and all fluids changed. All parts have been approved by the German TÜV authorities. What makes this aircraft tractor special is probably the original 630kg front mounting plate, which combined with the wide tyres conveys an impression of enormous strength. As a reminder of the Unimog's original role as an aircraft tractor, a tow-bar is fitted at the front. All the original aircraft tractor parts (wings, wheels, counterbalance weights, etc) are available should a future owner wish to return the vehicle to its original specification.

The state of the vehicle at circa 3,000 engine hours and some 97,000 kilometres is said to be generally very good, the result of regular maintenance. All switches and instrument lights are functioning. The engine starts immediately, even at temperatures below freezing, while the gearbox works flawlessly and synchronises perfectly, as does the all-wheel drive and differential locking function. Apart from the driver's seat squab, which has been re-covered, the upholstery is original and in good condition. The vehicle is finished in 'NATO Olive'. There are restoration bills available totalling over €12,000, German Luftwaffe registration papers (cancelled), current German Fahrzeugbrief and a fresh TÜV, the latter issued in February 2016 and valid for 12 months.

Dieser Unimog 406 Flugzeugschlepper wurde im Dezember 1983 gebaut und ist einer von nur 353 Exemplaren seines Types. Sein letzter militärischer Einsatz war vermutlich. Die beiliegende Tachoscheibe zeugt von dem Bundeswehrkennzeichen „Y 504 256“ und der Laufleistung von 91.000 km. 1998 wurde zwecks Verkauf des Unimogs der Fahrzeugschein von der Bundeswehr ausgestellt. Der Schlepper fand seinen neuen Eigentümer in den Niederlanden. Dort wurde das Fahrzeug zwischen 2003 und 2012 renoviert.

2012 kam der Unimog zurück nach Deutschland und wurde dort aufwändig für die zivile Nutzung umgebaut. Scheinwerfer, diverse Leitungen und Ventile wurden erneuert, Abdichtungsarbeiten durchgeführt und sämtliche Öle gewechselt. Alle Tür- und Fensterdichtungen des Fahrerhauses wurden durch neue ersetzt. Sämtliche Teile wurden vom TÜV abgenommen und eingetragen. Das Besondere an diesem Flugzeugschlepper dürfte die 630 kg schwere Original-Frontanbauplatte sein, welche dem Fahrzeug zusammen mit den Breitreifen einen sehr bulligen Eindruck verleiht. Als Reminiszenz an die ursprüngliche Bestimmung des Flugzeugschleppers befindet sich eine Schlepplange vorne an der Pritsche. Sämtliche Flugzeugschlepper-Originalteile (Kotflügel, Räder, Gewichte etc.) sind übrigens noch vorhanden, so dass auch eine Rückrüstung in den Originalzustand möglich ist.

Der Zustand des Fahrzeugs bei ca. 3.000 Motorstunden und ca. 97.000 km Laufleistung ist sehr gut. Es gibt keinen Rost und keinen Wartungsstau. Einfach jeder Schalter und jedes Glühlämpchen funktioniert. Der Motor springt auch bei Minusgraden sofort an, das Getriebe lässt sich einwandfrei schalten und synchronisiert perfekt, auch Allrad und Sperren funktionieren. Bis auf die Sitzfläche des Fahrersitzes, die neu bezogen wurde, sind auch die Polster original und in gutem Zustand. Die Lackierung ist „Nato oliv“. Er wird mit Restaurierungsbelegen über mehr als € 12.000 (vom Vorbesitzer), annullierter Luftwaffe-Zulassung, einem deutschen Fahrzeugbrief sowie einem frischen TÜV, der erst im Februar bestanden wurde und 12 Monate gültig ist, angeboten.

€45,000 - 65,000

1960 MERCEDES-BENZ 220 SE 'PONTON' CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 128.030-10-003899

Motor-Nr. 127.983-10-001227

- One of 1,112 Cabriolets 220 SE (W128) produced
- Delivered new to the Netherlands
- Matching numbers
- Restored in 2010



Introduced in 1956, the 220 S saloon was one of a trio of new models featuring unitary construction bodyshells employing large, box-section side-members - hence the term 'Ponton' - the others being the 190 and 219. All-round coil-sprung independent suspension had long been a fixture of the Mercedes-Benz range, and that of the newcomers benefited from the newly developed single-pivot rear swing axle. Short-wheelbase Coupé and Cabriolet versions of the 220 S soon followed.

Luxuriously equipped in the best Daimler-Benz tradition, these superbly constructed Granturismos were priced some 70% above the 220 S saloon. In 1958 the 220 range was updated with a fuel-injected version of the 2.2-litre overhead-camshaft six, becoming the 220 SE. Maximum power increased from 106 to 115bhp, and while top speed remained unchanged at around 160km/h, there was a useful improvement in acceleration, the 0-100km/h time reducing by two seconds.

Bei seiner Vorstellung im Jahr 1956 war die 220 S Limousine eines von drei neuen Modellen mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie. Die rundliche und luftwiderstandsoptimierte Karosseriestruktur verhalf ihm zu seinem Zusatznamen: "Ponton-Mercedes". Die beiden anderen Modelle waren der 190 und 219. An allen vier Rädern dämpfen Schraubenfedern das unabhängige Fahrwerk. Die 220 S Cabriolet und Coupé Versionen mit dem verkürzten Radstand folgten danach in kurzem Abstand im Oktober desselben Jahres. In bester Mercedes-Benz Tradition waren auch diese Modellvarianten sehr üppig und luxuriös ausgestattet.

Diese ausgezeichnet konstruierten Reisewagen lagen preislich 70% über dem der 220 S Limousine. 1958 wurde die Benzin-Einspritzer-Version des Reihen 6-Zylinder 2,2 Liter Motors mit obenliegender Nockenwelle zusätzlich eingeführt. Der 220 SE leistete 115 PS anstelle von 100 PS und während die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h gleich blieb, war die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h um immerhin zwei Sekunden schneller.



By the time production ceased in November 1960, fewer than 2,000 220 SE Coupé and Cabriolet models had been manufactured, and today these stylish and luxuriously equipped Grand Tourers are highly prized.

This particular 220 SE Cabriolet was delivered new in December 1960 to the Netherlands and retains matching chassis and engine numbers. Originally finished in white with red leather upholstery, the car was completely restored by the current owner in 2010 and has been refinished in two-tone black over silver. Seldom driven since the restoration's completion, the car remains in generally very good condition. Accompanying documentation consists of sundry restoration invoices, Netherlands registration papers and an illustrated condition report (dated 25th July 2014). A wonderful opportunity to acquire a rare and much sought-after soft-top Mercedes-Benz.

Während des gesamten Produktionszeitraums bis November 1960 wurden weniger als 2,000 Cabriolets und Coupés des 220 SE hergestellt. Heute sind diese eleganten und luxuriös ausgestatteten Reisewagen sehr begehrt.

Dieses 220 SE Cabriolet wurde im Dezember 1960 in die Niederlande geliefert und hat immer noch seine originale Motor- und Fahrgestellkombination. Ursprünglich in weiß lackiert mit einer roten Lederausstattung, wurde der Wagen 2010 umfassend restauriert und zweifarbig in schwarz und silber neu lackiert. Seit diesen Arbeiten wurde der 220 SE nur selten bewegt und präsentiert sich in immer noch sehr gutem Zustand. Er wird mit einigen Restaurierungsbelegen, niederländischen Zulassungspapieren sowie einem illustrierten Zustandsbericht vom 25. Juli 2014 angeboten. Eine wirklich gute Gelegenheit, einen seltenen und begehrten offenen Mercedes-Benz zu erwerben.

€110,000 - 140,000

1950 MERCEDES-BENZ 170 S CONVERTIBLE A

Fahrgestell-Nr. 136.922-10511

Motor-Nr. 136.922-10511

- *Rare and exclusive soft-top model*
- *Restored in 2010*
- *Complete with luggage set*
- *EU Registered*



A landmark model for the Stuttgart-based manufacturer, the four-cylinder, 1.7-litre 170 V was introduced in 1936 and formed the mainstay of Mercedes-Benz production in the immediate post-war years. Running gear was state-of-the-art at the time, comprising an oval-tube backbone-type chassis, swing-axle independent rear suspension, transverse-leaf independent front suspension and hydraulic brakes. The model reappeared post-war, with production at first concentrated almost exclusively on commercial variants.

In May 1949 an improved version – the 170 S – was introduced, which came with a 1,767cc engine equipped with an aluminium-alloy cylinder head and produced 52bhp, a 37% improvement over the 170 V. The suspension too had undergone considerable development, a thoroughly modern double wishbone/coil spring design being adopted at the front, while at the rear the track was widened and telescopic shock absorbers fitted.

Der 170 V mit seinem 1.7 Liter großen Vierzylinder war ein Meilenstein für den Stuttgarter Hersteller. 1936 vorgestellt, sollte er bis in die unmittelbaren Nachkriegsjahre den Löwenanteil der Mercedes-Benz Produktion bilden. Die Mechanik entsprach dem aktuellen Stand der Zeit, mit einem aus Ovalrohren bestehenden Zentralrohrrahmen, hinterer Einzelradaufhängung an einer Schwingachse und hydraulisch betätigten Bremsen. Das Modell erschien aufs Neue nach dem Krieg, wobei sich die Produktion zuerst fast ausschließlich auf die kommerziellen Varianten beschränkte.

Im Mai des Jahres 1949 wurde dann eine verbesserte Version, der 170 S, vorgestellt, dessen 1,767 ccm großer und mit einem Zylinderkopf aus Aluminium versehener Motor nun 52 PS leisten sollte, eine Verbesserung von immerhin 37% im Vergleich zum 170 V. Auch das Fahrwerk wurde grundlegend verbessert, mit einer überaus modernen Doppelquerlenkeraufhängung mit Schraubenfedern an der Vorderachse und einer verbreiterten Spur und Teleskopdämpfern an der Hinterachse.



The Motor found that the new Mercedes-Benz, 'offered an almost unique sensation in coupling genuine soft suspension and comfortable ride over rough roads with light precise steering, freedom from roll and an ability to traverse an accurate predetermined course which would do credit to a racing car.' A brace of soft-tops - convertible coupé A and convertible saloon B - completed the 170 S line-up, which remained in production until 1955. The two convertibles, however, were only produced for three years (1949-1951) during which period only 2,433 of these stylish soft-tops were made compared with a total saloon production of almost 40,000 units.

This Mercedes-Benz 170 S Convertible A was delivered new on 30 March 1950 to Daimler-Benz Nürnberg branch. It was extensively restored in 2010 and purchased by the current owner that same year. Finished in blue metallic with beige interior, the car is described by the vendor as in generally very good-to-excellent condition and offered with Netherlands registration papers. A set of luggage is included in the sale.

Die englische Zeitschrift *The Motor* berichtete, dass dieser neue Mercedes-Benz "eine fast einzigartige Kombination von einem weichen Fahrwerk und erhabenem Komfort auf schlechten Straßen mit leichter und präziser Lenkung und der Abwesenheit von Seitenneigung bietet, die es erlaubt, einen akkurat vorbestimmten Kurs einzuhalten, der einem Rennwagen in nichts nachsteht." Zwei offene Varianten, das sportlichere Cabriolet A und das viersitzige Cabriolet B komplettierten das 170 S Modellprogramm, das bis zum Jahre 1955 beibehalten werden sollte. Die beiden Cabriolets hingegen liefen nur drei Jahre (von 1949 bis 1951) vom Band. Es wurden nur 2,433 Exemplare gebaut, im Gegensatz zu fast 40,000 gebauten Limousinen.

Dieses 170 S Cabriolet A wurde am 30. März 1950 an die Nürnberger Mercedes-Benz Niederlassung ausgeliefert. Es wurde 2010 umfassend restauriert und noch im gleichen Jahr vom aktuellen Besitzer erworben. Der Wagen ist in blaumetallic lackiert mit einem beigefarbenen Interieur und wird von seinem Einlieferer als in allgemein sehr gutem bis exzellentem Zustand beschrieben. Dieser Mercedes-Benz wird mit niederländischen Zulassungspapieren und einem Koffersatz angeboten.

€120,000 - 160,000

150

1957 MERCEDES-BENZ 300 D 'ADENAUER'

Fahrgestell-Nr. 189.010-7500062

Motor-Nr. 189.980-7500078

- *Delivered new in Germany*
- *Two owners from new*
- *Automatic transmission*
- *Outstandingly original*



One of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, the 300 saloon debuted in 1951 and would re-establish the Stuttgart firm in the front rank of prestige motor manufacturers, marking as it did a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality.

The 300 featured independent suspension all round, four-wheel drum brakes, hypoid bevel final drive, dynamically balanced wheels and remote electrical control of the rear suspension ride height. Initially developing 115bhp, the 3.0-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine, also used in the 300 SL sports car, gained the latter's fuel injection in the restyled, longer wheelbase (and even more roomier) 300 d of 1957, in which form it produced 160bhp. Other improvements included larger brakes (servo-assisted from 1954), optional power steering (on the 300 d) and the adoption of three-speed automatic transmission as standard on the latter. Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. It was the car of choice among West German government officials and was widely favoured by businessmen, financiers and politicians.

Der Typ 300 "Adenauer" war Mercedes-Benz erstes Fahrzeug, welches vollständig im neuen Nachkriegs-Design auf der Frankfurter Automobilausstellung 1951 präsentiert wurde. Mit diesem Modell wollte Mercedes-Benz an ihren Erfolg als Automobil-Hersteller im Luxuswagen-Segment aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg wieder anschließen und beste Qualität fertigen und liefern.

Der X-förmige Ovalrohr-Rahmen des 300 verfügt über eine unabhängige Einzelradaufhängung an allen vier Rädern, hydraulisch betätigte Trommelbremsen ringsum und eine elektrisch zuschaltbare Drehstabfederung mit Niveauegleich an der Hinterachse. Anfänglich entwickelte der Reihensechszylindermotor mit 3,0 Liter Hubraum und einer oberliegenden Nockenwelle eine Leistung von 115 PS. Dank der bereits im Sportwagen 300 SL erfolgreich eingesetzten Kraftstofffeinspritzung erhält die letzte Ausbaustufe, der Typ 300d von 1957 die höchste Leistung. Weitere Verbesserungen über den gesamten Produktionszyklus waren unter anderem größere Bremsen (ab 1954 mit Servounterstützung), wahlweise Servolenkung (beim 300d) und ein optionales 3-Gang Automatik-Getriebe, welches am Ende der Produktion zum serienmäßigen Ausstattungsumfang zählte.

Von den erfahrensten Fachleuten bei Mercedes-Benz in Handarbeit gebaut, war der 300 luxuriös ausgestattet und nur die feinsten Materialien wurden verwendet. Der schnelle und elegante Wagen war eine der wenigen Limousinen seiner Zeit die bis zu sechs Passagiere komfortabel und mit hoher Geschwindigkeit an ihr Ziel bringen konnte.



Indeed, 'Adenauer' became its unofficial model name, after West German Chancellor Dr Konrad Adenauer, its most famous customer. Between 1957 and 1962 Mercedes-Benz made 3,077 300 d saloons, this example being one of 144 completed in 1957.

The 300 d saloon offered here was delivered on 10th December 1957 to the Daimler-Benz agency in Hamburg, Germany. Its first owner was a Mr Hans Wulff, proprietor of a Wollwarenfabrik (woolen products factory) in the North German town of Heide. His is the first (and only) registration entry in the accompanying old-style Kraftfahrzeugebrief.

