

Automobiles, Motos et
Automobilia d'exception

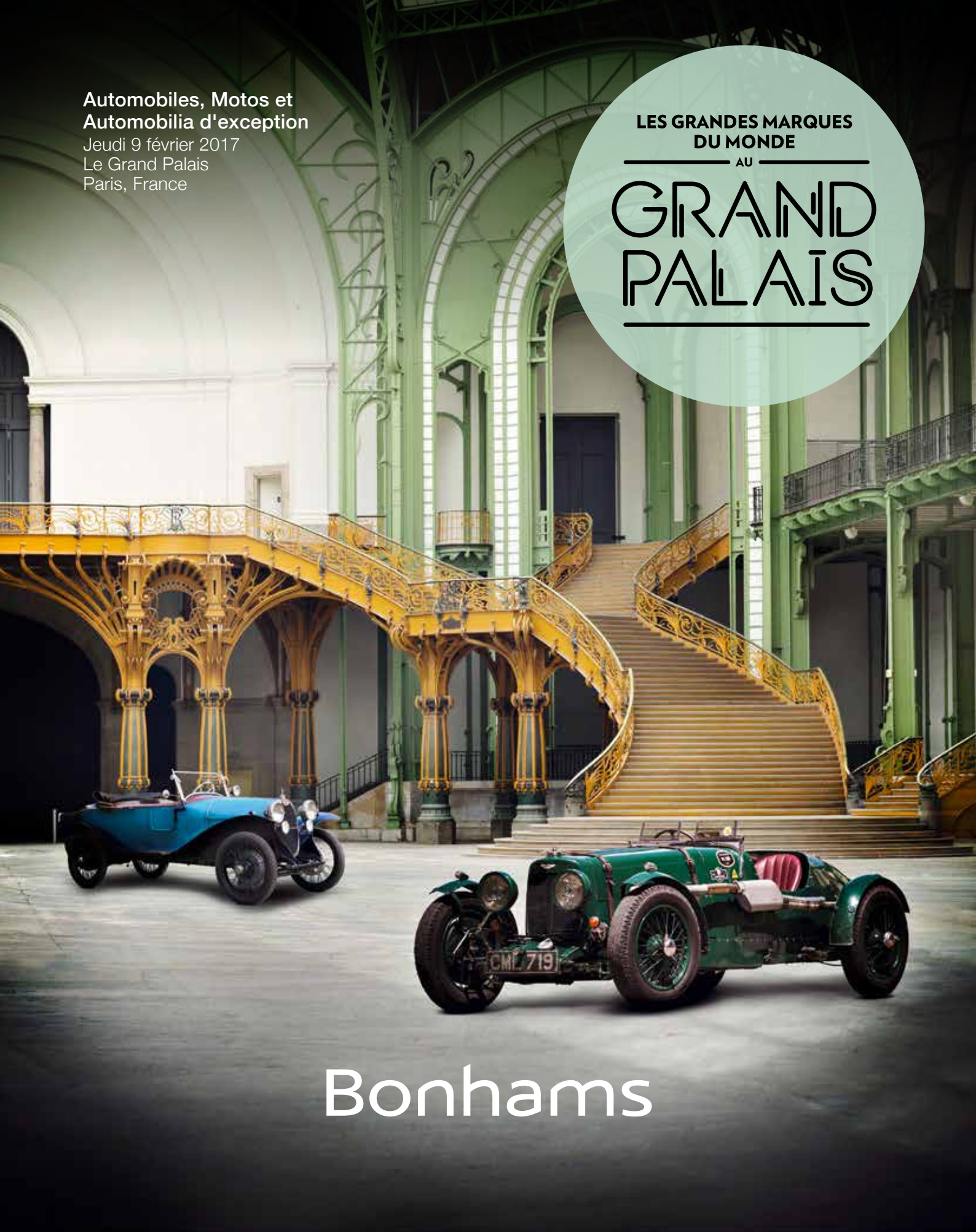
Jeudi 9 février 2017

Le Grand Palais
Paris, France

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS



Bonhams





LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

Automobiles, Motos et Automobilia d'exception

Jeudi 9 février 2017
Le Grand Palais
Paris, France

COMMISSAIRE-PRISEUR

Automobilia, Motos et Automobiles:
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

LE GRAND PALAIS

Avenue Winston Churchill
75008 Paris

VENTE AUX ENCHÈRES

Jeudi 9 février 2017
Automobilia 12h
Motos 13h
Automobiles 13h30

EXPOSITION PUBLIQUE

Mercredi 8 février de 9h à 5h30

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

INFORMATIONS ET TÉLÉ- PHONES PENDANT L'ÉVÈNEMENT

Du lundi 6 février au
vendredi 10 février
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

FRAIS D'ADJUDICATION

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

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

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

IMPORTANT

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

CATALOGUE: €50 + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

24103

www.bonhams.com

AUCTIONEER

Automobilia, Motorcycles and
Motor Cars:
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

LE GRAND PALAIS

Avenue Winston Churchill
75008 Paris

AUCTION DATE AND START TIMES

Thursday 9 February 2017
Automobilia at 12pm
Motorcycles at 1pm
Motor Cars at 1.30pm

VIEWING

Wednesday 8 February from
9am to 5.30pm

Thursday 9 February from 9am

Free entrance

Thursday 9 February from
8am to 9am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

From Monday 6 to Friday 10 February
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

BUYER'S PREMIUM

(NOTICE TO BUYERS)

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

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

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

IMPORTANT

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

CATALOGUE: €50 + P&P

SALE NUMBER

24103

www.bonhams.com

Bonhams France SAS

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

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



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

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

En quelques années, cette manifestation est devenue un rendez-vous incontournable auprès des amateurs et des collectionneurs de voitures anciennes. C'est avec enthousiasme que nous accueillons l'édition 2017 au Grand Palais, dans ce temple ouvert à l'éclectisme culturel et dédié à la célébration de la créativité humaine. L'épopée automobile est sans nul doute le fruit de cette excellence technologique et esthétique, qui ne manquera pas de séduire les nombreux visiteurs attendus.

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

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

Over the last years, the event has become one of the most important motor car events for amateurs and collectors. We look forward to host the 2017 edition in the Grand Palais, a venue that is open minded for cultural eclecticism and dedicated to celebrate human's creativity. The fantastic epopee of vehicle engineering is the outcome of technical and aesthetic excellence that will always appeal numerous visitors.

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



Bonhams

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

Comme vous avez pu le découvrir, le Grand palais a accueilli son premier salon de l'Automobile en 1901 et nous sommes ravis – après plus d'un siècle – de présenter à nouveau un évènement de même envergure avec pas moins de 120 automobiles de collection.

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

Je souhaiterais également saisir cette opportunité pour remercier le Grand Palais et surtout sa nouvelle présidente Sylvie Hubac, de nous accueillir pour cette sixième édition et pour leur soutien dans cet évènement.

Nous nous réjouissons de ce long et fructueux partenariat à travers les années avec le Grand Palais et de partager l'envie commune de vivre une expérience enrichissante et d'offrir le meilleur des services.

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

As you will have read, the Grand Palais held its first Motor Show in 1901 and we are delighted – over a century later – to present another similar event with no fewer than 120 motor cars.

We have sourced an exciting and varied selection of fine automobilia, collectors' motorcycles and motor cars. Whether you are an experienced bidder wishing to enhance your collection or a first time buyer, I am confident that we offer something that will appeal to you.

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

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

Informations Importantes Aux Acheteurs

Conditions de vente

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

Enchères

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

Estimations

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

Exposition publique

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

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

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

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

Certificat d'exportation

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

Lots hors catalogue

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

Mise à prix

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

Ordre d'achat

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

Paiement

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

Le paiement peut être effectué:

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

Nous recommandons ce mode de paiement par transfert bancaire:

Bonhams France SAS

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

– En espèces en Euros

• un montant maximum de 1 000 € par acheteur sera accepté.

– Par cartes bancaires VISA/MASTERCARD

(Frais de 3% sur le montant de la facture pour les cartes étrangères).

– Par chèque

Bonhams accepte seulement des chèques en euros, émis d'un compte français. Veuillez les faire parvenir au Bureau de Paris: Bonhams France SAS, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

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

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

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

Préemption

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

Prix de réserve

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

TVA

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

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

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

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

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

Important Information For Buyers

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

Conditions of sale

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

Bids

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

Estimates

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

Public viewing

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

Buyer's premium

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

Export licence

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

Lots not included in the catalogue

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

Starting price

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

Bidding orders

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

Payment

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

The payment may be made:

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

Bonhams France SAS

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

- **In cash in Euros**

- The maximum amount of cash accepted from a buyer is 1,000 euros.

- **By VISA/MASTERCARD bank cards**

A surcharge of 3% will be made on the total invoice amount for all payments by credit card and debit card issued outside France.

- **By cheque**

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

Purchases will only be released when payment is received in our account and the funds have been cleared.

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

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds.

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

Pre-emption

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

Reserve price

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

TVA

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

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

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

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

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

Avis

Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Automobilia

Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au vendredi 10 février 12h. Ils seront ensuite transférés dans l'entrepôt d'Automobilia de Bonhams à Londres:

Unit 1, Sovereign Park,
Coronation Road, Park Royal,
London NW10 7QP

Frais administratifs et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:

£35.00 + VAT par lot d'automobilia, plafonné à £500.00 + VAT par facture.

Frais de stockage:

£1 + VAT par lot d'automobilia par jour. (Veuillez noter que pour les voitures à pédales et autres articles de grande taille, des frais d'enlèvement spécifiques seront appliqués d'un montant de £200 + VAT et des frais de stockage d'un montant de £10 + VAT par jour).

Le retrait des lots de l'entrepôt de Londres pourra s'effectuer à partir du jeudi 16 février 2017 (aux horaires d'ouverture des bureaux) et sur rendez-vous uniquement.

Unit 1, Sovereign Park,
Coronation Road, Park Royal,
London NW10 7QP.

Motos et automobiles

Tous les véhicules devront être retirés au Grand Palais le vendredi 10 février 2017 impérativement avant 15h, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Maëlle Fontaine le jour même de la vente avant 22h, s'ils viennent retirer leur véhicule dans la soirée du jeudi 9 février, ou le vendredi 10 février avant 15h.

Faute d'avoir été informé jeudi 9 février avant 22h, votre véhicule sera transféré dans un garage le soir même, à vos frais.

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

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

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page. Il est toutefois très important que vous nous contactiez avant 22h jeudi 9 février, si vous souhaitez retirer votre véhicule vendredi 10 février avant 15h.

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

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

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

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

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

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

Frais administratif et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:

€600 + TVA par automobile
€300 + TVA par moto

Frais de stockage à partir de vendredi 10 février 2017:

€40 + TVA par automobile et par jour
€13 + TVA par moto et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au dimanche 19 février 2017 à 17h.

Tout véhicule non enlevé endéans les 15 jours après la vente, sera transféré et transporté par CARS Europe pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client :
€900+TVA par voiture,
€400+TVA par moto.

Contact:

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

Douanes

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

CARS Europe

Adam Wyland Brooks
Tel: +44 (0) 1284 850 950
Mobile: +44 (0) 7860 371 512
Email: adam@carseurope.net
www.carseurope.net

Assurance après la vente

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

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

Notice Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Automobilia

All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12 noon Friday 10 February 2017. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Bonhams Automobilia warehouse in London.

Administration and uplift from Le Grand Palais:

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

Storage charges:

£1 + VAT per automobilia lot per day (Please note pedal cars or similar large size automobilia lots will be subject to a special uplift fee of £200 + VAT, with storage charges at £10 + VAT per day).

Collections from the London warehouse will commence from Friday 16 February 2017 (during normal office hours) and by appointment only:

Unit 1, Sovereign Park,
Coronation Road, Park Royal,
London NW10 7QP.

Motor Cars and Motorcycles

All vehicles must be collected from the Grand Palais by 3pm Friday 10 February 2017.

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

Unless Bonhams hear from you by 10pm Thursday 9 February your vehicle will be removed to Store that evening at your expense.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Administration and uplift from Le Grand Palais:

€600 + TVA per motor car
€300 + TVA per motorcycle

Storage charges from Friday 10 February 2017:

€40 + TVA per motor car per day
€13 + TVA per motorcycle per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until 5pm Sunday 19 February 2017.

Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to CARS Europe permanent storage facility in the UK at the customer's expense:

€900 +VAT per motor car,
€400 +VAT per motorcycle.

Contact:

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

Customs

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

CARS Europe
Adam Wyland Brooks
Tel: +44 (0) 1284 850 950
Mobile: +44 (0) 7860 371 512
Email: adam@carseurope.net
www.carseurope.net

Insurance after sale

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

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

Vos contacts pour la vente

Your contacts for this Sale

Bonhams France SAS

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

Spécialistes Automobiles Motor Car Specialists

Philip Kantor
+33 (0) 476 87 94 71
philip.kantor@bonhams.com

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

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

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

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

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

Spécialistes Motos Motorcycle Specialist

Ben Walker
+44 (0) 20 8963 2819
+44 (0) 8700 273 613 fax
ben.walker@bonhams.com

Andy Barrett (Administrator)
+44 (0) 20 8963 2817
+44 (0) 8700 273 613 fax
andrew.barrett@bonhams.com

Spécialistes Automobilia Automobilia Specialists

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

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

Administrateurs de la vente Sale Administrator

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

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

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

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

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

Enchères/ Inscriptions à la vente Bids service/ Sale registrations

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

Comptabilité acheteurs/vendeurs Buyers/Sellers Accounts

Cheryl Uggles
+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Relation Presse Press Office

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

Abonnement aux catalogues Catalogue Subscriptions

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

Société de transport recommandée Recommended Transporter

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

Remerciements Acknowledgements

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

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

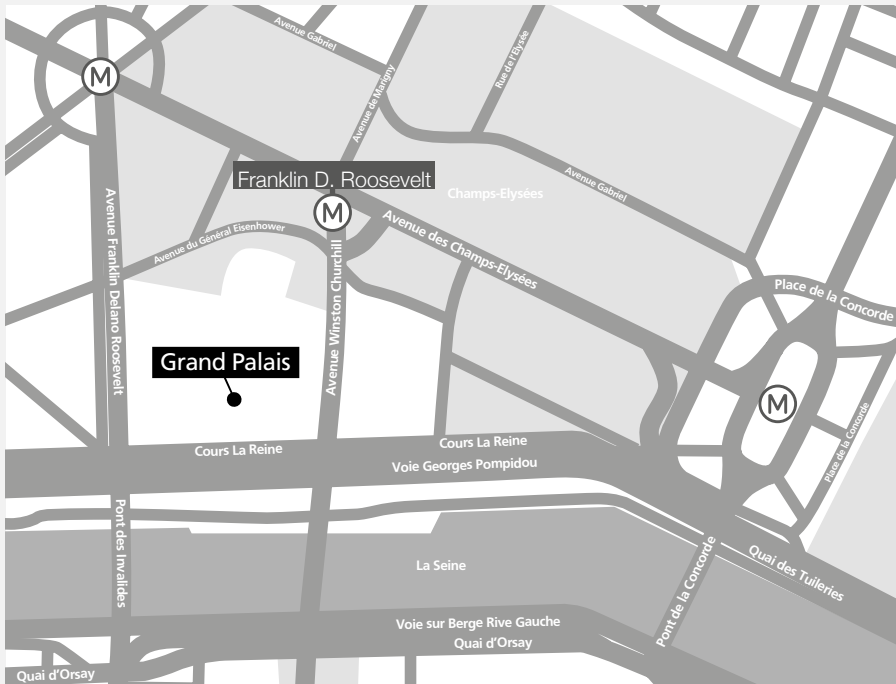
Richard Agostini
Juliette Armand
Rupert Banner
Gert Beets
Frank Benaim
Anissa Benchohra, INA
Andrea Bodmer
Classic Restoration Services Holland
Luca Curradi
Emma Dalla Libera
Eddie Daepf
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Catherine Durand
Claude Girod
Robert Glover
Michael Goudsmit
David Hawtin
Marcus Herfort – Schloss Dyck
Jaguar Heritage
Basil Lefay
Johann Leibbrandt
Marcel Massini, Massini AG
Eric Minoff
Mark Osborne
Jean-Paul Paolin
Muriel Paolin
Nitesh Patel
Vincent Peghaire
Rolls-Royce Enthusiasts Club
Pierre Saby
Koen Samson
Stewart Skilbeck
Gaëtan Van Calster
Dimitri Van Looy
Ben Valkenburg
Ing. Gianluigi Vignola
Catherine Yaiche
Teresa Ybarra
Zoute Events

Photo credits:

Stephen Archer	Erik Lassalle
Christian Baraja	Pablo Leon
Simon Clay	Alessandro Onger
Dirk De Jager	Elsevier Stokmans
Xavier De Nombel	François Tomasi
Gérard Gencey	Daniele Turetta

Accès au Grand Palais

Directions to The Grand Palais



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

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

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

RER: lignes C / Station: Invalides

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

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

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

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

RER: lines C / Station: Invalides

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

Worldwide Motoring contacts

Contacts d'automobilistes à travers le monde

Mainland Europe Motor Cars

Automobiles d'Europe Continentale

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

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

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

Administrators Administrateurs

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

Automobiles du Royaume Uni

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 Administrateurs

Alexandra Lippai
+44 (0) 20 7468 5808
alexandra.lippai@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) 207 468 8238
malcolm.barber@bonhams.com

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

USA Motor Cars

Automobiles des États-Unis

West Coast Côte Ouest

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

Mark Osborne
+1 415 503 3353
mark.osborne@bonhams.com

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

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

East Coast Côte Est

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

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

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

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

Administrator Administrateurs

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

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

Title/Registration Clerk Titre / Commis d'enregistrement

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

Additional contacts

Contacts additionnels

Motorcycle Department Département Motos

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

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

Bill To
+44 (0) 20 8963 2822
bill.to@bonhams.com

Motorcycle Administrator Administrateur Motos

Andy Barrett
+44 (0) 20 8963 2817
+44 (0) 8700 273 613 fax
andrew.barrett@bonhams.com

Automobilia Automobile

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

Adrian Papiro
+44 (0) 20 8963 2840
adrian.papiro@bonhams.com

Press Office Bureau Presse

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

Catalogue subscriptions Inscriptions au catalogue

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

Buyers/Sellers Accounts UK

Acheteurs/Vendeurs RU
+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Buyers/Sellers Accounts USA

Acheteurs/Vendeurs EU
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8591 fax

AUTOMOBILIA

Jeudi 9 Février 2017

Lot 1 - 65 à 12 heures.

Tous les défauts ne sont pas précisés.

Tous les lots sont vendus en l'état.

Thursday 9 February 2017

Lots 1 - 65 at 12pm

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

Not all imperfections are stated.

All lots sold as viewed



Librairie Commerciale
PARIS



1



2



3

1

CRIC POUR DINO FERRARI 246, DE MARQUE BATTAINI,

peint en jaune, quelques manques de peinture et marques de corrosion par endroits, complet avec sa manivelle à poignée « B » et son guide ; bouchon supérieur manquant ; longueur 42 cm, avec la clé de roue et sa trousse de cuir noir.

A FERRARI 246 DINO JACK BY BATTAINI,

painted yellow, some loss to paint and surface corrosion in places, complete with crank with 'B' handle and grommet, lacking upper cap, 42cm long, together with wheel brace and with black leather pouch.

(3)

€1,000 - 1,500

2

JEU D'OUTILS DIVERS CONVENANT À UNE AUTOMOBILE ANCÊTRE OU VINTAGE DONT BENTLEY,

comprenant un cric télescopique à vis Prima, une pompe à pied PCL Elf, un chalumeau en laiton, un extincteur Pyrène, une chignole à main, des pompes à graisse dont une Técalémit, une burette, deux marteaux, un fer à souder, trois clés à molette dont une Abingdon King Dick, diverses pinces, une série de clés plates dont des BSA, trois tournevis « perfect pattern » trois démonte-pneus et autres, l'ensemble contenu dans une sacoche ferment par une sangle

ASSORTED TOOLS TO SUIT A VETERAN OR VINTAGE CAR INCLUDING BENTLEY,

including a Prima bottle jack, a PCL Elf foot-pump, a brass blow-torch, a Pyrene fire extinguisher, a hand-drill, grease-guns including Tecalemit, an oil can, two hammers, a soldering iron, three adjustable wrenches including Abingdon King Dick, various pliers, assorted spanners including BSA, three 'perfect pattern' screwdrivers, three tyre irons, and other tools, together with a brown leather satchel with strap.

(Qty)

€800 - 1,200



3
POMPE À ESSENCE AVERY HARDOLL MODÈLE CH1,
 restaurée aux couleurs de la Shell avec une plaquette en aluminium coulé affichant le prix « 1/3d » et une plaque publicitaire coulée en aluminium « Shell Shortens Every Road », levier de pompage manuel, sticker de la marque sur le corps de pompe, hauteur 178 cm avec tuyau et pistolet.

AN AVERY HARDOLL MODEL CH1 PETROL PUMP,
 restored in Shell livery with cast alloy '1/3d' price plate and cast alloy 'Shell Shortens Every Road' advertising sign, hand-cranked, branding sticker to pump casing, overall 178cm high, with hose and nozzle
€1,700 - 2,400

4
PAIRE DE CARBURATEURS WEBER POUR PORSCHE 911 L,
 comprenant un 40 IDA 3C et un 40 IDA 3C1, tous deux numérotés E8, avec leviers, pièces de réglage et trompettes convenant aux moteurs « flat six » des derniers modèles de 911 de 1968, en boîtes carton Weber.

A PAIR OF WEBER CARBURETTORS FOR PORSCHE 911L,
 comprising 40 IDA 3C and 40 IDA 3C1, each numbered E8, with levers, fittings and trumpets, to suit 1968 late model 911 'flat six' engine, in Weber carton boxes.
 (4)
€1,500 - 2,000

5
TROIS CARBURATEURS 40 DCZ 6 POUR FERRARI
 les trois reconditionnés, comprenant les numéros 998, 3294 et 958, avec leviers, pièces de réglage et plaques du fabricant, trompettes manquantes, montés à l'origine par le vendeur sur une Ferrari 275 GTB, mais convenant aussi aux Ferrari 330 GT et America 1964, 330 GT Shooting Break et 330 GT 2+2 1965 et Ferrari 500 Superfast 1965.

THREE WEBER 40 DCZ 6 CARBURETTORS FOR FERRARI,
 each reconditioned, comprising numbers 998, 3294 and 958, with levers, fitting and maker's plaques, lacking trumpets, originally fitted by the vendor to a Ferrari 275 GTB, would also suit Ferrari 1964 330 GT and America, 1965 330 GT Shooting Brake and 330 GT 2+2 models and 1965 Ferrari 500 Superfast.
 (3)
€1,500 - 2,000



6
PAIRE DE RARES CARBURATEURS WEBER 38 DCOE,
 comprenant un 38 DCOE 111 numéro 9G et un 38 DCOE 110 numéro 9E (E2), ancien stock neuf avec leviers, pièces de réglage et trompettes (un levier légèrement tordu) convenant aux Ferrari 365 GT4 2+2 et Ferrari 400 GT 1973 avec possibilité d'adaptation aux Jaguar Type E préparées pour la compétition, en boîtes Weber d'origine.

A PAIR OF SCARCE WEBER 38 DCOE CARBURETTORS,
 comprising 38 DCOE 111 number 9G and a 38 DCOE 110 number 9E (E2), new/old stock with levers, fittings and trumpets, (one lever with slight bend), in original Weber boxes, to suit 1973 Ferrari 365 GT4 2+2 and Ferrari 400 GT, believed to also fit Jaguar E-Type for racing configuration, with original Weber boxes.
 (4)
€1,800 - 2,400

7
PAIRE DE PHARES ÉLECTRIQUES « SAFETY LIGHT » PAR TRIPPE MANUFACTURING CO. FABRICATION AMÉRICAINE, ANNÉES 1930,
 montés sur pied, corps chromés avec verres Speedlight striés de 7 pouces et supports de montage réglables, câblés électriquement, corps légèrement usés et bosselés, avec un ornement de capot aérodynamique de Studebaker Champion 1948-49, chromés, longueur 36 cm.

A PAIR OF ELECTRIC 'SAFETY LIGHT' HEADLAMPS BY TRIPPE MANUFACTURING CO, AMERICAN, 1930S,
 each pillar mounted, chrome plated case with 7inch (18cm) Speedlight ribbed lens, and adjustable mounting bracket, wired for illumination, cases with minor wear and denting, together with a 1948-49 Studebaker Champion aerodynamic hood ornament, chrome plated, 36cm long.
 (3)
€800 - 1,000



8

8
BEAU CHRONOGRAPHE D'AUTOMOBILISTE À ÉCHELLE TACHYMÉTRIQUE AVEC SUPPORT POUR PLANCHE DE BORD, FABRICATION FRANÇAISE PROBABLE, CIRCA 1905,
 mouvement suisse, cadran émaillé avec montre centrale à chiffres romains et cadran secondaire pour les secondes, aiguilles acier bleui, avec trotteuse, échelle tachymétrique périphérique divisée par 5 minutes avec échelle intérieure mesurant les vitesses de 12 à 150 km/h, lunette de 7 cm de diamètre, boîtier extérieur avec marques d'usure, monté dans un boîtier en laiton poli gainé de cuir rouge avec loupe de 7 cm de diamètre et support de montage en Y.

A FINE MOTORIST'S WATCH WITH STOP/TACHOMETER IN DASHBOARD MOUNT, BELIEVED FRENCH, CIRCA 1905, the watch with Swiss movement, white enamel dial with central clock face marked with Roman numerals and subsidiary seconds dial, blued steel hands, with sweep tachometer hand to the outer dial chapter divided into 5 minutes with inner scale measuring speed from 12-150 km/h, bezel 7cm diameter, outer case with worn plating, mounted in a red leather lined polished brass mounting case with magnifying lens 7cm diameter, and Y shaped mounting bracket.
€1,400 - 1,800

9
AFFICHE CASTROL BUGATTI CÉLÉBRANT LE RECORD DU MONDE DE L'HEURE, 1933,
 d'après une étude de J. Pillod, en vert et bleu sur papier P. Fournie & Cie, Paris, 89 x 57 cm, entoilée, petites restaurations aux marges.

A CASTROL BUGATTI HOUR SPEED WORLD RECORD SUCCESSES POSTER, 1933, after artwork by J Pillod, printed in green and blue on paper by P Fournie & Cie, Paris, 89 x 57cm, laid on linen, slight restoration to margins.
€1,000 - 1,200



9



10

10^{AR}
JOHN DIXON (IRLANDAIS 1895-1970) « LAGONDA 1930 » ŒUVRE ORIGINALE RÉALISÉE POUR UNE COUVERTURE DE THE AUTOCAR,
 signée, aquarelle et gouache, représentant la voiture à un rendez-vous de chasse, 48 x 35 cm, encadrée sous verre.

JOHN DIXON (IRISH 1895-1970), '1930 LAGONDA' THE AUTOCAR FRONT COVER ARTWORK, signed, watercolour and gouache depicting the car at a hunt meeting, 48 x 35cm, mounted, framed and glazed.
€800 - 1,200

11^{AR}
LOUIS PUEEHMAGRE (FRANÇAIS, ACTIF FIN XIXE DÉBUT XXE SIÈCLE) « LES DAMES DU BOIS DE BOULOGNE »,
 également titré « Rencontre en Automobile », signé, huile sur carton, 27 x 41 cm, encadré.

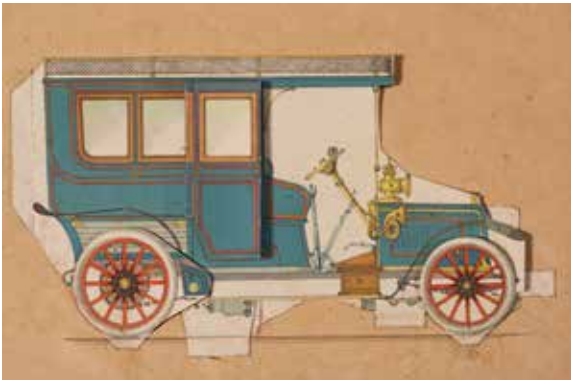
LOUIS PUEEHMAGRE, (FRENCH, ACTIVE LATE 19TH/EARLY 20TH CENTURY), 'LES DAMES DU BOIS DE BOULOGNE', also titled 'Rencontre en Automobile' signed, oil on card, 27 x 41cm, framed.
€1,000 - 1,500

12
PHILIPPE HETTINGER, « TRAVAIL ET PROGRÈS AU XXE SIÈCLE », FRANÇAIS, 1907,
 album de modèles de démonstration constitués de cartons découpés, détaillés, superposés et déplaçables illustrant une locomotive, une turbine à vapeur, un gazogène, une automobile Panhard, un moteur à essence Priestman, un moteur électrique, un sous-marin et une torpille, grand in-4°, couverture usée sous pellicule protectrice.

PHILLIPPE HETTINGER; 'TRAVAIL & PROGRES AU XXEME SIECLE', FRENCH, 1907, an album of layered card cut-away detailed demonstration models, illustrating locomotive, steam turbine, 'gazogene', Panhard automobile, Priestmann petrol engine, electromotor, submarine and torpedo, large 4to, covers worn under protective film.
€800 - 1,000



11



12

13

RARE MASCOTTE « MR. BIBENDUM » POUR LES PNEUS MICHELIN « CÂBLÉ », FRANCE, CIRCA 1920,

fonte creuse en bronze nickelé marquée « Made in France » et « Generes Ets » sous la base, représentant Bibendum en éclaireur scrutant l'horizon, un genou posé sur un pneu, hauteur 11, 5 cm, monté sur un socle en bois.

A RARE 'MR BIBENDUM' MASCOT FOR MICHELIN 'CABLE' TYRES, FRENCH, CIRCA 1920, hollow cast nickel plated bronze mascot, marked 'Made in France' and 'Generes Ets' to underside of base, depicting Mr Bibendum in Pathfinder 'searching the horizon' kneeling pose on a tyre, 11.5cm high, mounted on a turned wooden display base.

€5,000 - 7,000

14

BELLE ET GRANDE MASCOTTE « FEMME AU SERPENT » ATTRIBUÉE À M. LAUFENBERG, AUTRICHIEN, CIRCA 1910,

signature illisible sur la base, en bronze nickelé, représentant une figure féminine dénudée sous un drapé, le corps entouré d'une serpent, hauteur 23 cm, monté sur un bouchon de radiateur.

A FINE AND LARGE 'SNAKE GIRL' MASCOT, BELIEVED BY M LAUFENBERG, AUSTRIAN, CIRCA 1910, indistinctly signed to base, nickel plated bronze, classical figure depicting a female draped nude with a snake entwined around her body, 23cm high, mounted on a period radiator cap.

€5,000 - 7,000



13



14



15

15

SIX MASCOTTES AUTOMOBILES,

dont un petit modèle de moteur De Dion-Bouton circa 1904 commémorant le 40 000 e exemplaire produit, monté sur un bouchon d'époque ; un buste d'Atleta en bronze circa 1910 moulé intégralement avec un bouchon de radiateur, hauteur 10, 5 cm ; une mascotte « Plongeuse égyptienne » années 1920, nickelée, longueur 19 cm sur un socle en marbre avec une carte postale photographique montrant une voiture ornée du même type de mascotte ; une mascotte « Femme sur un anneau », années 1920, nickelée, hauteur 12 cm sur un socle en marbre ; une mascotte « Victoire ailée sur une roue ailée », années 1920, nickelée, hauteur 23, 5 cm sur un socle en bois tourné , et une mascotte « Cobra frappant », chromée, hauteur 11 cm sur un socle en marbre.

SIX CAR MASCOTS,

comprising a circa 1904 De Dion Bouton presentation model engine to commemorate production of 40,000 units, mounted as a radiator mascot on period cap, a bronze bust of Atleta circa 1910, moulded with integral radiator cap, 10.5cm high, an Egyptian diving girl, 1920s, nickel plated, 19cm long, on a marble base with a photographic post card showing a car bearing the same type of mascot, a Girl on a Ring, 1920s, nickel plated, 12cm high on a marble base, a Winged Victory on a winged wheel, 1920s, nickel plated 23.5cm high, on a turned wooden base and a striking Cobra, chrome plated, 11cm high on a marble base

(Qty)

€1,300 - 1,500



16

16

MASCOTTE « HYDRAVION DE LA COUPE SCHNEIDER » CIRCA 1931,

chromée, représentant l'hydravion à flotteurs Supermarine S.6B vainqueur de la Coupe Schneider 1931, envergure 16 cm, longueur 14, 4 cm, avec hélice tournante, monté sur un support à rotule permettant l'inclinaison de l'hydravion en long et latéralement lorsque la voiture roule, montée sur un socle en bois tourné.

A 'SCHNEIDER TROPHY SEAPLANE' MASCOT, CIRCA 1931, chrome-plated, in the form of the 1931 Schneider Trophy winning Supermarine S.6B racing seaplane, 16cm wingspan, 14.4cm long, with rotating propeller and mounted to a swivelled stem allowing the aircraft to bank and tilt as the car is driven, on a turned wooden display base.

€3,000 - 4,000

17

RARE MASCOTTE « CHARLES LINDBERGH NEW YORK À PARIS » 1927 PAR E. CAVACOS, 1927,

Vendue par Bercos, signée, bronze argenté aspect nickelé représentant le buste ailé de Charles Lindbergh avec l'inscription « New York à Paris 1927 » et le monogramme « CL » sur l'avant, envergure 23 cm, sur un socle en bois tourné. Un autre exemplaire de cette rare mascotte provenant de la collection Claude Martin figure dans le nouvel ouvrage de Dominique Pascal consacré aux mascottes, page 165.

A RARE 'CHARLES LINDBURGH 1927 NEW YORK TO PARIS' MASCOT BY E. CAVACOS, 1927,

retailed by Bercos, signed, nickelled silver bronze, depicting the winged bust of Charles Lindburgh, with the inscription New York to Paris 1927 and 'CL' monogram to the front section, wingspan 23cm, on a wooden display base. Another example of this rare mascot from the private collection of Claude Martin, is featured in the new mascot book by Dominique Pascal on Page 165.

€1,000 - 1,500



18

18
**RARE MASCOTTE « L'ENFANT AU BUGLE »
 PAR ANDRÉ VINCENT BECQUEREL,
 ETLING FONDEUR À PARIS, CIRCA 1920,**
 Signée et marquée « Etling Paris » sur la base,
 mascotte en laiton massif représentant un jeune
 garçon africain jouant du bugle, hauteur 16 cm,
 montée sur un socle en bois tourné.

A RARE 'BUGLE BOY' MASCOT BY ANDRE
 VINCENT BECQUEREL, ETLING FOUNDRY,
 PARIS, CIRCA 1920,
 signed and with 'Etling Paris' mark to base,
 solid brass mascot depicting a small African
 boy playing a bugle, 16cm high, mounted on a
 turned wooden display base.

€1,000 - 1,500



19

19
**BELLE MASCOTTE « PÉGASE »
 PAR GASTON BROQUET POUR LES
 AUTOMOBILES BUCHET, FRANCE, CIRCA
 1911,**
 représentant le cheval ailé Pégase de style «
 rococo », monogramme VB (Victor Buchet) du
 constructeur sur le devant de la base, signée,
 en bronze, frappée 137, hauteur 12 cm.
 Les automobiles Buchet furent produites de
 1911 à 1929 en France. Il existe de notables
 différences entre cet exemplaire ancien et la
 version plus récente de 1920 – 1925 sans
 le logo Buchet. Illustrée dans les ouvrages «
 Motoring Mascots of the World » de William C.
 Williams page 103 et « Bouchons de radiateur »
 par Dominique Pascal, page 240.

A FINE PEGASUS MASCOT BY GASTON
 BROQUET FOR BUCHET CARS, FRENCH,
 CIRCA 1911,
 depicting a Rococo designed winged Pegasus,
 maker's monogram of VB (Victor Buchet) to the
 front of the base, signed, bronze, stamped 137,
 12 cm high.

Buchet cars were made from 1911-1929 in
 France. There are marked differences between
 this early example and the 1920-1925 later
 version without the Buchet logo.

Illustrated in William C. Williams ' Motoring
 Mascots of the World' Page 103, number 396,
 and on Page 240, 'Bouchons De Radiator' by
 Dominique Pascal.

€1,200 - 1,500



20

20
**BELLE MASCOTTE « FEMME LIBELLULE »
 PAR V. ROSSI, FRANCE, ANNÉES 1920,**
 signée sur l'arrière de la base, en bronze nickelé
 représentant une femme dénudée sous un
 drapé avec des ailes de libellule, longueur totale
 24 cm, monté sur un bouchon de radiateur
 d'époque posé sur un socle en bois tourné.

Cette mascotte fait partie d'une série d' « art
 allégorique » produite par Rossi au début des
 années 1920 et en vente 27 rue Le Marois à Paris.

A FINE 'FEMME LIBELLULE' MASCOT BY V
 ROSSI, FRENCH, 1920S,
 signed to rear of base, nickel-plate bronze
 mascot in the form of a draped female nude
 with dragonfly wings, 24cm long overall,
 mounted on a period radiator cap above a
 turned wooden display base.

This mascot was one of a series of series of
 'Allegorical Art' mascots produced by Rossi
 in the early 1920s and retailed from 27 Rue
 Marois, Paris.

€2,500 - 3,500



21

21
RARE MASCOTTE « FÉLIX LE CHAT » PAR A. E. LEJEUNE, PRODUCTION BRITANNIQUE, ANNÉES 1920, frappée « AEL Copyright » sur l'arrière de la base et marquée « Felix », mascotte en bronze émaillé à froid représentant le personnage du dessin animé, quelques manques de peinture noir et blanc par endroits, hauteur 8 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A RARE 'FELIX THE CAT' MASCOT BY A E LEJEUNE, BRITISH, 1920S, stamped 'AEL Copyright' to rear of base and marked 'Felix', cold-painted bronze mascot depicting the cartoon character, some loss to black and white paint in places, 8cm high, mounted on a turned wooden display base.
€1,000 - 1,500

22
MASCOTTE « FORTUNE » ART DÉCO PAR MORANTE, PRODUCTION FRANÇAISE, CIRCA 1925, signée avec marque du fondeur « E. Mardon Ed » sur la base, bronze nickelé représentant une femme dénudée debout sur une roue ailée, hauteur 19,5 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque fixé sur un socle en bois tourné.

AN ART DECO 'FORTUNE' MASCOT BY MORANTE, FRENCH, CIRCA 1925, signed and with 'E.Mardon Ed' foundry signature to base, nickelled bronze mascot in the form of a female nude standing on a winged wheel, 19.5cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.
€2,000 - 3,000



22

23
MASCOTTE « NU FÉMININ » PAR RENI PALMIER, CIRCA 1910, signée sur l'arrière de la base, bronze nickelé, représentant une jeune femme les bras levés, hauteur 22,5 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'FEMALE NUDE' MASCOT BY RENI PALMIER, FRENCH, CIRCA 1910, signed to rear of base, nickelled bronze mascot in the form of a female nude with her arms raised, 22.5cm high, mounted on a radiator cap.
€1,500 - 2,000

24
MASCOTTE « CHIEN BERGER ALSATIEN » PAR E. ILLINSKY, PRODUCTION FRANÇAISE, ANNÉES 1920, signée avec marque du fondeur « Fumière & Cie » sur la base, fonte creuse en bronze nickelé représentant un chien berger alsacien assis, complet de sa chaîne attachée au collier, hauteur 16 cm, offerte avec une autre mascotte « berger alsacien » plus petite par Villiers, fabrication française, années 1920, signée et marquée « déposé » sur l'arrière de la base, fonte creuse en bronze nickelé, hauteur 13 cm, les deux montées sur un socle en bois tourné.

AN 'ALSATIAN DOG' MASCOT BY E ILLINSKY, FRENCH, 1920S, signed and with Fumiere & Cie foundry mark to base, hollow-cast nickelled bronze mascot of a seated Alsatian, complete with chain fixed to neck, 16cm high, offered together with a smaller 'Alsatian' mascot by Villiers, French, 1920s, signed and with 'Dépose' foundry mark to rear of base, hollow-cast nickelled bronze, 13cm high, each mounted on a turned wooden display base.

(2)
€1,000 - 1,500



23



24



24



25

25
MASCOTTE « LA FOLIE DE LA VITESSE » PAR PIERRE DE SOETE, PRODUCTION BELGE, 1921-1922,

signée sur la base, en bronze nickelé représentant un bouffon tenant un grelot et chevauchant une roue ailée avec marque de la fonderie « JD » (John Dore) et « 102 » frappé sur le côté de la roue, hauteur 17 cm, sur un socle en bois tourné. Le modèle de mascotte « La Folie de la Vitesse » fut récompensée d'un diplôme au Salon de l'Auto de Paris 1921.

A 'FOLIE DE LA VITESSE' ('SPEED FOOL') MASCOT BY PIERRE DE SOETE, BELGIAN, 1921-1922, signed to base, nickelled bronze mascot depicting a jester with rattle riding a winged wheel, with 'JD' (John Dore) foundry mark and stamped '102' to right side of the wheel, 17cm high, above a turned wooden display base. 'La Folie de la Vitesse' or 'Speed Fool' mascot design was awarded a prize of a diploma at the 1921 Salon de l'Auto de Paris.
€1,000 - 1,500



26

26
BELLE MASCOTTE AUTOMOBILE « L'AS » PAR ANTOINE SPRINGAEL (1871-1928), PRODUCTION FRANÇAISE, CIRCA 1920,

signée et numérotée « 3 », bronze creux à patine sombre, hauteur 12 cm, montée sur un socle en marbre blanc. En hommage aux pilotes aviateurs français de la Grande Guerre, Springael créa cette mascotte inspirée par le capitaine Georges Félix Madon, quatrième as de l'aviation de chasse française avec 41 victoires confirmées et 64 probables. Pour ses exploits, Madon reçut la médaille militaire, la croix de chevalier de la légion d'honneur et la croix de guerre avec 10 palmes.

A FINE 'ACE PILOT' CAR MASCOT BY ANTOINE SPRINGAEL (1871-1928), FRENCH, CIRCA 1920, signed and numbered 3, hollow-cast bronze with dark patina, 12cm high, mounted on a white marble base.

As a tribute to the French pilots of the first World War, Springael created this mascot modelled upon Captain Georges Felix Madon, the fourth highest scoring fighter ace in the Aéronautique Militaire with 41 confirmed victories and 64 probables. For his exploits Madon was awarded Médaille Militaire, Chevalier de la Légion d'honneur, and Croix de Guerre with ten palms by his country.
€1,000 - 1,500

As a tribute to the French pilots of the first World War, Springael created this mascot modelled upon Captain Georges Felix Madon, the fourth highest scoring fighter ace in the Armée de l'Air with 41 confirmed victories and 64 probables. For his exploits Madon was awarded Médaille Militaire, Chevalier de la Légion d'honneur, and Croix de Guerre with ten palms by his country.



26

27

MASCOTTE « FEMME AILÉE » PAR JOANNES, PRODUCTION ITALIENNE, CIRCA 1920,

signée sur l'arrière de la base, en bronze nickelé représentant une femme nue volant, aux ailes finement détaillées, longueur 25 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A 'WINGED FEMALE' MASCOT BY JOANNES, ITALIAN, CIRCA 1920, signed to rear of base, nickelled bronze mascot in the form of a female nude in flight with finely detailed wings, 25cm long, mounted on a turned wooden display base.

€3,000 - 4,000





28

BELLE ET IMPRESSIONNANTE MASCOTTE « ST GEORGES ET LE DRAGON » PAR CARL KAUBA, PRODUCTION AUTRICHIENNE, CIRCA 1920,

signée du pseudonyme « T. Curts » avec la marque « Thenn Copyright Vienna » frappée sur la base, bronze nickelé, grande mascotte d'une exceptionnelle finesse dans les détails représentant le Saint Patron de l'Angleterre, St Georges, en armure et à cheval victorieux du dragon tordu de douleur, hauteur 19 cm, montée sur un grand bouchon de radiateur nickelé, hauteur totale 23 cm.

A FINE AND IMPRESSIVE 'ST GEORGE AND THE DRAGON' MASCOT BY CARL KAUBA, AUSTRIAN, CIRCA 1920 signed under pseudonym 'T.Curts' and with 'Thenn Copyright Vienna' stamp to base, nickelled bronze, large mascot with exceptionally fine detailing depicting the Patron Saint of England, St George, in full armour on horseback, victorious over the writhing dragon, measuring 19cm high, fitted to a large 'jewelled' nickelled radiator cap, 23cm high overall.
€4,000 - 6,000



29

29
MASCOTTE ART DÉCO « NU AUX LONGS CHEVEUX » EN VERRE OPALESCENT PAR LUCILE SEVIN POUR ETLING DE PARIS, PRODUCTION FRANÇAISE, CIRCA 1932,
 mention « Etling France 86 » moulée sur l'arrière de la base, représentant un gracieux nu féminin debout à la longue chevelure cascadante, hauteur 22,5 cm.

AN ART DECO 'NU LONGS CHEVEUX' MASCOT IN OPALESCENT GLASS BY LUCILE SEVIN FOR ETLING OF PARIS, FRENCH, CIRCA 1932,
 moulded 'Etling France 86' to rear of base, in the form of a graceful female nude with long cascading hair, standing 22.5cm high.
 €3,000 - 4,000



30

30
MASCOTTE « COQ NAIN » PAR RENÉ LALIQUE, PRODUCTION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 10 FÉVRIER 1928,
 signature « R Lalique » clairement moulée avec une double queue à la lettre « Q », mention « France » de chaque côté de la base et « N° 1135 » gravé sur l'arrière de la base, en verre transparent, représentant un coquelet debout, ongles intacts, hauteur 20,5 cm.

A 'COQ NAIN' GLASS MASCOT BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 10TH FEBRUARY 1928,
 with clearly moulded signature 'R Lalique' with double-tailed 'Q' and 'France' to either side of base and engraved 'No.1135' to rear of base, in clear glass in the form of a standing cockerel, with claws intact, 20.5cm high.
 €1,000 - 1,500



31

31 PAIRE DE MASCOTTES « TÊTE DE COQ » MONTÉES EN SERRE-LIVRES, PAR RENÉ LALIQUE, PRODUCTION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 3 FÉVRIER 1928,

chacune portant la signature « Lalique France » entaillée sur le cou, en verre clair et satiné, montée sur une base étagée en verre portant la signature « Lalique France » gravée à l'acide au stencil sur le côté de la base, l'une portant un petit éclat sur un angle, chacune mesurant environ 19,5 cm de haut.

A PAIR OF 'TETE DE COQ' GLASS MASCOTS MOUNTED AS BOOK- ENDS, BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 3RD FEBRUARY 1928,

each with intaglio moulded signature 'Lalique France' to neck, in clear and satin glass, each mounted to a stepped glass base with stencil acid-etched 'Lalique France' signature to side of base, one with small chip to one corner, each measuring approximately 19.5cm high overall.

(2)

€3,000 - 4,000

32 MASCOTTE « PERCHE » EN VERRE OPALESCENT PAR RENÉ LALIQUE, PRODUCTION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 20 AVRIL 1929,

portant la signature « R. Lalique » moulée légèrement adoucie et « R Lalique France » taillée à la molette sur le côté de la base entre les nageoires, en verre transparent à cœur opalescent bleu/blanc, longueur 16 cm.

A 'PERCHE' MASCOT IN OPALESCENT GLASS BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 20TH APRIL 1929, with faintly moulded signature 'R.Lalique' and wheel-cut 'R Lalique France' to side of base between fins, in clear glass with blue/white opalescent core, 16cm long.

€3,000 - 4,000



32

33

MASCOTTE « CHRYSIS » PAR RENÉ LALIQUE, PRODUCTION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 21 MARS 1931,

signature « R. Lalique » gravée à l'acide sous la base, en verre clair et satiné, représentant un nu féminin incliné en arrière, longueur environ 16 cm.

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

€5,000 - 7,000



33



34

34

PRESSE-PAPIER « VITESSE » EN VERRE OPALESCENT PAR CRISTAL LALIQUE DE PARIS,

production moderne, édition limitée, gravé « Lalique © France » et numéroté « N°043 » sous la base, avec plots en caoutchouc clair, en verre opalescent bleu/blanc d'après le modèle de mascotte original introduit le 17 septembre 1929, haut de 18,5 cm, complet de son écrin de présentation avec couvercle, protection mousse et notice portant le cachet « Contrôle n° 3A ».

A 'VITESSE' PAPERWEIGHT IN OPALESCENT GLASS BY CRYSTAL LALIQUE OF PARIS, modern, limited edition, engraved 'Lalique © France' and numbered 'N°043' under base with clear rubber feet, in blue/white opalescent glass after the original mascot design introduced 17th September 1929, measuring 18.5cm high, complete with original Lalique presentation box with lid, foam packing and pamphlet with stamped Control No. '3A'.

€1,500 - 2,000



35

35

PRESSE-PAPIER « VICTOIRE » EN VERRE OPALESCENT PAR CRISTAL LALIQUE DE PARIS,

production moderne, édition limitée, gravé « Lalique © France » et numéroté « P005 » sous la base, avec plots en caoutchouc clair, en verre opalescent bleu/blanc d'après le modèle de mascotte original introduit le 18 avril 1928, haut de 25,5 cm, complet de son écrin de présentation original avec couvercle, protection mousse et notice portant le cachet « Contrôle n° 3A ».

A 'VICTOIRE' PAPERWEIGHT IN OPALESCENT GLASS BY CRYSTAL LALIQUE OF PARIS, modern, limited edition, engraved 'Lalique © France' and numbered 'P005' under base with clear rubber feet, in blue/white opalescent glass after the original mascot design introduced 18th April 1928, measuring 25.5cm long, complete with original presentation box with lid, protective foam packing and pamphlet stamped with Control No '3A'.

€2,000 - 3,000



36



37

36

PRESSE-PAPIER « CHRYSIS » EN VERRE OPALESCENT PAR CRISTAL LALIQUE DE PARIS,

production moderne, édition limitée, gravé « Lalique © France » et numéroté « N°052 » sous la base, avec plots en caoutchouc clair, en verre opalescent bleu/blanc d'après le modèle de mascotte original introduit le 21 mars 1931, long de 16 cm environ, complet de son écrin de présentation Lalique avec couvercle, protection mousse et notice portant le cachet « Contrôle n° 1A ».

A 'CHRYSIS' PAPERWEIGHT IN OPALESCENT GLASS BY CRYSTAL LALIQUE OF PARIS,

modern, limited edition, engraved 'Lalique © France' and numbered 'N052' under base with clear rubber feet, in blue white opalescent glass after the original mascot design introduced 21st March 1931, approximately 16cm long, complete with Lalique presentation box with lid, foam packing and pamphlet with stamped Control No.'1A'.

€1,000 - 1,500

37

BELLE MASCOTTE « VICTOIRE » EN VERRE PAR RENÉ LALIQUE, PRODUCTION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 18 AVRIL 1928,

signature « R Lalique » moulée avec une double queue à la lettre « Q » sur le côté gauche du cou et mention « France » atténuée moulée vers l'arrière du cou, en verre transparent satiné au niveau du visage et du cou, longueur 26 cm.

A FINE 'VICTOIRE' GLASS MASCOT BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 18TH APRIL 1928,

with moulded signature 'R Lalique' with double-tailed 'Q' to left side of neck and faintly moulded 'France' towards rear of neck, in clear glass with satin finish to face and neck, 26cm long.

€25,000 - 30,000



39

38

MASCOTTE « COQ NAIN » EN VERRE FUMÉ PAR RENÉ LALIQUE, PRODUCTION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 10 FÉVRIER 1928, signature « R Lalique » moulée avec une double queue à la lettre « Q », mention « France » de chaque côté de la base et « N° 1135 » gravé à l'arrière de la base, en verre fumé sombre topaze et cœur écarlate représentant un coquelet dressé, ongles intacts, hauteur 20 cm.

A 'COQ NAIN' MASCOT IN FUMEE GLASS BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 10TH FEBRUARY 1928, with moulded signature 'R Lalique' with double-tailed 'Q' and 'France' to either side of base and engraved 'No.1135' to rear of base, in dark topaz fumee glass with scarlet core, in the form of a standing cockerel, with claws intact, 20cm high.
€5,000 - 7,000

39

DIX MASCOTTES AUTOMOBILES EN VERRE EN MAJORITÉ PAR DESNA, PRODUCTION TCHÉCOSLOVAQUE,

Mascottes modernes en verre moulé pressé fini satiné dont neuf par Desna : « Fille Papillon », « les Amants », « Tête en Vitesse », « Mistral », « Chrysis », « Le Futur », « La Fille au Lion », « Atalante », toutes sur embase noire polie marquée « Desna » sur le dessous, une « Tête de Pharaon » sans embase, et une mascotte « Victoire » reproduite d'après le modèle original de Lalique.

Dans les années 1930, le cristal d'art tchèque Desna était commercialisé sous la marque Red Ashay au Royaume-Uni par H G Aucher de Manchester et Londres.

TEN GLASS CAR MASCOTS MAJORITY BY DESNA, CZECHOSLOVAKIAN, modern, moulded glass mascots with satin finish, comprising nine by Desna, 'Butterfly Girl', 'The Lovers', 'Speed Head', 'Mistral', 'Chrysis', 'The Future', 'Girl with Lion', 'Atalanta', all on polished black bases marked 'Desna' to underside, 'Pharaoh Head' without base, and a 'Victoire' reproduction mascot after an original design by Lalique.

In the 1930s, Desna Czechoslovakian Art glass was marketed as Red Ashay in the UK, by H G Aucher of Manchester and London.

(10)
€1,200 - 1,600



38

40

MALLETTE RIGIDE DE PIQUE-NIQUE « CORACLE » POUR QUATRE PERSONNES PAR G W SCOTT AND SONS, ANNEES 1920

garnie de similicuir avec poignées, fermetures et serrures nickelées, le couvercle ouvrant sur un intérieur à compartiments en osier, garni d'une bouilloire à poignée en osier et d'un réchaud Coracle cuivre et laiton, la théière en céramique « The Cube » par T G Green & Co., deux boîtes à mets sur base en céramique, deux autres boîtes en fer blanc, flacon en verre pour le lait, gobelets à garniture d'osier, tasses et sous-tasses en céramique et autres accessoires divers, assiettes rectangulaires émaillées et couverts retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, largeur de la mallette 67 cm.