In 1968 the Mercedes was de-registered, remaining in storage until the present owner purchased it a few years ago and had this most original car re-commissioned. He has since used it on a few outings (on borrowed trade plates), receiving many admiring glances. The current odometer reading of under 90,000 kilometres is believed to be correct. Noteworthy features include the side windows, which can not only be wound down but also completely removed (including the rear quarterlights), thereby transforming the car into a very elegant pillar-less saloon. A rare opportunity to purchase a 300 d in remarkably original condition, with the benefit of having had only one registered owner from new.

Er wurde von der Regierung Westdeutschlands bei offiziellen Repräsentationszwecken eingesetzt. Genauso begehrt war er auch in anderen Ländern Europas und in den USA bei Personen aus dem Handel, der Wirtschaft und Banken und von Politikern. Seinen Zusatznamen "Adenauer" erhielt das Modell von seinem berühmtesten Nutzer – Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer. In den Jahren 1957 bis 1962 verließen nur 3,077 Limousinen des Typs 300d die Werkshallen, und der hier angebotene ist einer von 144 im Jahre 1957 gebauten. Die hier angebotene 300 d Limousine wurde am 10. Dezember 1957 an die Hamburger Daimler-Benz Niederlassung ausgeliefert. Der erste und einzige eingetragene Besitzer war ein Hans Wulff, Besitzer einer Wollwarenfabrik im norddeutschen Heide. Er ist der einzige Eintrag im immer noch vorhandenen Pappdeckelbrief.

1968 wurde der Wagen dann abgemeldet und blieb so geschützt in einem Lager, bis der Einlieferer ihn erwarb und einer gründlichen Inspektion unterzog. Seitdem hat er den Wagen auf einigen Ausfahrten (mit roten Nummern) bewegt und zahlreiche bewundernde Blicke geerntet. Der abgelesene km-Stand liegt derzeit bei etwas unter 90,000 km, was dem hervorragenden Originalzustand nach glaubhaft erscheint. Ein interessantes Detail des 300 d sind die nicht nur versenkbaren, sondern auch vollkommen entnehmbaren Seitenscheiben, die den Wagen in eine sehr elegante, mittelsäule-freie Limousine verwandeln. Eine wahrhaft einzigartige Gelegenheit, einen „Adenauer“ in bemerkenswert originalem Zustand mit nur einem eingetragenen Besitzer zu erwerben.

€70,000 - 90,000

1978 MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9

Fahrgestell-Nr. WDB116 036 12 004 168

Motor-Nr. 100-985-12-004291

- *Rare and exclusive 'super saloon'*
- *First owned by infamous Saudi businessman Adnan Kashoggi*
- *Two owners from new*
- *Extensively restored within the last ten years*



Mercedes-Benz replaced the S-Class family of large saloons in 1972, the successor W116 range having been on the drawing board since the mid-1960s. Much of the development programme had concentrated on secondary safety, to such an extent that its occupants were considered more likely to survive an accident in the 450 SE saloon (or its peers) than possibly any other car in the world. Base model was the 280S equipped with a 2.8-litre twin-cam six, while for those with deeper wallets there was a choice of 350 SE or 450 SE V8s, both of which were available in long-wheelbase SEL variants.

For plutocrats there was the 450 SEL 6.9. Fast, well engineered and luxuriously equipped in Mercedes-Benz's finest tradition, the 450 SEL 6.9 first appeared in 1974. This new super saloon used the long-wheelbase bodysell of the larger S-Class fitted with an enlarged and developed version of the overhead-camshaft V8 engine found in its predecessor and the leviathan 600 models. All Mercedes-Benz's latest safety developments were incorporated along with automatic transmission and self-levelling suspension as standard. Top speed was 225km/h with 100km/h coming up in around seven seconds. Only 7,380 examples of this exclusive model were made between 1975 and 1980.

Mercedes-Benz ersetzte die S-Klasse im Jahre 1972, der Nachfolger W116 war schon seit Mitte der sechziger Jahre in der Planung. Schwerpunkt der Entwicklung war die passive Sicherheit, und als Ergebnis konnte davon ausgegangen werden, dass die Passagiere eines 450 SE (oder einer der anderen Varianten) im Falle eines Unfalls eine viel höhere Überlebenschance hatten als in jedem anderen Automobil. Das Basismodell war der 280 S, der von einem 2.8 Liter großen Reihensechszylinder angetrieben wurde; wohlhabenderen Kunden standen der 350 SE und 450 SE mit V8-Zylindern zur Verfügung, wahlweise auch mit längerem Radstand der SEL-Versionen.

Der 450 SEL 6.9 wurde 1974 vorgestellt und war das schnelle und luxuriöse Topmodell der S-Klasse. Er basierte auf der langen Version dieser Modellreihe und sein V8 Motor mit obenliegenden Nockenwellen war eine Weiterentwicklung des Antriebs aus dem 600. Mit der aktuellsten Sicherheitstechnik ausgestattet, kam der mit einer Niveauregulierung und mit einem Automatikgetriebe ausgestattete Wagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h bei einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7.4 Sekunden. Zwischen 1975 und 1980 entstanden nur 7,380 Exemplare dieses exklusiven Modells.



This Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 has had only two owners, the first of whom was the controversial Saudi Arabian businessman, Adnan Mohammed Kashoggi, who during the 1980s was ranked as one of the world's richest men. His yacht 'Nabila' was the largest in the world at that time and was used in the James Bond film 'Never Say Never Again' (1983), starring Sean Connery as '007'. A legacy of Mr Kashoggi's ownership is the presence in this Mercedes of two MATRA car 'phones (one in front and one in the rear), which were a feature of all his cars.

For the last ten years this '6.9' has been serviced by Atelier 600, a classic Mercedes-Benz specialist, while the bodywork has been repainted and the mechanicals overhauled during the last ten years. There are related invoices on file totalling €53,000. Finished in dark blue with beige velour 'Pullman' interior, this magnificent car is described by the vendor as in generally excellent condition and comes with French Carte Grise and Contrôle Technique.

Dieser Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 hatte nur zwei Besitzer. Der erste war der umstrittene saudi-arabische Geschäftsmann Adnan Mohammed Kashoggi, der in den achtziger Jahren zu den reichsten Männern der Welt zählte. Seine Yacht 'Nabila' war die damals größte und diente als Schauplatz des James Bond Films 'Sag Niemals Nie' mit Sean Connery in der Rolle des 007. Ein Vermächtnis von Herrn Kashoggi sind zwei 'MATRA'-Autotelefone (jeweils eines vorne und hinten), mit denen all seine Autos ausgestattet waren.

Über die letzten 10 Jahre wurde dieser 6.9 von der Werkstatt für klassische Mercedes-Benz, 'Atelier 600' gewartet. In dieser Zeit wurde auch die Karosserie neu lackiert und die Mechanik überholt. Die beiliegenden Rechnungen summieren sich auf € 53,000. Der dunkelblau lackierte Wagen mit beigefarbener Velours-Innenausstattung wird vom Einlieferer als in durchweg exzellentem Zustand beschrieben und wird mit französischer Carte Grise und Contrôle Technique angeboten.

€30,000 - 40,000

1968 MERCEDES-BENZ 280 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.044-10-003739

Motor-Nr. 130.983-10-001550

- *Delivered new to the USA*
- *Manual transmission*
- *Well documented*
- *Registered in Germany*



Its maker characterised the 280 SL as, '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, many celebrities and film stars being counted among 280 SL owners.

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.

Der Hersteller pries den 280 SL als einen „großen Reisewagen im traditionellen Sinne" und eine „einzigartige Kombination der Fahrleistungen eines Sportwagens mit dem Komfort einer Limousine (natürlich einer Mercedes-Benz Limousine) an. Diese Eigenschaften helfen, den enormen Erfolg des 280 SL zu erklären, insbesondere auf dem wichtigen Nordamerikanischen Markt, wo das optionale Automatikgetriebe von der großen Mehrheit der Käufer als unerlässlich angesehen wurde. Auch die besonders attraktive Karosserieform half natürlich enorm. Die Leichtigkeit der Bedienung des 280 SL erweiterte auch seine Popularität weit über den traditionellen, eher hartgesottene Sportwagenmarkt hinaus; viele Berühmtheiten und Filmstars besaßen einen 280 SL.

Er war die letzte Inkarnation der sehr beliebten und erfolgreichen Baureihe, die mit dem 230 SL 1963 ihren Ursprung hatte. Der 280 SL wurde 1967 vorgestellt und verfügte über einen neuen 2,8 Liter großen Reihensechszylinder, der 180 PS leistete, 20 mehr als sein direkter Vorgänger, der 250 SL.



The 280 SL's 195km/h (120mph) top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-100km/h (0-62mph) time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

This manual-transmission 280 SL was delivered new in the USA on 9th July 1968 finished in Light Ivory with Hellrot (bright red) leather interior trim. The car has had three owners from new and is offered from an exclusive private collection of only Mercedes-Benz automobiles. Partly restored, it retains some of the original paintwork and has an attractive light red interior, which is beautifully complemented by a new hood in dark red and a contrasting factory hardtop in black. New tyres were fitted in 2015. There is extensive documentation on file including the owner's manual, service book, sundry invoices, original MB wallet, Becker radio manual and warranty card. The car also comes with a Classic Data report (rating: Condition 2), German registration papers and German TÜV certificate valid until December 2017, without advisories.

Während die Höchstgeschwindigkeit mit 195 km/h gleich blieb, war er in der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10 Sekunden um eine ganze Sekunde schneller als sein Vorgänger. Nach dem ungewöhnlichen Dach ‚Pagode‘ getauft, gehörte er zu den beliebtesten Sport-Reisewagen seiner Zeit und steht heute bei Sammlern hoch im Kurs.

Dieser 280 SL mit dem Viergang-Schaltgetriebe wurde am 9. Juli 1968 an seinen Erstbesitzer in den USA in hellelfenbein mit hellrotem Leder ausgeliefert. Der Wagen hatte lediglich drei Besitzer und kommt zu uns aus einer exklusiven deutschen Mercedes-Benz Sammlung. Teilrestauriert und immer noch teilweise im Originallack mit dem wunderschönen hellroten Lederinterieur, wird er mit einem neuen Stoffverdeck in dunkelrot und einem schwarzen Hardtop angeboten. Auch neue Reifen wurden 2015 aufgezogen. Dieser 280 SL ist umfangreich dokumentiert und wird mit seiner originalen Betriebsanleitung, dem Scheckheft, der originalen MB-Bordmappe, der Bedienungsanleitung für das Becker Radio und der Garantiekarte im Original offeriert. Ebenso Teil des Paketes sind ein Classic-Data Gutachten mit der Note 2, deutsche Zulassungspapiere sowie ein bis Dezember 2017 gültiger TÜV, der ohne Mängel bestanden wurde.

€90,000 - 120,000

1971 MERCEDES-BENZ 600

Fahrgestell-Nr. 100.012-12-001979

Motor-Nr. 100.980-12-001980

- *Delivered new to California, USA*
- *The ultimate in motoring luxury in its day*
- *Recently serviced*
- *EU Registered*



'In an age when flaunting your wealth wasn't a crime, the 600 was the automotive equivalent of Monaco. It's a masterpiece of engineering, a quantum leap over its opposition, and redefines the word opulence.' - *Classic & Sportscar* magazine.

By the commencement of the 1960s, Mercedes-Benz's ever-expanding model range was lacking in only one department: a super prestige saloon to rival the Grosser Mercedes of the past. This gap was filled in September 1963 with the appearance at the Frankfurt International Motor Show of the all-new 600. Representing state-of-the-art automotive engineering in just about every department, the supremely well-equipped newcomer featured an overhead-camshaft, fuel-injected, 6.3-litre V8 engine - Mercedes' first - air suspension with variable ride control, four-speed automatic transmission, all-round disc brakes, power-assisted steering, central locking and separate air conditioning systems for front and rear compartments. Its cosseted occupants enjoyed the advantages conferred by multi-way adjustable seating powered by a sophisticated system of hydraulics that also operated the windows and assisted in opening/closing the doors and boot lid.

'In einer Zeit als es kein Verbrechen war, seinen Reichtum zur Schau zu stellen, war der 600er das automobiler Äquivalent von Monaco. Er ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst, ein Quantensprung über seine Konkurrenz und definiert das Wort Überfluss neu.' Die englische Zeitschrift *Classic & Sportscar*.

Zu Beginn der 60er Jahre fehlte Mercedes-Benz nur ein Modell in dem ständig wachsenden Modellprogramm: Eine Luxuslimousine der Sonderklasse als rechtmäßiger Nachfolger des „Großen“ Mercedes aus der Vergangenheit. Diese Lücke wurde im September 1963 mit der Präsentation des gänzlich neuen 600 auf der Frankfurter IAA geschlossen. Mit modernster Ingenieurskunst in fast jedem Bereich ausgestattet, verfügte die überaus gutausgestattete Neuentwicklung über einen 6,3 Liter großen V8-Zylinder-Motor mit Benzineinspritzung und obenliegenden Nockenwellen – dem ersten Mercedes-Benz Motor dieser Art - , einstellbare Luftfederung, einem Viergang-Automatikgetriebe, Scheibenbremsen an allen Rädern, Servolenkung, Zentralverriegelung und separat einstellbarer Klimaanlage für vorne und hinten. Die überaus aufwändige Komforthydraulik verwöhnte die Insassen auch noch mit mannigfaltig einstellbaren Sitzen, Fensterhebern und Zuziehhilfen an Türen und Kofferraumdeckel.



The most popular version was the 3,200mm (10' 6") wheelbase saloon that could seat up to six passengers, while the long-wheelbase Pullman limousine - a veritable leviathan exceeding 20' in length and beloved of Heads of State, not to mention a succession of Popes - could accommodate up to eight. Despite its not inconsiderable weight the 600 was endowed with highly respectable performance, reaching 100km/h in 10 seconds and exceeding 200km/h flat out. Only 2,677 examples were made, of which 2,190 were four-door saloons, 428 were Pullman limousines and 59 were landaulettes.

Delivered new to California, USA, this example was originally finished in Light Ivory with Parchment leather interior trim. The Mercedes was subsequently imported into Austria and received a fresh coat of paint in the original Light Ivory colour some time ago. The car has just been serviced for this sale at a Mercedes-Benz main dealer in Austria where the fuel injection system was cleaned, the fuel injectors replaced where necessary, new spark plugs fitted, and the ignition system adjusted. They also checked the automatic gearbox and changed the gearbox oil. Another specialist changed all fluids, checked the braking and hydraulic system, and fitted new tyres and a new battery. At the same time the automatic gearbox's lever mechanism was adjusted. Offered with (copy) MB data card and Austrian registration documents, this most imposing car is said to drive very well.

Die beliebteste Karosserievariante war der 'kurze' 600er mit einem Radstand von 3,200 mm, der bis zu sechs Passagieren Platz bot. Die Pullman-Limousine – ein wahrer Gigant mit einer Länge von 6,24 m der sowohl bei Staatspräsidenten als auch diversen Päpsten sehr beliebt war, bot bis zu acht Personen Platz. Trotz seines nicht zu vernachlässigenden Gewichtes war der 600er erstaunlich schnell und absolvierte den Spurt von 0 auf 100 km/h in unter 10 Sekunden und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h erreichen. Insgesamt wurden nur 2,677 gebaut, davon 2,190 viertürige Limousinen, 428 Pullman-Limousinen mit langem Radstand und 59 Landauletts.