A CASED 'CORACLE' PICNIC SET FOR FOUR PERSONS, BY G W SCOTT AND SONS, 1920S, black leather-cloth case with nickelled handles, locks and catches, the lid opening to interior with wicker framework, fitted with wicker-handled copper and brass Coracle kettle and burner, 'The Cube' ceramic tea-pot by T G Green & Co., two Coracle ceramic-based food boxes, two other food tins, glass milk bottle, drinking glasses in wicker frames, ceramic cups and saucers, and other accessories, with rectangular enamel plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case 67cm wide.

€1,000 - 1,500

41

MALLETTE RIGIDE « CORACLE » DE PIQUE-NIQUE ET RAFFRAÎCHISSEMENT POUR DEUX PERSONNES, PRODUCTION BRITANNIQUE, ANNÉES 1920,

revêtue de similicuir vert avec poignée et couvercle ouvrant sur un intérieur à compartimentage en osier garni de trois flacons en verre pour boissons, d'une boîte à sandwich à fond céramique Coracle, de deux gobelets et d'une salière et d'un poivrier par G W Scott & Sons, d'assiettes émaillées à bordure dorée et de couverts retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, la mallette mesurant 28 x 27 x 16 cm.

A CASED 'CORACLE' BRAND DRINKS/PICNIC SET FOR TWO PERSONS, BRITISH, 1920S, green leather-cloth case, with handle and lid opening to interior with wicker framework fitted with three glass drinks bottles, a ceramic based Coracle food box, two glass tumblers and salt and pepper pots by G W Scott & Sons, with gilt-edge enamel plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 28 x 27 x 16cm.

€1,000 - 1,500



40



41

42

**MALLETTE NÉCESSAIRE À THÉ
CHRISTOPHER DRESSER POUR DEUX
PERSONNES PAR HUKIN & HEATH, DÉBUT
XXE SIÈCLE,**

sacoche en cuir noir avec poignée remplacée, ouvrant par deux rabats sur un intérieur doublé de feutrine grise contenant une bouilloire plaquée modèle 2109 à poignée en osier, un pot à lait, une théière modèle 292 à poignée en osier, deux tasses en porcelaine Royal Worcester avec sous-tasses et divers autres accessoires, réchaud et support manquants, avec cuillers et pince à sucre, largeur 29 cm, avec les initiales gaufrées « E.K.L. » sur le dessus.

A CHRISTOPHER DRESSER CASED TEA-SET FOR TWO PERSONS BY HUKIN & HEATH, EARLY 20TH CENTURY, black leather case with replaced handle, with double-doors opening to grey felt-lined interior fitted with model 2109 electro-plated wicker-handled kettle, containing milk-jug, a model 2925 wicker-handled tea-pot, two Royal Worcester bone china tea-cups on felt pads with saucers, and other accessories, lacking stand and burner, with spoons and sugar tongs housed in the double doors, the case 29cm wide and with embossed initials 'E.K.L.' to top surface.

€1,000 - 1,500



42

43

**NÉCESSAIRE DE PIQUE-NIQUE POUR
QUATRE PERSONNES PAR SIRRAM,
ANNÉES 1920,**

mallette revêtue de similicuir noir avec fermetures et serrures nickelées, le couvercle ouvrant sur un intérieur garni de deux bouteilles Thermos, quatre flacons de verre « Sirram n° 4 », deux boîtes en fer-blanc sur fond céramique, quatre petits verres EPNS et quatre gobelets (de remplacement) avec couverts et assiettes de remplacement retenus dans le couvercle par des sangles en cuir, la mallette 64 x 29 x 20 cm.

A CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY SIRRAM, 1920S, black leather-cloth case with nickelled locks and catches, the lid opening to interior fitted with two Thermos flasks, for 'Sirram No.4' glass bottles, two ceramic based food tins, four EPNS drinking tots and four glass tumblers (later replacements), with cutlery and later replaced plates housed behind leather straps in the lid, the case measuring 64 x 29 x 20cm.

€1,200 - 1,800



43

44

**RARE NECESSAIRE DE PIQUE-NIQUE
« BELLE EPOQUE » POUR QUATRE
PERSONNES PAR G W SCOTT & SONS,
CIRCA 1909,**

Mallette rigide revêtue de similicuir noir avec serrures, fermetures et poignées en laiton, le couvercle incliné d'aspect texturé à bordure de laiton, ouvrant sur un intérieur à compartiments doublé de tissu vert sombre contenant une bouilloire et un réchaud en laiton et cuivre, un flacon en verre pour le lait, deux boîtes à mets à fond céramique, quatre coupes céramique avec soucoupes, boîtes à beurre et à conserves, avec flasque Thermos, grande bouteille habillée d'osier, assiettes rectangulaires en métal et couverts retenus dans le couvercle par des sangles en cuir, la mallette d'une largeur totale de 58 cm.

A RARE EDWARDIAN CASED FOOTREST PICNIC SET FOR FOUR PERSONS, BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909, black leather-cloth case, with brass locks, catches and handles, the sloped lid with textured tread and brass edging, opening to dark green lined compartmentalised interior fitted with copper and brass kettle with burner, glass milk bottle, two ceramic-based food boxes, four ceramic cups with saucers, butter and preserves jars, wicker cased stacking glass tumblers and condiments jars, with Thermos flask, large wicker covered drinks bottle, rectangular metal plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 58cm wide overall.

€1,800 - 2,400



44

45

**MALLETTE RIGIDE DE PIQUE-NIQUE
POUR QUATRE PERSONNES PAR A, D ET
Z, ANNÉES 1920,**

garnie de similicuir noir avec poignées, serrure et fermetures en laiton, le couvercle ouvrant sur un intérieur compartimenté en osier contenant des accessoires de pique-nique dont une bouilloire nickelée avec réchaud, une bouteille garnie d'osier, une boîte à mets à fond céramique, une autre boîte en fer-blanc, un jeu de quatre tasses céramique avec sous-tasses, beurrier et pots à condiments, assiettes à salade et couverts logés dans le couvercle et retenus par des sangles en cuir, la mallette mesurant 55 x 34 x 19 cm.

A CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY A, D & Z, 1920S, black leather-cloth case with brass handles, lock and catches, the lid opening to interior with wicker framework fitted with picnic accessories including nickelled kettle with burner, a wicker-covered drinks bottle, a ceramic based food box, another food tin, set of four ceramic cups with saucers, butter jar and condiments pots, with side-plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 55 x 34 x 19cm.

€2,000 - 3,000



45



46

46

PANIER DE PIQUE-NIQUE POUR SIX PERSONNES PAR G W SCOTT & SONS, PRODUCTION BRITANNIQUE, CIRCA 1909,

Panier en osier avec poignées, barrette de fermeture et couvercle ouvrant sur un intérieur compartimenté en osier contenant une grande flasque « Ferrostat », une bouteille de verre garnie d'osier, deux petites bouteilles, quatre boîtes à mets Coracle à fond céramique, pots à beurre et à condiments en céramique, un jeu de six verres empilables et une boîte à sel, six assiettes émaillée à filet doré et couverts logés dans le couvercle et retenus par des sangles en cuir, la mallette mesurant 72 x 41 x 20 cm.

A WICKER-CASED PICNIC SET FOR SIX PERSONS BY G W SCOTT & SONS, BRITISH, CIRCA 1909,

the wicker case with handles, locking bar, and lid opening to interior with wicker framework fitted with a large Stanley 'Ferrostat' flask, a wicker-covered glass drinks bottle, two smaller bottles, four Coracle ceramic-based food boxes, ceramic butter and preserves jars, set of six stacking beakers, and salt cellar, with set of six gilt-edged enamel plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 72 x 41 x 20cm overall.

€3,000 - 4,000

47^Y

TRÈS BELLE TROUSSE DE TOILETTE EN CROCODILE POUR DAME AVEC ACCESSOIRES EN ARGENT MASSIF PAR JOHN COLLARD VICKERY DE REGENT ST., LONDRES, CIRCA 1924,

Mallette en crocodile avec poignée, fermetures et serrure en laiton, le couvercle ouvrant sur un intérieur doublé de moire de soie de teinte brune contenant divers accessoires dont neuf flacons et pots divers à couvercle en argent, une petite pendule de voyage à boîtier en argent et mouvement français, quatre chiffons et brosses à chaussure à poignée en argent, un miroir à main, une petite boîte à bijoux, trois porte-broches, un coffret à bijoux en crocodile, une pochette à documents, une bourse, un étui pour cartes de visite et un jeu d'instruments de manucure à garniture en argent, une corne à chaussure à manche en argent, des baguettes pour gants, un tire-bouton, un coupe-papier en os et un plateau en argent retenus dans le couvercle par des sangles, les accessoires en argent massif portant le poinçon de Londres de 1923 et 1924, à finition bouchonnée et portant chacun le monogramme « O.S. » entrelacé avec une petite couronne et les initiales « O.S. » sur le couvercle, l'ensemble mesurant 53 x 38 x 21 cm.

Provenance : Anciennement propriété de Lady Dowager Olwen Gwynne Suffield de Gunton Park, Norfolk. Probablement offerte à l'occasion de son mariage en 1925 avec Victor Alexander Charles Harbord, the 7th Baron Suffield.

A FINE CROCODILE SKIN LADY'S VANITY CASE WITH STERLING SILVER ACCESSORIES BY JOHN COLLARD VICKERY OF REGENT ST. LONDON, CIRCA 1924,

the polished crocodile skin case with handle, brass locks and catches, the lid opening to reveal brown watered-silk lined interior, fitted with various accessories including nine assorted bottles and jars with silver caps, a small travelling carriage clock with silver case and French movement, four silver handled clothes and shoe-brushes and a hand-mirror, a small silver jewellery box, three silver pin-trays, a crocodile skin jewellery case, documents pouch, purse, business card pouch, and manicure set with silver accoutrements, with silver handled shoe-horn, glove-stretchers, button hook, bone-bladed letter opener and silver tray housed behind straps in the lid, the sterling silver accessories hallmarked London 1923 and 1924, with engine turned decoration and each with 'O.S.' intertwined monogram with coronet design, the lid to the case gilt embossed with coronet and initials 'O.S.' to lid, the whole measuring 53 x 38 x 21cm overall.

Provenance: Formerly the property of Lady Dowager Olwen Gwynne Suffield of Gunton Park, Norfolk. Believed to have been gifted to her on the event of her marriage in 1925, to Victor Alexander Charles Harbord, the 7th Baron Suffield.

€5,000 - 7,000

Provenance: Formerly the property of Lady Dowager Olwen Gwynne Suffield of Gunton Park, Norfolk. Believed to have been gifted to her on the event of her marriage in 1925, to Victor Alexander Charles Harbord, the 7th Baron Suffield.



47



48

48
MONTRE BULGARI OCTO SÉRIE LIMITÉE MASERATI 2014,
 d'une série de 1914 montres commémorant le centenaire de Maserati, cet exemplaire a été offert au vainqueur du Concours d'élégance du Centenaire à Turin. Chronographe à remontage automatique à roue à colonne, mouvement « El Primero » « Velocissimo » de Zenith, boîtier en acier inoxydable, largeur 41, 5 mm, épaisseur, 13, 07 mm, lunette fixe, cadran laqué bleu poli avec trois cadrans secondaires en émail à champ levé, fenêtre de date à 4 h 30, trident emblématique de Maserati intégré dans l'aiguille des secondes, fond de boîtier en verre bleu marqué « Maserati Est 1914 Out of 1914 » avec bracelet cuir assorti, jamais portée, dans son écrin d'origine avec garantie , certificat et instructions

A BULGARI OCTO MASERATI LIMITED EDITION WATCH, 2014, one of a limited edition of 1914 to commemorate Maserati's centennial, this example presented to the winner of the Maserati Centennial Concours d'Elegance in Torino, self-winding column wheel chronograph, 'Velocissimo' Zenith-type standard-setting 'el Primero' movement, stainless steel case 41.5mm wide, 13.07mm deep, static bezel, round polished blue lacquered dial with three subsidiary champlévé enamelled chronograph dials, date window at 4:30, Maserati trident symbol incorporated into tail of the second hand, blue glass panel caseback lettered "MASERATI EST 1914 1 OUT OF 1914", with matching leather strap, unused, in original box with guarantee, certificate and instructions.
€6,000 - 8,000



49

49
« 100 ANS D'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE », ENSEMBLE DE PLAQUETTES EN ARGENT EN COFFRET DE PRÉSENTATION EN BOIS PAR FRANKLIN MINT (LE MÉDAILLIER FRANKLIN),
 produit en 1975 pour le marché français, comprenant 100 plaquettes en argent au titre français de 925/1000e, chacune mesurant 36 x 52 mm et d'un poids d'environ 66 gr portant chacune une représentation en relief d'une automobile remarquable de 1875 à 1975 accompagnées au verso d'une description de modèles des marques Benz, Renault, De Dion-Bouton, Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Lancia, Bentley, Alfa Romeo, Bugatti, Lagonda, Jaguar, Ferrari, Aston Martin, Porsche et autres, l'ensemble contenu dans quatre plateaux en chêne eux-mêmes rangés dans un coffret en chêne style « coffre au trésor » à bandes de cuir et plaque en laiton sur le couvercle portant gravé « Cent Ans d'Histoire de l'Automobile », le coffret mesurant 46 cm de largeur, accompagné d'un livret en vinyle exposant les détails des modèles en français, et de la notice correspondante.



50 (part)

'100 YEARS OF THE HISTORY OF THE AUTOMOBILE' A PRESENTATION WOODEN-CASED SET OF SILVER MOTORING INGOTS BY FRANKLIN MINT, produced 1975 for the French market, comprising 100 French .925 silver ingots, each measuring 36 x 52mm and weighing approximately 66gms, each struck with image in relief of a motorcar of significance from 1875-1975 and with descriptive text in French to the reverse, including Benz, Renault, De Dion Bouton, Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Lancia, Bentley, Alfa Romeo, Bugatti, Lagonda, Jaguar, Ferrari, Aston Martin, Porsche, and other models, all fitted within four oak trays and contained within a presentation 'treasure-chest' style oak case with leather bands and brass plaque to lid engraved 'Cent Ans d'Histoire de l'Automobile', the case measuring 46cm wide, offered together with vinyl booklet containing details of the models in French and related pamphlet.
 (3)
€3,000 - 4,000



50 (obverse)



50 (reverse)



51

50

MEDAILLON EN ARGENT COMMEMORATIF D'AUTOMOBILES MARIUS BERLIET,

portant frappé le portrait de profil de M. Berliet d'après un dessin de Muller, et les dates 1866-1949, le revers gravé « Gustave Bayle », diamètre 63 mm, dans son écrin d'origine, complété d'un tableau d'automobiles à Cuba par Juanonio, daté de 2000, acrylique sur panneau, 29 x 39 cm, encadré, et d'un jeu de huit estampes représentant des automobiles, la majorité étant des voitures allemandes des années 1930, mesurant chacune 35 x 50 cm, encadrement à clips.

AN AUTOMOBILES MARIUS BERLIET COMMEMORATIVE SILVER MEDALLION,

struck with portrait profile image in relief of Berliet after design by Muller, dated 1866-1949, the reverse engraved 'Gustave BAYLE', 63mm diameter, in original fitted display case, together with a painting of cars in Cuba by Juanonio, dated 2000, acrylic on board, 29 x 39cm, framed, and a set of eight car portrait prints, the majority depicting 1930s German cars, each 35 by 50cm, in clip frames.

(Qty)

€800 - 1,000

51

CENDRIER ROLLS-ROYCE EN ARGENT MASSIF PAR SEBASTIAN GARRARD & CO. OFFERT EN CADEAU DE NOËL EN 1926,

poinçonné sur le dessous de la base, avec une « Spirit of Ecstasy » miniature au centre d'après la création originale de Charles Sykes, diamètre 15 cm.

La mascotte « Spirit of Ecstasy » qui orne depuis maintenant 105 ans les automobiles Rolls-Royce est une des images identifiantes parmi les plus célèbres du monde. En 1926, à la suite de l'introduction réussie du nouveau modèle New Phantom (désigné a posteriori Phantom I), les directeurs de Rolls-Royce Motors décidèrent de commander un objet cadeau de Noël édité en petit nombre. La première pièce concernée pour 1926 fut un cendrier pour cigare d'une classique forme circulaire, surmonté d'une statuette « Spirit of Ecstasy » de dimension réduite, l'ensemble en argent massif comme l'exemplaire offert ici. Un petit nombre de ces cendriers furent offerts par Rolls-Royce comme cadeaux de Noël cette année-là. Les heureux récipiendaires du cendrier furent bien entendu ravis de ce cadeau et Rolls-Royce décida de commander un autre objet – une pendule de bureau – pour l'offrir l'année suivante. Celui-ci fut tout aussi apprécié si bien que la « tradition » consistant à commander une pièce différente chaque année évolua afin de constituer

un ensemble de bureau complet comprenant : en 1926, un cendrier, 1927 une pendule de bureau, 1928, un coffret à cigarettes, 1929, un encrier, 1930 une bonbonnière, 1931, rien du fait de l'acquisition de Bentley Motors et de la crise économique, 1932, un tampon buvard, 1933, un baromètre de bureau, 1934, un briquet de table, 1935, un plateau, 1936, une coupe à fleurs et en 1937, des serre-livres. Parmi les destinataires figurent Clyde Automobiles de Glasgow, Watson de Liverpool, Cockshoot de Manchester, Rippon Bros de Huddersfield, Car Mart de Londres, Roltes de Maidstone et Croal d'Edimbourg

A ROLLS-ROYCE STERLING SILVER ASHTRAY BY SEBASTIAN GARRARD & CO, PRESENTED AS A CHRISTMAS GIFT FOR 1926, hallmarked to underside of base, with central miniature Spirit of Ecstasy figure after the original design by Charles Sykes, 15cm diameter.

The Spirit of Ecstasy mascot has now adorned Rolls-Royce automobiles for over 105 years and is one of the world's most readily identified images. In 1926, following the successful introduction of their New Phantom model (later known as the Phantom I), the Directors of Rolls-Royce Motors decided to commission a Christmas gift, to be produced in a small quantity. The first piece in question for 1926 was the cigar ashtray of conventional circular form, surmounted by a reduced size Spirit of Ecstasy, the whole in Sterling silver, an example of which is offered here. A small number of these ashtrays were presented by Rolls-Royce as Christmas gifts that year. The fortunate recipients of the ashtray were evidently highly delighted with their gifts, and Rolls-Royce decided to commission another piece - a desk clock - for presentation the following year. This, too, was very well received, and so the 'tradition' of commissioning a different piece each year evolved, to build a full 'desk-set' comprising:

1926 ashtray, 1927 desk clock, 1928 cigarette box, 1929 inkwell, 1930 bon-bon dish, 1931 (no gifts were issued in 1931 due to the acquisition of Bentley Motors and financial recession), 1932 ink blotter, 1933 desk barometer, 1934 desk lighter, 1935 salver, 1936 rose bowl and 1937 bookends.

Recipients of the gifts included Clyde Automobiles of Glasgow, Watson of Liverpool, Cockshoot of Manchester, Rippon Bros of Huddersfield, Car Mart of London, Roltes of Maidstone and Croal of Edinburgh.

€1,500 - 2,000



52



53



54



55

52

**CARAFE EN FORME DE RADIATEUR ROLLS-ROYCE PAR
POCHER DE TURIN,**

calandre chromée avec volets thermostatiques, mascotte et écusson émaillé rouge, hauteur 21 cm.

A ROLLS-ROYCE RADIATOR DECANTER BY POCHEUR OF TURIN, chrome plated case with shutters, mascot, and red enamel badge, 21cm high.

€1,000 - 1,500

53

**CARAFE EN FORME DE RADIATEUR MERCEDES-BENZ PAR
POCHER DE TURIN,**

calandre en métal plaqué avec grille, écusson de radiateur et mascotte, hauteur 19,5 cm.

A MERCEDES-BENZ RADIATOR DECANTER BY POCHEUR OF TURIN, plated metal case with grille, radiator badge and mascot, 19.5cm high.

€1,000 - 1,500

54

**CARAFE EN FORME DE RADIATEUR MERCEDES-BENZ PAR
RUDDSPEED,**

chromée, avec grille imprimée, écusson en émail bleu, complète de son emblème de bouchon de radiateur, hauteur 22 cm.

A MERCEDES-BENZ RADIATOR DECANTER, BY RUDDSPEED, chromed, with printed grille, blue enamel badge and complete with plastic radiator cap emblem, 22cm high.

€1,000 - 1,200

55

BRONZE « RALLYE DU MONT-BLANC BUGATTI » PAR AUGUSTE ZHORENNSEN, signé à l'arrière, représentant une ancienne Bugatti de course « numéro 8 » passant sous une arche triomphale, coulé en deux parties, hauteur 30 cm.

Un bronze identique figure page 130 de l'ouvrage de John J. Zolomij The Motor Car in Art.

A 'RALLYE DU MONT BLANC BUGATTI' BRONZE BY AUGUSTE ZHORENNSEN, signed to rear, depicting an early racing Bugatti number 8 driving under a triumphal arch, cast in two parts, 30cm high.

A similar Bugatti bronze is illustrated on page 130 of John J Zolomij: The Motor Car in Art. **€1,000 - 1,500**

A similar Bugatti bronze is illustrated on page 130 of John J Zolomij: The Motor Car in Art.

56

STATUETTE « DÉESSE DE LA VITESSE » ANNÉES 1920,

en métal moulé style art déco, hauteur 26 cm, montée sur une embase, hauteur totale, 46 cm

A 'GODDESS OF SPEED' STATUE, 1920S, cast alloy Art Deco figure, 26cm high, mounted on a base, 46cm high overall.

€1,000 - 1,500



57

57

GREGORY PERCIVAL, BRITANNIQUE, (NÉ EN 1964) « ENDURANCE »

sculpture en bronze patiné de la Porsche 917 K Le Mans « Steve McQueen » 1970-71, première édition de la sculpture réalisée en hommage aux deux victoires de la voiture aux 24 Heures du Mans telle qu'elle apparaît dans le film « Le Mans » de 1971 avec Steve McQueen, faite de sept pièces en bronze patiné à la main donnant une représentation dynamique de la voiture en vitesse avec sillage stylisé en résine transparente polie à la main, longueur 37 cm, discrètement marquée « Percival P009/010 SEPT 2016 » à l'intérieur de la partie avant, longueur totale 76 cm sillage compris et montée sur une plaque d'ardoise.

Cette édition limitée à dix exemplaires de ce bronze patiné veut montrer la Porsche 917 après 24 heures de course avec ses courbes et ses formes recouvertes de poussière et de boue.

GREGORY PERCIVAL, BRITISH, (1964-), 'ENDURANCE',

a patinated bronze sculpture of the 'Steve McQueen' 1970/71 Le Mans Porsche 917K, early edition of the sculpture produced in tribute to the twice Le Mans winning 24-Hours car as featured in the 1971 film Le Mans starring McQueen, constructed from seven

hand patinated cast bronze sections giving a dynamic depiction of the car at speed with trailing stylised 'wake' in hand-polished clear glass resin, 37cm long, lightly inscribed 'Percival P009/010 SEPT 2016' to inside of front section, measuring 76cm long overall including 'wake' and mounted on a slate display base. GREGORY PERCIVAL, BRITISH, (1964-), 'ENDURANCE',

a patinated bronze sculpture of the 'Steve McQueen' 1970/71 Le Mans Porsche 917K, early edition of the sculpture produced in tribute to the twice Le Mans winning 24-Hours car as featured in the 1971 film Le Mans starring McQueen, constructed from seven hand patinated cast bronze sections giving a dynamic depiction of the car at speed with trailing stylised 'wake' in hand-polished clear glass resin, 37cm long, lightly inscribed 'Percival P009/010 SEPT 2016' to inside of front section, measuring 76cm long overall including 'wake' and mounted on a slate display base.

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

€2,000 - 3,000

56



58



58 GREGORY PERCIVAL, BRITANNIQUE, (NÉ EN 1964) « TALLY-HO », SCULPTURE DE LA SECTION « DOGSBODY » DU SQUADRON 616 DE DOUGLAS BADER DÉCOLLANT DE LA BASE DE LA RAF DE WESTHAMPNETT EN JUILLET 1941,

sculpture représentant la Section « Dogsbody » du Squadron 616 de Douglas Bader décollant de la base de la RAF de Westhampnett en juillet 1941, en hommage aux courageux pilotes qui combattirent si bravement pendant la Seconde Guerre mondiale, les Spitfire de Douglas Bader, Alan Smith, Johnnie Johnson et Hugh 'Cocky' Dundas se regroupant à l'appel « Tally-ho » de Bader, avions en bronze massif coulé à la main, d'une envergure de 18 cm chacun, montés sur une base en résine, 72 x 46 cm ; accompagnée d'un certificat d'édition indiquant le n° 10/25

GREGORY PERCIVAL, (BRITISH, 1964-), 'TALLY-HO', SCULPTURE OF DOUGLAS BADER'S 'DOGSBODY' SECTION 616 SQUADRON FLYING FROM RAF WESTHAMPNETT IN JULY 1941, a sculpture of Douglas Bader's 'Dogsbody' Section 616 Squadron flying from RAF Westhampnett in July 1941, in honour of the brave pilots who flew so gallantly during the Second World War, the Spitfires of Douglas Bader, Alan Smith, Johnnie Johnson and Hugh 'Cocky' Dundas, following the call of Bader 'Tally-ho', hand cast solid bronze Spitfires with a wingspan of 18cm each, mounted on resin glass base, 72 x 46 x 35cm, offered with certificate of issue listing edition number 10/25. **€2,500 - 3,500**

59 GREGORY PERCIVAL, BRITANNIQUE, (NÉ EN 1964) « AYRTON SENNA DA SILVA », SCULPTURE REPRÉSENTANT LA WILLIAMS FW16 D'AYRTON SENNA EN VITESSE,

édition limitée à dix exemplaires plus deux épreuves, cette pièce est numérotée « AP001/002 September 2016 », bronze aux couleurs de l'écurie patinées, sillage en résine transparente sur une plaque d'ardoise, tous numérotés et signés, dimensions de la base 105 x 24 cm.

Ayrton Senna (21 mars 1960-1er mai 1994) « Ces faits vous ramènent à la réalité et à la fragilité de notre condition. Au même instant, vous faites quelque chose que personne d'autre ne peut faire. À l'instant où vous êtes vu comme le meilleur, le plus rapide et où vous semblez intouchable, vous êtes d'une extrême fragilité car en une fraction de seconde, c'est fini. Ces deux extrêmes sont deux sentiments que vous n'éprouvez pas tous les jours. Ce sont des choses qui contribuent –comment dire ? – à vous connaître de mieux en mieux. Ce sont des choses qui me font toujours aller de l'avant. »

Première exposition publique des plus récentes sculptures de Gregory Percival.

GREGORY PERCIVAL, (BRITISH, 1964-), 'AYRTON SENNA DA SILVA', SCULPTURE DEPICTING AYRTON SENNA'S WILLIAMS FW16 AT SPEED, limited edition of ten and two proofs, this example numbered AP001/002 September 2016, bronze with patinated team colours, clear glass resin 'wake' on slate base, individually numbered and signed, overall size of base 105 x 24cm.

Ayrton Senna (21 March 1960 – 1 May 1994)

"These things bring you to reality as to how fragile you are; at the same moment you are doing something that nobody else is able to do. The same moment that you are seen as the best, the fastest and somebody that cannot be touched, you are enormously fragile. Because in a split second, it's gone. These two extremes are feelings that you don't get every day. These are all things which contribute to -how can I say?- knowing yourself deeper and deeper. These are the things that keep me going."

This is the first public viewing of Gregory Percival's newest sculptural artwork.

€3,000 - 4,000

59





60

60
VOITURE POUR ENFANT MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN 722 S À MOTEUR ÉLECTRIQUE RÉALISÉE SUR COMMANDE SPÉCIALE PAR AKAI ET INCRUSTÉE DE CRISTAUX SWAROVSKI,

probablement une pièce unique exécutée sur commande, une version miniaturisée officiellement autorisée du roadster doté d'une carrosserie en plastique moulé incrustée de cristaux taillés par Swarovski, propulsée par une batterie en 12 volts avec une pédale donnant les vitesses lente et rapide et la marche arrière, atteignant environ 5 à 7 km/h, complétée d'un contrôle parental par radiocommande avec une clé de lancement du moteur, des éclairages fonctionnels, des enregistrements de musique commandés par boutons au volant, un lecteur MP3, avec lampes rouges à éclats et contrôle du volume sur la planche de bord, roues en plastique, convenant à des enfants de 3 à 6 ans (jusqu'à 30 kg), la voiture mesurant 120 x 55 x 48 cm hors tout, accompagnée de son chargeur de batterie.

A SPECIALLY COMMISSIONED MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN 722S ELECTRIC-POWERED CHILD'S CAR BY AKAI, ENCRUSTED WITH SWAROVSKI CRYSTALS, believed a 'one-off' example commissioned, an officially licensed miniaturised version of the roadster, with light grey plastic moulded bodywork fully encrusted with many small Swarovski cut crystals, the car powered by a 12 Volt battery with accelerator pedal powering low, high-speed and reverse options, achieving a speed of approximately 5-7Kmh, and complete with parental radio remote control override unit, with key operating starting engine sound, working lights, music tracks operated by buttons on the steering wheel, MP3 input, with flashing coloured led lights and volume control on dashboard, with plastic wheels and believed suitable for children 3-6 years (up to 30Kg), the car measuring 120 x 55 x 48cm overall, and complete with AC/DC battery charging adaptor.
€1,500 - 2,000

61
RARE VOITURE À PÉDALES JEEP, FIN DES ANNÉES 1940,

version courte, longueur 60 cm, carrosserie en tôle d'acier, couleur verte, pédalier à étriers connecté directement à l'axe arrière à manivelles, roues rouge (sans pneus), roue de rechange avec pneu, jerrycan, pare-brise rabattable en grillage et volant noirs, pare-chocs chromés et étoile sur le capot, traces d'usage et peinture passée par endroits.

A RARE JEEP PEDAL CAR, LATE 1940S, small version, 60cm long, pressed steel body, painted green, simple stirrup pedals to cranked rear axle, with red wheels (lacking tyres), spare wheel with rubber tyre, Jerry can, black painted folding wire windscreen frame and steering wheel, chromed bumpers and star to hood, playworn and tarnished in places.
€900 - 1,200



61



62

**62
SUPERBE MODÈLE AU 1/6E D'UNE
VOITURE ¼ DE TONNE 4X4 DE CHEF DE
PATROUILLE SAS,**

la Jeep de la guerre du désert par Dragon, customisée et peinte par le spécialiste belge du diorama Roger Devis de Bruxelles, décorée avec précision, complète avec deux personnages et montée sur une base décorée type « désert » et sous vitrine.

A SUPERB 1:6 SCALE MODEL OF AN SAS 1/4 TON 4 X 4 PATROL COMMANDER'S CAR, the Desert Warfare Jeep by Dragon models, customised and finished by Belgian diorama specialist Roger Devis of Brussels, finely painted, complete with two full figures, mounted on 'desert' base, with glass display case.
€800 - 1,200



63

**63
MAQUETTE AU 1/7E DE CITROËN B14
LIMOUSINE PAR BREPSOM, PRODUCTION
SUISSE, 1985,**

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

A BREPSOM 1:7 SCALE MODEL 1924 CITROEN B14 LIMOUSINE, SWISS, 1985, made by G Brepsum toys, Swiss made replica model based upon the original 1924 Jouet Citroen displayed at the Musee de Compiègne, painted pressed medal bodywork, in yellow with black roof and running boards, nickelled brightwork and alloy running boards, wired for battery powered motor and headlamps, 54cm long overall.
€1,500 - 2,500

**64
BELLE MAQUETTE À L'ÉCHELLE 1/8E DE
LA BUGATTI TYPE 35 DU GRAND PRIX DE
LYON 1924 PAR JEAN-PAUL FONTENELLE
D'ART COLLECTION AUTO, PRODUCTION
FRANÇAISE,**

édition limitée, assemblée à la main, en acier, laiton et aluminium , peinte en bleu clair, cockpit avec sièges en cuir, planche de bord en aluminium avec instrumentation, roues alu type Grand Prix avec pneus caoutchouc, environ 47 cm de long.

A FINE 1:8 SCALE MODEL OF THE 1924 GRAND PRIX DE LYON BUGATTI TYPE 35 BY JEAN-PAUL FONTENELLE OF ART COLLECTION AUTO, FRANCE, limited edition, hand-built, kerbside model constructed from steel, brass, and aluminium parts, finished in pale blue paintwork, cockpit with leather seat, aluminium fascia with instrument panel, 'artillery' style wheels with rubber tyres, measuring approximately 47cm long.
€800 - 1,200

64



65

65

VOITURE POUR ENFANT PORSCHE 936 ÉCHELLE 1:2 1981, réplique de la Porsche 936 gagnante au Mans en 1981 en catégorie sport-prototypes, sponsorisée par « Jules », parfum pour homme de Christian Dior. Le châssis numéro « 003 » engagée par l'usine était piloté par Derek Bell et Jackie Ickx et sa victoire dans la classique de l'endurance française représentait la troisième de la légendaire 936.

Le pilote de rallye polonais Sobieslaw Zasada fut si enthousiasmé par la 936 qu'il en construisit une réplique à l'échelle 1/2. Cette réalisation incita Porsche à développer sa propre version en édition limitée dont le nombre d'exemplaires produits oscille entre 50 et 100.

En bon état de présentation, cette 936 miniature est propulsée par un monocylindre Briggs et Stratton de 206 cm³ à quatre temps donnant 5 ch pour une vitesse maximale de 80 km/h. Avec démarreur électrique, accélérateur manuel et boîte à deux rapports et marche arrière. La voiture mesure 273 cm de long, 100 cm de large et 90 cm de haut. Ses spécifications sont les suivantes : pneus gonflables, électricité en 12 volts, alternateur, suspension sur les quatre roues, amortisseurs hydrauliques à l'arrière, roues en aluminium en deux parties, freins à disque, éclairages, clignotants, frein à pied, avertisseur, siège en cuir et aileron arrière réglable ; carrosserie en fibre de verre sur châssis en caisson.

A 1:2 SCALE PORSCHE 936 'JUNIOR' CHILD'S CAR, 1981, replica of the 1981 Le Mans-winning Porsche 936 sports-racing prototype, sponsored by Jules, a Christian Dior men's fragrance, the factory entered chassis number '003' was driven by Derek Bell and Jackie Ickx, its victory marking the third time that the French endurance racing classic had been won by the legendary 936.

Polish rally driver Sobieslaw Zasada was so entranced by the 936 that he built a 1:2 scale replica. This in turn prompted Porsche to develop its own limited edition version, the estimated number produced varying between 50 and 100.

In good presentable display condition, this miniature 936 is powered by a single-cylinder 206cc Briggs & Stratton four stroke engine producing 5 horsepower, with a top speed of 48mph! Operated by electric start and manual choke, via two-speed gearbox with reverse gear. The car is 273cm long, 100cm wide and 90cm high. Noteworthy features include pneumatic tyres, 12-volt electrics, alternator, full suspension all round, hydraulic shock absorbers at the rear, 2-piece alloy wheels, disc brakes, lights, flashers, rear hydraulic shock absorbers, foot brake, horn, leather seat, and an adjustable rear spoiler, the coachwork constructed in fibreglass with a box section chassis.

€14,000 - 16,000

66 - 200

No lots

MOTOS

Jeudi 9 Février 2017
Lot 201 - 215 à 13 heure

Des photos de tous les lots sont disponibles
sur bonhams.com/24103

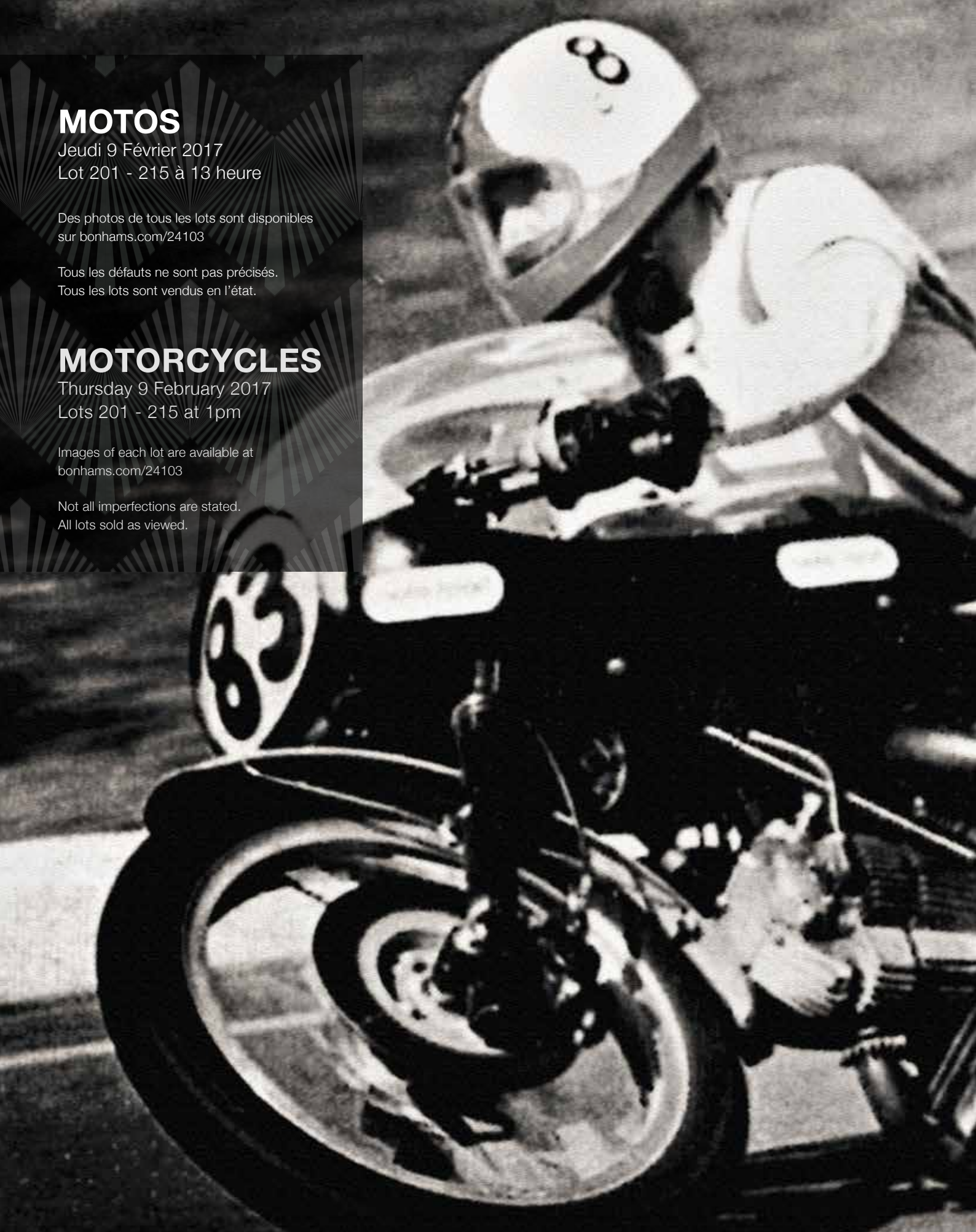
Tous les défauts ne sont pas précisés.
Tous les lots sont vendus en l'état.

MOTORCYCLES

Thursday 9 February 2017
Lots 201 - 215 at 1pm

Images of each lot are available at
bonhams.com/24103

Not all imperfections are stated.
All lots sold as viewed.







201

NSU 241 CM3 251 OSL SPORT 1938

Cadre n° 1167310

Moteur n° 479529

En 1929, la firme allemande NSU réussit à recruter l'ingénieur Walter Moore alors chez Norton. Moore avait été le responsable de la création de la première moto Norton à arbre à cames en tête, la CSI, et il n'est donc pas étonnant d'avoir vu apparaître peu de temps après une NSU Super Sport à 1 ACT de style ... très Norton. En 1932, NSU introduisit la série « O » conçue par Moore, des monocylindres à soupapes en tête qui allaient former la base de la production jusqu'au milieu des années 1930 en commençant pas la 350 OS de 1932. Les 201 OSL de 198 cm3 et 251 OSL de 241 cm3 suivirent en 1933. Cette belle NSU 251 OSL Sport restaurée est décrite par le vendeur comme étant en bon état général et la machine est offerte avec ses documents d'immatriculation autrichiens et son contrôle technique.

€9,000 - 12,000



In 1929, the German company NSU succeeded in recruiting designer Walter Moore from Norton. Moore had been responsible for Norton's first successful overhead-camshaft machine, the CS1, so it came as no surprise when distinctly Norton-esque 'cammy' NSU Super Sport models appeared a short time later. In 1932 NSU introduced the Moore-designed 'O' series of overhead-valve singles, which would form the mainstay of production throughout the mid 1930s, commencing with the 350 OS in 1932. 198cc 201 OSL and 241cc 251 OSL models followed in 1933. This beautiful NSU 251 OSL Sport has been restored and is described by the vendor as in generally good condition. The machine is offered with Austrian registration papers and technical inspection.



202

TERROT 500 CM3 MOTORETTE TYPE B 1917

Cadre n° à venir

Pendant la Grande Guerre, l'Armée française demanda à Terrot de développer une moto militaire. En réponse, Terrot produisit environ 200 exemplaires de la Motorette Type B, dotés d'un moteur MAG V-twin, mais munis de cadres et/ou de boîtes différents. Mais l'Armée préféra les Harley-Davidson et les Indian de fabrication américaine ! De ces 200 Motorette, on estime qu'il en subsiste environ 30 dont probablement moins de 10 en état de marche. Pour cette machine, le vendeur a commencé par réunir des pièces en 1979 comme le réservoir, le moteur et la boîte de vitesses. Il a continué à chercher le reste des composants au fil des années avant d'avoir la chance de trouver en 1995 une machine complète. La reconstruction a été menée en n'utilisant que des pièces authentiques, les seuls éléments neufs étant les poulies arrière car les pièces d'origine avaient été rongées par la rouille.

€17,000 - 22,000



During WWI, the French Army asked Terrot to develop a military motorcycle. In response, they produced around 200 examples of the Motorette Type B, powered by a MAG v-twin engine but with alternative frames and/or gearboxes. However, the Army preferred the American-built Harley-Davidsons and Indians! Of those 200 Motorettes, it is estimated that around 30 still exist, of which probably fewer than ten are running. For this machine, the vendor started by accumulating parts, starting in 1979 with the tank, engine, and gearbox. He continued searching for other parts over the years, and then in 1995 had the good fortune to acquire a complete machine. The rebuild was carried out using only genuine parts; the only new ones are the rear pulleys, the originals having been destroyed by rust.

203

MV AGUSTA F4 1000 R 2010

Cadre n° ZCGF610AAAV000210

Moteur n° ZCGF610AAAV000210

Six ans après l'introduction de la sublime F4 en version 750 cm³, MV évolua vers une 1 000 cm³ en lançant la série limitée F4 Ago en 2005 en même temps que la F4 1000 S de grande série. MV choisit de ne pas changer l'aspect extérieur de la F4, la 750 conçue par Massimo Tamburini étant généralement reconnue comme une des plus belles motos jamais produites. Cette superbe F4 1000 R qui n'a parcouru que 5 835 km au total est actuellement aux mains de son deuxième propriétaire seulement. La machine est totalement d'origine excepté les durits de frein, de meilleure qualité, et les garde-boue plus légers en fibre de carbone. Le 12 juin 2005, cette MV a été dédicacée par Giacomo Agostini, 15 fois Champion du monde, au Salon de la Moto de Friedrichshafen en Allemagne (voir photo dans le dossier). Offerte dans un état superbe, la machine est livrée avec deux clés, ses papiers d'immatriculation allemands et autrichiens et tous les manuels et documents d'usine originaux.

€11,000 - 14,000

Six years after it had introduced the sublime F4 in 750cc form, MV progressed to a 1000cc version, launching the limited-edition F4 Ago in 2005 together with the mass-produced F4 1000 S. Wisely, MV chose not to change the F4's overall appearance, the Massimo Tamburini-designed 750 being widely acknowledged as one of the most beautiful motorcycles ever made. This pristine F4 1000 R has covered only 5,835 kilometres since delivery and is currently in the hands of only its second owner. The bike is all original apart from upgraded brake hoses and special lightweight carbon-fibre mudguards. On 12th June 2015, this MV was signed by 15-times World Champion Giacomo Agostini at the Friedrichshafen Motorcycle Show in Germany (photograph on file). Presented in beautiful condition, the machine comes with two keys, German and Austrian registration papers, and all its original factory-supplied books and documents.



204

GILERA 175 CM3 ROSSA EXTRA 1957

Cadre n° 171958

Moteur n° 171958

Au cours des premières années 1950, les Gilera de course firent les gros titres en remportant six Championnats du Monde et cinq titres constructeurs. Mais si la course assurait une bonne publicité, c'était des ventes de motos de route qui payaient les factures. La majorité des machines vendues étaient des motos légères issues de la monocylindres 125 à culbuteurs qui avait fait son apparition sous forme de prototype en 1948. Développées et agrandies d'abord en 150 cm³ puis en 175 cm³, ces monos simplement culbutées se vendirent très bien tout au long des années 1950 et jusque dans les années 1960, même si leur prix élevé hors de l'Italie en faisait des motos relativement rares. Exemplaire à numéros concordants, cette Gilera Rossa Extra restaurée et décrite par le vendeur comme étant en bon état général est accompagnée de ses papiers d'immatriculation autrichiens et de son contrôle technique.

€6,000 - 9,000

Throughout the early 1950s, it was Gilera's racers that grabbed the headlines, taking six individual World Championships and five manufacturers' titles. Although racing generated valuable publicity, it was sales of road bikes that paid the bills. The majority of machines sold were lightweights based on the overhead-valve 125 single that had first appeared in prototype form in 1948. Developed and enlarged first to 150cc and then 175cc, these simple OHV singles were top sellers throughout the 1950s and into the 1960s, although their high price outside Italy made them a relatively rare sight abroad. A matching-numbers example, this restored Gilera Rossa Extra is described by the vendor as in generally good condition and is offered with Austrian registration papers and technical inspection.



Les acheteurs potentiels doivent vérifier par eux-mêmes la description et l'état de chacun des lots avant d'enchérir. Chaque lot est vendu "dans l'état et là où il se trouve" avec tous ses défauts et manques.

VINCENT COMET SÉRIE C 498 CM3 1950

Cadre n° RC/1/6569
 Cadre arrière n° 6569
 Moteur n° F5AB/2A/4669

- *Matching numbers*
- *Well maintained*
- *Registered in the UK*



Owners Club confirme la concordance des numéros de cette Comet (cadre, cadre arrière et moteur) et celle des numéros des carters moteur. La Comet a été livrée neuve à Ross Motors à Hinckley (Leicestershire) en août 1950. Le certificat du VOC figure au dossier ainsi que des copies de sa fiche d'achèvement, de son bon de commande à l'usine et de la feuille de contrôle avant livraison.

Le vendeur a acheté cette Vincent à un ingénieur allemand qui la détenait depuis 15 ans, période au cours de laquelle il avait totalement reconstruit le moteur alors estimé avoir fait 16 000 km.

Depuis l'acquisition par le vendeur, divers travaux ont été effectués en vue d'assurer à cette Comet un fonctionnement et un comportement excellents ainsi qu'une présentation impeccable. Ces travaux ont concerné l'étanchéité et la peinture du réservoir, la restauration de l'axe avant et l'installation de tambours, de mâchoires et de cales neufs et une peinture, la pose de câbles neufs, la réfection de la boîte de vitesses et du frein arrière, la peinture de la béquille arrière et le placage au zinc de diverses fixations.

La Comet actuellement dotée d'une transmission démultipliée favorisant les accélérations est accompagnée de son pignon d'origine donnant une vitesse de pointe plus élevée. Un guidon relevé a été adopté pour un meilleur confort (guidon d'origine disponible). La machine proposée avec un certificat d'immatriculation V5C émis au Royaume-Uni est un superbe exemple de Comet Série C, prête à rouler pour la plus grande satisfaction de son propriétaire.

€23,000 - 26,000

Vincent Owners Club records confirm that this Comet is a matching-numbers example (frame, rear frame, and engine) with matching crankcase mating numbers. The Comet was delivered new to Ross Motors of Hinckley, Leicestershire in August 1950. The VOC certificate is on file together with copies of the Completion Note, Works Order Form, and Despatch Check Sheet.

The vendor purchased the Vincent from a German engineer who had owned it for 15 years, during which time he had completely rebuilt the engine, estimated at around 10,000 miles ago.

Since the vendor's acquisition, various works have been undertaken to bring the Comet up to excellent running, riding, and cosmetic order. These include sealing and repainting the fuel tank; restoration of the front end including new brake drums, shoes, shims, and fresh paint; new cables all round; refurbishing the gearbox and rear brakes; repainting the rear stand; and zinc plating various fasteners.

The Comet is currently geared down for better acceleration, though it does come with the original sprocket, which could be refitted to increase top speed. Higher-rise handlebars have been fitted for added comfort (original handlebars available). Offered with a UK V5C Registration Certificate, this is a fine example of the Series-C Comet, ready to ride and enjoy.

Les acheteurs potentiels doivent vérifier par eux-mêmes la description et l'état de chacun des lots avant d'enchérir. Chaque lot est vendu "dans l'état et là où il se trouve" avec tous ses défauts et manques.

206

MOTOBİ 250 GS 1954

Cadre n° 710013

Moteur n° 710013

- One of only 70
- Long term restoration
- Rare and desirable Italian motorcycle.



Cette rare – seulement 70 exemplaires fabriqués - Motobi deux cylindres deux temps, totalement restaurée par un amateur belge de MV Agusta bien connu, en n'utilisant que des pièces authentiques, est présentée comme étant en excellent état cosmétique et mécanique. Construite en 1954, la machine a été exportée en Argentine où elle a été immatriculée en 1961 par Vianini Argentina SAIC (l'importateur local de Benelli) comme une Benelli (Motobi étant inconnue en Argentine). Le premier propriétaire argentin fut un certain Carlos Oscar Parisi de Florida (Buenos Aires) qui la posséda à partir de 1963. Parisi vendit la Motobi à Oscar Antonio Zuccoli de Las Toninas (Buenos Aires) qui la conserva au moins jusqu'à 1984 comme en témoignent les documents fiscaux. Ensuite la machine demeura inutilisée pendant des années jusqu'à son achat par James Dillard de Denver (Colorado, USA).

Le vendeur actuel acheta la Motobi démontée à James Dillard et la fit venir en Belgique en 2005. Il entreprit une longue restauration qui dura jusqu'en 2015. La fourche avant inutilisable a été remplacée après une longue période de recherche par une fourche neuve ancien stock fournie par Benelli Wards Riverside. On notera aussi un compte-tours, des jantes en aluminium et un échappement spécial (amélioré). Le vendeur nous précise que la Motobi roule en douceur avec très peu de vibrations grâce à son moteur monté sur cinq silentbloks. Cette rare et désirable machine italienne est offerte avec ses papiers d'immatriculation belges et la documentation confirmant son historique.

€7,000 - 10,000

One of only 70 made, this rare, two-stroke, twin-cylinder Motobi has been fully restored by a well know Belgian MV Agusta connoisseur using original parts, and is described by him as in generally excellent cosmetic and mechanical condition. Manufactured in 1954, the machine was exported to Argentina and registered there in 1961 by Vianini Argentina SAIC (the local Benelli importer) as a Benelli (Motobi was not known in Argentina). The first owner in Argentina was one Carlos Oscar Parisi from Florida, Buenos Aires, who owned the machine from 1963. Parisi sold the Motobi to Oscar Antonio Zuccoli of Las Toninas, Buenos Aires, who owned it until at least 1984, as can be deduced from the tax certificates. Thereafter, the machine remained unused for many years until it was purchased by James Dillard from Denver, Colorado, USA.

The current vendor purchased the dismantled Motobi from James Dillard and had it shipped to Belgium in 2005. He then undertook a long-term restoration, which was only completed in 2015. The front fork was not usable so was replaced after a long search with a new-old-stock fork from a Benelli Wards Riverside. Other noteworthy features include a tachometer, alloy wheel rims, and a special (improved) exhaust system. The vendor advises us that the Motobi rides very smoothly, with little discernible vibration thanks to the engine's five Silentbloc mountings. This rare and desirable Italian motorcycle is offered with current Belgian registration papers and documentation confirming the foregoing history.

DUCATI 990 CM3 DESMOSEDICI RR 2009

Cadre n° ZDM100AA8B001190

Moteur n° ZDM990FW4001318

- Limited edition Grand Prix replica
- One of only 1,500 made
- Supplied new in the UK
- One owner from new
- Six miles from new



« En tant que machine de route, la Desmosedici a bien le potentiel validant son appellation race replica ». Magazine Bike

'As a road bike, the Desmosedici has the potential to genuinely validate the term race replica.' – Bike magazine.

C'est à coup sûr le rêve de tout passionné de posséder une authentique moto de Grand Prix bien qu'en réalité cela n'arrivait jadis qu'à une poignée de congnoscenti parmi les plus riches et les plus avertis. Ce fut vrai jusqu'à l'arrivée de la Ducati Desmosedici RR. Certes, elle coûtait quand même environ 40 000 livres, mais il suffisait, par exemple, de renégocier une hypothèque sur la maison... Il n'était pas inutile aussi de posséder déjà une superbike Ducati 999 R, leur heureux propriétaire bénéficiant d'une priorité auprès de l'usine lors de la commande. On pouvait objecter que, homologuée route, la Desmosedici 99 R n'était peut-être pas l'affaire espérée, mais rien ne put freiner la vente des 1 500 machines programmées qui disparurent comme les fameux petits pains.

It is surely ever true enthusiast's dream to own a genuine Grand Prix motorcycle, though in reality one achievable by only a tiny handful of the most wealthy and well connected cognoscenti. Until the arrival of the Ducati Desmosedici RR, that is. OK, it did cost around £40,000, but all you needed to do was re-mortgage the house... It helped if you already owned a Ducati 999R superbike, their owners being given priority by the factory when ordering. It could be argued that, being road legal, the Desmosedici RR was not quite the real deal, but that did not stop the 1,500 machines planned selling like the proverbial 'hot cakes'. At the Misano circuit in 2004, Ducati had astonished the motorcycling world by announcing that it intended to offer for public sale a low-volume, road-legal replica of its MotoGP racer. Two years later, in June 2006, Ducati unveiled the production version at the Mugello Grand Prix weekend. The Desmosedici RR was based on the 2006 Ducati GP6, raced that season by works riders Loris Capirossi, Sete Gibernau and, in a season-concluding one-off, Troy Bayliss, who secured his one and only Grand Prix victory in the last race of the 990cc era at Valencia.