Dieser 600 wurde an seinen Erstbesitzer in Kalifornien ausgeliefert, in hellelfenbein mit pergamentfarbenem Leder. Nach einiger Zeit fand er dann seinen Weg nach Österreich, wo er vor einigen Jahren in der Originalfarbe neu lackiert wurde. Erst vor kurzem wurde er einer Inspektion bei einem Mercedes-Benz Händler in Österreich unterzogen, bei dieser Gelegenheit wurde die Einspritzanlage gereinigt, die Einspritzdüsen wenn nötig ausgetauscht, neue Zündkerzen eingebaut sowie die Zündung eingestellt. Ebenso wurde das Automatikgetriebe überprüft und das Getriebeöl gewechselt. Eine andere Spezialwerkstatt tauschte alle Flüssigkeiten aus, prüfte die Bremsanlage sowie die Hydraulik, wechselte die Reifen und baute eine neue Batterie ein und stellte den Automatikwählhebel neu ein. Der Wagen wird mit der Kopie der Mercedes-Benz Datenkarte sowie österreichischen Zulassungspapieren angeboten und fährt sich nach Angaben des Einlieferers sehr gut.

€80,000 - 110,000

1976 MERCEDES-BENZ UNIMOG 421 4X4

Fahrgestell-Nr. 421 141 10 010 968

Motor-Nr. 101 46 12 082

- *Iconic German 4x4*
- *Four owners from new*
- *Recently restored*
- *EU Registered*



Designed in the aftermath of WW2 and still in production today, the Unimog 4x4 was intended to serve the needs of the agricultural community but, like the contemporary Land Rover, ended up filling an almost limitless variety of other roles. One of the Unimog's more unusual design features was a flexible chassis frame, effectively part of the suspension, while the equal-sized wheels meant that it was better suited for highway use than a conventional tractor. Power take-offs were provided to enable the Unimog to operate a wide variety of machinery: brush mowers, snow blowers, etc. Manufactured by Mercedes-Benz since 1951, the versatile Unimog has seen service with fire departments, municipal authorities, aid agencies and armies worldwide, and has won the truck class of the Dakar Rally more than once.

The vehicle offered here is one of the lightweight and compact 421 series, which was introduced in the 1960s. The 421 has a payload of 1.35 tons and is powered by an OM 616 2.4-litre four-cylinder diesel engine producing 52bhp. We are advised that this vehicle had two owners before being purchased by one Christian Ulrich from Germany in 2007, passing in 2010 to the current (Dutch) vendor, who has since restored it. Ideal for agricultural use or as a 'fun' vehicle for off-road driving, this restored Unimog is offered with Netherlands registration papers and an instruction book.

Entwickelt in den Wirren direkt nach dem 2. Weltkrieg wird er bis heute gebaut: Der Unimog. Der Grundgedanke seiner Entstehung waren die Bedürfnisse der Landwirtschaft, aber ähnlich wie der Land Rover wurde er in einer Fülle unterschiedlichster Einsatzbereiche verwendet. Eins der vielen ungewöhnlichen Merkmale war der flexible Rahmen, der eigentlich Teil der Federung war und die gleichgroßen Räder, die eine höhere Geschwindigkeit als bei herkömmlichen Traktoren zulassen. Der Unimog ermöglicht mit seinem Zapfwellenantrieb und seinem hydraulischen System eine Unmenge von unterschiedlichsten Anschlussmöglichkeiten der verschiedensten Art der Hilfsaggregate und Maschinen. Ob Rasenmäher oder Schneefräse, viele weitere Hilfsmaschinen erleichtern in Verbindung mit dem Unimog die Arbeitsabläufe. Seit 1951 wird der Unimog von Mercedes-Benz produziert und findet weltweit seine Einsatzbereiche, wie z.B. bei der Feuerwehr, Kommunen, Hilfsorganisationen und dem Militär. Er gewann auch schon mehrmals die Truck-Klasse der Rallye Paris Dakar.

Die hier angebotene Variante ist aus der leichten und kompakten 421 Serie, die in den sechziger Jahren vorgestellt wurde. Der 421 hat eine Ladekapazität von 1.35 Tonnen und wird von einem OM 616 Vierzylinder-Dieselmotor mit einem Hubraum von 2.4 Litern und einer Leistung von 52 PS angetrieben. Er hatte zwei Besitzer, bevor er von einem Christian Ulrich 2007 erworben wurde, der ihn wiederum an seinen jetzigen niederländischen Eigner im Jahre 2010 verkaufte. Letzterer restaurierte ihn dann im Anschluß. Ideal entweder für seinen Einsatz auf dem Bauernhof oder als Spaßmobil im Gelände, wird dieser restaurierte Unimog mit niederländischen Zulassungspapieren sowie einer Bedienungsanleitung angeboten.

€30,000 - 50,000

155

2005 MERCEDES-BENZ CL 55 AMG COUPÉ

Fahrgestell-Nr. WDB 215374 1A 046767 1

Motor-Nr. 113991 60 043036

- Formerly part of a Japanese private collection
- Circa 11,000 kilometres from new
- De-restricted top speed
- Ready for EU registration



The car offered here is a 2005 Mercedes-Benz CL 55 AMG. As such, it has the supercharged 5.4-litre V8 engine producing 493bhp, and incorporates all the advanced technology found on the standard CL-Class offerings, including the 'Active Body Control' active suspension system. A 100km/h time of 4.6 seconds and a top speed of 250km/h were claimed for the CL 55, the latter maximum being imposed by an electronic limiter.

Finished in Obsidian Black Metallic with Anthracite Nappa leather interior, this CL 55 AMG was delivered on 28th April 2005 to its first owner in the Arabic Republic of Yemen. Subsequently exported to Japan, the car was recently imported into Germany as part of a Japanese private collection. As one would expect of such an exclusive model, it is lavishly equipped, incorporating a host of desirable features including heated and ventilated comfort seats, AMG 18" alloy wheels, and a 'keyless-go' entry system. Most importantly, this car has been de-restricted and now has a top speed of 300km/h. It is offered with a Japanese export title, Mercedes-Benz data certificate (confirming its EU4 emission conformity), and German clearance certificate enabling easy registration in the EU. A rare beast indeed.

Dieser CL 55 AMG mit dem Kompressor V8-Motor mit 5.4 Liter Hubraum und einer Leistung von 493 PS ist reichhaltig ausgestattet und hat unter anderem das Active Body Control (ABC) aktive Fahrwerk. Die Fahrleistungen konnten sich mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4.6 Sekunden und einer im Normalfall elektronisch begrenzten Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h sehen lassen.

Dieser in obsidianschwarz-metallic lackierte Wagen mit seiner anthrazitfarbenen Nappa-Lederausstattung wurde am 28. April an seinen Erstbesitzer in der arabischen Republik Yemen ausgeliefert, fand dann seinen Weg in eine japanische Sammlung und wurde vor kurzem nach Deutschland importiert. Das sportliche Luxuscoupé zeigt nur 11.000 gelaufene km an und hat zahlreiche Extras, unter ihnen die beheizbaren und belüfteten Vordersitze, 18 Zoll AMG Felgen, und das keyless-go Schlüsselssystem. Die Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung wurde aufgehoben, so dass nun ca. 300 km/h erreicht werden können. Dieser CL 55 AMG wird mit japanischen Exportdokumenten, einem Mercedes-Benz Datenblatt, welches die Erfüllung der EU4 Abgasnorm bestätigt sowie einer Unbedenklichkeitsbescheinigung angeboten.

€35,000 - 40,000

2004 MERCEDES-BENZ SL 600 V12 BRABUS BI-TURBO

Fahrgestell-Nr. WDB 230476 1F 0733472

Motor-Nr. 275951 40 008702

- *Tuned by Brabus*
- *Rare limited edition supercar*
- *EU duties paid, German clearance certified*



Founded in Germany in 1977, Brabus has grown to become the largest tuning firm specialising in Mercedes-Benz products, other than the Mercedes' own AMG subsidiary. This exciting example of Brabus's handiwork is based on the Mercedes-Benz SL 600 (R230) coupé in its top-of-the-range V12-engined form. Brabus would start with a fully equipped SL 600 sent straight from the Mercedes-Benz factory; the engine would then be removed, bored out from 5.5 to 6.3 litres capacity, and extensively tuned. The result was a massive increase in power over the stock 517bhp, figures quoted for the Brabus version ranging from 640 to 730 horsepower. With a list price of around €200,000, depending on final specification, the Brabus SL 600 V12 was produced in strictly limited numbers.

This ultra-rare Brabus-converted Mercedes-Benz supercar was delivered new to Japan and has covered fewer than 58,000 kilometres from new. Finished in Brilliant Silver Metallic, it features Mercedes' 'Active Body Control' suspension technology and comes with heated and ventilated seats trimmed in exclusive graphite leather. Benefiting from a technical inspection at a Mercedes-Benz main dealer in Germany, carried out in January 2016 and costing some €2,000, the car comes with Japanese export documents, proof of EU duties paid and a German clearance certificate. A fantastic machine offered at a mere fraction of its original cost.

Brabus wurde 1977 gegründet und hat sich als größtes auf Mercedes-Benz spezialisierte Tuningunternehmen (mit Ausnahme des zum Konzern gehörenden Haustuners AMG) etabliert. Der hier angebotene aufregende Wagen aus dem Bottroper Konzern basiert auf dem SL 600 der R230 Serie mit V12-Motor. Brabus ließ sich einen vollausgestatteten SL 600 vom Werk schicken, baute den Motor aus, bohrte diesen von 5.5 Litern zu 6.3 Litern auf und erhöhte die Leistung von 517 PS der Serienmaschine auf bis zu 730 PS. Mit einem Listenpreis von über € 200,000 wurde der Brabus SL 600 V12 Biturbo in nur sehr begrenzten Stückzahlen produziert.

Dieser ultra-seltene Brabus wurde über die USA nach Japan ausgeliefert und zeigt nun weniger als 58,000 km Laufleistung an, die von einem abgestempelten Scheckheft bestätigt werden. In brilliant-silber metallic lackiert, ist er natürlich reichhaltig ausgestattet und verfügt unter anderem über das ABC aktive Fahrwerk sowie über heizbare und belüftete Sitze. Erst vor kurzem wurde er in einer Mercedes-Benz Werkstatt in Deutschland durchgesehen, die Rechnung über € 2,000 liegt ebenso bei wie die japanischen Exportdokumente und die deutsche Unbedenklichkeitsbescheinigung. Ein fantastisches Auto, angeboten zu einem Bruchteil des Neupreises.

€38,000 - 46,000

157

1980 MERCEDES-BENZ 450 SLC

Fahrgestell-Nr. 107.024-12-031126

Motor-Nr. 117.985-12-055414

- *Built to European specification*
- *Circa 58,000 kilometres from new*
- *Recently serviced*



First introduced in 1971/72, the luxurious 450 SL roadster and 450 SLC coupé were outwardly identical to their '350' (3.5-litre) sister models, though endowed with superior performance courtesy of a more-powerful 4.5-litre V8 engine. Built on a longer wheelbase, the coupé accommodated two rear seat passengers and provided greater boot space than the roadster. Mercedes-Benz's increasing preoccupation with safety was evident in the design of the interior, which boasted a padded dash top, recessed or flexibly mounted switch gear, and padded steering wheel on a 'collapsible' column. Bosch K-Jetronic fuel injection was standardised for 1975, electronic ignition and self-adjusting hydraulic tappets being introduced at the same time. Maximum speed of this superbly equipped top-of-the-range coupé was around 215km/h.

This 450 SLC was built to European specification but originally exported to Japan. Finished in silver with blue cloth interior, the car is equipped with automatic transmission, electric windows, air conditioning and an electric sliding steel sunroof. With circa 58,000 kilometres covered from new, this very well looked after car is presented in stunning condition and is described by the vendor as 'Condition 2'. It has just been checked at a German Mercedes-Benz dealer where the fuel system received attention and the rear wheel bearings were renewed at a cost of some €1,000. Accompanying documentation consists of a Japanese export title, proof of EU taxes paid, and German clearance certificate for easy registration in Germany.

Zuerst 1971/1972 vorgestellt, waren die mit einem V8-Motor ausgerüsteten 450 SL und 450 SLC äußerlich nicht von den 350er Modellen zu unterscheiden, konnten aber mit deutlich besseren Fahrleistungen dank ihrer stärkeren 4.5 Liter Motoren aufwarten. Mit längerem Radstand bot das Coupé Platz für zwei Passagiere im Fond und hatte einen größeren Kofferraum als der Roadster. Die Bosch K-Jetronic Einspritzung wurde 1975 eingeführt, ebenso wie elektronische Zündung und selbst-regulierende Hydrostößel. Die Höchstgeschwindigkeit dieser luxuriös ausgestatteten Coupés lag bei 215 km/h.

Dieser 450 SLC wurde nach europäischer Spezifikation gebaut aber ursprünglich nach Japan exportiert. Der silberne Wagen mit blauen Stoffsitzen ist mit einem Automatikgetriebe, elektrischen Fensterhebern, Klimaanlage und einem elektrischen Stahlschiebedach reichhaltig ausgestattet. Mit nur 58,000 abgelesenen km wurde dieser Wagen anscheinend sehr gut gepflegt und er wird vom Besitzer als in Zustand 2 befindlich beschrieben. Erst kürzlich wurde bei einer deutschen Mercedes-Benz Zweigstelle die Kraftstoffversorgung überprüft und die hinteren Radlager erneuert, eine Rechnung von ca. € 1.000 liegt bei. Der 450 SLC wird mit japanischen Exportdokumenten und einer deutschen Unbedenklichkeitsbescheinigung angeboten.

€18,000 - 22,000

1977 MERCEDES-BENZ 450 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 107.044-12-039246

Motor-Nr. 117985-12-016968

- *Delivered new to the USA*
- *Believed genuine circa 98,000 miles from new*
- *All books and original documents present*
- *German TÜV valid until October 2017*



First introduced in 1971/72, the V8-engined 450 SL convertible and 450 SLC coupé were outwardly identical to their '350' (3.5-litre) siblings, though endowed with greatly superior performance courtesy of a more powerful 4.5-litre engine. Maximum speed of these superbly equipped top-of-the-range models was in excess of 210km/h.

The last word in motoring opulence in its day, this 450 SL Convertible was delivered new to the USA and remained with its first owner until 1992. The second owner, a resident of Alabama, kept the car until 2015 when it was purchased by the current vendor to form part of his extensive collection of classic Mercedes-Benz motor cars. The current odometer reading is circa 98,000 miles, which is believed to be correct.

Finished in the unusual and striking colour combination of 'lindgrün' (lime green) with a contrasting dark green factory hardtop and green MB-Tex seats, this well cared-for example comes with an abundance of original documentation that includes the MB data card, Owner's Manual, Maintenance Booklet, Owner's Service and Warranty Policy (with perforated chassis number), Pioneer stereo Operation Manual, and sundry other documents. Now fitted with the more attractive European-specification bumpers and headlights, the car also comes with the last State of Alabama title and customs-paid document, and importantly has just passed the stringent German TÜV (valid until October 2017) without advisories.

Zuerst 1971/1972 vorgestellt, waren die mit einem V8-Motor ausgerüsteten 450 SL und 450 SLC äußerlich nicht von den 350er Modellen zu unterscheiden, konnten aber mit deutlich besseren Fahrleistungen dank ihrer stärkeren 4.5 Liter Motoren aufwarten. Die Höchstgeschwindigkeit dieser luxuriös ausgestatteten Flugschiffe lag bei 210 km/h.