Sur le circuit de Misano en 2004, Ducati avait étonné le monde de la moto en annonçant qu'elle avait l'intention d'offrir au public une réplique homologuée route et produite en nombre limité de sa MotoGP d'usine. Deux ans plus tard, en juin 2006, Ducati dévoila sa version de production lors du week-end du GP du Mugello. La Desmosedici RR était issue de la Ducati GP6 2006, engagée cette saison-là pour les pilotes maison Loris Capirossi, Sete Gibernau et, unique apparition en fin de saison, Troy Bayliss qui signa sa seule et unique victoire en Grand Prix lors de la dernière épreuve de la période 990 cm³ à Valence.



En 2006, au Mugello, la presse motocycliste put enfin prendre le guidon de la Desmosedici de série. Mike Armitage du magazine Bike fut plutôt subjugué : « *En ouvrant vite et proprement du ralenti à la limite des 14 200 tr/min, cet impressionnant V4 est un chef d'œuvre de combustion interne, de couple renversant, de poussée aveuglante en montant les rapports plus rapprochés que ceux de n'importe quelle routière qui me viendrait à l'esprit. Il réveille le compte-tours digital avec une frénésie inimaginable, monte dans les tours à une vitesse pas possible, soulève encore la roue avant en troisième et brouille la vue. Il domine et intoxique – superbe.* »

Livrée par Riders de Bridgewater (Somerset, Royaume-Uni), la Desmosedici RR offerte ici est une de ces machines qui n'ont parcouru que 10 km d'essai et de mise au point aux mains du concessionnaire. Propriété de son premier acquéreur, la machine est accompagnée de ses manuels et outillages, de son analyseur de données, de son chargeur de batterie, de ses clés, etc, et de ses documents d'origine dont une correspondance avec l'usine Ducati et le certificat de conformité.

€50,000 - 60,000

In 2006, at Mugello, the motorcycling press at last got its hands on the production Desmosedici. Bike's Mike Armitage was suitably overwhelmed: '*Driving urgently and cleanly from low revs to the 14,200rpm limit, the snarling V4 is a masterpiece of internal combustion, delivering warp-drive, vision-blurring pace through gear ratios closer than any other road bike I can think of. It shoots the digital tacho round the clocks in a quick-fire frenzy, building revs with unrivalled velocity, picking up the front wheel in third gear, and blurring the edges of your vision. It's dominating, intoxicating, beautiful.*'

Supplied by Riders of Bridgewater, Somerset, the Desmosedici RR offered here is one such, having covered only six miles of PDI testing while with the supplying dealer. Still in the hands of its original owner, the machine comes with all books and tools, data analyser, battery charger, keys, etc and its original paperwork, the latter including correspondence from the Ducati factory and manufacturer's Certificate of Conformity.

DUCATI 851 STRADA « TRICOLORE » 1988

Cadre n° ZDM851S*850118*

Moteur n° ZDM851W4*850544*

- Delivered new to Germany
- Original 17" diameter wheels
- Circa 24,000 kilometres from new
- Registered in Italy



Introduite pour 1988, la Ducati 851 restaura la fortune de la firme italienne et ouvrit la route à une famille très réussie de superbikes. En développant la 851 originale, l'ingénieur Massimo Bordi créa un des plus beaux moteurs de moto jamais imaginé. Au milieu des années 1980, les twins à air à quatre soupapes de Ducati approchaient de la fin de leur développement si bien que Bordi partit de la feuille blanche en concevant leur successeur à huit soupapes et injection et refroidi par liquide. Le système desmodromique propre à Ducati qui ferme les soupapes positivement et non pas par l'action d'un ressort fut conservé comme l'angle des cylindres fixé à 90 degrés. Entourant cet extraordinaire moteur « Desmoquattro », le cadre consistait en un treillis complexe de tubes droits qui allait devenir synonyme de Ducati. Un seul schéma de peinture fut proposé initialement : cadre argent et carrosserie aux couleurs nationales italiennes rouge, blanc et vert d'où le surnom « Tricolore » donné à ces modèles.

Cette « Tricolore » vendue neuve en Allemagne fut livrée avec les roues du 17 pouces du « Kit Superbike ». Le vendeur acheta cette moto en Allemagne parce qu'elle était dotée de cette amélioration très difficile à trouver en Italie. La machine désormais immatriculée en Italie est accompagnée de ses papiers au nom du vendeur. Elle se présente en état d'origine, sans pièces modifiées ni préparées et sous sa peinture d'origine et elle est décrite comme étant totalement en ordre de marche. **€9,000 - 12,000**

Introduced for 1988, the Ducati '851' restored the Italian company's fortunes and paved the way for a highly successful family of superbikes. In developing the original 851, engineer Massimo Bordi created one of the finest motorcycle power plants ever. By the mid-1980s, Ducati's existing air-cooled 4-valve twins were approaching the end of their development, so Bordi started with a clean sheet in creating their water-cooled, 8-valve, fuel-injected successor. Ducati's trademark desmodromic valve system, which closes the valves mechanically rather than relying on springs, was retained, as was the 90-degree angle between the cylinders. Wrapped around this outstanding 'Desmoquattro' engine was a frame consisting of an intricate trellis of straight tubes, which would become a Ducati trademark. Only one paint scheme was available initially: silver frame with bodywork in the Italian national colours of red/white/green, hence these models' 'Tricolore' sobriquet.

This 'Tricolore' was sold new in Germany and delivered with the 17" diameter wheels of the 'Superbike Kit'. The vendor purchased the Ducati in Germany because it had this rare upgrade, which is very difficult to find in Italy. The machine is now registered in Italy and comes with Italian registration papers in the vendor's name. It is presented in original condition, with no parts modified or tuned, and retains its original paintwork. We are advised that everything is in working order.



Les acheteurs potentiels doivent vérifier par eux-mêmes la description et l'état de chacun des lots avant d'enchérir. Chaque lot est vendu "dans l'état et là où il se trouve" avec tous ses défauts et manques.

DUCATI FORMULA 750 SS « COURSE » 1974

Cadre n° 750834

Moteur n° 075226 - DM750.1

- *Delivered new to Oscar La Ferla*
- *Raced in Italy in the 1970s*
- *Restored with the assistance of Reno Leoni*



Il ne fait aucun doute que la fameuse victoire de Paul Smart à Imola le dimanche 23 avril 1972 mit vraiment le nouveau V-twin Ducati sur le devant de la scène. Ce fut un moment extraordinaire pour Ducati jusque-là inimaginable en vainqueur car l'usine de Bologne battait non seulement les très aguerries Triumph Trident de Percy Tait, John Cooper et Ray Pickett, mais aussi la MV Agusta usine de Giacomo Agostini. Alignées face à Ducati ce jour-là on notait les machines officielles de Honda, Norton et Moto Guzzi plus les semi officielles de Suzuki, Kawasaki, BMW et Laverda. L'enjeu était de taille : la catégorie sport 750 cm³ était d'une importance vitale pour tous les grands constructeurs si bien que la victoire de Ducati en si bonne compagnie eut des conséquences immenses sur le plan commercial pour cette firme italienne relativement petite. Elle démontrait aussi de façon irréfutable le potentiel du V-twin signé Fabiano Taglioni.

Cette Ducati 750 SS course commandée à l'usine par le père d'Oscar La Ferla pour les 18 ans de son fils fut livrée aux spécifications course et avec un kit séparé (optionnel) NCR. Oscar La Ferla testa la Ducati à Vallelunga en 1974 (photo dans le dossier), mais ne la trouvant pas à son goût, il choisit de piloter une Honda.

It was, without question, Paul Smart's famous victory at Imola on Sunday 23rd April 1972 that really put Ducati's new v-twin on the map. It was a particularly sweet occasion for hitherto un-fancied Ducati, as the Bologna factory defeated not only the race-proven Triumph Tridents of Percy Tait, John Cooper and Ray Pickett, but also the works MV Agusta of Giacomo Agostini. Also ranged against Ducati that day were works entries from Honda, Norton and Moto Guzzi, plus semi-works machines from Suzuki, Kawasaki, BMW and Laverda. There was a lot at stake: the 750cc sportsbike category was vitally important to all the major manufacturers, so Ducati's win in this company was of immense commercial significance for the relatively small Italian firm. It also emphatically demonstrated the potential of the Fabio Taglioni-designed v-twin.

This Ducati 750SS racer was commissioned from the factory by Oscar La Ferla's father to celebrate his son's 18th birthday, and was delivered in racing specification together with an optional (separate) NCR kit. Oscar La Ferla tested the Ducati at Vallelunga in 1974 (photograph on file) but found it not to his liking and opted to race a Honda instead.

Still the original, the frame has the Verlicchi machine-stamped design number 'DM750SS DGM11871OM', but did not have a serial number originally as the machine was intended only for racing. In 1977, the frame was hand-stamped (with the number '750834') because an individual serial number was required by new regulations for races both inside and



Comme le vendeur a trouvé la Ducati en 2009.



D'origine, le cadre porte le numéro d'étude de Verlicchi frappé à la machine « DM750SS DGM11871OM » mais n'a pas de numéro de série d'origine car la moto n'était destinée qu'à la compétition. En 1977, le cadre fut frappé à la main du numéro 750834 car le nouveau règlement exigeait un numéro de série individuel pour la course en Italie comme ailleurs. Cette même année, la 750 SS fut vendue par La Ferla à la concession Ducati de Rome. Elle disputa de nombreuses épreuves aux mains de divers pilotes jusqu'en 1979 puis demeura chez le concessionnaire pendant des années. Lorsque l'entreprise ferma ses portes en 2009, la Ducati fut rachetée par le vendeur actuel.

À l'époque de la transaction, la machine était dans un état médiocre et le vendeur demanda au légendaire préparateur de Ducati, Reno Leoni de Bologna (de retour des Etats-Unis) de l'aider à la remettre en état.

La machine restaurée fut testée en 2011 sur le circuit de Misano où fut vérifié son excellent fonctionnement. Depuis ces essais à Misano, la Ducati n'a pas été pilotée et elle demandera donc une révision minimale avant de reprendre la piste ou d'effectuer des exhibitions. Une photo signée d'Oscar La Ferla sur cette moto est également présente au dossier, Le vendeur nous a précisé que la machine est à 100 pour cent originale sur tous les points excepté le carénage et la selle (ces éléments en mauvais état seront joints).

€60,000 - 70,000

outside Italy. In that same year, the 750SS was sold by La Ferla to the Ducati dealership in Rome. It competed in numerous races with various riders up to 1979 and then remained in store at the dealership for many years. When the dealership closed in 2009, the Ducati was acquired by the current vendor.

The machine was in poor condition when acquired, and the vendor asked legendary Ducati tuner, Reno Leoni of Bologna (he was back from the USA) to help him restore it.

The rebuilt machine was tested in 2011 at the Misano circuit where everything was found to be working properly. Since the Misano test, the Ducati has not been used and should require only minimal re-commissioning before returning to the racetrack for racing or parades. Offered with a signed photograph of Oscar La Ferla sat on this motorcycle, we are advised by the vendor that the machine is 100% original in every respect apart from the fairing and the seat (the original items, in poor condition, are included in the sale).

210

DUCATI FORMULA 750 « IMOLA REPLICA » COURSE 1972

Cadre n° 750327

Moteur n° 750263 - IMOLA 750 - 0005

- Built in 1976 using genuine Ducati Parts
- Ex-works, Imola sand-cast engine
- Restored under the supervision of Reno Leoni



Il ne fait aucun doute que la fameuse victoire de Paul Smart à Imola le dimanche 23 avril 1972 mit vraiment le nouveau V-twin Ducati sur le devant de la scène. Ce fut un moment extraordinaire pour Ducati jusque-là inimaginable en vainqueur car l'usine de Bologne battait non seulement les très aguerries Triumph Trident, mais aussi la MV Agusta usine de Giacomo Agostini. L'enjeu était de taille : la catégorie sport 750 cm³ était d'une importance vitale pour tous les grands constructeurs, si bien que la victoire de Ducati en si bonne compagnie eut des conséquences immenses sur le plan commercial pour cette firme italienne relativement petite. Elle démontrait aussi de façon irréfutable le potentiel du V-twin signé Fabiano Taglioni.

Préparée par l'atelier des courses semi-officiel NCR, la moto de Smart était issue de la 750 GT de tourisme. La partie cycle était proche de l'originale de série – les supports de la béquille centrale étaient même conservés - et simplement améliorée par trois freins à disque Lockheed, tandis que le moteur bénéficiait de culasses « *desmodromiques* », de pistons haute compression et de bielles renforcées.

Without question, it was Paul Smart's famous victory at Imola on Sunday 23rd April 1972 that really put Ducati's new v-twin on the map. It was a particularly sweet occasion for hitherto un-fancied Ducati, as the Bologna factory defeated not only the race-proven Triumph Tridents but also the works MV Agusta of Giacomo Agostini. There was a lot at stake: the 750cc sportsbike category was vitally important to all the major manufacturers, so Ducati's win in this company was of immense commercial significance for the relatively small Italian firm. It also emphatically demonstrated the potential of the Fabio Taglioni-designed v-twin.

Prepared by the semi-official NCR race shop, Smart's bike was based on the original 750 GT tourer. The racer's cycle parts remained close to stock - even the centre stand lugs were retained! - merely being up-rated with triple Lockheed disc brakes while the engine gained desmodromic cylinder heads, high-compression pistons, and stronger con-rods.



Cette réplique de la gagnante des Imola 200 1972 fut construite en 1976 à partir de pièces Ducati d'origine. Fabriqué en avril 1972, le cadre est un 750 GT d'origine modifié en fonction des spécifications d'Imola. La partie cycle est identique à celle de la machine d'usine excepté les disques de freins perforés (du type et de la dimension Lockheed corrects) qui furent montés ultérieurement pour améliorer le freinage. Le moteur a été trouvé par le vendeur en Grèce après des années de recherche. C'est un moteur d'usine complet de ses carters coulés au sable, expédié en octobre 1972 au GP de Grèce à Corfou comme rechange. Disputé une seule fois, le GP de Grèce avait été organisé sur une base aérienne et soutenu par l'importateur grec de Ducati et de Kawasaki. Deux Ducati officielles avaient été engagées, la deuxième étant pilotée par Gianni Perrone. Smart l'emporta. Questionné par Bonhams, Paul Smart se rappela que la course avait été organisée par un club automobile local qui n'avait qu'une vague idée de ce qu'était une course de motos : les nids-de-poule étaient simplement recouverts par un cône de signalisation !

Après la course, ce moteur fut exposé dans le magasin de l'agent Ducati d'Athènes pour promouvoir la marque dans ce pays. Ayant pu racheter ce moteur d'usine ultra rare, le vendeur a donc été en mesure de construire cette Imola Replica avec près de 100 pour cent d'exactitude. La Ducati restaurée sous la supervision de Reno Leoni est prête à courir ou à démontrer ses capacités.
€40,000 - 50,000

This replica of Smart's 1972 Imola 200 winner was built in 1976 using original Ducati parts. Manufactured in April 1972, the frame is an original 750 GT modified along Imola lines. The cycle parts are the same as those of the factory bike except for the drilled disk brake (of correct Lockheed type and size) which was fitted later to improve the braking performance. The engine was found by the vendor in Greece following several years of research. It is a factory Imola engine, complete with sand-cast crankcases, sent in October 1972 to the Greek Grand Prix on Corfu as a spare. Run only once, the Greek Grand Prix was held on an airforce base and promoted by the Greek importer for Ducati and Kawasaki. There were two works Ducatis entered, the other being for Gianni Perrone, with Smart taking the win. Talking to Bonhams, Paul recalled that the event was run by a local car club that had little comprehension of motorcycle racing – wherever there was a pothole, it was merely covered with a parking cone!

After the race, this engine was displayed in the Ducati agent's showroom in Athens to advertise the Italian brand in that country. Having purchased this ultra-rare works engine, the vendor was able to complete his Imola Replica with very close to 100% accuracy. The Ducati has been restored under the supervision of Reno Leoni, and is now ready for racing or parading.

211

DUCATI 750 SPORT « DESMO » COURSE 1972

Cadre n° DM750S 750585

Moteur n° 750929

- Raced in Italy in the 1970s
- Extensively upgraded
- Completely restored in 2012



Conçue par le légendaire Fabio Taglioni, la première routière Ducati à moteur V-twin – la 750 GT – apparut en 1971. Sans disposer des mêmes ressources que ses concurrentes japonaises, Ducati sut tirer le meilleur parti de ce qu'elle possédait pour créer une des plus grandes motos de l'après-guerre. En V à 90 degrés, le moteur avait l'aspect de deux monocylindres à ACT entraînés par pignons de la firme de Bologne montés sur un carter commun (ce qu'il était essentiellement), mais les ressorts de rappel hélicoïdaux des soupapes étaient une rupture avec les ressorts en épingle traditionnels de Ducati. L'architecture à 90 degrés apportait une douceur de fonctionnement exceptionnelle et le grand empattement, un handicap plus apparent que réel qui n'empêcha pas les v-twins Ducati dotées d'un comportement dynamique excellent de décrocher une série de victoires en Formula 750 en commençant par celle de Paul Smart à Imola en 1972.

Issue de la 750 GT de tourisme originale, la 750 Sport était dans l'ensemble une bête bien plus excitante qui ajoutait à son allure sidérante des performances supérieures grâce à une puissance portée de 50 à 56 ch. Construite jusqu'à 1974 seulement, la Sport bénéficia de modifications mineures au niveau de la fourche télescopique et du frein à disque, mais changea peu par ailleurs. Elle ne fut vendue que sous la livrée noir et jaune partagée avec les monos « desmo ».

Designed by the legendary Fabio Taglioni, Ducati's first road-going v-twin - the 750 GT - arrived in 1971. Lacking the resources of larger rivals from Japan, Ducati made the most of what it already possessed to create one of the all-time great motorcycles of the post-war era. A 90-degree vee, the engine looked like two of the Bologna firm's bevel-drive overhead-cam singles on a common crankcase (which in essence it was) though the coil valve springs represented a departure from Ducati's traditional hairpins. The 90-degree layout made for exceptional smoothness and a lengthy wheelbase, a handicap more apparent than real that failed to stop the fine-handling Ducati vees notching up a succession of wins in Formula 750 events, commencing with Paul Smart's famous victory at Imola in 1972.

Based on the original 750 GT tourer, the 750 Sport was an altogether more exciting looking beast and backed up its stunning looks with improved performance courtesy of a maximum power hike from 50 to 56bhp. Built only until 1974, the Sport underwent minor changes to its front fork and disc brake but otherwise changed little, and was only ever sold in the classic yellow/black livery shared with the Desmo singles.



En action durant le championnat national italien de 1972.



Première d'une noble lignée de v-twins Ducati, la 750 Sport est un vrai modèle marquant dans l'histoire. Plus rare même que, par exemple, la Mike Hailwood Replica ultérieure, c'est une des Ducati parmi les plus recherchées. Il n'en a été fabriqué que 1 625 exemplaires – la plupart entre 1973 et 1974 – et une poignée pour l'Australie en 1978.

Cette 750 Sport des premières séries a pris part au Championnat d'Italie pour motos de production en 1972. En 1974, la machine a été améliorée en recevant un cadre plus étroit et un disque de frein arrière, tandis que les culasses étaient remplacées par des « desmo » de 750 SS. La puissance fut augmentée en 1975 par installation de cylindres de 860 cm³, de bielles allégées et des pistons haute compression, tandis que la fourche, les freins, le maître-cylindre avant et diverses autres pièces étaient remplacées par des versions plus récentes. En 2012, la Ducati a été totalement restaurée sous la supervision de Reno Leoni. Testée et révélant un fonctionnement jugé excellent, avec son moteur puissant, elle est prête à courir ou à démontrer ses capacités.

€30,000 - 40,000

First of a noble line of sporting Ducati v-twins, the 750 Sport is a true landmark machine; much rarer than, for example, the later Mike Hailwood Replica, it is one of the most sought-after of all Ducatis. Only 1,625 were made – the majority between 1973 and 1974, with a handful built for Australia in 1978.

This early 750 Sport took part in the Italian Production Motorcycle Championship in 1972. In 1974, the machine was upgraded with a narrower frame and rear disk brake, while the cylinder heads were replaced with the 750 SS desmodromic type. Engine performance was further improved in 1975 by fitting 860cc cylinders, lightened con-rods, and high compression pistons, while the fork, brakes, front master cylinder, and various other parts have been replaced with newer versions. In 2012, the Ducati was completely restored under the supervision of Reno Leoni; tested and found to run very well, with a strong engine, it is ready to race or parade.

212

BIMOTA 748 CM3 DB1R1 1985

Cadre n° 0000212

Moteur n° ZDM750L – 7502269

- One of an estimated nine produced
- Raced by Oscar La Ferla and Massimo Matteoni in 1985/1986
- Restored under the supervision of Reno Leoni



Loin d'être sous-estimée, la réputation de Bimota a été bâtie sur la création de quelques-unes des motos de sport parmi les plus rapides et les plus exclusives jamais produites. Fondée au milieu des années 1960, la firme Bimota fabriquait des gaines de chauffage et de ventilation avant que la passion motocycliste de deux de ses fondateurs, Giuseppe Morri et Massimo Tamburini, ne l'orientent vers la production de motos au début des années 1970. Les 40 années qui suivirent ont vu Bimota devenir un des plus grands producteurs de motos à haute performances produites en séries limitées et porteuses d'une réputation de qualité à nulle autre pareille. L'innovation technique est depuis longtemps la marque de Bimota comme le montrent les modèles Tesi à moyeu à pivot, tandis que sur les circuits mondiaux, les machines à cadre Bimota ont remporté des centaines de courses et de nombreux championnats dont le Championnat du Monde 350 cm3. Dotée de ce qui se faisait de mieux en matière de suspension et de freinage, les Bimota étaient forcément coûteuses, mais, comme George Brough, la firme n'eut jamais l'intention de construire quoi que ce soit qui fût le résultat d'un compromis dicté par des considérations budgétaires.

Bimota's not inconsiderable reputation rests on its creation of some of the fastest and most-exclusive sports bikes ever seen. Founded in the mid-1960s, Bimota manufactured heating and ventilation ducting before the enthusiasm of two of its motorcyclist founders - Giuseppe Morri and Massimo Tamburini - saw it turn to motorcycle production in the early 1970s. The intervening 40-plus years have seen Bimota established as one of the world's foremost producers of exclusive, limited edition, high performance motorcycles with a reputation for quality second to none. Technical innovation too has long been a Bimota hallmark, as exemplified by the hub centre-steered Tesi models, while on the world's racetracks Bimota-framed machines have won hundreds of races and numerous championships, including the 350cc World Championship in 1980. Equipped with nothing less than the very best suspension and brakes, Bimotas were necessarily expensive but then, like George Brough, it was never the firm's intention to build anything compromised by budgetary restrictions.



Il y eut aussi une version compétition – la DB1 R – dotée d'une géométrie de direction plus directe et allégée par un emploi extensif de composants en magnésium, tandis que le moteur recevait des carburateurs plus gros (42 mm), un échappement deux-en-un et d'autres facteurs de performances. La DB1 R ne fut cataloguée que pendant deux ans, période au cours de laquelle on estime à 9 le nombre d'exemplaires construits, ce qui en fait une Bimota parmi les plus rares.

La DB1 R a été construite par l'usine en 1985 pour participer au championnat de Formule 1 Moto aux niveaux national et international. Le cadre – numéro 0000212 – se positionne entre ceux que pilotèrent Davide Tardozi (0000214) et Dale Quarterley (0000210). Cette DB1 R a été pilotée par Oscar La Ferla et Massimo Matteoni en 1985/1986, La Ferla finissant troisième à Vallelunga dans la manche de Formule 1 internationale derrière Marco Lucchinelli et Virginio Ferrari (une vidéo de la course est disponible). Au guidon de cette machine, Matteoni finit deuxième du Trofeo Gran Prix à Misano en 1986 derrière Pierfrancesco Chili sur une Suzuki. Pour cette course, le moteur avait été remplacé par un bloc Formule 1 préparé par NCR et le groupe de 90 ch est toujours installé dans le cadre. La Bimota restaurée sous la supervision de Reno Leoni a effectué quelques tours d'essai sur le circuit de Vallelunga aux mains du vendeur. Une photo présente au dossier montre Oscar La Ferla assis sur cette moto. Indispensable à tout collectionneur passionné de Bimota, cette belle DB1 R est en très bon état général et prête à courir ou à démontrer ses capacités.
€40,000 - 50,000

There was also a racing version - the DB1R – which featured sharper steering geometry and was lightened by the extensive use of magnesium components, while the engine received larger (42mm) carburetors, a 2-into-1 exhaust system, and other performance enhancements. The DB1R was offered for only two years, during which period an estimated nine examples were completed, making this one of the rarest of all Bimotas.

This DB1R was built by the factory in 1985 to participate at Formula 1 championships at both national and international level. The frame - number '0000212' - falls between those raced by Davide Tardozi ('0000214') and Dale Quarterley ('0000210'). This DB1R was raced by Oscar La Ferla and Massimo Matteoni in 1985/1986, La Ferla finishing 3rd at Vallelunga in the 1985 international Formula 1 Race behind Marco Lucchinelli and Virginio Ferrari (a video recording of the race is available). Riding this machine, Matteoni was 2nd at the Trofeo Gran Prix at Misano in 1986 behind Pierfrancesco Chili on a Suzuki. For this race, the engine was replaced with a Formula 1 unit tuned by NCR, and this 90bhp engine is still installed. The Bimota has been restored under the supervision of Reno Leoni and has completed some test laps at the Vallelunga circuit with the vendor riding. A signed photograph (on file) shows Oscar La Ferla in his later years sat on the motorcycle in the current vendors ownership. A 'must have' for the serious Bimota collector, this beautiful DB1R is in generally excellent condition and ready for racing or parading.

Les acheteurs potentiels doivent vérifier par eux-mêmes la description et l'état de chacun des lots avant d'encherir. Chaque lot est vendu "dans l'état et là où il se trouve" avec tous ses défauts et manques.

213

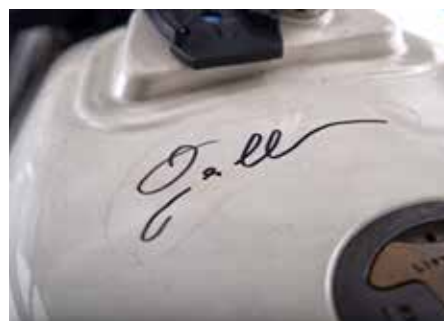
Ex-Team Gallina, Pierfrancesco Chili

SUZUKI RG500 GAMMA TT FORMULA 1 COURSE 1986

Cadre n° OHM31B - 101120

Moteur n° M302 - 101050

- One of three built for TT Formula 1 racing
- In-period race history
- Many special Suzuki Grand Prix parts
- Signed by Roberto Gallina and Vincenzo Biagioli.