Dieser 450 SL wurde neu in die USA ausgeliefert und verblieb dort bei seinem Erstbesitzer bis zum Jahre 1992. Der zweite Eigner fuhr den Wagen bis zum Jahre 2015 in Alabama und verkaufte ihn dann an einen deutschen Mercedes-Benz Enthusiasten, der ihn nach Deutschland importierte und dort in seine beeindruckende Mercedes-Benz Sammlung aufnahm. Der Tachostand ist derzeit mit ca. 98,000 Meilen angegeben, und man kann von dessen Richtigkeit ausgehen.

Der sehr gut gepflegte, in der seltenen Farbe lindgrün lackierte Wagen ist mit einem dunkelgrünen Hardtop und grünen MB-Tex Sitzen ausgestattet und wird mit der MB Datenkarte, dem Handbuch, Scheckheft, der originalen Garantiekarte (mit perforierter Chassisnummer), der Betriebsanleitung für das Pioneer Radio und weiteren Dokumenten angeboten. Er wurde in Deutschland auf die attraktiveren europäischen Stoßstangen und Scheinwerfer umgerüstet. Zur Dokumentation gehören weiterhin der amerikanische Titel aus Alabama, die europäische Verzollung und der deutsche TÜV, der bis Oktober 2017 gültig ist und mängelfrei bestanden wurde.

€22,000 - 30,000
No Reserve

**Important Sports, Competition
and Collectors' Motor Cars**

Sunday 20 March 2016
Chichester, Sussex

Catalogue Now Online

Bonhams is pleased to announce the collection of the late Kingsley Curtis, a selection of which are illustrated here. For a full listing of vehicles please contact the department.

ENQUIRIES

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

Four cars from
THE KINGSLEY CURTIS COLLECTION

Current family ownership since 1965
1960 MASERATI 3500GT COUPÉ
£180,000 - 220,000

Current family ownership since 1983
1981 ASTON MARTIN V8 VOLANTE
£60,000 - 80,000

Current family ownership since 1967
**1923 3-LITRE BENTLEY TT
REPLICA TOURER**
Coachwork by Park Ward
£240,000 - 280,000

Current family ownership since 1967
**1955 MERCEDES-BENZ 300SL
'GULLWING' COUPÉ**
£800,000 - 1,000,000

GOODWOOD MEMBERS' MEETING SALE



Bonhams

LES GRANDES MARQUES A MONACO

Friday 13 May 2016
Fairmont Monte Carlo

In 2016, the most memorable of motoring auction Sales will be revived at the Fairmont Monte Carlo. This exclusive auction will be limited to just 40 handpicked motor cars and coincide with the Monaco Grand Prix Historique. Further exceptional entries are now invited.

ENQUIRIES

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

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



*By order of the executors
One owner, Ferrari Classiche Certified*
1985 FERRARI 288 GTO BERLINETTA
€1,300,000 - 1,700,000

Ferrari Classiche Certified
1964 FERRARI 250GT LUSSO BERLINETTA
Coachwork by Pininfarina
€1,600,000 - 1,900,000

Ferrari Classiche Certified
1965 FERRARI 275 GTS
Coachwork by Pininfarina
Chassis no. 07521
€1,500,000 - 2,000,000

*Current ownership since 1963,
The-ex Lieutenant Commander Glen Kidston,
George Duller, T.V.G. Selby*
1925 BUGATTI TYPE 35 GRAND PRIX TWO-SEATER
€1,000,000 - 1,500,000

THE MONACO SALE

An invitation to consign

'POV 114' - single Griffiths/Woodley family ownership since 1963
1953 JAGUAR C-TYPE SPORTS-RACING TWO-SEATER
€4,000,000 - 5,000,000



Bonhams

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

VINTAGE VARIETY 2016



JOIN US...

**FOR CLOSE, COMPETITIVE
CLUB MOTORSPORT AT
THE UK'S BEST VENUES**

RACE MEETINGS

23 APRIL | SILVERSTONE 'SPRING START'

21 MAY | OULTON PARK

24 JULY | CADWELL PARK

20-21 AUG | PEMBREY SPEED WEEKEND

Featuring Sprint & Team Race (SAT)
and Race Meeting (SUN)

24 SEPT | MALLORY PARK

1 OCT | CASTLE COMBE AUTUMN CLASSIC
Including Race for VSCC Pre-war Sports-Cars

HILL CLIMBS & SPRINTS

1 MAY | CURBOROUGH SPEED TRIALS

8 MAY | WISCOMBE PARK HILL CLIMB

4 JUNE | HAREWOOD HILL CLIMB (BARC)

18-19 JUNE | BROOKLANDS DOUBLE TWELVE
MOTORSPORT FESTIVAL

Featuring the VSCC Speed Trials at Mercedes-Benz World (SAT)

3 JULY | SHELSLEY WALSH HILL CLIMB

5-7 AUG | PRESCOTT SPEED HILL CLIMB

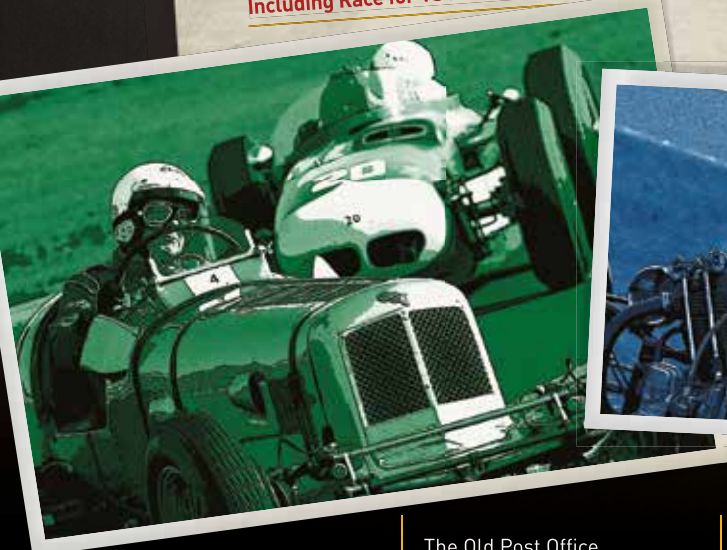
Featuring Prescott 'Long Course' Hill Climb (FRI)

10-11 SEPT | LOTON PARK HILL CLIMB

22 OCT | AUTUMN SPRINT AT GOODWOOD

FOR MORE INFORMATION
ON THESE AND MANY OTHER
EVENTS PLEASE VISIT...

VSCC.CO.UK



**THE VINTAGE
SPORTS-CAR CLUB**

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

t +44 (0)1608 644777

e info@vsc.co.uk

www.vsc.co.uk



THE VSCC IS SUPPORTED BY

Bonhams

HAGERTY
CLASSIC CAR INSURANCE

ST JAMES'S PLACE
WEALTH MANAGEMENT





10 Years of the Mercedes-Benz Museum

The right occasion for the extraordinary year 2016: The special E-Class exhibition "Masterpiece E" starting 19th May, a pre-work party for our birthday and on the 4th and 5th of June a whole weekend packed with events celebrating the brand with the star. Further information here: www.mercedes-benz.com/museum

Mercedes-Benz
The best or nothing.



Saturday 21 May 2016
Aston Martin Works,
Newport Pagnell

Entries now invited

The Bonhams Aston Martin Sale
has become the perfect venue
to both buy and sell and entries
are now being accepted.

ENQUIRIES

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

In current ownership since 1973

**1964 ASTON MARTIN DB5
CONVERTIBLE**
£750,000 - 850,000

In current ownership since 1973

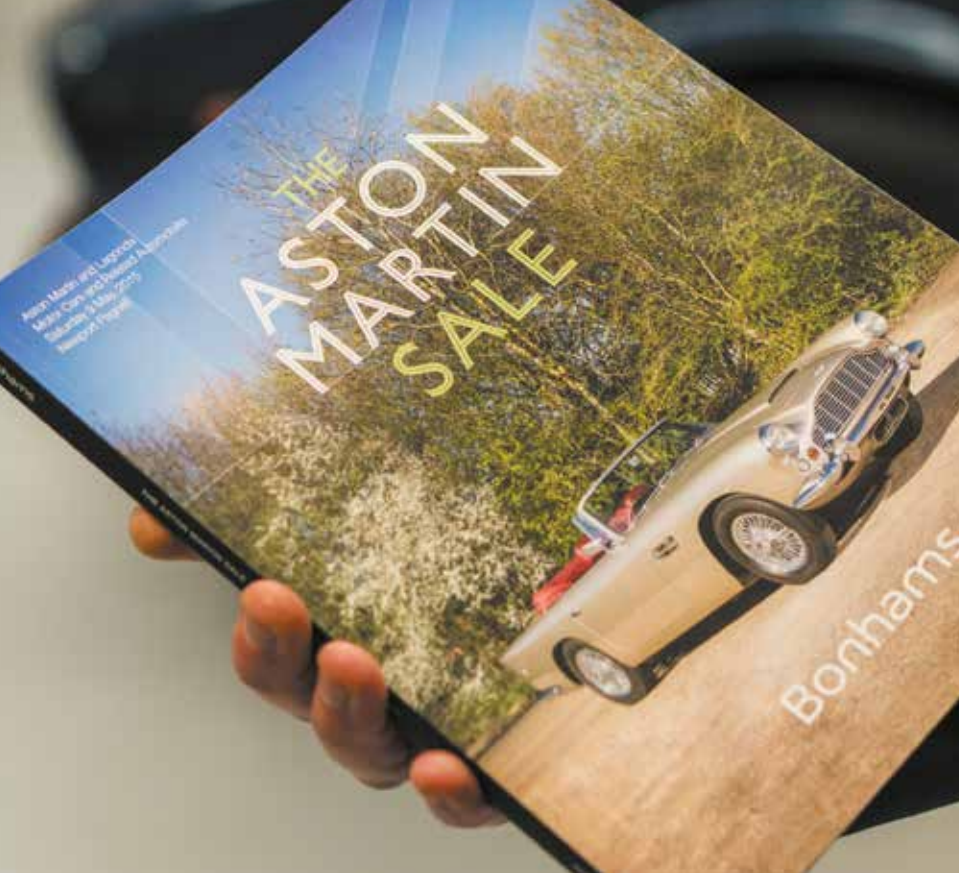
**1965 ASTON MARTIN DB5
VANTAGE SPORTS SALOON**
£450,000 - 550,000

THE ASTON MARTIN SALE



Bonhams

bonhams.com/motorcars



ASTON MARTIN WORKS SALE BY BONHAMS

Saturday 21 May 2016

Aston Martin Works will once again be holding our world-famous Aston Martin Works Sale by Bonhams on Saturday 21 May.

We are pleased to be offering our Premier Lunch Package, priced at £199pp to include: complimentary auction catalogue; reserved VIP guest parking; reserved auction seating; champagne reception on arrival and three-course lunch with wine served in the Heritage Olympia building followed by afternoon tea.

For further information or to make a reservation for our Premier Lunch Package, please contact a member of our marketing team on **01908 610620**.

Bonhams



ASTON MARTIN
WORKS

Aston Martin Works
Tickford Street
Newport Pagnell
Buckinghamshire
MK16 9AN

Full details can be found at:
www.astonmartinworks.com/events

Or by email at:
experience@astonmartinworks.com

EXPERIENCE MATTERS

THE SPRING STAFFORD SALE

Important Pioneer, Vintage,
Classic & Collectors' Motorcycles
Saturday 23 and Sunday 24 April 2016
Stafford

For details of how to take part,
please contact our London office,
or visit bonhams.com/motorcycles
to submit a Complimentary Auction
Appraisal request.

CATALOGUE

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

LOT PREVIEW

bonhams.com/23600

ENQUIRIES

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

including

THE BROUGHS OF BODMIN MOOR



1938 BROUGH SUPERIOR 1,096CC 11-50HP PROJECT
£16,000 - 22,000



The ex-Hubert Chantrey
1938 BROUGH SUPERIOR 800CC BS4 PROJECT
£80,000 - 120,000



1938 BROUGH SUPERIOR 982CC SS100 PROJECT
£60,000 - 80,000



1939 BROUGH SUPERIOR 982CC SS80 SPECIAL PROJECT
£20,000 - 30,000

FURTHER ENTRIES



1929 COVENTRY EAGLE 980CC FLYING-8 OHV
£140,000 - 160,000



Ex-Henry Laird, Demonstrator
1938 BROUGH SUPERIOR 982CC SS100
£140,000 - 180,000



Matching-Numbers, TT Specification
1939 VINCENT-HRD 998CC SERIES-A RAPIDE
£150,000 - 200,000



The ex-Francis Williams, Ernie Woods
1959 NORTON-JAP 996CC SPRINTER 'THOR' II
£40,000 - 50,000



1978 MV AGUSTA 832CC MONZA
£40,000 - 50,000



C.1988 HONDA 748CC RC30
£10,000 - 14,000

Bonhams

CHANTILLY
ARTS & ELEGANCE
RICHARD MILLE

DIMANCHE 4 SEPTEMBRE

— 2016 —

LA RENCONTRE DE
L'ART & DE L'ELEGANCE

— AU DOMAINE DE CHANTILLY —

WWW.CHANTILLYARTSETELEGANCE.COM



RICHARD MILLE



Dreams become legends.
Legends become classics.

The new SL. www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz
The best or nothing.



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



Knokke-Heist with Le Zoute, Belgium's most prestigious seaside resort and home to the international jet-set, is hosting the Zoute Grand Prix for the 7th year in a row. From 6 to 9 October 2016, a crowd of more than 150,000 is expected to enjoy a weekend full of nostalgia with classic cars, a classic rally, a spectacular GT tour, a sale by Bonhams, a concours d'Elégance and numerous other events involving the most stylish classics and breathtaking modern cars alike.

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

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

more info : www.zoutegrandprix.be



PROGRAM **ZOUTE GRAND PRIX**® 2016 6 - 9 OCTOBER 2016

ZOUTE RALLY® - 6-8 October 2016

A regularity rally limited to 185 classic cars with first registration between 1920 and 1965, with start and finish in Knokke-le-Zoute.

ZOUTE TOP MARQUES® - 6-9 October 2016

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

ZOUTE SALE® - by Bonhams - 6-7 October 2016

A prestigious international auction of fine and rare collectors' motor cars to be held on the central Albertplein in Le Zoute. Preview on Thursday 6, sale on Friday 7 October.

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Bank Degroof - 8-9 October 2016

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

ZOUTE GT TOUR® - 9 October 2016

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



ZOUTE GRAND PRIX

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
6-9 OCTOBER 2016

7th EDITION

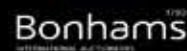
WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE

 **KNOKKE-HEIST**

PLATINUM SPONSORS



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



FINE WATCHES AND WRISTWATCHES

Wednesday 22 June 2016
New Bond Street, London

Closing date for entries
Friday 6 May 2016

ROLEX.

A rare stainless steel automatic
divers watch made for Comex
Submariner Ref:5514, Circa 1975
£40,000 - 60,000

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7393 3869
watches@bonhams.com

WATCHES AND WRISTWATCHES

Wednesday 22 May 2016
Knightsbridge, London

Catalogue now online



Bonhams

bonhams.com/watches

Polygon

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



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

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

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

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

Valued Polygon clients

Bonhams



Beaulieu



GENERAL CONDITIONS

I. Seller's Conditions

1. Commission

Bonhams GmbH (hereinafter "Auctioneer") is acting as commission agent in its own name and on account of the Seller (principal) on the basis of the Auction Conditions printed below.