Sur la base de la machine de course RG500 Championne du Monde, la routière Gamma de Suzuki retint la même architecture du moteur « quatre cylindres en carré » à deux vilebrequins connectés et admission à disque rotatif. Un cadre caissonné en aluminium, une suspension arrière « Full Floater » et trois freins à disque complétaient le tableau. Plus orientée circuit que sa rivale RD500 de Yamaha, la Gamma avec sa vitesse de pointe de 240 km/h, ses 11,5 secondes sur le 400 m DA et son comportement dynamique et ses freins exceptionnels demeure la machine la plus proche d'une 500 Grand Prix pour la route qu'on puisse trouver.

Sans surprise, nombre de ces machines apparurent sur tous les circuits de monde, et l'exemplaire proposé est dans ce cas. Elle a été préparée en 1986 pour la série TT Formula 1 pour machines de production de la FIM qui mêlait les 1 000 cm³ quatre temps aux 500 deux temps. Son créateur fut le Team Gallina italien dont le fondateur, l'ex pilote Roberto Gallina avait déjà accumulé beaucoup d'expérience en engageant la Suzuki RG500 en Grands Prix, ses pilotes, Marco Lucchinelli et Franco Uncini, ayant remporté le Championnat du Monde 500 respectivement en 1981 et 1982.

Based on its World Championship-winning RG500 racer, Suzuki's Gamma roadster retained the same square-four engine layout, geared-together crankshafts, and disc-valve induction. A box-section aluminium frame, 'Full Floater' rear suspension, and triple disc brakes completed the picture. More racetrack focussed than Yamaha's rival RD500, the Gamma, with its 150mph (240km/h) top speed, 11.5-second quarter-mile time, and superlative handling and brakes, remains the closest anyone has got to offering a modern Grand Prix 500 for the road. Not surprisingly, many found their way onto the world's racetracks, the example offered here being one such. It was prepared in 1986 for the FIM's production machine-based TT Formula 1 race series, which pitted 1,000cc four-strokes against 500cc two strokes. Its creator was the Italian Team Gallina, whose founder, ex-racer Roberto Gallina, already had plenty of experience of campaigning the Suzuki RG500 in Grands Prix, his riders Marco Lucchinelli and Franco Uncini having won the 500cc World Championship in 1981 and 1982 respectively.



Le Misano Classic Weekend 2015.

En développant la Gamma pour la Formula 1, Gallina utilisa de nombreuses pièces empruntées aux Suzuki RG500 Grand Prix dont les carters en magnésium, l'embrayage à sec, l'injection Kokusan GP, les carburateurs Mikuni TMX de 36 mm, les roues Tecnomagnesio, le bras oscillant renforcé, l'échappement spécial, la fourche Forcelle Italia, entre autres. Sur six départs en 1986, Chili signa cinq victoires et finit troisième de Trofeo Grand Prix F1 et quatrième du Championnat d'Italie F1. Frankie Chili continua de piloter pour Gallina en Grands Prix, mais son évolution vers le Championnat du Monde Superbike (WSBK) le plaça véritablement sur le chemin de la réussite. Au cours d'une carrière de 12 ans en WSBK, il remporta 17 courses et finit deux fois quatrième du championnat. L'histoire complète de la Suzuki Gamma du Team Gallina est racontée dans un article de la revue Motociclismo d'Epoca (exemplaire disponible)/

Probablement la seule survivante des trois machines construites, cette Gamma ex Gallina a été pilotée de nombreuses fois par le vendeur en 2014 et 2016 dans le Championnat d'Italie pour anciennes motos de Grand Prix. Elle a été photographiée au circuit de Varano à l'occasion du 50e anniversaire du début de la carrière en course de Roberto Gallina. La signature de ce dernier figure sur le réservoir comme celle de Vincenzo Biagioli, fabricant des cylindres spéciaux.
€15,000 - 20,000

In developing the Gamma for Formula 1, Gallina used many parts taken from his Suzuki RG500 Grand Prix bikes, including magnesium crankcases, a dry clutch, Kokusan GP ignition system, Mikuni TMX 36mm carburetors, Tecnomagnesio wheels, braced swingarm, special exhaust system, Forcelle Italia fork, and more. Out of six starts in 1986, Chili scored five wins and ended up 3rd in the Trofeo Grand Prix F1 and 4th in the Campionato Italiano F1. Frankie Chili went on to race for Gallina in Grands Prix, but it was his switch to World Superbike racing in 1995 that set him on the path to real success. In a 12-year career in WSBK, he scored 17 race wins and twice finished 4th in the Championship. The full story of the Team Gallina Suzuki Gamma is recorded in an article in Motociclismo d'Epoca (copy available).

Believed to be the sole survivor of the three machines built, this ex-Gallina Gamma was raced many times by the vendor in 2014 and 2016 in the Italian Old GP Championship. It was photographed at the Varano circuit on the 50th anniversary of the start of Roberto Gallina's racing career. Roberto Gallina's signature is on the fuel tank together with that of Vincenzo Biagioli, maker of the special cylinders.

Vendue au bénéfice de la Fondation Motul Corazón

MOTUL 800 CM3 ONIRIKA 2853 2016

Cadre n° *ZCGB320BAEV006221*

- Unique custom creation
- Based on an MV Agusta 800 Brutale
- Built by Officine GP Design
- Non-functioning art installation for display use only



La création unique offerte ici est un exemple frappant de "café racer" du XXI^e siècle. Commandée par la Fondation Motul Corazón, organisation caritative fondée en 2011 par la compagnie pétrolière française Motul sous l'égide de l'association à but non lucratif Fondation de France. La mission Motul Corazón consiste à soutenir au niveau mondial des initiatives en faveur des adolescents défavorisés qui, quels que soient leur origine et leurs problèmes, méritent un avenir meilleur. Motul Corazón coopère avec des organisations à but non lucratif dans le monde entier en vue de financer des projets destinés à aider les adolescents à vaincre les obstacles d'ordre éducationnel notamment dans les domaines de la formation et du développement techniques et mécaniques. Motul Corazón a soutenu financièrement plus de 20 projets dans le monde au cours des trois dernières années.

Fondé en 1853, Motul est une société française de niveau mondial spécialisée dans la formulation, la production et la distribution de lubrifiants high-tech pour moteurs. Motul co-finance des équipes engagés dans des compétitions internationales dont les 24 Heures du Mans (automobiles et motos), le Moto GP, le World Superbike, le MXGP, le Championnat du Monde d'Endurance, le Supercross, le TT de l'île de Mans, le Championnat du Monde d'Endurance FIA, la course de Pikes Peak et bien d'autres.

Commandée par Motul et créée par l'atelier d'Officine GP Design de Luca Possato à Turin (Italie), l'Onirika 2853 est construite sur la base d'une MV Agusta Brutale 800 routière « *naked* ». Pièce unique et non reproductible, c'est un rêve devenu réalité intégrant des suggestions et des propositions relevant des différents domaines d'activité de Motul.

The unique creation offered here is a striking example of the 21st Century 'café racer'. It was commissioned by Motul Corazón Foundation, the socially responsible charitable organisation founded in 2011 by French oil company, Motul under the aegis of the non-profit organisation, Fondation de France. Motul Corazón's global mission is to support initiatives aimed at underprivileged adolescents, who, wherever they come from and whatever difficulties they face, deserve a better future. Motul Corazón works with non-profit organisations around the world to finance projects helping adolescents overcome educational barriers, especially in the areas of mechanical and technical training and development. Motul Corazón has sponsored over 20 projects worldwide in the last three years.

Founded in 1853, Motul is a world-class French company specialised in the formulation, production, and distribution of high-tech engine lubricants. Motul supports teams in international competitions including the Le Mans 24 Hours (cars and motorcycles), MotoGP, World Superbike, MXGP, Endurance World Championship, Supercross, IoM TT, FIA World Endurance Championship, Pikes Peak, and scores of others.

Commissioned by Motul and created by Luca Pozzato's Officine GP Design workshop in Turin, Italy, the Onirika 2853 is based on an MV Agusta Brutale 800 'naked' roadster. A unique and unrepeatably 'one off', it is a dream realised using suggestions and recommendations from different sectors of Motul's activities.

Les acheteurs potentiels doivent vérifier par eux-mêmes la description et l'état de chacun des lots avant d'enchérir. Chaque lot est vendu "dans l'état et là où il se trouve" avec tous ses défauts et manques.



Le mot « Onirika » fait directement référence aux rêves – bases de futurs concepts – tandis que 2853 envoie mille ans après la fondation de la société. Ainsi, le nom rappelle l'histoire de Motul tout en évoquant le futur. Associant la technologie de pointe à la tradition, l'Onirika 2853 se distingue par un réservoir en aluminium fabriqué à la main et décoré sur le thème des vitesses et fini selon la technique de la « peinture cubique ». Sa teinte gris fonte, le bouchon taillé en forme d'engrenage et les textures font tous référence à l'univers de Motul. Les roues sont inspirées par l'automobile, tandis que leur teinte bronze doré évoque la technologie du passé. Les canalisations des freins avant et la grille du projecteur rappellent celles à haute pression des usines tandis que le cadre a reçu une peinture spéciale type métal oxydé. La lampe arrière à leds imite de minuscules gouttes d'huile.

La Motul Onirika 2853 a été dévoilée à la Motor Bike Expo 2016 à Vérone en Italie. Digne de figurer dans toute collection privée de qualité, elle a été vue ensuite lors d'événements importants comme la manche d'Imola du Championnat du Monde Superbike, le MotoGP de France, Wheels and Waves, les 24 Heures du Mans et le MotoGP TT d'Assen. Vendue avec le certificat de conformité du constructeur.
€25,000 - 30,000

The term 'Onirika' is a direct reference to dreams - the basis for future concepts - while 2853 is one thousand years after the company's foundation. Thus the name recalls the history of Motul, while also looking to the future. Merging advanced technology and tradition, the Onirika 2853 has been developed using specially manufactured parts, such as the wheels, and is an absolute work of art.

Boasting a dummy fingerprint recognition starting system, the Onirika 2853 features a handcrafted aluminium fuel tank with gears-themed decoration, which is finished by using the 'cubic paint' technique. Its cast-iron grey colour, the gear-shaped fuel cap, and the rich detailed textures are all references to Motul's universe. The wheels take inspiration from the car world, while their golden bronze colour recalls technology of the past. The front brake lines, together with the headlight grille, are reminiscent of factories' high-pressure hoses, while the chassis features paint with a unique metal oxidised finish. The LED taillight reminds the viewer of tiny oil droplets.

The Motul Onirika 2853 was first presented at the Motor Bike Expo 2016 in Verona, Italy. Worthy of inclusion in any important private collection, it has since been shown at key events such as the World Superbike Championship round at Imola, the Moto GP Grand Prix de France, Wheels and Waves, Le Mans 24 Hours Race, and the MotoGP Assen TT. Offered with manufacturer's Certificate of Conformity.

215

GILERA 500 CM3 VTE GRAN SPORT '8 BULLONI' 1939

Cadre n° 13522
Moteur n° 13522

- Rare Italian sports roadster
- 'Milan-Taranto' fuel tank
- Velox cylinder head
- Professionally restored



Fondée par un ingénieur de 22 ans, Giuseppe Gilera en 1909, cette marque italienne accéda pour la première fois à la renommée internationale à la fin des années 1930 quand ses machines de course à quatre cylindres et compresseur battirent les BMW dans les Grands Prix et enlevèrent le record du monde de vitesse pure à la marque allemande. Pendant tout le début des années 1950, les machines de course firent encore les gros titres, les quatre-cylindres de la marque d'Arcore remportant cinq titres Constructeurs et six Championnats du Monde individuels aux mains de pilotes comme Geoff Duke, Libero Liberati et Umberto Masetti. Malgré toute la publicité rapportée par les courses, les dépenses étaient payées par les machines de route.

Introduite en 1909, la première Gilera de route était une monocylindre de 317 cm³ qui bénéficiait de soupapes en tête, une solution d'avant-garde à l'époque. Les modèles à soupapes latérales formèrent l'essentiel de la production par la suite et au milieu des années 1920, Gilera revint aux soupapes à culbuteurs avec la VT Corsa de 490 cm³ (79 x 100 mm) qui, comme son nom l'indique, fut conçue pour la course. Diverses configurations d'admission et d'échappement furent essayées sur cette famille de moteurs avant qu'une culasse à deux soupapes à une seule sortie d'échappement ne devint la norme à partir de 1935, date à laquelle une course plus courte avait été introduite pour obtenir des régimes plus élevés.

Founded by 22-year-old engineer, Giuseppe Gilera in 1909, this Italian manufacturer first sprang to international prominence in the late 1930s when its supercharged four-cylinder racers trounced BMW in Grands Prix and snatched the world speed record away from the German marque. Throughout the early 1950s it was the racers which again grabbed the headlines, the Arcore marque's fours taking five manufacturer's titles and six individual world championships in the hands of riders such as Geoff Duke, Libero Liberati and Umberto Masetti. Although racing generated valuable publicity, it was sales of road bikes that paid the bills.

Introduced in 1909, the first of these was a 317cc single-cylinder model that boasted overhead valves, an advanced feature at that time. Sidevalve-engined models formed the bulk of production thereafter, and then in the mid-1920s Gilera returned to an OHV design with the 490cc (79x100mm) VT Corsa which, as its name suggests, was intended for racing. Various induction/exhaust layouts were tried on this family of engines before a two-valve cylinder head with single exhaust port became the norm from 1935, by which time a shorter stroke had been adopted for higher revs.



Construites à partir de cette date jusqu'en 1941, ces monocylindres de 500 cm³ à soupapes en tête firent partie des meilleures machines de tourisme rapides sur le marché. Elles sont couramment surnommées « 4 bulloni » ou « 8 bulloni » (4 et 8 boulons) selon le nombre de fixations de la culasse. Les puissances des modèles de route allaient de 20 à 24 ch et davantage pour les moteurs préparés. En réalité, une version Gran Sport remporta la course Milano-Taranto en 1939. La série VT ouvrit la voie à la légendaire Saturno, le modèle le plus célèbre de Gilera, qui apparut en 1940 pour durer jusqu'en 1959.

Peinte classiquement en rouge et noir, cette VTGSE se présente en bon état général ayant été récemment restaurée totalement par les spécialistes italiens Frigerio basés près de Milan. La machine se distingue par d'importantes améliorations d'époque comme le réservoir à grande capacité style « Milano-Taranto » et une culasse Velox. En parfait ordre de marche et démarrant « au quart », cette rare routière sportive italienne est offerte avec son ancien libretto (établi en 1946) et son passeport ASI. Détail important : elle a conservé ses plaques d'immatriculation originales de « Milano ».

€25,000 - 30,000

Built from then onwards until 1941, these 'VT' overhead-valve 500cc singles were among the best fast touring bikes that money could buy. They are commonly known as either '4 bulloni' or '8 bulloni' (4 bolt or 8 bolt) depending on the engine's top-end fixing arrangements. Power outputs for the roadster models ranged from 20 to 24bhp, with more available in race tune; indeed, a Gran Sport version won the 1939 Milano-Taranto race. The VT series paved the way for the legendary Saturno, Gilera's best known model, which arrived in 1940 and would last until 1959.

Finished in classic red with black, this VTGSE is presented in generally excellent condition having been comprehensively restored recently by respected Italian specialists, Frigerio, based near Milan. The machine features important period upgrades such as the larger capacity Milano-Taranto style fuel tank and a Velox cylinder head. In full working order and 'on the button', this rare Italian sports roadster is offered with an old-style Italian libretto (issued 1946) and an ASI passport. Importantly, it retains the original 'Milano' number plates.

AUTOMOBILES D' EXCEPTION

Jeudi 9 Février 2017 - Lot 301 - 433 à 13.30 heures.

Images disponibles sur www.bonhams.com/24103

Tous les défauts ne sont pas précisés.

Tous les lots sont vendus en l'état.

COLLECTORS' MOTOR CARS

Thursday 9 February 2017 - Lots 301 - 433 at 1.30pm

Images of each lot are available at bonhams.com/24103

Not all imperfections are stated.

All lots sold as viewed.





301

Vendue au profit de l'association « Make a Wish, Belgium »

JAGUAR 420G BERLINE 1969

Châssis n° P1F8112BW

- Un-restored, unmolested example
- Beautiful original red leather interior
- Believed only 3 owners from new
- Registered in Belgium



Cette remarquable Jaguar 420 G a été immatriculée le 28 mars 1969 au Royaume-Uni sous le numéro MMW 657G et son premier propriétaire aurait été un général anglais.

Le carnet d'entretien joint confirme un entretien régulier par Brown, le concessionnaire de Bath, depuis son origine jusqu'en 1977. En 1977, la voiture a été vendue par Leyland GmbH à Interfood GmbH (facture au dossier) et immatriculée à Cologne, en Allemagne, où elle est restée jusqu'en 2015 avec son second propriétaire M. Jochen Bischoff. En 2015, la Jaguar est partie en Belgique et y fut immatriculée en février de cette même année par le vendeur. Toujours dans son état d'origine, jamais restaurée – avec une belle patine intérieure – cette voiture est présentée comme démarrant instantanément et fonctionnant parfaitement et a bénéficié de travaux aux freins récemment.

La voiture est vendue avec sa pochette Jaguar d'origine contenant le manuel d'époque, le mode d'emploi de la radio, la liste des points de ventes et des agences Jaguar (au Royaume-Uni), le carnet d'entretien mentionné plus haut et un exemplaire du manuel d'atelier de la Jaguar 420 (Werkstatthandbuch). Les papiers fournis comprennent les factures d'achat de 1977, les anciens papiers d'immatriculation UK V5, un Fahrzeugbrief et ses papiers d'immatriculation belge en cours.

€10,000 - 15,000

Sans Réserve

Make-A-Wish® est une organisation mondiale sans but lucratif fondée à Phoenix Arizona en 1980, Make-A-Wish Flandres ayant été fondé en 1990.

La mission de Make-A-Wish Belgique-Flandre est d'exaucer le vœu d'enfants qui sont ou ont été gravement malades et d'enrichir leurs expériences humaines d'espoir, de force et de joie grâce à des valeurs comme l'intégrité, l'excellence et l'attention aux enfants.

This remarkable Jaguar 420G was registered on 28th March 1969 in the UK with the registration 'MMW 657G', and is said to have been first owned by an English General.

The accompanying service booklet records regular servicing by the Brown dealership in Bath from new until 1977. In 1977 the car was sold via Leyland GmbH to Interfood GmbH (invoice on file) and was registered in Köln, Germany where it stayed until 2015 with its second owner, Mr Jochen Bischoff. In 2015, the Jaguar moved to Belgium and was registered there in February that same year by the current vendor. Still in original un-restored condition - with a lovely, patinated interior - this car is said to start instantly and run well, benefiting from recent works to the brakes.

The car comes with its original Jaguar pouch containing the original handbook, radio instruction manual, Jaguar sales and service facilities book (UK), the aforementioned service booklet, and a copy of a Jaguar 420 workshop manual. (Werkstatthandbuch). Accompanying paperwork consists of the 1977 purchase invoice, old UK V5 registration document, old German Fahrzeugbrief, and current Belgian registration papers.

Make-A-Wish® is a world-wide non-profit organisation founded in Phoenix Arizona in 1980. Make-A-Wish Flanders was founded in 1990.

The mission of Make-A-Wish Belgium-Flanders is to grant the wishes of children with life-threatening medical conditions and to enrich the human experience with hope, strength and joy. Their true goal is to make every eligible child's wish come true. Values like integrity, excellence and child focus serve as the map to attain the vision of granting the wish of every eligible child.

LANCIA FULVIA 1.3 S MONTECARLO COUPÉ 1972

Châssis n° 818.630 030192

- *Rare limited edition model*
- *Recent professional restoration*
- *Three private owners from new*
- *Registered in Italy*



La voiture proposée ici est une Montecarlo 1e série, construite sur une plate-forme de Fulvia 2e série, un modèle lancé avant la reprise de Lancia par Fiat en 1969. Cet étonnant modèle est l'un des rares exemplaires de la série limitée construite pour commémorer la victoire de Lancia au Rallye de Monte-Carlo en 1972. Le pilote d'usine Sandro Munari avait remporté l'épreuve et les imbattables Fulvia allaient encore s'assurer six victoires internationales cette année-là sur le chemin du championnat du monde des rallyes constructeurs qu'allait remporter Lancia. Les caractéristiques remarquables de cette Montecarlo sont sa livrée – qui reprend celle des voitures de rallye – avec un capot et un couvercle de coffre noir mat, une carrosserie à ailes élargies, des antibrouillards rectangulaires et l'absence de pare-chocs.

Vert et noir mat avec intérieur noir, probablement la plus rares des combinaisons de coloris conformes à l'origine, cette Montecarlo particulière a été récemment l'objet d'une restauration sans compter. La carrosserie a été confiée à nul autre que Bonfatti de Modène, qui consacre généralement son précieux temps à des machines de Maranello de bien plus grande valeur. En outre, la mécanique a été entièrement révisée et les travaux de restauration sont documentés par un album photo vendu avec la voiture. Un très faible kilométrage a été parcouru depuis la réfection complète du moteur.

La voiture est également accompagnée de son Certificato di Proprieta et de son libretto italien qui fait état de trois propriétaires depuis l'origine. Signalons que des phares antibrouillard d'époque, très difficiles à trouver, ont été dénichés et installés et que la voiture repose sur ses roues d'origine qui sont caractéristiques du modèle.

€25,000 - 30,000

Sans Réserve

Offered here is a 1st series Montecarlo, based on the 2nd series Fulvia, a model introduced prior to Lancia's takeover by FIAT in 1969. This stunning car is a rare example of the special edition model built to commemorate Lancia's victory at the 1972 Monte Carlo Rally. Works driver Sandro Munari triumphed in that event, and the all-conquering Fulvias would secure another six international victories that year on their way to winning the 'World Rally Championship for Makes' for Lancia. Notable special features of the Montecarlo model were the livery - resembling that of the works cars - with matt black bonnet and boot lid, and its own bodyshell with flared wheelarches, rectangular front fog lamps, and the absence of bumpers.

Finished in the correct green/matt black with black interior, believed the rarest colour combination, this particular Montecarlo was recently the subject of a no-expense-spared restoration. The body was entrusted to no lesser a restorer than Bonfatti of Modena, who usually dedicates his precious time to more valuable Italian machinery from Maranello. In addition, the mechanicals were comprehensively overhauled, and the restoration works are documented in an accompanying album of photographs. Only a minimal distance has been driven since the engine was comprehensively rebuilt.

The car also comes with the Certificato di Proprieta and an Italian libretto showing three private owners from new. It should be noted that the very-hard-to-find original fog lights have been obtained and fitted, and that the car stands on its original wheels, which were only used for this model.

303

RANGE ROVER 4X4 1978

Châssis n° 35838914D

- *Collectible classic three-door model*
- *Delivered new to Spain*
- *Restored condition*
- *Three owners from new*



L'idée d'un 4x4 orienté vers un usage plus routier avait été dans l'air depuis l'arrivée du Land Rover à la fin des années 1940, mais il fallut attendre deux décennies pour que le concept se concrétise sous la forme du Range Rover.

Il fait appel à un châssis séparé du même type que celui du Land Rover pour recevoir la carrosserie fermée en aluminium, tandis que des suspensions par amortisseurs à course longue lui assurent un confort plus proche de celui d'une berline que d'un utilitaire. Rover disposait déjà du moteur idéal sous la forme de son V8 3, 5 litres en alliage léger. Le Range Rover fut accueilli avec enthousiasme, tant par la presse que par le public, lors de sa présentation en 1970, proposant une croisière confortable à 145 km/h et des capacités routières supérieures à ce dont avaient besoin la plupart des conducteurs. Le fait que le modèle original soit resté en production pendant 24 années avant d'être remplacé en 1994 atteste parfaitement du bien fondé du concept original. En fait le « vieux » Range Rover - judicieusement rebaptisé Range Rover Classic - ne disparut pas immédiatement et continua d'être proposé pendant encore une année aux côtés de la nouvelle version.

Ce Range Rover trois portes classique, a été livré neuf en Espagne où il est resté jusqu'en 2015 et n'a connu que trois propriétaires. La voiture a été complètement restaurée en 2015/2016, le moteur étant refait avec de nombreuses pièces neuves, la transmission entièrement révisée, le châssis traité et repeint, la carrosserie repeinte dans sa couleur d'origine Bahama Gold et l'intérieur entièrement regarni. Vendue avec sa carte grise française de collection.

€30,000 - 50,000

Sans Réserve

The idea of a more road-biased 4x4 had been around since the Land Rover's arrival in the late 1940s, but it would be some two decades before the concept crystallised in what would end up as the Range Rover.

A separate, Land Rover type chassis was employed to carry the enclosed aluminium body, while long-travel coil-sprung suspension ensured that the ride would be more saloon car than utility. Rover already possessed an ideal power unit in the form of its 3.5-litre light alloy V8. The Range Rover was greeted enthusiastically by both press and public on its arrival in 1970, offering comfortable cruising at 145km/h (90mph) and a greater off-road capability than most of its customers would ever need. The fact that the original lasted in production for an amazing 24 years before being replaced in 1994 only serves to illustrate the soundness of the original concept. Indeed, the 'old' Range Rover - evocatively renamed Range Rover Classic - did not disappear immediately but continued to be built for another year alongside the new version.

This collectible three-door Range Rover was delivered new to Spain, remaining there until 2015, and has had only three owners. During 2015/2016, the car was extensively restored; the engine being rebuilt with many new parts, the transmission fully overhauled, the chassis treated and repainted, the entire body repainted in original Bahama Gold, and the interior fully re-trimmed. Offered with French Carte Grise de Collection.

304

LAND ROVER SÉRIE I PICKUP 1952

Châssis n° CC9999

- 'Barn find' condition
- Diesel engine
- Offered for restoration
- Registered in France



Inspiré de la Jeep utilisée pendant la guerre par l'armée américaine, développé à la hâte et envisagé comme un modèle provisoire construit en petite série, le Land Rover allait mettre à mal le scepticisme de ses concepteurs. Les frères Wilks, patrons de Rover, avaient senti le besoin pour un véhicule utilitaire rustique à quatre roues motrices, destiné à subvenir aux besoins de la communauté agricole dans les années de l'immédiat après-guerre, mais le succès galopant du Land Rover prit la marque de court. La nécessité de recourir à des panneaux d'aluminium résistant à la corrosion s'avéra un avantage déterminant pour les activités de Land Rover et l'utilisation de pièces existantes - dont le quatre cylindres P3 à soupapes latérales de 1 595 cm³ de la berline - réduisait les coûts de production et raccourcissait les délais de sa conception.

Construit de 1949 à 1958, le Land Rover série I était disponible en pas moins de cinq versions d'empattements différents allant de 2 m à 2,77 m. Le moteur essence 1,6 litres d'origine fut rapidement remplacé par un bloc 2 litres (en 1952) et la marque se mit à développer son propre diesel qui fut proposé à partir de 1956. Continuellement mis à jour au cours de ses plus de 60 années de production, le très polyvalent Land Rover s'est avéré compatible avec de multiples tâches civiles ou militaires. Ce fut un triste jour pour les passionnés lorsque le dernier Defender sortit des chaînes de Solihull en janvier 2016. Le successeur du Land Rover est attendu avec impatience.

Vendu dans un état « sortie de grange » avec un moteur tournant, ce Land Rover série I est proposé à la vente pour restauration et offert strictement tel quel. Le véhicule est vendu avec une carte grise française de collection.

€15,000 - 20,000
Sans Réserve

Inspired by the US Army's wartime 'Jeep', developed in haste and intended for short-term, small-scale production, the Land Rover would defy its creators' initial scepticism. Rover bosses the Wilks brothers saw the need for a tough, four-wheel-drive, utility vehicle to serve the needs of the agricultural community in the immediate post-war years, but the Land Rover's runaway success took the company by surprise. The necessity of using corrosion resistant aluminium panels at a time of severe steel shortage turned into a positive virtue in the Land Rover's sphere of operations, and the use of existing components - including the P3 saloon's 1,595cc, four-cylinder, sidevalve engine - kept production costs down and cut development time.

Built between 1949 and 1958, the Series I Land Rover was available in no fewer than five different wheelbase lengths ranging from 80" to 109". The original 1.6-litre petrol engine was soon superseded by a 2.0-litre unit (in 1952) and the company set about developing its own diesel, which was first offered in 1956. Continuously developed over the course of more than 60 years in production, the supremely versatile Land Rover has proved itself adaptable to innumerable civilian and military roles. It was a sad day for 4x4 enthusiasts when the last Defender model rolled off the Solihull production line in January 2016; the Land Rover's successor is keenly anticipated.

Presented in 'barn find' condition, with working engine, this Series I Land Rover is offered for restoration and is sold strictly as viewed. The vehicle is sold with a French Carte Grise de Collection.

305

LAMBORGHINI DLA 35 TRACTEUR 1957

Châssis n° 3050/35

Moteur n° 3050/35

- Rare Lamborghini tractor
- One of an estimated 117 DLA 35s built
- Restored in 2016
- A most affordable route to Lamborghini ownership



Construit bien avant la création de Automobili Lamborghini SpA en 1963, ce tracteur DLA 35 fait partie du patrimoine industriel de Ferruccio Lamborghini. Après avoir servi comme mécanicien au sein de la Regia Aeronautica pendant la seconde guerre, Lamborghini ouvrit un atelier de réparation d'automobiles et de motocyclettes près de Modène, avant de se lancer dans la construction de tracteurs, à partir de surplus militaires. Au milieu des années 1950, Lamborghini Trattori SpA était devenu un des plus grands constructeurs de matériels agricoles en Italie, un état de fait qui explique probablement cette déclaration de Ferruccio Lamborghini : « Un tracteur par jour éloigne la misère ! ».

Le châssis numéro 3050, l'un des 117 DLA 35 construits, est équipé d'un trois cylindres Lamborghini de 2 200 cm³ de cylindrée développant une puissance relativement élevée de 36 ch. Restauré en 2016, il est peint dans la livrée orange et bleu conforme à l'origine et est équipé de pneus neufs. Ce joli tracteur fera un complément attractif et bienvenu dans une collection de machines agricoles d'époque ou dans n'importe quelle collection de Lamborghini. Il saura attirer les foules, surtout s'il est associé aux plus belles grand tourisme qui partagent l'emblème au taureau de la marque avec lui, telles que la Miura ou la Countach.

€20,000 - 25,000

Sans Réserve

Built well before the foundation of Automobili Lamborghini SpA in 1963, this DLA 35 tractor represents the heritage of Ferruccio Lamborghini's automotive empire. After serving as a mechanic in the Regia Aeronautica during WW2, Lamborghini set up a small car and motorcycle repair shop near Modena before branching out into the manufacture of tractors using surplus military hardware. By the mid-1950s Lamborghini Trattori SpA had become one of the largest agricultural equipment manufacturers in Italy, gratifying state of affairs that no doubt prompted Ferruccio Lamborghini's declaration: 'A tractor a day keeps the misery away!'

One of an estimated 117 DLA 35 tractors built, chassis number '3050' is powered by Lamborghini's own three-cylinder engine with a displacement of 2,200cc and a relatively potent power output of 36bhp. Restored in 2016, it is finished in the correct orange and blue livery, and is fitted with new tyres. This beautiful tractor would make a distinctive and welcome addition to any significant collection of classic agricultural machinery, or a unique addition to any Lamborghini collection. It has the potential to draw crowds, especially when exhibited alongside the most beautiful supercars sharing the marque's famous 'raging bull' emblem, such as the legendary Miura and Countach.

306

MV AGUSTA 1100 D2 AUTOCARRO 1957

Châssis n° RTZ4

Moteur n° RTZ4

- Rare MV Agusta commercial vehicle
- One of a mere 2000 examples of the D2 produced
- Used in the Piedmont region of Italy
- 'Barn find' condition, for restoration



Aussi étrange que cela puisse paraître, ce charmant petit utilitaire a été construit par la légendaire marque MV Agusta. Mieux connue pour ses grosses cylindrées quatre temps à quatre cylindres, MV Agusta a aussi construit de petites motos légères tout au long de sa carrière et, à ses débuts, proposait des deux temps et même un scooter. La marque convertit même une de ses motos en engin de livraison tricycle –autocarro en italien – dont le premier exemplaire apparut en 1954. Des autocarri utilitaires à quatre roues suivirent. Ils étaient équipés par différents moteurs construits par MV, le plus gros étant un bicylindre diesel de 1 079 cm³. Délivrant 27 ch, celui-ci équipait le modèle 1100 D2 qui fut présenté en 1957 et resta en production jusqu'au début des années 1960. Les raisons qui poussèrent MV à se lancer sur ce marché restent un mystère, compte tenu du fait qu'il n'avait aucune chance de réussir face à Fiat. On estime que seulement 2 000 exemplaires de 1100 D2 furent construits dont très peu ont survécu.

Utilisé pour le transport du vin, de la bière et de l'eau autour des villages du Piémont, ce très rare autocarro MV Agusta est vendue dans un état d'origine « sortie de grange » remarquable. Une fois restauré, il fera un parfait moyen de transport au prochain rassemblement pour vos MV Agusta restaurées.

€30,000 - 40,000

Sans Réserve

Unlikely as it may seem, this charming light commercial vehicle was manufactured by the legendary MV Agusta. Although best known for its large-capacity four-cylinder four-strokes, MV Agusta built lightweight motorcycles throughout its manufacturing career and in its early days listed small two-strokes and even a scooter. The company even adapted one of its motorcycles to serve as a three-wheeled delivery truck - a motocarro - the first of these lightweight commercials appearing in 1954. Four-wheeled autocarro commercials followed. These were powered by a variety of MV-built engines, the largest of which was a 1,079cc twin-cylinder diesel. Producing 27bhp, the latter powered the 1100 D2 model, which arrived in 1957 and lasted in production into the early 1960s. Why MV bothered with this market is a mystery, as there was never any chance of them competing successfully with FIAT. It is estimated that only some 2,000 1100 D2s were made, of which very few survive.

Used to transport wine, beer, and water around the villages of Piedmont, this ultra-rare MV Agusta Autocarro is presented in remarkably original 'barn find' condition. Once restored, it would be the perfect way to transport your collection of MV Agusta motorcycles to the next meeting.

FIAT 508 BALILLA PICKUP 1933

Châssis n° 019240

- *Landmark FIAT model*
- *Un-restored and believed largely original*
- *Used by a bakery*
- *Offered with Italian libretto*



Présentée en 1925, la première petite voiture produite en grande série par Fiat avait été la 509, une création qui avait remporté un immense succès en permettant aux Italiens modestes d'accéder au monde moderne motorisé. Son héritière, la 508 Balilla présentée en 1932, 40% moins cher que la 509, représentait un moyen encore plus facile d'accéder à l'automobile. Équipée d'un quatre cylindres à soupapes latérales de 995 cm³ développant 20 ch, la 508 reposait sur un châssis en croix et recevait une boîte de vitesses à trois rapports (puis quatre rapports à partir de 1934), des freins hydrauliques et pouvait atteindre facilement les 80 km/h. Trois carrosseries tout acier étaient proposées sur le châssis 508, une berline deux portes, un coupé deux places et un coupé quatre places, dont il fut fabriqué plus de 40 000 unités avant l'arrivée de la Balilla à boîte quatre rapports en 1934. La 508 originale fut remplacée par la 508 C Balilla 1100 à soupapes en tête en 1937.

Non restauré et pense-t-on largement dans son état d'origine, ce charmant pick up Balilla a été récemment découvert dans un ancien castello dans les Marches italiennes. On pense que cette Fiat était utilisée par un boulanger pour livrer le pain aux clients dans les campagnes, comme en atteste une lettre retrouvée dans la voiture. La lettre est vendue avec la voiture, ainsi que le libretto. Un véhicule amusant, idéal pour les besoins publicitaires ou pour accompagner votre sportive d'avant-guerre avec élégance dans les manifestations.

€18,000 - 23,000
Sans Réserve

Introduced in 1925, FIAT's first mass-produced small car had been the 509, a highly successful design that succeeded in bringing civilised motoring within the financial reach of ordinary Italians. Its successor - the 508 Balilla, introduced in 1932 - represented even greater value for money, being some 40 percent cheaper than the 509. Powered by a 995cc, four-cylinder, sidevalve engine producing 20bhp, the 508 featured a cruciform-braced chassis frame, three-speed gearbox (four-speed from 1934) and hydraulic brakes and could comfortably top 80km/h. Three all-steel body types were offered on the 508 chassis: a two-door saloon, two-seat tourer, and four-seat tourer, in excess of 40,000 being made before the introduction of the four-speed Balilla in 1934. The original 508 was superseded by the overhead-valve 508C Balilla 1100 in 1937.

Un-restored and believed largely original condition, this charming Balilla pickup truck was discovered recently in an old castello in the Marche region of Italy. It is believed that the FIAT was used to deliver bread to a bakery's customers in the countryside, as evidenced by an old letter found in the car. The letter comes with it, as does the Italian libretto. An ideal fun vehicle for advertising purposes, or for supporting your pre-war competition car in style.

308

CAP-FIAT 500 SCOIATTOLO 1971

Carrosserie Arrigo Perini

Châssis n° 2745156

- *Ultra-rare Italian beach car*
- *Registered new to CAP and kept until 1981*
- *Believed-correct total of 38,000 kilometres recorded*
- *Eligible for the 60th anniversary celebrations of the model*



La Nuova 500 de Fiat était le sujet préféré des interprétations imaginatives des carrossiers, notamment de la carrozzeria Ghia qui fut à l'origine de la très jolie voiture de plage Jolly. La Scoiattolo (écureuil) était l'œuvre d'un carrossier peu connu, la Carrozzeria Arrigo Perini (CAP) et semble avoir été inspirée par la Mini Moke. Arrigo Perini termina le premier prototype Scoiattolo sur une plate-forme de Fiat 500, en 1967. La Scoiattolo fut plutôt bien accueillie et, en 1969, Fiat approuva le dessin de Perini sur un nouveau châssis de sa conception. Le projet fut vendu et repris sous le nom de Baltera par son acquéreur.

Ce très rare dérivé de l'immortelle Fiat 500 a été immatriculé au nom de son constructeur, la Carrozzeria Arrigo Perini de Riva del Garda, sur la rive nord du lac de Garde, et resta en sa possession jusqu'en 1981. Une Scoiattolo identique (peut-être celle-ci) fut utilisée pour leur brochure publicitaire dont un exemplaire est fourni avec la voiture. Décrite par le vendeur comme étant en bon état général, voilà une alternative drôle et économique à la très coûteuse voiture de plage Fiat 500 Jolly et qui offre une bien plus grande polyvalence. On peut l'utiliser avec ou sans portes et même avec le pare-brise rabattu pour de véritables balades au grand air. On pense que pas plus de 200 de ces adorables petites voitures furent construites. Orange avec intérieur noir, la voiture affiche un kilométrage de 38 000 km au compteur, que l'on pense être d'origine, et peut partir pour la Côte d'azur où elle attirera des regards envieux.

€18,000 - 25,000
Sans Réserve

FIAT's Nuova 500 was the Italian coachbuilders' favourite subject for imaginative reinterpretation, most notably by Carrozzeria Ghia, which was responsible for the immensely successful 'Jolly' beach car. The Scoiattolo (squirrel) was the work of the little-known Carrozzeria Arrigo Perini (CAP), and appears to have been inspired by the Mini Moke. Arrigo Perini completed the first Scoiattolo prototype, which was based on a FIAT 500 floor pan, in 1967. The Scoiattolo met with a favourable reception, and by 1969 FIAT had approved Perini's design on a new chassis drawn up by him. The project was eventually sold on, continuing under new ownership as the Baltera.

This ultra-rare derivative of the immortal FIAT 500 was registered in the name of its manufacturer, Carrozzeria Arrigo Perini of Riva del Garda on the Northern shores of Lake Garda, and remained in their possession until 1981. An identical Scoiattolo (possibly this one) was used in their publicity brochure, a copy of which is offered with the car. Described by the vendor as in generally good condition, this is a fun and cheap alternative to the much more costly FIAT 500 Jolly beach cars and yet offers greater versatility; it can be used with or without doors, and even the windscreen folds flat for real 'wind in the hair' motoring. It is believed that no more than 200 of these fun little vehicles were produced. Finished in bright orange with black interior, the car displays a believed-correct total of 38,000 kilometres on the odometer and is ready for the Côte d'Azur, where envious looks are guaranteed.

309

FIAT 130 COUPÉ 1972

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 0000204

- *Styled and built by Pininfarina*
- *Believed only 18.000 kms from new*
- *Automatic transmission*
- *Registered in Italy*



Dans les années 1970, des deux grands coupés dessinés par Pininfarina – l'autre étant la Rolls-Royce Camargue – le coupé Fiat 130 était sans conteste le plus réussi. Prenant pour base la berline Gamma, apparue deux ans plus tôt, le vaisseau amiral de FIAT fut dévoilé en 1971. Le coupé 130, deux portes quatre places, ne faisait appel qu'à la plus puissante version du V6 à double arbres à cames (3, 2 litres/165 ch) de la berline et en reprenait la suspension indépendante et les freins à disque aux quatre roues. Une boîte automatique Borg Warner à trois rapports ou une ZF manuelle à cinq rapports étaient les deux options de transmission, tandis que la direction assistée était montée en série. La vitesse maximale de cette élégante et luxueuse grand tourisme atteignait les 190 km/h (avec boîte manuelle) ou les 185 km/h (en version automatique). La production du coupé 130 prit fin en 1977 après 4 491 exemplaires produits.

Cet étonnant coupé Fiat 130, châssis numéro 204, donc l'un des premiers 250 produits, arbore la couleur la plus séduisante d'époque, bleu foncé avec intérieur en velours orange/brun. La voiture est équipée de l'agréable boîte automatique et affiche seulement 18 000 km au compteur, un chiffre que son aspect général, notamment celui de l'intérieur, semble confirmer. Décrite par le vendeur comme en bon ou même très bon état général, la voiture a été récemment révisée et sera vendue avec les factures relatives et les papiers d'immatriculation italienne. Un dessin de Pininfarina, très racé et intemporel, et certainement une Gran Turismo de FIAT sous-estimée.

€20,000 - 25,000

Sans Réserve

One of two large coupés styled by Pininfarina in the 1970s, the other being the Rolls-Royce Camargue, the FIAT 130 Coupé was arguably the more successful design. Based on the 130 saloon that had appeared two years previously, FIAT's flagship model was introduced in 1971. A two-door four-seater, the 130 Coupé used only the larger (3.2-litre, 165bhp) version of the saloon's twin-overhead-cam V6 engine while retaining the latter's all-independent suspension and four-wheel disc brakes. Borg Warner three-speed automatic or a ZF five-speed manual gearbox were the transmission options, while power assistance for the steering came as standard. Top speed of this elegant and luxurious Gran Turismo was 190km/h (manual) or 185km/h (auto). Production of the 130 Coupé ended in 1977 after 4,491 had been built.

Chassis number '204', and thus one of the first 250 produced, this stunning FIAT 130 Coupé is finished in the most attractive period colour combination of dark blue with orange/brown velvet interior. The car is equipped with the user-friendly automatic gearbox, and shows a mere 18,000 kilometres on the odometer, a figure that its overall condition, and particularly that of the interior, suggests is correct. Described by the vendor as in generally good-to-very-good condition, the car benefits from a recent service and comes with related bills and Italian registration documents. A most stylish and timeless Pininfarina design, and certainly a much-underrated Gran Turismo from FIAT.

310

FIAT 500 JOLLYCAR 2010

Châssis n° ZFA312 00000 35072

- An evocation of the 1950s beach car
- One of a limited edition built in Italy
- Circa 16,000 kilometres from new
- Recently serviced



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

La base de cette Jolly est une berline Fiat 500 de série de 2010, équipée d'un moteur essence de 1,2 litre et d'une boîte manuelle à cinq rapports. Vendue avec des papiers d'immatriculation autrichienne (périmée), cette adorable et amusante voiture n'a couvert que 16 000 km d'origine (et seulement 450 depuis sa conversion). Elle a été l'objet d'une récente et complète révision, prête à être appréciée pendant les mois d'été. Signalons que le moteur ne répond pas aux normes anti-pollution américaines et que le véhicule ne peut donc pas être exporté aux États-Unis.

€35,000 - 45,000
Sans Réserve

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

This Jolly's basis is a standard FIAT 500 saloon dating from 2010, which is powered by the 1.2 litre, petrol engine driving via a five-speed manual gearbox. Offered with (cancelled) Austrian registration documents, this lovely and fun car has covered only some 16,000 kilometres from new (and only 450 since conversion). It benefits from a recent full general service and is ready to be enjoyed during the coming summer months. It should be noted that the engine does not meet US emissions standards and thus the vehicle cannot be exported to the USA.

311

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT VELOCE 1967

Châssis n° AR 249045

Moteur n° AR 005 3615466

- Desirable high-performance model
- Restored circa 12 years ago
- EU taxes paid



« Peu de voiture peuvent rivaliser avec l'Alfa 1600 en matière de plaisir de conduite pur et elle satisfera amplement le conducteur qui mettra toute son attention à la piloter. » *Car & Driver*.

Dévoilée en 1963, la Giulia Sprint GT était dotée d'une séduisante carrosserie à quatre places dessinée par Giorgetto Giugiaro, bien que la voiture ne soit pas fabriquée chez Bertone, mais dans la nouvelle usine Alfa Romeo d'Arese. Sous la carrosserie du nouveau coupé, on trouvait la boîte manuelle à cinq rapports, la suspension avant indépendante, l'essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux et – sauf sur les toutes premières – les disques aux quatre roues qui avaient été récemment présentés sur la berline Giulia TI série 105. La Sprint GT délivrait 106 ch au lieu des 92 de la TI, grâce à des carburateurs Weber double corps, une puissance suffisante pour atteindre une vitesse maximale de 180 km/h. Des conduits d'admission modifiés caractérisaient le moteur plus puissant (109 ch) de la Sprint GTV (ou GT Veloce) Sprint, présentée en 1965.

'Few cars can rival the 1600 Alfa for sheer driving enjoyment, and the keen driver devoting his full attention to driving it will be amply rewarded.' - *Car & Driver*.

Launched in 1963, the Giulia Sprint GT featured classically stylish four-seater coachwork designed by Bertone's Giorgetto Giugiaro, though this was now manufactured not by Bertone but at Alfa's new factory at Arese. Beneath the skin the new coupé utilised the recently introduced 105 Series Giulia TI saloon's five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle and - early cars excepted - all round disc brakes. The Sprint GT came with 106bhp on tap, up from the TI's 92bhp courtesy of two twin-choke Weber carburetors. Improvements to the inlet ports characterised the more powerful (109bhp) engine of the Sprint GTV (or GT Veloce) introduced for 1965.



Les magazines spécialisés atteignaient régulièrement la vitesse maximale de 180 km/h avec la GTV, avec des pointes allant jusqu'à 188 km/h. Conçues pour le plaisir du conducteur, la série 105 fut un immense succès pour Alfa Romeo, sa production s'étalant sur quinze années, jusqu'en 1977.

Cette Giulia Sprint GT Veloce a été restaurée et sa mécanique refaite il y a environ douze ans et se présente dans un état exceptionnel, en parfait état de marche. Dans un jaune éclatant avec un intérieur noir, elle est décrite par le vendeur comme étant à 100% de ses capacités mécaniques, avec un soubassement sain et un magnifique intérieur d'origine. Les taxes européennes ont été acquittées et la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation suisse, sa plaque en or ASI et un dossier de factures complet.
€50,000 - 70,000

Motoring magazines consistently achieved a top speed of 180km/h with the GTV, with one-way readings as high as 188km/h. Exhilarating driver's cars, the 105 Series was an immense success for Alfa Romeo, enjoying a 15-year production run until 1977.

This Giulia Sprint GT Veloce was restored and mechanically rebuilt circa 12 years ago and is presented in truly stunning order, running and driving superbly. Strikingly finished in yellow with black interior, it is described by the vendor as in '100%' condition mechanically, with an excellent underside and beautiful original interior. EU taxes have been paid, and the car comes with Swiss registration papers, ASI gold plate, and an extensive file of invoices.

ASTON MARTIN V8 SÉRIE 3 COUPÉ 1977

Châssis n° V8/11649/LCA

Moteur n° V/540/1649/LFA

- *Rare left-hand drive, manual transmission model*
- *Original carburettor-equipped Series 3*
- *Matching numbers and colours*
- *Equipped with a rare sunroof*
- *15,500 miles (approximately 24,900 kilometres) from new*
- *Outstandingly original, including the leather interior*
- *EU import duties paid*



Dévoilée en 1973, la série 3 du coupé Aston Martin V8 avait recours à quatre carburateurs Weber 42 DCNF en lieu et place de l'injection mécanique Bosch de la précédente version. Cette modification avait entraîné un bossage de capot plus volumineux, ainsi qu'un couple plus important et une plus grande souplesse à faible régime. Malgré l'adoption des carburateurs, la consommation avait été améliorée et même avec la transmission automatique la voiture équipée des Weber s'avéra presque aussi rapide que la précédente version manuelle.

Le V8 quatre arbres d'Aston Martin, conçu par Tadek Marek, devait être installé dans la DBS, mais des retards dans la mise en production du nouveau moteur obligèrent à lancer cette dernière avec le six cylindres 4 litres de la DB6, resté en production parallèlement. La DBS quatre places avait été dessinée par le styliste maison William Towns et utilisait un châssis plate-forme à quatre roues indépendantes, triangles et ressorts hélicoïdaux à l'avant et pont De Dion avec timonerie de Watt à l'arrière. Plus grosse et mieux équipée que la DB6, la DBS, plus lourde, en déçut quelques-uns en raison de ses performances légèrement inférieures, mais il n'y eut aucune réclamation lorsque le V8 fit son apparition en 1969. Avec quelques 365 ch tirés de son moteur à injection de 5 340 cm³, la BS V8 atteignait les 160 km/h en 14 secondes, avec une vitesse maximale de 257 km/h – des performances éblouissantes à l'époque qui justifiaient sa réputation de voiture de série la plus rapide du monde.

Introduced in 1973, the 'Series 3' version of Aston Martin's successful V8 sports saloon employed a quartet of Weber 42 DCNF carburetors instead of the previous Bosch mechanical fuel injection. This change, which necessitated a larger bonnet bulge, brought with it increased torque and smoother running at low speeds. Despite the switch to carburetors, fuel economy improved and even in automatic-transmission form the Weber-equipped car proved almost as quick as the preceding manual version.

Designed by Tadek Marek, Aston Martin's quad-cam V8 engine had been intended for the DBS, though delays in bringing the new power unit to production meant the latter first appeared equipped with the 4.0-litre six of the concurrently produced DB6. The four-seater DBS was styled in-house by Bill Towns and employed a platform-type chassis with independent suspension all round: wishbone and coil-spring at the front, De Dion with Watt's linkage at the rear. Bigger and more luxuriously appointed than the DB6, the heavier DBS disappointed some by virtue of its slightly reduced performance, but there were no complaints when the V8 arrived in 1969. With an estimated 345bhp available from its 5,340cc, fuel-injected engine, the DBS V8 could reach 100mph in under 14 seconds, running on to a top speed of 160mph (257km/h) - a staggering performance in those days and one which fully justified the claim that it was the fastest production car in the world.



Le rachat d'Aston Martin par Company Developments en 1972 entraîna un changement de nom pour les voitures à moteur V8, la DBS V8 devenant AM V8. Cette nouvelle série 2 était instantanément reconnaissable à son avant remanié qui recevait deux phares au lieu de quatre et rappelait l'allure des voitures à moteur six cylindres d'autrefois. L'allumage électronique, l'air conditionné et la direction assistée Adwest étaient montés en série et toutes ces améliorations furent reconduites sur la série 3.

La transmission automatique était de plus en plus demandée par les clients d'Aston Martin, notamment sur le marché nord américain, mais cette extraordinaire V8 série 3 originale est équipée de la boîte manuelle à cinq rapports, très recherchée, qui fut montée sur un nombre réduit de voitures. En plus de cette séduisante transmission manuelle, elle a quitté l'usine de Newport Pagnell avec l'option toit ouvrant électrique et des vitres teintées et possède donc les caractéristiques les plus recherchées. Le registre de l'AMOC enregistre le châssis 11649 comme résidant aux États-Unis en 1978, indiquant par là qu'il fut probablement livré neuf là-bas. On nous signale que la carrosserie et la plate-forme sont originales et parfaitement saines ayant été repeintes une seule fois (dans un souci esthétique) dans le bleu impérial d'origine. En excellent état de présentation, cette magnifique V8 série 3 est vendue avec son extrait de registre Aston Martin, son titre de certification américain et ses documents de douane européens.

€140,000 - 220,000

The acquisition of Aston Martin by Company Developments in 1972 brought with it a change of name for the V8-engined cars: out went DBS V8, in came AM V8. This new Series 2 was readily distinguishable by its re-styled front which now featured two instead of four headlamps and recalled the looks of the earlier DB six-cylinder cars. Electronic ignition, air conditioning, and Adwest power assisted steering were now standard, and these improvements were carried over to the Series 3.

Automatic transmission was becoming an increasingly popular choice among Aston Martin's customers, particularly in the North American market, but this outstandingly original left-hand drive Series 3 V8 has the sought after five-speed manual gearbox fitted to only a minority of cars. As well as the rare and desirable manual transmission, it left the Newport Pagnell factory equipped with the optional electric sunroof and tinted glass, and thus has the best possible specification. The AMOC Register records chassis number '11649' as being in the USA in 1978, indicating that it was almost certainly delivered new to that country. We are advised that the body and underside are all original and sound, having been re-sprayed only once (for cosmetic reasons) in the original Imperial Blue. Presented in stunning condition, this beautiful Series 3 V8 comes with its Aston Martin Car Record, USA Certificate of Title, and EU import documentation.

314

LANCIA STRATOS COUPÉ 1977

Châssis n° 829 APO 001744

Moteur n° 829A 000 001097

Carrosserie 1240 252

- *Delivered new to Austria*
- *One of 400 made*
- *Recent extensive specialist refurbishment*
- *Registered in the UK*





« On a là quelque chose de très particulier. Pendant plusieurs années, au cours des années 1970, l'incroyable Stratos fut tout simplement la meilleure, la plus réussie et la plus belle voiture de rallye du monde. C'était le summum de la propulsion à moteur central et la première voiture vraiment conçue pour le rallye. » - Graham Robson, *A-Z of Works Rally Cars*.