2. Authorization of Seller to transfer title

The Seller warrants that he is authorized to transfer title to the vehicle and that the vehicle is free from any lien or encumbrance.

3. Warranty

The vehicles consigned are used. The Seller will be liable to the Auctioneer for any defect of title or any material defect; the law of Sale of Goods will apply mutatis mutandis; however, the period of limitation shall only commence when the vehicle is delivered to the Buyer.

4. Exclusion of vehicle from auction

The Auctioneer can withdraw the vehicle from the auction at any time if he forms the opinion that the Seller's statements are untrue or misleading, particularly if they do not correspond to the actual condition of the vehicle. The Auctioneer, however, does not have an obligation to verify the Seller's statements.

5. Seller's commitment to commission agreement

The Seller is committed to the commission agreement until 21 days after the date of the auction. If he does not consign the vehicle according to No. 8 below, sells it himself in his own name or does not hand back vehicle, keys and documents according to No. 7 below the Auctioneer may charge a payment in the amount of 20% of the estimated value of the vehicle given in the Vehicle Entry Form, or, if the estimate has not been given in the Vehicle Entry Form, of the reserve price, as a compensation for the damage incurred. The charges can be higher or lower if the Auctioneer can prove that higher or the Seller can prove that lower damages did in fact incur.

6. Hammer price

The Lots are sold for a hammer price in the amount of at least the reserve price given in the Vehicle Entry Form. In case the reserve price cannot be obtained the Auctioneer may accept bids less than the reserve price with a reservation.

7. Sale of vehicle by private treaty after auction

If the vehicle does not sell at the auction, the Auctioneer has the right to sell the vehicle by private treaty up to 21 days from the date of the auction. Seller's Conditions shall, particularly no. 3 and no. 6, apply mutatis mutandis. If after the sale the Seller has retaken possession of his vehicle, keys and documents, he is obliged to hand them back to the Auctioneer if the Auctioneer sells the vehicle by private treaty.

8. Delivery of vehicles

The vehicles to be sold have to be delivered to the Auctioneer at the cost and risk of the Seller at the latest by the day before the auction. The Seller shall be responsible for the cost of transport, insurance during transport, despatching charges of the forwarding agent, etc. Except in case of damage caused intentionally or by gross negligence the Auctioneer will not be liable for any injury, loss or damage to the vehicle during the delivery.

9. Account sales and payment

Within 21 days after the sale the Seller shall be sent the Settlement Statement of the final payment due to him. Once he has given instructions for payment, the hammer price less Seller's commission plus applicable German VAT (USt.) will be paid, providing the hammer price has been received by the Auctioneer. If the hammer price is received by the Auctioneer after 21 days the Seller will receive the amount due to him within a further five days. If the Auctioneer does not receive the hammer price he can name the Buyer to the Seller after he has notified the Seller of the execution of the order without legal detriment or other prejudice to his rights. However, the Auctioneer is liable to the Seller if he has delivered the items sold to the Buyer.

10. Removal of unsold vehicles

The onus shall lie with the Seller to request from the Auctioneer confirmation by telephone as to whether or not a vehicle has been sold at the sale. The Seller has to remove any unsold vehicle at the latest by the end of the next business day following the day of the sale at the Seller's cost and risk. If he does not remove the vehicle within the time period specified above the Auctioneer will have the vehicle removed and stored by a storage company at the cost and risk of the Seller under the conditions specified below in the General Information for Buyers and Sellers.

11. General

- a) There is an English and a German version of these Seller's Conditions printed in the catalogue. Only the German version of the Seller's Conditions shall be authoritative for their meaning and construction.
- b) As concerns merchants registered with the commercial register (particularly all commercial companies), public law entities and public law special funds it is furthermore agreed that place of performance and venue shall be Munich. Munich shall furthermore be the venue if the Seller has no local forum.
- c) German law applies with the exclusion of the UN Convention on the Sale of Goods of April 11, 1980.
- d) If any of these conditions shall be or become invalid the validity of the other conditions shall not be affected thereby. The invalid condition shall be replaced by a valid one which comes as near to its economic intent and form as possible.

II. Auction Conditions

1. Auction

Bonhams GmbH (hereinafter "Auctioneer") is acting as commission agent in its own name and on account of the Sellers (Principals), whose names are not communicated in the auction in principle. The auction is conducted in the name of and for the account of the Auctioneer by a licensed auctioneer who is named by the Auctioneer. Claims from and in connection with the auction shall only be brought against the Auctioneer. Property of the Auctioneer (personal stock) shall be listed and specified separately in the catalogue. Without prejudice to No. 3b below, Sellers and Buyers shall have no right to be informed of each other's names and addresses after the auction. However, as an exception to the first sentence of this Section above, the Auctioneer may inform the Seller or Buyer, as the case may be, of the name and address of the respective Buyer or Seller at any time unless such information prejudices any reasonable interests of the person whose name and address are to be disclosed.

2. Calling of catalogue numbers

The Auctioneer has the right to divide any Lot, combine two or more Lots, call up Lots in a different order or withdraw Lots from the sale.

3. Warranty

a) All vehicles to be sold can be thoroughly viewed and examined before the auction. The descriptions in the catalogue are made to the best of the Auctioneer's knowledge and belief but are not warranted characteristics in the sense of Sec. 443 et seq BGB (the German Civil Code). This applies particularly to the descriptions as to origin, age, condition and mileage of the vehicles. Estimated prices stated in the Auctioneer's catalogue merely serve as a guide to the value of the items to be auctioned, with no guarantee of correctness. The vehicles are used.

b) Non-consumer as Buyer: If the Buyer is not a consumer, the Auctioneer does not accept liability for open or disclosed defects in so far as it has fulfilled its duty of care. In any case the Auctioneer does not accept any liability for non-essential defects. However, if the Buyer lodges a timely complaint because of defects within the period of limitation of six months after the delivery of the vehicle to the Buyer, the Auctioneer shall assign his warranty claims against the Seller to the Buyer. Statutory obligations of examination and notification in respect of defects shall remain unaffected. The aforesaid provisions shall apply accordingly in case of a sale by the Auctioneer by private treaty.

c) Consumer as Buyer: If the Buyer is a consumer, the Buyer retains its statutory warranty claims as an exception to the aforesaid provisions under 3 b), except for any claims for damages for which the provisions in Sec. 4 shall apply. The period of limitation for consumer Buyers shall be one year after the delivery of the vehicle to the Buyer. The aforesaid provisions shall apply accordingly in case of a sale by the Auctioneer by private treaty.

d) Buyers at the auction are reminded that additional information not contained in the catalogue (Sales Room Notices) may be displayed on certain lots. All potential buyers are advised to inquire as to the existence of such Notices on any lots they are considering to bid upon.

4. Exclusion of liability of Auctioneer

Claims for damages against the Auctioneer, its legal representatives, its employees and its vicarious agents in connection with the auction or the conclusion or handling of the purchase contracts - irrespective of their legal grounds - are excluded thereby. This does not apply to damages caused by the Auctioneer, its legal representatives or its vicarious agents intentionally or with gross negligence. The Auctioneer, its legal representatives and its vicarious agents are not liable for slight negligence except in case of injury to body, life or health of a person or in case of violation of an essential contractual obligation such as e.g. the accounting duty or the delivery duty under Sec. 384 (2) of the HGB (the German Commercial Code). In case of violation of an essential contractual obligation, liability for indirect damage, consequential harm and not realised profit shall be excluded and liability vis-à-vis commercial Buyers shall in this case further be limited to the damage the Auctioneer, its legal representatives or its vicarious agents could have foreseen at the conclusion of the contract as possible consequence of the violation of their contractual obligations. Information on the course of the auctions - particularly on bids and hammer prices - which is given over the telephone by the Auctioneer either during or directly after the auction is only binding if confirmed in writing.

5. Bidder Registration

a) Any person wishing to bid shall, prior to the Sale, obtain from Bonhams a "Bidder Registration Form". Such person shall also give to Bonhams all relevant details regarding his identity together with his banking details and shall hand to Bonhams a formal document of identity. The form must be completed, signed and dated and handed to Bonhams prior to the sale and a registration number will be given to each potential bidder. Bidders are only permitted to bid when they have been allocated an identification number and are in possession of a sale catalogue which contains the conditions of this sale. Bidders should note that this sale is expressly held on, and subject to, the General Conditions in the sales catalogue which each bidder by making a bid automatically acknowledges that he or she has read, understood and accepted by signing a bidder registration form.

b) Bidders not present at the auction: Commission bids from bidders not present at the auction have to be received by the Auctioneer at the latest on the day before the auction and have to list the vehicle with its catalogue number as well as the highest bid which shall be the hammer price without premium and applicable German VAT (USt.). If the description of the vehicle to be sold does not correspond to the catalogue number, the former shall prevail. Lots will always be bought as cheaply as is allowed by other bids and reserves. The Auctioneer does not have to inform the bidder by telephone on the day of the auction of the results of the auction. The onus shall be with the bidder to check by telephone after the end of the auction.

6. Conduct of the auction

The auction is conducted according to the discretion of the Auctioneer. The Auctioneer can refuse any bid, particularly if a bidder who is not known to the Auctioneer or with whom a business relationship has not been conducted, and has not provided banking references according to no. 10 below or other security before commencement of the auction. However, no claim to acceptance of a bid does arise even if the respective bidder has provided such security. Any bidder wishing to bid at an auction on behalf of a third party is obliged to notify the Auctioneer thereof, indicating the name and address of the third party before commencement of the auction and providing registration documents for both parties. A bid becomes invalid when it has been rejected by the Auctioneer or when the auction has closed without a knockdown or when the Auctioneer calls the item again; a bid does not become invalid if an invalid higher bid is made thereafter.

7. Knockdown

A vehicle will be hammered down if a bid has been called three times and no higher bid has been made. Without prejudice to the possibility to refuse the sale, the Auctioneer may hammer down the vehicle, with a reservation, particularly if the minimum bid given by the Seller has not been obtained. In this case the bid will expire four weeks after the day of the auction except if the Auctioneer has informed the bidder within this time period in writing of the acceptance of the bid. If several persons make the same bid and no higher bid is made after three calls the lot is knocked down to one of the bidders at the Auctioneer's discretion. The Auctioneer may withdraw the acceptance of a bid by the fall of the hammer and may put any disputed vehicle up for sale again if by error a higher bid made in time has been overlooked or if the highest bidder does not accept his bid or if other doubts occur concerning the fall of the hammer. In this case a previous knockdown becomes invalid.

8. Effects of knockdown

The fall of the hammer commits the Buyer to take away and pay for the vehicle. With the fall of the hammer all risks, particularly risk of accidental loss and deterioration of the sold item will pass to the Buyer who is also responsible for all costs and expenses related to the vehicle. However, title of the vehicles sold shall not pass until all payments due have been made in full to the Auctioneer.

9. Purchase price

The purchase price consists of the Hammer price and the Buyer's Premium.

Buyers are reminded that for Motor Cars and Motorcycles (excluding Automobilia) 15% of the Hammer Price on each vehicle. USt. at the current rate of 19% will be added to the Buyer's Premium.

The Buyer's Premium applies to each lot purchased and is subject to USt.. Some lots may be subject to USt. on the hammer price. These lots will be clearly marked with the symbol (*) or (†) printed beside the lot number in the catalogue.

10. Due date of purchase price/payment

The purchase price becomes due with the fall of the hammer. Buyers who are present at the auction have to pay the purchase price at the latest by the end of the next business day following the day of the auction by bank transfer, in cash or by a cleared check ("bankbestätigte Schecks"). Payment by other means is only possible if the Auctioneer agrees. Bidders are therefore asked to provide bankers references in time before the auction and to prepare possible payments. Cheques and drafts shall only be accepted under special agreement and only in lieu of performance, all costs and taxes to be borne by the Buyer. The Auctioneer is not liable for due presentation, protestations, notification or return of uncashed cheques or drafts. In the event of non-cash payment being approved by the Auctioneer, all transfer costs and charges (including bank charges accounting to the Auctioneer) shall fall on the Buyer. Without prejudice to the purchase price becoming due immediately after the fall of the hammer the payment of Buyers not present at the auction is not considered late if it is received within 10 days after the day of the auction.

11. Removal of vehicles

The Buyer has to take over the vehicles bought immediately after the end of the sale, and at the latest by 4pm the day following the day of the auction. However, vehicles will not be delivered before the purchase price has been paid in full. After the above time period has run out the Auctioneer will have the vehicles not taken away removed and stored by a storage company at the cost and risk of Buyers according to the conditions specified below in the General Information for Buyers and Sellers. Shipping arranged by the Auctioneer on request of Buyers shall be at the cost and risk of Buyers.

12. Default of Buyer

If Buyers fail to pay on the due date the Auctioneer may charge legal default interest, without prejudice to the claim for further default damages. Furthermore the Auctioneer may either claim fulfilment of the purchase contract or, after setting a time period, damages for non fulfilment; damages may also be calculated by auctioning the item off in another auction whereby the Buyer in default has to account for any shortfall in proceeds in.

13. Set-Off / Prohibition of Assignment

The Buyer may only set-off claims of the Auctioneer with counter-claims that are either undisputed or finally and incontestably awarded by a court. The Buyer may not assign any claims against the Auctioneer for delivery and transfer of ownership of the vehicle without the Auctioneer's consent.

14. General

- a) The Auction Conditions are printed in an English and German language version in the catalogue. However, only the German language version shall determine the content and interpretation of the Auction Conditions.
- b) Vis-à-vis merchants, legal entities under public law or special funds under public law, place of performance and legal venue shall be Munich, Germany. Munich, Germany, shall further be the legal venue if the Seller does not have a place of general jurisdiction in Germany.
- c) German law shall apply. The provisions of the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG) of 11/04/1980 shall not apply.
- d) If one or more provisions of these Auction Conditions should be or become invalid, the validity of the other provisions shall remain unaffected. The invalid provision shall be replaced by a valid provision coming closest to the economic content and intention of the invalid provision.

AUFTRAGSBEDINGUNGEN

I. AUFTRAGSBEDINGUNGEN

1. Auftrag

Bonhams GmbH (im folgenden „Versteigerer“) handelt als Kommissionär im eigenen Namen und für Rechnung des Einlieferers (Kommittenten) auf Grundlage der unten abgedruckten Versteigerungsbedingungen.

2. Berechtigung des Einlieferers

Der Einlieferer versichert, dass er berechtigt ist, über das Fahrzeug zu verfügen und dass an dem Fahrzeug keine Rechte Dritter bestehen.

3. Gewährleistung

Die eingelieferten Fahrzeuge sind gebraucht. Der Einlieferer steht dem Versteigerer in entsprechender Anwendung des Kaufrechts für alle Sach- und Rechtsmängel der versteigerten Fahrzeuge mit der Maßgabe ein, dass die Verjährungsfrist erst mit der Übergabe des Fahrzeugs an den Ersteigerer beginnt.

4. Ausschluss des Fahrzeugs von der Versteigerung

Der Versteigerer ist jederzeit berechtigt, das eingelieferte Fahrzeug von der Teilnahme an der Versteigerung auszuschließen, wenn der Versteigerer zu der Auffassung gelangt, dass die Angaben des Einlieferers unrichtig sind, insbesondere nicht mit dem tatsächlichen Zustand des Fahrzeugs übereinstimmen; eine Prüfungspflicht des Versteigerers bezüglich Angaben des Einlieferers besteht indes nicht.

5. Bindung an den Auftrag

Der Einlieferer ist bis zum Ablauf von 21 Tagen nach Versteigerungsschluss an den Auftrag gebunden. Liefert er das Fahrzeug nicht gemäß Nr. 8 unten ein, verkauft er es selbst im eigenen Namen oder gibt er es, die Schlüssel und Papiere nicht gem. Nr. 7 zurück, kann der Versteigerer zum Ersatz seines Schadens die Zahlung eines Betrages in Höhe von 20 % des im Versteigerungsauftrag angegebenen Schätzwertes, oder, wenn ein solcher nicht angegeben ist, des angegebenen Mindestzuschlagspreises, verlangen. Der Schadensbetrag ist höher oder niedriger anzusetzen, wenn der Versteigerer einen höheren oder der Einlieferer einen geringeren Schaden nachweist.

6. Zuschlagspreis

Die Fahrzeuge werden zu einem Zuschlagspreis in Höhe von mindestens dem im Versteigerungsauftrag angegebenen Mindestzuschlagspreis versteigert. Wird ein vereinbarter Mindestzuschlagspreis nicht erzielt, kann der Versteigerer das Fahrzeug unter Vorbehalt zuschlagen.

7. Freihändige Veräußerung

Der Versteigerer ist berechtigt, Fahrzeuge, für welche während der Versteigerung kein Zuschlag erteilt worden ist, innerhalb einer Frist von 21 Tagen nach Versteigerungsschluss in entsprechender Anwendung, insbesondere der Nr. 3 und 6 der vorliegenden Auftragsbedingungen freihändig zu veräußern. Sollte der Einlieferer das Fahrzeug, die Schlüssel und die Papiere nach Versteigerungsschluss bereits wieder in Besitz genommen haben, ist er verpflichtet, diese dem Versteigerer nach einer etwaig erfolgten freihändigen Veräußerung wieder herauszugeben.

8. Einlieferung der Fahrzeuge

Die zu versteigernden Fahrzeuge sind dem Versteigerer auf Rechnung und auf Gefahr des Einlieferers bis spätestens am Tag vor dem Tag der Versteigerung einzuliefern. Die Kosten des Transports, der Transportversicherung, etwaig entstehende Abfertigungskosten des Speditors usw. trägt der Einlieferer. Außer im Falle von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit haftet der Versteigerer nicht für Schäden, die an den Fahrzeugen während der Einlieferung entstehen.

9. Abrechnung und Zahlung des

Versteigerungserlöses
Spätestens 21 Tage nach Abschluss der Versteigerung erhält der Einlieferer die Abrechnung und nach seiner entsprechenden Anweisung den Versteigerungserlös unter Abzug des dem Versteigerer zustehenden Kommissionsentgeltes zzgl. USt., soweit der Versteigerungserlös beim Versteigerer eingegangen ist. Wenn der Versteigerungserlös erst nach Ablauf der 21 Tage eingeht, wird der dem Einlieferer zustehende Betrag vom Versteigerer innerhalb der auf den Eingang folgenden fünf Tage übermittelt. Erhält der Versteigerer den Versteigerungserlös nicht, kann der Versteigerer dem Einlieferer ohne Rechtsnachteile noch nach Anzeige der Auftragsdurchführung den Ersteigerer benennen. Falls der Versteigerer dem Ersteigerer den Gegenstand bereits ausgehändigt hat, steht er dem Einlieferer für den ihm zustehenden Betrag ein.

10. Abholung nicht versteigerten Fahrzeuge/ Einlagerung

Der Einlieferer ist dafür verantwortlich, nach Versteigerungsschluss telefonisch nachzufragen, ob das von ihm eingelieferte Fahrzeug versteigert wurde. Er verpflichtet sich, Fahrzeuge, die nicht versteigert worden sind, spätestens bis zum Ablauf des ersten auf den Tag der Versteigerung folgenden Werktages auf seine Kosten und auf seine Gefahr wieder abzuholen. Nach Ablauf der Frist wird der Versteigerer die nicht abgeholten Fahrzeuge auf Kosten und Gefahr des Einlieferers zu den unten in den Allgemeinen Informationen für Einlieferer und Bieter angegebenen Konditionen bei einem Lagerhalter einlagern lassen.

II. Allgemeines

1. Versteigerung

Bonhams GmbH (im folgenden „Versteigerer“) handelt als Kommissionär im eigenen Namen und für Rechnung der Einlieferer (Kommittenten), die in der Auktion grundsätzlich unbenannt bleiben. Die Versteigerung wird im Namen und für Rechnung des Versteigerers durch einen Auktionator, der im Besitz der Versteigerungserlaubnis ist, und dessen Bestimmung dem Versteigerer obliegt, durchgeführt. Ansprüche aus der Versteigerung und im Zusammenhang mit der Versteigerung bestehen nur gegen den Versteigerer. Im Eigentum des Versteigerers befindliche Gegenstände (Eigenware) sind im Katalog besonders aufgeführt. Auser im Fall von Nr. 3 b) dieser Bedingungen besteht kein Anspruch der Einlieferer und Ersteigerer auf wechselseitige Bekanntgabe der Namen und Adressen nach der Auktion. Der Versteigerer kann dem Ersteigerer oder Einlieferer, je nachdem, abweichend vom Grundsatz im vorstehenden ersten Satz dieser Ziffer Namen und Adresse des jeweiligen Einlieferers oder Ersteigerers jederzeit mitteilen, es sei denn, dass berechnete Interessen dessen, dessen Name und Adresse mitgeteilt werden sollen, entgegenstehen.

2. Aufruf der Katalognummer

Der Versteigerer behält sich vor, Katalognummern zu verbinden, zu trennen, in einer anderen als der im Katalog vorgesehenen Reihenfolge aufzurufen oder zurückzuziehen.

3. Sach- und Rechtsmängel

a) Sämtliche zur Versteigerung gelangenden Fahrzeuge können vor der Versteigerung eingehend besichtigt und geprüft werden. Die nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommenen Katalogbeschreibungen sind keine Beschaffensgarantien i.S.v. § 443 BGB. Dies gilt insbesondere für Angaben zur Herkunft, zum Baujahr und Zustand sowie zur Laufleistung der Fahrzeuge. Die im Katalog des Versteigerers angegebenen Schätzpreise dienen – ohne Gewähr für die Richtigkeit – lediglich als Anhaltspunkte für den Verkehrswert der zu versteigernden Gegenstände. Die Fahrzeuge sind gebraucht.

b) Ersteigerung durch Nicht-Verbraucher: Ist der Ersteigerer kein Verbraucher, übernimmt der Versteigerer keine Haftung für offene oder versteckte Mängel, soweit er die ihm als Kommissionär obliegenden Sorgfaltspflichten erfüllt hat. Für unwesentliche Mängel wird in keinem Fall gehaftet. Der Versteigerer verpflichtet sich jedoch, wegen rechtzeitiger, vom Ersteigerer begründeter Mängelrügen, die innerhalb einer Verjährungsfrist von sechs Monaten ab Ablieferung eingehten, seine ihm gegenüber dem Einlieferer zustehenden Gewährleistungsansprüche an den Ersteigerer abzutreten. Gesetzliche Prüfungs- und Rügepflichten bleiben unberührt. Vorstehende Regelung gilt im Falle eines freihändigen Verkaufs durch den Versteigerer entsprechend.

c) Ersteigerung durch Verbraucher: Ist der Ersteigerer Verbraucher, behält der Ersteigerer abweichend von vorstehender Regelung in 3 b) seine gesetzlichen Gewährleistungsrechte mit Ausnahme des Rechts auf Schadensersatz, für das die Regelung in Ziffer. 4 gilt. Die Rechte des Ersteigerers verjähren jedoch innerhalb eines Jahres ab Übergabe des Gegenstands. Vorstehende Regelung gilt im Falle eines freihändigen Verkaufs durch den Versteigerer entsprechend.

d) Der Ersteigerer wird darauf hingewiesen, dass ggf. zusätzliche Informationen zu den Versteigerungsgegenständen, die im Katalog nicht enthalten sind, am Versteigerungsort ausgehängt werden (Aushang, Sales Room Notice). Der Ersteigerer ist gehalten, vor der Teilnahme an der Versteigerung zu prüfen, ob solche Aushänge betreffend den Versteigerungsgegenstand, für den er bieten möchte, vorhanden sind und diese zu beachten.

4. Haftungsausschluss des Versteigerers

Eine vertragliche oder außervertragliche Haftung des Versteigerers, seiner gesetzlichen Vertreter, Arbeitnehmer, Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen im Zusammenhang mit der Versteigerung, dem Abschluss oder der Durchführung der Kaufverträge, gleich aus welchem Rechtsgrund, besteht nur, sofern der Schaden auf grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz zurückzuführen ist. Für die schuldhaftige Verletzung von Leib, Leben oder Gesundheit einer natürlichen Person wird auch bei nur einfacher Fahrlässigkeit gehaftet. Darüber hinaus wird auch für die nur einfach fahrlässige Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht wie z.B. der Pflicht zur Rechenschaft und der Herausgabepflicht gemäß § 384 Abs. 2 HGB gehaftet, allerdings gegenüber Unternehmern der Summe nach begrenzt auf die Vermögensnachteile, die der Versteigerer, seine gesetzlichen Vertreter oder seine Erfüllungsgehilfen beim Zustandekommen des Vertrages als mögliche Folge der Vertragsverletzung hätten voraussehen müssen. Bei der einfach fahrlässigen Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht wird für entgangenen Gewinn nicht gehaftet. Fernmündliche Auskünfte des Versteigerers während oder unmittelbar nach der Auktion über die Versteigerung betreffende Vorgänge – insbesondere Zuschläge und Zuschlagspreise – sind nur verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden.

5. Registrierung als Bieter

a) Der Versteigerer behält sich vor, zur Versteigerung nur solche Bieter zuzulassen, die vor der Versteigerung ein vom Versteigerer bereitgestelltes „Bieter-Registrierungs-Formular“, auf dem insbesondere der Name und die Bankverbindung einzutragen sind, vollständig ausgefüllt, datiert und unterschrieben einreichen und sich dabei durch einen amtlichen Identitätsnachweis ausweisen. Der Versteigerer wird dann dem Bieter eine Kenn-Nummer zuweisen. Gebote dürfen nur abgegeben werden, wenn der Bieter über eine Kenn-Nummer verfügt und im Besitz eines Kataloges ist, in dem die Versteigerungsbedingungen abgedruckt sind. Zur Teilnahme an den Versteigerungen muss der Bieter die Versteigerungsbedingungen anerkennen. Die Abgabe eines Gebotes gilt als Anerkennung der Versteigerungsbedingungen mit der Unterzeichnung des Anmelde- und Gebotsformulars.

b) Nicht anwesende Bieter: Bietaufträge nicht anwesender Bieter müssen spätestens am Tag vor der Versteigerung eingegangen sein, und der Gegenstand muss unter Aufführung der Katalognummer und des gebotenen Höchstpreises, der sich als Zuschlagspreis ohne Kaufprämie und Umsatzsteuer versteht, angegeben sein. Stimmt die Bezeichnung des Versteigerungsfahrzeuges mit der angegebenen Katalognummer nicht überein, ist die Katalognummer für den Inhalt des Gebots maßgebend. Jedes Gebot wird vom Versteigerer nur mit dem Betrag in Anspruch genommen, der erforderlich ist, um andere Angebote zu überbieten. Der Versteigerer ist nicht verpflichtet, den Bieter vom Ausgang der Versteigerung am Tag der Versteigerung telefonisch in Kenntnis zu setzen. Es obliegt dem Bieter, nach Versteigerungsschluss beim Versteigerer telefonisch nachzufragen.

6. Ablauf der Versteigerung

Gesteigert wird nach dem Ermessen des Versteigerers. Der Versteigerer kann ein Gebot ablehnen; dies gilt insbesondere dann, wenn ein Bieter, der dem Versteigerer nicht bekannt ist oder mit dem noch keine Geschäftsverbindung besteht, nicht gemäß Nr. 10 Bankreferenzen bereitgestellt hat oder bis zum Beginn der Versteigerung keine anderweitige Sicherheit geleistet hat. Ein Anspruch auf Annahme eines Gebotes besteht allerdings auch im Fall einer Sicherheitsleistung nicht. Will

ein Bieter Gebote im Namen eines anderen abgeben, muss er dies vor Versteigerungsbeginn unter Nennung von Namen und Anschrift des Vertretenen mitteilen und Anmeldeunterlagen für beide Parteien. Ein Gebot erlischt, außer im Falle seiner Ablehnung durch den Versteigerer, wenn die Versteigerung ohne Erteilung des Zuschlags geschlossen wird oder wenn der Versteigerer den Gegenstand erneut aufruft; ein Gebot erlischt nicht durch ein nachfolgendes unwirksames Übergebot.

7. Zuschlag

Der Zuschlag wird erteilt, wenn nach dreimaligem Aufruf eines Gebots kein Übergebot abgegeben wird. Unbeschadet der Möglichkeit, den Zuschlag zu verweigern, kann der Versteigerer unter Vorbehalt zuschlagen; dies gilt insbesondere dann, wenn der vom Einlieferer genannte Mindestzuschlagspreis nicht erreicht ist. In diesem Fall erlischt das Gebot mit Ablauf von vier Wochen ab dem Tag des Zuschlags, es sei denn, der Versteigerer hat dem Bieter innerhalb dieser Frist schriftliche die vorbehaltlose Annahme des Gebotes mitgeteilt. Wenn mehrere Personen das gleiche Gebot abgeben oder nach dreimaligem Aufrufen kein höheres erfolgt, erfolgt der Zuschlag an einen der Bieter nach dem Ermessen des Versteigerers. Der Versteigerer kann den Zuschlag zurücknehmen und ein Fahrzeug erneut ausbieten, wenn irrtümlich ein rechtzeitig abgegebenes höheres Gebot übersehen worden ist oder wenn der Höchstbietende sein Gebot nicht gelten lassen will oder sonst Zweifel für den Zuschlag bestehen. In diesen Fällen wird ein vorangegangener Zuschlag unwirksam.

8. Wirkungen des Zuschlags

Der Zuschlag verpflichtet zur Abnahme und Zahlung des Fahrzeuges. Mit seiner Erteilung gehen alle Risiken, insbesondere die Gefahr des zufälligen Untergangs und der zufälligen Verschlechterung des Versteigerungsgegenstandes auf den Ersteigerer über, der auch die Lasten trägt. Das Eigentum an den ersteigerten Fahrzeugen erwirbt der Ersteigerer erst mit vollständigem Zahlungseingang beim Versteigerer.

9. Kaufpreis

Der Kaufpreis setzt sich aus dem Zuschlagspreis und der Käufer-Kommission zusammen. Für die Automobile und Motorräder (ausgenommen Automobilia) 15% des Zuschlagspreises für jedes Fahrzeug. Die Käufer-Kommission versteht sich zuzüglich Mehrwertsteuer in Höhe von aktuell 19%. Bei einigen Losen wird die USt. auf den Zuschlagspreis sowie die Käufer-Kommission fällig. Diese Lose sind im Katalog mit einem Zeichen (*) oder (†) gekennzeichnet.

10. Geltenden gesetzlichen/Zahlungs modalitäten

Der Kaufpreis wird mit dem Zuschlag fällig. Persönlich anwesende Ersteigerer haben den Kaufpreis spätestens bis zum Ablauf des ersten auf den Tag der Versteigerung folgenden Werktages, durch Überweisung, in bar oder durch bankbestätigten Scheck zu zahlen. Eine anderweitige oder spätere Zahlung ist nur im Einvernehmen mit dem Versteigerer zulässig. Bieter werden deshalb aufgefordert, rechtzeitig vor Beginn der Versteigerung Bankreferenzen bereit zu stellen und etwaige Zahlungen vorzubereiten. Schecks und Wechsel werden nur aufgrund besonderer Vereinbarung erfüllungshalber unter Berechnung aller Kosten und Steuern angenommen; für rechtzeitige Vorlegung, Protestierung, Benachrichtigung oder Zurückleitung nicht eingelöster Schecks oder Wechsel haftet der Versteigerer nicht. Hat sich der Versteigerer mit unbarer Zahlung einverstanden erklärt, gehen alle Kosten und Gebühren der Überweisung (inklusive der dem Versteigerer abgezogenen Bankspesen) zu Lasten des Ersteigerers. Die Zahlung nicht anwesender oder auswärtiger Ersteigerer gilt, unbeschadet sofortiger Fälligkeit, bei Eingang binnen zehn Tage nach Versteigerungsschluss noch nicht als verspätet.

11. Abnahme der Fahrzeuge

Der Ersteigerer ist verpflichtet, die ersteigerten Fahrzeuge sofort nach Abschluss der Auktion, spätestens am darauf folgenden Tag bis 16:00 Uhr in Empfang zu nehmen. Die Fahrzeuge werden aber erst nach vollständiger Zahlung des Kaufpreises ausgeliefert. Nach Ablauf der Frist wird der Versteigerer nicht abgeholte Fahrzeuge auf Kosten und Gefahr des Ersteigerers zu den in den unten abgedruckten Allgemeinen Informationen für Einlieferer und Bieter vereinbarten Konditionen bei einem Lagerhalter einlagern lassen. Eine auf Wunsch des Ersteigerers vom Versteigerer arrangierte Versendung erfolgt auf Kosten und Gefahr des Ersteigerers.

12. Zahlungsverzug

Bei Zahlungsverzug kann der Versteigerer die gesetzlichen Verzugszinsen fordern; die Geltendmachung eines weiteren Verzugschadens bleibt unberührt. Im Übrigen kann der Versteigerer bei Zahlungsverzug wahlweise Erfüllung des Kaufvertrages oder nach Fristsetzung Schadenersatz statt der Leistung verlangen. Der Schadenersatz kann in diesem Falle auch so berechnet werden, dass die Sache in einer neuen Versteigerung versteigert wird und der säumige Ersteigerer für einen Mindererlös gegenüber der vorangegangenen Versteigerung und für die Gebühren der Wiederholungsversteigerung einschließlich der Gebühr des Versteigerers aufzukommen hat. Auf einen Mehrerlös hat er keinen Anspruch.

13. Aufrechnung/Abtretungsausschluss Der Ersteigerer

kann gegenüber dem Versteigerer nur mit unbestritten oder rechtskräftig festgestellten Forderungen aufrechnen. Der Ersteigerer ist ohne Zustimmung des Versteigerers nicht berechtigt, seine Ansprüche gegen den Versteigerer auf Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges abzutreten.

14. Allgemeines

a) Die Versteigerungsbedingungen sind in einer deutschen und englischen Fassung im Katalog abgedruckt. Allein maßgeblich für die Bedeutung und Auslegung der Versteigerungsbedingung ist indes die deutsche Fassung.

b) Im Geschäftsverkehr mit Vollkaufleuten, mit juristischen Personen des öffentlichen Rechts und mit öffentlich-rechtlichen Sondervermögen wird zusätzlich vereinbart, dass Erfüllungsort und Gerichtsstand München ist. München ist ferner stets dann Gerichtsstand, wenn der Einlieferer keinen allgemeinen Gerichtsstand im Inland hat.

c) Es gilt deutsches Recht. Die Vorschriften des einheitlichen UN-Übereinkommens über Verträge über den Internationalen Warenkauf vom 11.04.1980 finden keine Anwendung.

d) Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Versteigerungsbedingungen unwirksam sein oder werden, bleibt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen davon unberührt. Die unwirksame Bestimmung ist durch eine wirksame zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Gehalt und Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten

Bonhams Specialist Departments

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

19th Century Paintings

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

20th Century British Art

Matthew Bradbury
+44 20 7468 8295

Aboriginal Art

Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

African, Oceanic & Pre-Columbian Art

UK
Philip Keith
+44 2920 727 980
U.S.A
Fredric Backlar
+1 323 436 5416

American Paintings

Alan Fausel
+1 212 644 9039

Antiquities

Madeleine Perridge
+44 20 7468 8226

Antique Arms & Armour

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

Art Collections, Estates & Valuations

Harvey Cammell
+44 (0) 20 7468 8340

Art Nouveau & Decorative Art & Design

UK
Mark Oliver
+44 20 7393 3856
U.S.A
Frank Maraschiello
+1 212 644 9059

Australian Art

Meryn Schriever
+61 2 8412 2222
Alex Clark
+61 3 8640 4088

Australian Colonial Furniture and Australiana

+1 415 861 7500

Books, Maps & Manuscripts

UK
Matthew Haley
+44 20 7393 3817
U.S.A
Christina Geiger
+1 212 644 9094

British & European Glass

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

British & European Porcelain & Pottery

UK
John Sandon
+44 20 7468 8244
U.S.A
Peter Scott
+1 415 503 3326

California & American Paintings

Scot Levitt
+1 323 436 5425

Carpets

UK
carpets@bonhams.com
U.S.A.
Hadji Rahimpour
+1 415 503 3392

Chinese & Asian Art

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

Clocks

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

Coins & Medals

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

Contemporary Art

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

Entertainment Memorabilia

UK
+44 20 7393 3844
U.S.A
Catherine Williamson
+1 323 436 5442

Furniture & Works of Art

UK
Guy Savill
+44 20 7468 8221
U.S.A
Andrew Jones
+1 415 503 3413

Greek Art

Olympia Pappa
+44 20 7468 8314

Golf Sporting Memorabilia

Kevin Mcgimpsey
+44 131 240 2296

Irish Art

Penny Day
+44 20 7468 8366

Impressionist & Modern Art

UK
India Phillips
+44 20 7468 8328
U.S.A
William O'Reilly
+1 212 644 9135

Islamic & Indian Art

Claire Penhallurick
+44 20 7468 8249

Japanese Art

UK
Suzannah Yip
+44 20 7468 8368
U.S.A
Jeff Olson
+1 212 461 6516

Jewellery

UK
Jean Ghika
+44 20 7468 8282
U.S.A
Susan Abeles
+1 212 461 6525
AUSTRALIA
Anellie Manolas
+61 2 8412 2222
HONG KONG
Graeme Thompson
+852 3607 0006

Marine Art

UK
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962
U.S.A
Gregg Dietrich
+1 917 206 1697

Mechanical Music

Jon Baddeley
+44 20 7393 3872

Modern, Contemporary & Latin American Art

U.S.A
Alexis Chompaisal
+1 323 436 5469

Modern Design

Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Motor Cars

UK
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
U.S.A
Mark Osborne
+1 415 503 3353
EUROPE
Philip Kantor
+32 476 879 471

Automobilia

UK
Toby Wilson
+44 8700 273 619
Adrian Pipiros
+44 8700 273621

Motorcycles

Ben Walker
+44 8700 273616

Native American Art

Jim Haas
+1 415 503 3294

Natural History

U.S.A
Claudia Florian
+1 323 436 5437

Old Master Pictures

UK
Andrew Mckenzie
+44 20 7468 8261
U.S.A
Mark Fisher
+1 323 436 5488

Orientalist Art

Charles O'Brien
+44 20 7468 8360

Photography

U.S.A
Judith Eurich
+1 415 503 3259

Portrait Miniatures

UK
+44 20 7393 3986

Prints and Multiples

UK
Rupert Worrall
+44 20 7468 8262
U.S.A
Judith Eurich
+1 415 503 3259

Russian Art

UK
Daria Chernenko
+44 20 7468 8334
U.S.A
Yelena Harbick
+1 212 644 9136

Scientific Instruments

Jon Baddeley
+44 20 7393 3872
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Scottish Pictures

Chris Brickley
+44 131 240 2297

Silver & Gold Boxes

UK
Michael Moorcroft
+44 20 7468 8241
U.S.A
Aileen Ward
+1 800 223 5463

South African Art

Giles Peppiatt
+44 20 7468 8355

Sporting Guns

Patrick Hawes
+44 20 7393 3815

Travel Pictures

Veronique Scorer
+44 20 7393 3962

Urban Art

Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Watches & Wristwatches

UK
Jonathan Darracott
+44 20 7447 7412
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530
HONG KONG
Cherie Wong
+852 3607 0012

Whisky

UK
Martin Green
+44 1292 520000
U.S.A
Gary Durso
+1 917 206 1653
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

Wine

UK
Richard Harvey
+44 (0) 20 7468 5811
U.S.A
Doug Davidson
+1 415 503 3363
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

UNITED KINGDOM

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

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

South East England

Brighton & Hove
19 Palmeira Square
Hove, East Sussex
BN3 2JN
+44 1273 220 000
+44 1273 220 335 fax

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

Isle of Wight
+44 1273 220 000

Representative:
Kent
George Dawes
+44 1483 504 030

West Sussex
+44 (0) 1273 220 000

South West England

Bath
Queen Square House
Charlotte Street
Bath BA1 2LL
+44 1225 788 988
+44 1225 446 675 fax

Cornwall – Truro
36 Lemon Street
Truro
Cornwall
TR1 2NR
+44 1872 250 170
+44 1872 250 179 fax

Exeter
The Lodge
Southernhay West Exeter,
Devon
EX1 1JG
+44 1392 425 264
+44 1392 494 561 fax

Winchester
The Red House
Hyde Street
Winchester
Hants SO23 7DX
+44 1962 862 515
+44 1962 865 166 fax

Tetbury
22a Long Street
Tetbury
Gloucestershire
GL8 8AQ
+44 1666 502 200
+44 1666 505 107 fax

Representatives:
Dorset
Bill Allan
+44 1935 815 271

East Anglia

Bury St. Edmunds
21 Churchgate Street
Bury St Edmunds
Suffolk IP33 1RG
+44 1284 716 190
+44 1284 755 844 fax

Norfolk

The Market Place
Reepham
Norfolk NR10 4JJ
+44 1603 871 443
+44 1603 872 973 fax

Midlands

Knowle
The Old House
Station Road
Knowle, Solihull
West Midlands
B93 0HT
+44 1564 776 151
+44 1564 778 069 fax

Oxford

Banbury Road
Shipton on Cherwell
Kidlington OX5 1JH
+44 1865 853 640
+44 1865 372 722 fax

Yorkshire & North East England

Leeds
30 Park Square West
Leeds LS1 2PF
+44 113 234 5755
+44 113 244 3910 fax

North West England

Chester
2 St Johns Court,
Vicars Lane,
Chester,
CH1 1QE
+44 1244 313 936
+44 1244 340 028 fax

Manchester

The Stables
213 Ashley Road
Hale WA15 9TB
+44 161 927 3822
+44 161 927 3824 fax

Channel Islands

Jersey
La Chasse
La Rue de la Vallee
St Mary
Jersey JE3 3DL
+44 1534 722 441
+44 1534 759 354 fax

Representative:
Guernsey
+44 1481 722 448

Scotland

Edinburgh ●
22 Queen Street
Edinburgh
EH2 1JX
+44 131 225 2266
+44 131 220 2547 fax

Bonhams West of Scotland

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

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

Wales

Cardiff
7-8 Park Place,
Cardiff CF10 3DP
+44 2920 727 980
+44 2920 727 989 fax

EUROPE

Austria
Tuchlauben 8
1010 Vienna
+43 (0) 1 403 0001
vienna@bonhams.com

Belgium
Boulevard
Saint-Michel 101
1040 Brussels
+32 (0) 2 736 5076
belgium@bonhams.com

Denmark
Henning Thomsen
+45 4178 4799
denmark@bonhams.com

France
4 rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0) 1 42 61 10 10
paris@bonhams.com

Germany - Cologne
Albertusstrasse 26
50667 Cologne
+49 (0) 221 2779 9650
cologne@bonhams.com

Germany - Munich
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
+49 (0) 89 2420 5812
munich@bonhams.com

Greece
7 Neofytou Vamva Street
Athens 10674
+30 (0) 210 3636 404
athens@bonhams.com

Ireland
31 Molesworth Street
Dublin 2
+353 (0) 1 602 0990
dublin@bonhams.com

Italy - Milan
Via Boccaccio 22
20123 Milano
+39 0 2 4953 9020
milan@bonhams.com

Italy - Rome
Via Sicilia 50
00187 Roma
+39 0 6 48 5900
rome@bonhams.com

The Netherlands
De Lairessestraat 154
1075 HL Amsterdam
+31 (0) 20 67 09 701
amsterdam@bonhams.com

Portugal
Rua Bartolomeu Dias nº
160. 1º
Belem
1400-031 Lisbon
+351 218 293 291
portugal@bonhams.com

Spain - Barcelona
Teresa Ybarra
+34 930 087 876
barcelona@bonhams.com

Spain - Madrid
Nunez de Balboa no 4-1A
28001 Madrid
+34 915 78 17 27
madrid@bonhams.com

Spain - Marbella
James Roberts
+34 952 90 62 50
marbella@bonhams.com

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

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

MIDDLE EAST

Israel
Joslyne Halibard
+972 (0)54 553 5337
joslyne.halibard@
bonhams.com

NORTH AMERICA

USA

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

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

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

Representatives:
Arizona
Terri Adrian-Hardy
+1 (480) 994 5362

California
Central Valley
Daniel Daniel
+1 (916) 364 1645

Colorado
Julie Segraves
+1 (720) 355 3737

Florida
Palm Beach
+1 (561) 651 7876
Miami
+1 (305) 228 6600
Ft. Lauderdale
+1 (954) 566 1630

Georgia
Mary Moore Bethae
+1 (404) 842 1500

Illinois
Ricki Blumberg Harris
+1 (773) 267 3300
+1 (773) 680 2881

Massachusetts
Boston/New England
Amy Corcoran
+1 (617) 742 0909

Nevada
David Daniel
+1 (775) 831 0330

New Mexico
Michael Bartlett
+1 (505) 820 0701

Oregon
Sheryl Acheson
+1(503) 312 6023

Texas
Amy Lawch
+1 (713) 621 5988

Washington
Heather O'Mahony
+1 (206) 218 5011

Washington DC
Mid-Atlantic Region
Martin Gammon
+1 (202) 333 1696

CANADA

Toronto, Ontario ●
Jack Kerr-Wilson
20 Hazelton Avenue
Toronto, ONT
M5R 2E2
+1 (416) 462 9004
info.ca@bonhams.com

Montreal, Quebec
David Kelsey
+1 (514) 341 9238
info.ca@bonhams.com

SOUTH AMERICA

Brazil
+55 11 3031 4444
+55 11 3031 4444 fax

ASIA

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

Beijing
Hongyu Yu
Suite 511
Chang An Club
10 East Chang An Avenue
Beijing 100006
+86(0) 10 6528 0922
+86(0) 10 6528 0933 fax
beijing@bonhams.com

Japan
Akiko Tsuchida
Level 14 Hibiya Central
Building
1-2-9 Nishi-Shimbashi
Minato-ku
Tokyo 105-0003
+81 (0) 3 5532 8636
+81 (0) 3 5532 8637 fax
akiko.tsuchida@bonhams.com

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

Taiwan
Summer Fang
37th Floor, Taipei 101 Tower
Nor 7 Xinyi Road, Section 5
Taipei, 100
+886 2 8758 2898
+886 2 8758 2897 fax
summer.fang@
bonhams.com

AUSTRALIA

Sydney
97-99 Queen Street,
Woollahra, NSW 2025
Australia
+61 (0) 2 8412 2222
+61 (0) 2 9475 4110 fax
info.aus@bonhams.com

Melbourne
Como House
Como Avenue
South Yarra
Melbourne VIC 3141
Australia
+61 (0) 3 8640 4088
+61 (0) 2 9475 4110 fax
info.aus@bonhams.com

AFRICA

Nigeria
Neil Coventry
+234 (0)7065 888 666
neil.coventry@bonhams.com

South Africa - Johannesburg
Penny Culverwell
+27 (0)71 342 2670
penny.culverwell@bonhams.com

BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

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

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck
Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329

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

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

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

Hampshire
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
mike.jackson@
bonhams.com

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

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242

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

Roger Etcell
10 High Street
Whittlebury
TOWCESTER
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 857 840
roger.etcell@
bonhams.com

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

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

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

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

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

Gloucestershire
George Cohen
Manor Farm
Chillington
Ilminster
Somerset
TA19 0PU
Tel: (01460) 526 46
george.cohen@
bonhams.com

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

European (Head office)

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

European Representatives

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

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

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

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

The Netherlands
Koen Samson
De Lairessestraat 154
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Mark Osborne
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 391 4000
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

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

New York
Eric Minoff
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
eric.minoff@
bonhams.com

USA Representatives

Southern California
Christine Eisenberg
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544
christine.eisenberg@
bonhams.com

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

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

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

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227

Rest of the World

Australia
Damien Duigan
Unit 14,
888 Bourke Street
Waterloo
NSW 2017
T: +61 (0) 2 8412 2232
damien.duigan@
bonhams.com

Argentina
Daniel Clarmunt
Catamarca 1538
(B1640FUP) Martinez
Buenos Aires
Tel: +54 11 479 37600
Fax: +54 11 479 34100
daniel.clarmunt@
bonhams.com

Japan
Akiko Tsuchida
Level 14 Hibiya
Central Building
1-2-9 Nishi-Shimbashi
Minato-ku
Tokyo 105-0003
+81 (0) 3 5532 8636
+81 (0) 3 5532 8637 fax
akiko@bonhams.com

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

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

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

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

--	--	--	--

Paddle number (for office use only)

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

Credit and Debit Card Payments

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

Notice to Bidders.

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

Bonhams

Sale title: The Mercedes-Benz Auction		Sale date: Saturday 19 March 2016													
Sale no. 23590		Sale venue: Stuttgart, Germany													
<p>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.</p> <p>General Bid Increments:</p> <table border="0"> <tr> <td>€10 - 200by 10s</td> <td>€10,000 - 20,000by 1,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 500by 20 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,000by 50s</td> <td>€50,000 - 100,000by 5,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000by 100s</td> <td>€100,000 - 200,000by 10,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s</td> <td>above £200,000at the auctioneer's discretion</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000by 500s</td> <td></td> </tr> </table> <p>The auctioneer has discretion to split any bid at any time.</p>				€10 - 200by 10s	€10,000 - 20,000by 1,000s	€200 - 500by 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,000by 50s	€50,000 - 100,000by 5,000s	€1,000 - 2,000by 100s	€100,000 - 200,000by 10,000s	€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s	above £200,000at the auctioneer's discretion	€5,000 - 10,000by 500s	
€10 - 200by 10s	€10,000 - 20,000by 1,000s														
€200 - 500by 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s														
€500 - 1,000by 50s	€50,000 - 100,000by 5,000s														
€1,000 - 2,000by 100s	€100,000 - 200,000by 10,000s														
€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s	above £200,000at the auctioneer's discretion														
€5,000 - 10,000by 500s															
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 <input type="checkbox"/>		I am registering to bid as a trade buyer <input type="checkbox"/>													
If registered for USt. in the EU please enter your registration here:		Please tick if you have registered with us before <input type="checkbox"/>													
□□ / □□□ □-□□□ □□		-													

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in EUR (excluding premium & USt.)	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 UST) 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 GmbH, Maximilianstrasse 52, 80538 München - Handelregister Nr 102178

Anmelde- und Gebotsformular

(Teilnehmer-/Abwesenheits-/Online-/Telefongebot)

Bitte kreisen Sie Ihre Art des Bietens oben ein

Bonhams

--	--	--	--

Bieternummer (nur für den internen Gebrauch)

Diese Auktion erfolgt gemäß den Bonhams' Verkaufsbedingungen, sodass Gebote und Kaufabwicklungen im Rahmen dieser Auktion diesen Bedingungen unterliegen. Bitte lesen Sie die Bedingungen zusammen mit den für diese Auktion geltenden Verkaufsinformationen, welche die für die von Ihnen getätigten Käufe anfallenden Kosten sowie die für weitere Gebote und Käufe bei der Auktion geltenden Bestimmungen darlegen. Klären Sie mögliche Fragen zu diesen Bedingungen bitte, bevor Sie dieses Formular unterschreiben. Diese Bedingungen enthalten ferner bestimmte Pflichten der Bieter und Käufer und begrenzen die Haftung seitens Bonhams gegenüber Bietern und Käufern.

Datenschutz – zu Ihrer Information

Erhalten wir von Ihnen persönliche Informationen, dann dürfen wir diese lediglich gemäß den Bedingungen unserer Datenschutzrichtlinie verwenden (entsprechend aller ergänzenden Zustimmungen, die Sie uns zum Zeitpunkt der Offenlegung Ihrer Informationen erteilt haben). Eine Abschrift unserer Datenschutzrichtlinie finden Sie auf unserer Website (www.bonhams.com) oder können Sie postalisch bei unserer Kundenbetreuung unter der Anschrift 101 New Bond Street, London W1S 1SR, Großbritannien, oder per E-Mail an info@bonhams.com anfordern.

Zahlungen per Kredit- oder Lastschriftkarte

Bei Zahlungen mit von einer deutschen Bank ausgestellten Lastschriftkarten fallen keine Zusatzgebühren an. Alle anderen Kredit- oder Lastschriftkarten unterliegen einer Zusatzgebühr von 3 % auf den Gesamtrechnungsbetrag.

Hinweis für Bieter

Kunden müssen ihre Identität mithilfe eines fotografischen Beweismittels nachweisen. Das kann der Reisepass, der Führerschein oder der Personalausweis sein, der zwecks Nachweis der Anschrift mit einer Rechnung eines Versorgungsunternehmens, eines Bank- oder Kreditkarten-Kontoauszugs usw. vorzulegen ist. Firmenkunden haben zusätzlich eine Kopie ihrer Gesellschaftssatzung / ihrer Registrierungsunterlagen des Unternehmens zusammen mit einem Schreiben vorzulegen, das die Person bevollmächtigt, im Namen des Unternehmens zu bieten. Fehlen diese Dokumente, dann kann das in dem Ausschluss Ihrer Gebote resultieren. Bei höherwertigen Artikeln können Sie ferner aufgefordert werden, eine Bankauskunft beizubringen.

Bezeichnung der Auktion: The Mercedes-Benz Auktion		Auktionstermin: Samstag 19 März 2016	
Auktion Nr. 23590		Auktionsort: Stuttgart, Deutschland	
Nehmen Sie an der Auktion nicht persönlich teil, dann machen Sie bitte Angaben zu den Artikeln, für die Sie mindestens 24 Stunden vor der Auktion bieten möchten. Gebote werden auf das nächste Inkrement abgerundet. Weitere Informationen in Bezug auf Telefon-, Online- oder Abwesenheitsgebote bei Bonhams in Ihrem Namen entnehmen Sie bitte dem Abschnitt <i>Hinweise für Bieter</i> in dem Katalog. Bonhams bemüht sich, diese Gebote in Ihrem Namen auszuführen, haftet jedoch nicht für Fehler oder nicht ausgeführte Gebote.			
Allgemeine Gebotsinkremente:		€10.000 – 20.000.....in 1.000er Schritten	
€10 - 200.....in 10er Schritten		€20.000 – 50.000.....in 2.000er / 5.000er / 8.000er Schritten	
€200 - 500.....in 20er / 50er / 80er Schritten		€50.000 – 100.000.....in 5.000er Schritten	
€500 - 1.000.....in 50er Schritten		€100.000 – 200.000.....in 10.000er Schritten	
€1.000 – 2.000.....in 100er Schritten		über €200.000.....nach Ermessen des Auktionators	
€2.000 – 5.000.....in 200er / 500er / 800er Schritten			
€5.000 – 10.000.....in 500er Schritten			
Der Auktionator kann Gebote jederzeit nach seinem Ermessen aufteilen.			
Kundennummer		Titel	
Vorname		Nachname	
Firmenname (wenn Rechnungsempfänger)			
Anschrift			
Stadt		Bundesland	
Postfach/Postleitzahl		Land	
Mobiltelefon		Telefon tagsüber	
Telefon abends		Fax	
Bevorzugte Nummer(n) für die Abgabe von Geboten (einschl. Landesvorwahl)			
E-mail (in Großbuchstaben)			
Mit der Angabe Ihrer Emailadresse erklären Sie sich damit einverstanden, dass Bonhams Ihnen Informationen zu Versteigerungen, Marketingmaterial und Neuigkeiten aus unserem Unternehmen zuschickt. Bonhams gibt Emailadressen nicht an Dritte weiter und handelt nicht damit.			
Ich bin melde mich an, um als Privatkunde zu bieten <input type="checkbox"/>		Ich melde mich an, um als gewerblicher Kunde zu bieten <input type="checkbox"/>	
Sind Sie in der EU mehrwertsteuerpflichtig angemeldet, dann geben Sie Ihre Daten bitte hier an:		Bitte ankreuzen, wenn Sie sich bei uns registriert haben <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			

Beachten Sie bitte, dass alle Telefonate aufgezeichnet werden.

Telefon-oder Abwesenheitsbieter (T / A)	Artikel Nr.	Kurzbeschreibung	HÖCHST-Gebot in EUR (ohne Prämie & UST.)	Deckungsgebot*

MIT IHRER UNTERSCHRIFT BESTÄTIGEN SIE, DASS SIE DIE IN BONHAMS KATALOG WIEDERGEgebenEN AUKTIONSBEDINGUNGEN GELESEN, VERSTANDEN UND AKZEPTIERT HABEN. WEITERHIN STIMMEN SIE ZU, DIE KÄUFERPRÄMIE, STEUERN UND MÖGLICHE WEITERE ABGABEN ZU ZAHLEN, WIE DIESE IN DEN INFORMATIONEN FÜR BIETER ANGEgeben SIND. DAS VORERwÄHNTE BESCHRÄNKt GEGEBENENFALLS IHRE RECHTE.

Ihre Unterschrift:	Datum:
--------------------	--------

*Deckungsgebot: Ein Höchstgebot (ohne Käuferprämie und USt.), das Bonhams lediglich ausführt, wenn wir Sie telefonisch nicht erreichen, oder die Telefonverbindung während des Bietvorgangs unterbrochen wird.

Hinweis: Zahlungen werden nur dann akzeptiert, wenn diese über dasselbe Konto erfolgen, das auf der Rechnung und dem Auktions-Anmeldeformular steht. Schicken Sie bitte das ausgefüllte Auktions-Anmeldeformular und Informationsanforderungen per E-Mail oder Fax an:

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 GmbH, Maximilianstrasse 52, 80538 München - Handelsregister Nr 102178

MOTOR CAR INDEX

Lot No	Year	Model	Lot No	Year	Model
101	1996	McLaren Karts	111	1953	Mercedes-Benz 300 S Roadster
140	1931	Mercedes-Benz 10/50PS Stuttgart 260	131	1957	Mercedes-Benz 300 SC Cabriolet
149	1950	Mercedes-Benz 170 S Cabriolet A	120	1938	Mercedes-Benz 320 3.2-Litre Cabriolet B
133	1951	Mercedes-Benz 170 S Limousine	103	1973	Mercedes-Benz 350 SL mit Hardtop
107	1950	Mercedes-Benz 170 S Cabriolet B	115	1971	Mercedes-Benz 350 SL mit Hardtop
125	1939	Mercedes-Benz 170V Sport-Roadster	151	1978	Mercedes-Benz 450 SEL 6.9
135	1989	Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution	158	1977	Mercedes-Benz 450 SL mit Hardtop
117	1989	Mercedes-Benz 190 E 2.5-16	157	1980	Mercedes-Benz 450 SLC
128	1958	Mercedes-Benz 190 SL	145	1935	Mercedes-Benz 500 K Cabriolet
104	1961	Mercedes-Benz 190 SL	121	1935	Mercedes-Benz 500 K Cabriolet C
139	1935	Mercedes-Benz 200 Cabriolet C	132	1936	Mercedes-Benz 500 K Sport Roadster
105	1952	Mercedes-Benz 220 Cabriolet A	118	1986	Mercedes-Benz 500 SL mit Hardtop
127	1953	Mercedes-Benz 220 Cabriolet A	141	1939	Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A
134	1957	Mercedes-Benz 220 S 'Ponton' Cabriolet A	130	1938	Mercedes-Benz 540 K Roadster
129	1958	Mercedes-Benz 220 S 'Ponton' Coupé	138	1971	Mercedes-Benz 600 Landaulet
148	1960	Mercedes-Benz 220 SE 'Ponton' Cabriolet	142	1966	Mercedes-Benz 600 Pullman
126	1965	Mercedes-Benz 220 SEb Cabriolet	119	1968	Mercedes-Benz 600
102	1955	Mercedes-Benz 220a 'Ponton' Limousine	153	1971	Mercedes-Benz 600
146	1964	Mercedes-Benz 230 SL	110	1994	Mercedes-Benz 600 SEL
112	1926	Mercedes-Benz 24/100/140 PS MODELL K	124	1932	Mercedes-Benz 8/38 PS Stuttgart 200 Cabriolet
143	1971	Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé	155	2005	Mercedes-Benz CL 55 AMG Coupé
123	1972	Mercedes-Benz 280 SEL 4.5	108	1990	Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution 2
136	1969	Mercedes-Benz 280 SL mit Hardtop	116	1994	Mercedes-Benz E500 Limited
152	1968	Mercedes-Benz 280 SL	114	1995	Mercedes-Benz SL 500 mit Hardtop
106	1969	Mercedes-Benz 280 SL mit Hardtop	156	2004	Mercedes-Benz SL 600 V12 Brabus Bi-Turbo
150	1957	Mercedes-Benz 300 d 'Adenauer'	122	2009	Mercedes-Benz SLR McLaren 'Stirling Moss'
109	1964	Mercedes-Benz 300 SE Cabriolet	147	1983	Mercedes-Benz Unimog 406.101 ATV
144	1961	Mercedes-Benz 300 SL Roadster	154	1976	Mercedes-Benz Unimog 421 ATV
137	1953	Mercedes-Benz 300 'Adenauer' Cabriolet D			





LOT 138
1971 MERCEDES-BENZ 600 LANDAULET



B 1793

Bonhams

4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 10
+33 (0) 1 42 61 10 15 fax