Ce remarquable exemplaire d'une voiture de compétition particulièrement efficace construite par l'une des marques les plus intéressantes de l'histoire de l'automobile a été immatriculée pour la première fois en Autriche le 17 avril 1977. En 2001 la Stratos a été importée au Royaume-Uni restant aux mains de son nouveau propriétaire pendant les 13 ans qui suivirent, pour ne changer de mains qu'en 2014. Les papiers d'immatriculation V5C confirment les deux propriétaires au Royaume-Uni.

'Here was something really special. For several years in the 1970s, the amazing Stratos was quite simply the best, most successful and most beautiful rally car in the world. It was the ultimate mid-engined/rear-drive package, and really the world's first purpose-designed rally car.' – Graham Robson, *'A-Z of Works Rally Cars'*.

This stunning example of a supremely successful competition car from one of the most distinguished marques in automotive history was first registered in Austria on 17th April 1977. In 2001 the Stratos was imported into the UK, remaining with its new owner for the next 13 years before changing hands in 2014. The accompanying V5C registration document confirms two keepers in the UK.



Le spécialiste Lancia Walker's Garage Ltd a effectué la restauration complète de la voiture, comprenant la peinture par The Classic Car Workshop en 2015. En conséquence, la carrosserie se présente comme neuve avec ses autocollants Stratos et Bertone fraîchement appliqués. Tous les éléments paraissent comme neufs, de même que les vitres de fenêtres, les ailerons de toit et de coffre qui sont, eux aussi, en excellent état. Les numéros des panneaux de carrosserie sont toujours visibles et l'on ne remarque aucune trace de dommage sur les panneaux avant et arrière.

Récemment rénovées, les roues en alliage Campagnolo de 14 pouces sont peintes en doré et équipées d'écrou à tête bombée. Walker's Garage a monté un train de pneus Michelin XWX neufs en 2015 et remplacé les conduits de frein et le maître-cylindre.

Affichant une jolie patine, l'intérieur est toujours en très bon état. Le tableau de bord, le ciel de toit et les sièges en daim beige sont d'origine et montrent de légers signes d'usure tandis que les instruments et les commandes sont en bon état et fonctionnent correctement. Des harnais de sécurité Klippan sont installés et on trouve également un chauffage à l'intérieur.

Lancia specialists, Walker's Garage Ltd, have overseen this car's complete and thorough restoration, which included a full repaint by The Classic Car Workshop in 2015. As a result, the bodywork presents as new, with freshly applied Stratos and Bertone decals. All trim pieces appear as new, while the window louvers, roof spoiler, and boot spoiler are likewise in excellent condition. Body panel numbers are still visible, and there are no signs of any damage to either the front or rear panels.

Recently refurbished, the original Campagnolo 14" alloy wheels are finished in striking gold paint and retained by the correct domed wheel nuts. Walker's Garage fitted a set of new Michelin XWX tyres in 2015, and also replaced the brake lines and master cylinder.

Boasting a lovely patina of age, the interior remains in very good condition. The dashboard, headlining, and fawn suede seats are original and show few signs of wear, while the instruments and switch gear are all correct and operating properly. Klippan safety harnesses are fitted, and the interior is also equipped with a heater.



En 2015, l'actuel propriétaire a commandé une inspection complète à Walker's Garage et la rénovation de tout défaut détecté. Ce travail a donné lieu au remplacement de quelques durits et des garnitures de freins et d'embrayage, à la rénovation de la boîte à air, de la boîte à eau et des suspensions, au remplacement du filtre à air, à l'installation d'un système d'allumage et de ressorts d'amortisseurs neufs, au changement de l'huile de boîte et au remplacement des joints, à l'installation d'un silencieux et de tuyaux d'échappement en inox et, après des essais sur route, au réglage des carburateurs.

La facture de Walker de plus de 14.000 £ (environ 16 450 €) figure au dossier de cette Startos tout à fait exceptionnel qui est également vendue avec ses documents de propriété autrichiens (qui confirment la concordance des numéros) et les papiers d'immatriculation UK V5C. **€350,000 - 400,000**

In 2015, the present owner commissioned Walker's Garage to carry out a full inspection and rectify any issues that were discovered. The resulting works included fitting new hoses and brake and clutch lines; refurbishing the air box, header tank and suspension: oil and filter replacement; fitting a new ignition system and sports coil; changing the gearbox oil and replacing seals; installing bespoke stainless steel silencers and pipes; and carrying out a rolling-road test and carburettor tune.

Walker's bill for over £14,000 (approximately €16,450) is on file and this quite exceptional Stratos also comes with its original Austrian ownership documents (confirming matching numbers) and the aforementioned UK V5C.

315

Ex-Scuderia Monzeglio Corse, Luigi Pozzo ; victorieuse en Gran Turismo 2 au championnat d'Italie en 1971

ALFA ROMEO 1300 GTA JUNIOR 1968

Carrosserie Bertone

Châssis n° AR 775599

Moteur AR 00559 (voir texte)

- One of circa 400 GTA 1300 Juniors built
- Extensive in-period racing history
- Original Italian libretto
- Engine recently rebuilt
- Spare GTA 1300 Junior engine included



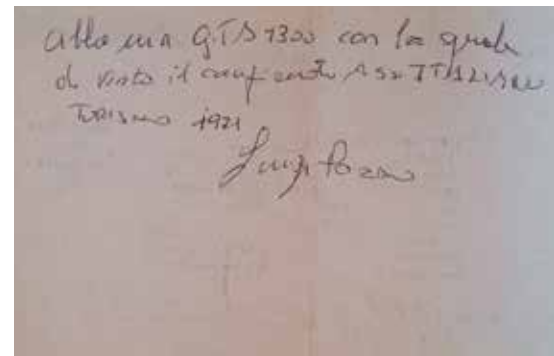
At the 1971 Coppa A.C. Torino at Monza

Dévoilée en 1966, la GTA (le A signifiait *alleggerita* – allégée) était la version compétition officielle de la Giulia Sprint GT. Comme à l'accoutumée, la version compétition avait été développée sous la responsabilité d'Autodelta, le département compétition du constructeur, et fit ses débuts le 20 mars 1966 à Monza où Andrea de Adamich et Teodor Zeccoli triomphèrent dans la course des 4 Heures du Jolly club. Dès lors, les GTA préparées par Autodelta connurent un succès incroyable, remportant le championnat européen des voitures de tourisme trois années d'affilée de 1966 à 1968. La classe des 1300 cm³ au championnat avait longtemps été l'apanage des Mini Cooper mais cela changea en 1968 avec l'arrivée de la GTA 1300 Junior qui allait au cours des quelques années suivantes établir une domination égale à celle de la Mini au début des années 1960. Spécifique au modèle, le moteur à course courte de la 1300 Junior était équipé de la culasse à double allumage de la 1600 GTA et tournait à plus de 9 000 tr/min, développant plus de 150 ch. Un peu plus de 400 GTA avaient été construites lorsque la production prit fin en 1975.

Cette GTA Junior était à l'origine jaune avec des motifs carrés bruns sur le toit, la livrée de la Scuderia Monzeglio Corse. Elle a depuis été repeinte en rouge, probablement dans les années 1970, mais on aperçoit encore la couleur originale par endroits. L'historique de la voiture en compétition est impressionnante et comporte notamment une victoire au championnat italien en 1971, pilotée par Luigi Pozzo. Cet historique est bien documenté avec de nombreuses photographies.

Introduced in 1966, the GTA (the 'A' stood for *Alleggerita* - lightened) was the official competition version of the Giulia Sprint GT. As usual, the racing version was the responsibility of the factory's Autodelta competitions department, and made its debut on 20th March 1966 at Monza where Andrea de Adamich and Teodoro Zeccoli triumphed in the Jolly Club Four-Hour Race. From then onwards the Autodelta-prepared GTAs enjoyed outstanding success, winning the European Touring Car Championship three years running from 1966-68. The Championship's 1,300cc class had long been the preserve of the Mini Cooper, but that would all change in 1968 with the arrival of the GTA 1300 Junior, which for the next few years would enjoy dominance equal to that of the Mini in the early '60s. Unique to the model, the 1300 Junior's short-stroke engine was equipped with the 1600 GTA's twin-plug cylinder head and revved to more than 9,000rpm, producing over 150bhp. A little over 400 GTA 1300 Juniors had been constructed when production ceased in 1975.

This GTA 1300 Junior was originally finished in yellow with distinctive brown squares on the roof, the distinctive livery of cars belonging to Scuderia Monzeglio Corse. It has since been repainted red, most likely in the 1970s, but the original colour still shows in places. The car's in-period racing history is impressive and includes a win in the Italian Championship 1971, driven by Luigi Pozzo. This racing history is well documented, with numerous photographs.



Pozzo a récemment retrouvé la GTA et a même laissé une dédicace sur l'ancien carnet de bord confirmant qu'il s'agissait bien de la voiture avec laquelle il avait remporté le championnat d'Italie Gran Turismo 2 en 1971. Les autres résultats notables sont la Coppa CASI (catégorie 1300) en 1971 et le record du tour à Imola en 59, 3 secondes. Les sorties les plus récentes comprennent l'édition 2016 de la course de côte Vernasca Silver Flag.

Récemment refait par Paolo Centazzo, le spécialiste romain d'Alfa Romeo, le moteur qui équipe aujourd'hui la voiture est basé sur un bloc de la scuderia Monzeglio (avec leur estampillage) mais un second moteur Alfa Romeo 1300 GTA conforme (00559) est également vendu avec la voiture.

Cette GTA a fait l'objet d'un article dans Autosprint (numéro de décembre 1971) et figure également dans Automobilismo d'Epoca (numéro de novembre 2016). La voiture est vendue avec son ancien libretto italien au nom de SPA Monzeglio avec leur adresse à Turin (le numéro d'immatriculation italien était TO A49497). Une occasion à ne pas manquer.

€220,000 - 260,000

Pozzo was recently reunited with the GTA and even left a dedication in the old logbook, confirming that this was the car in which he won the Italian Gran Turismo 2 Championship in 1971. Other notable results include a win in the 1971 'Coppa CSAI' (1,300cc category) and a fastest lap at Imola with a time of 1m 59.3s. More recent outings include the 2016 edition of the 'Vernasca Silver Flag' hill climb.

Recently rebuilt by the Rome-based Alfa Romeo specialist, Paolo Centazzo, the engine currently fitted is based on a Scuderia Monzeglio block (with their stamping) but the car also comes with a second engine incorporating a correct Alfa Romeo 1300 GTA engine block ('00559').

This GTA has been subject of an article in 'Autosprint' (December 1971 edition) and also features in 'Automobilismo d'Epoca' (November 2016 edition). The car is offered with its old-style Italian libretto in the name of SPA Monzeglio with their Turin address (the Italian number-plate was 'TO A49497'). An opportunity not to be missed.

ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III CABRIOLET 1965

Châssis no. LSJR571C

Moteur n°. SR285J

- *First owned by Mme la Comtesse Lucrèce de Stephanos*
- *One of only 20 left-hand drive examples*
- *Five owners from new*
- *Professionally restored*
- *Comprehensive history file*
- *Circa 103,000 kilometres from new*



« La taille et la splendeur de la voiture... déçoivent en raison des performances qui seraient plus appropriées sur certaines voitures aux ambitions plus sportives. La finition, tant dans les détails que d'une manière plus générale dans les équipements et les garnitures, est superbe. » Magazine Motor à propos de la Rolls-Royce Silver Cloud III.

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

'The size and grandeur of the car... deceive one about the performance which would do justice to many a car of more sporting pretensions. The finish, both in detail and the broader sense of equipment and trim, is superb.' - Motor magazine on the Rolls-Royce Silver Cloud III.

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



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

Ce dessin du Norvégien Vilhelm Koren avec sa ligne de caisse continue de l'avant à l'arrière apparut pour la première fois sur une Bentley Continental S2, en 1959, mais ne fut pas proposé sur d'autres modèles que la Continental (Bentley et Rolls-Royce) jusqu'à l'arrivée des Silver Cloud III et S3, en 1962. Ces modèles « chinese eye » (yeux bridés) - ainsi surnommés en raison de leur bloc optique incliné - constituent la majorité des versions carrossées, construites entre 1962 et 1966. On estime que sur les 11 années de production de la Silver Cloud, moins de 130 ont été achevés avec une carrosserie spéciale comme cet exemplaire.

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

This design by Norwegian Vilhelm Koren, with its influential continuous front-to-rear wing line, first appeared, on the Bentley S2 Continental, in 1959 but did not become available on non-Continental models (both Bentley and Rolls-Royce) until after the arrival of the Silver Cloud III and S3 in 1962. These 'Chinese Eye' models - so called because of their slanting headlamp nacelles - constituted the majority of coachbuilt variants completed between 1962 and 1966. It is estimated that over the 11 years of Silver Cloud production, fewer than 130 were completed with special coachwork like this example.



Le modèle « Chinese eye » proposé ici a été commandé neuf en 1965 par Mme la comtesse Lucrece de Stephanos et livrée par le garage de l'Athénée à Genève, en Suisse. De façon incroyable, toute la correspondance entre Rolls-Royce et la comtesse Stephanos se trouve dans l'impressionnant dossier historique, y compris une lettre où elle se plaint que la voiture lui a été livrée sans cendrier ! Parmi les options constructeur demandées par la comtesse on trouve un système d'air conditionné Frigiking.

Mme la comtesse était si fière et amoureuse de sa Rolls-Royce qu'elle l'a conservée jusqu'en 1987, époque à laquelle elle avait couvert 42 886 km. Le propriétaire suivant de la voiture était M. Douglas Bell de Saint Albans, en Angleterre qui fit installer un compteur en mph à la place de celui en km/h.

À la fin de 1989, M. et Mme Smith, un couple résidant entre Londres et à Los Angeles, achetèrent la Rolls-Royce pour s'en servir lorsqu'ils étaient dans leur résidence londonienne. Ils ont entrepris une restauration complète, dépensant plus de 125 000 £, un montant non négligeable en 1989. En 1995, à 23 000 miles (37 000 km) ils ont décidé de vendre la voiture.

The 'Chinese Eye' model offered here was ordered new in 1965 by Mme la Comtesse Lucrece de Stephanos and delivered via Garage de l'Athénée in Geneva, Switzerland. Amazingly, all the correspondence between Rolls-Royce and Comtesse de Stephanos may be found in the impressive history file, including a letter complaining that the car was delivered without an ashtray! Among the factory options fitted at the Comtesse's request was a Frigiking air conditioning system.

Mme la Comtesse was so proud and fond of her Rolls-Royce that she kept it until 1987, by which time it had covered 42,886 kilometres. The car's next owner was a Mr Douglas Bell of St Albans, England, who had an 'MPH' speedometer fitted in place of the original 'KM/H' instrument.

In late 1989, Mr and Mrs Smith, a couple with residences in both London and Los Angeles acquired the Rolls-Royce as one of their London cars. They commissioned a full restoration, spending over £125,000, a not inconsiderable amount in 1989. In 1995, at 23,000 miles, they decided to sell the car.



M. P. J. Fisher, un éminent spécialiste Rolls-Royce et Bentley, s'occupa de la vente et la voiture fut entièrement rénovée à cette époque, afin de s'assurer que le nouveau propriétaire, un certain M. Steinemann de Suisse, soit entièrement satisfait de son nouvel achat. M. Steinemann, un collectionneur passionné de Rolls-Royce et Bentley participait à de nombreux rallyes classique avec sa belle Silver Cloud.

En 2010, un certain M. Stinner, lui aussi suisse, acheta la Rolls-Royce et la fit immatriculée à la FSV (Fédération Suisse des Véhicules Anciens), une filiale de la FIVA. En 2011, il engagea la Silver Cloud au Concorso d'Eleganza de la Villa d'Este, l'un des plus prestigieux événements où elle reçut un excellent accueil.

Aujourd'hui, avec seulement cinq propriétaires et 64 000 miles (103 000 km) d'origine, LSJR571C représente une rare opportunité d'acquérir une des dernières vraies Rolls-Royce construites à la main, tout autant qu'une des plus belles et des plus rares.

€380,000 - 420,000

Mr P J Fisher, a prominent Rolls-Royce and Bentley specialist, managed the sale and the car was completely re-commissioned during this period, thereby ensuring that the new owner, a Mr Steinemann from Switzerland, would be completely satisfied with his new purchase. Mr Steinemann, a keen Rolls-Royce and Bentley collector, enjoyed participating in many classic rallies with his beautiful Silver Cloud.

In 2010, a Mr Stinner, also from Switzerland, bought the Rolls-Royce and had it registered with the FSV (Fédération Suisse des Véhicules Anciens), a division of the FIVA. In 2011, he entered the Silver Cloud in the Concorso d'Eleganza at Villa D'Este, one of the most prestigious of such events, where it was most favourably received.

Now, with only five owners and some 64,000 miles from new, 'LSJR571C' represents a rare opportunity to acquire one of the last truly hand-built Rolls-Royces, as well as one of the rarest and most beautiful.

317

Ex-Maurice Trintignant

FACEL VEGA FV3B COUPÉ 1958

Châssis n° FV3B58-357

Moteur n° TY4-317163

- One of only 90 made
- Believed the last FV3B produced
- Highly original condition
- Previous long-term ownership (30 years)
- Registered in the UK



Au cours de sa brève existence, la firme française Facel-Véga a produit environ 2900 voitures, toutes élégantes, luxueuses et rapides. Construites à la main, Elles étaient forcément très chères – une Facel II était à peu près au niveau d'une Rolls-Royce – et étaient achetées par les plus riches, à la recherche d'exclusivité et de distinction. La liste des propriétaires comprend des princes, des politiciens, des diplomates et des vedettes, parmi lesquelles Tony Curtis, Danny Kaye, Ringo Starr, Joan Fontaine et Ava Gardner, avant de se lancer dans la construction de ses propres modèles avec la Véga, présentée au Salon de Paris en 1954. La politique gouvernementale avait éradiqué les quelques marques de luxe survivantes après la deuxième guerre, mais cela n'empêcha pas Jean Daninos de tenter de raviver le flambeau du grand tourisme qui avait été autrefois une grande tradition française. Grande routière luxueuse, la Véga tirait son nom de la plus lumineuse des étoiles de la constellation de la Lyre et recevait une très élégante carrosserie soudée sur un châssis tubulaire. N'ayant pas de moteur français assez puissant sous la main, Daninos se tourna vers les États-Unis pour sa Véga, optant à l'origine pour le V8 4,5 litres de 180 ch Chrysler qu'on pouvait choisir d'associer à une transmission manuelle ou à une transmission automatique par bouton-poussoir. Les évolutions ne tardèrent pas et dès la fin de 1957, la voiture devenait FV3B avec 200 ch.

Fondée par Jean Daninos en 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) était spécialisé dans la construction de composants aéronautiques et de meubles métalliques. Après la guerre, la société construisit des carrosseries d'automobiles pour Panhard, Simca et Ford France, avant de se lancer dans la construction de ses propres modèles avec la Véga, présentée au Salon de Paris en 1954. La politique gouvernementale avait éradiqué les quelques marques de luxe survivantes après la deuxième guerre, mais cela n'empêcha pas Jean Daninos de tenter de raviver le flambeau du grand tourisme qui avait été autrefois une grande tradition française. Grande routière luxueuse, la Véga tirait son nom de la plus lumineuse des étoiles de la constellation de la Lyre et recevait une très élégante carrosserie soudée sur un châssis tubulaire. N'ayant pas de moteur français assez puissant sous la main, Daninos se tourna vers les États-Unis pour sa Véga, optant à l'origine pour le V8 4,5 litres de 180 ch Chrysler qu'on pouvait choisir d'associer à une transmission manuelle ou à une transmission automatique par bouton-poussoir. Les évolutions ne tardèrent pas et dès la fin de 1957, la voiture devenait FV3B avec 200 ch.

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

Founded by Jean Daninos in 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) specialised in the construction of aircraft components and metal furniture. After the war the company engaged in the supply of car bodies to Panhard, Simca and Ford France, before branching out into automobile manufacture in its own right with the launch of the Vega at the 1954 Paris Salon. Government legislation had effectively killed off France's few surviving luxury car manufacturers after WW2, but that did not deter Jean Daninos in his bold attempt to revive what had once been a great French motoring tradition. A luxurious Grand Routier, the Vega took its name from the brightest star in the Lyra constellation and featured supremely elegant coupé bodywork welded to a tubular-steel chassis. There being no suitable French-built power unit, Daninos turned to the USA for the Vega's, that chosen initially being Chrysler's 4.5-litre, 180bhp V8, while there was a choice of push-button automatic or manual transmission. Improvements to the first FV model were not long in coming and by the end of 1956 the car was being built in 200bhp FV3 form.



Cette rare FV3B a été livrée neuve à nul autre que Maurice Trintignant, le pilote français qui l'immatricula le 28 mai 1958. Vainqueur des 24 Heures du Mans 1954 et du Grand Prix de Monaco 1955, Trintignant en connaissait un bon rayon sur la conduite sportive et appréciait particulièrement les Facel-Véga.

Cette voiture, l'une des 90 FV3B construites en 1957 et 1958, est, pense-t-on, la toute dernière construite par l'usine. Elle est animée par un V8 Plymouth (Chrysler) 4, 9 litres développant 253 ch, associé à une transmission automatique à trois rapports Torqueflite. Le châssis numéro 357 a appartenu à son précédent propriétaire pendant une trentaine d'années jusqu'en février 2015, lorsqu'il fut acheté par le vendeur. La voiture est dans un état d'origine remarquable et offre une belle patine. La carrosserie a été repeinte dans sa couleur d'origine en 1978 et les tapis de sol remplacés en 1980. L'intérieur, avec son impressionnant tableau de bord en métal peint imitation ronce de noyer typique, est en cuir rouge et montre peu d'usure. Les papiers fournis comprennent les papiers d'immatriculation UK V5C et un dossier de factures datant d'une cinquantaine d'années et la voiture sera également accompagnée de son manuel du propriétaire, signé par Daninos et Maurice Trintignant.

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

€190,000 - 240,000

This rare FV3B was delivered new to none other than Maurice Trintignant, the famous French racing driver, who registered it on 28th May 1958. Winner of the 1954 Le Mans 24 Hours Race and 1955 Monaco Grand Prix, Trintignant knew a thing or two about driving fast cars and was particularly fond of Facels.

One of only 90 FV3Bs manufactured during 1957 and 1958, this car is believed to be the very last of its kind to leave the factory. It is powered by the 4.9-litre Plymouth (Chrysler) V8 engine producing 253bhp, which is coupled to a Torqueflite three-speed automatic transmission. Chassis number '357' belonged to its previous owner for some 30 years up to February 2015 when it was purchased by the current vendor. The car remains in remarkably original condition and has a lovely patina. The exterior was repainted in its original colour in 1978, and the carpets replaced in 1980. The red leather interior appears little worn and boasts an impressive steel dashboard painted with an imitation wood effect. Accompanying paperwork consists of a UK V5 registration document and a file of bills dating back some 50 years, and the car also comes with the owner's manual, signed by Daninos and Trintignant.

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

318

SIMCA 1000 COUPÉ 1967

Carrosserie Bertone

Châssis n° SB163228

- Rare Italian-styled French coupé
- Sold new in Italy
- Known ownership history
- Repainted in 2004



En découvrant l'élégant petit coupé sur le stand Bertone au Salon de Genève 1962, peu auraient pu deviner que la plate-forme était celle de la « boîte à sucre », la berline Simca 1000, le vilain petit canard, s'il en est un. Désireux de valoriser l'image de cette voiture, la direction de Simca avait demandé au bureau de style italien de concevoir une variante sportive, travail confié à la star montante, Giorgetto Giugiaro. Les carrosseries étaient construites chez Bertone à Turin l'assemblage final étant exécuté à Poissy chez Simca sur une chaîne dédiée. Le coupé conservait le moteur 944 cm³ à soupapes en tête à l'arrière de la berline et son train roulant, celui-ci étant légèrement modifié avec quatre freins à disque, alors que l'intérieur recevait un ensemble d'instruments digne d'une Ferrari. Le moteur, lui aussi, avait été amélioré donnant 52 ch (7 de plus que la berline) ce qui était suffisant pour une vitesse maximale de 140 km/h. La plupart des voitures furent écoulées sur le marché français, environs 10 600 ayant été produite avant que le modèle ne soit modifié en 1967 pour devenir la 1200 S.

Immatriculée pour la première fois en Italie, cette Simca 1000 a connu quatre propriétaires dans ce pays, avant d'être vendue à son cinquième propriétaire en 2005, avant de partir résider en Grèce. La voiture appartient au propriétaire actuel depuis 2014. Repeinte en 2004, l'intérieur en vinyl noir a été conservé et la voiture est décrite comme étant en très bon état général. Le dossier historique fourni contient les papiers d'immatriculation grecque périmée, ses papiers ASI, plusieurs brochures, diverses factures de restauration et le manuel du propriétaire d'origine.

€10,000 - 15,000

Sans Réserve

Looking at the elegant little coupé on Bertone's stand at the 1962 Geneva Salon, few would have guessed that its progenitor was the boxy, utilitarian Simca 1000 saloon, an automotive 'ugly duckling' if ever there was one. Keen to enhance the car's image, Simca management had commissioned the Italian styling house to produce a sporting variant, the job being given to rising star Giorgetto Giugiaro. Bodies were built at Bertone's plant in Turin with final assembly undertaken at Simca's Poissy factory on dedicated production lines. The coupé kept the saloon's rear-mounted 944cc overhead-valve engine and mechanical underpinnings, though the latter were upgraded to include four-wheel disc brakes, while the interior boasted an array of instruments worthy of a Ferrari. Its engine too had been improved, producing 52bhp (7bhp more than the saloon's) which was good enough for a top speed of 140km/h (87mph). Most cars were sold in the French market, approximately 10,600 being produced before the model was upgraded in 1967, becoming the '1200S'.

First registered in Italy, this particular Simca 1000 had four owners in that country before being sold to the fifth owner in 2005, following which it resided in Greece. The car has been with current owner in Germany since 2014. Repainted in 2004, the original black vinyl interior being retained, the car is described as in generally very good condition. The accompanying history file contains cancelled Greek registration papers, ASI papers, various brochures, sundry restoration invoices, and original owner's handbooks.

319

FACEL VEGA FACELLIA F2B CABRIOLET 1962

Châssis n° F2B 109B

Moteur n° 16-1176

- Rare French sports car
- One only circa 1,800 built
- Present family ownership since 1968
- Extensively restored



Au cours de sa brève existence, la firme française Facel-Véga a produit environ 2 900 voitures, toutes élégantes, luxueuses et rapides. Construites à la main, elles étaient forcément très cher et étaient achetées par les plus riches, en quête d'exclusivité et de distinction. Pressentant le besoin d'un modèle de plus grande diffusion, le fondateur de la marque, Jean Daninos, présenta une petite sportive, la Facellia. Dévoilée en 1959, celle-ci recevait un moteur Pont-à-Mousson 1,6 litre à double arbre à cames en tête capricieux et, bien que ces problèmes aient été résolus sur le modèle F2, l'échec força Daninos à démissionner et mit la société en faillite. Le moteur Volvo B18 de 1,8 litre équipait une version modifiée, la Facel III, mais qui arriva trop tard pour sauver la marque et, lorsque sa production prit fin en 1963, seulement 1 800 Facellia/Facel III avaient été construites.

Livrée neuve en Belgique, cette Facellia F2B est dans la famille du vendeur depuis 1968 et a été remise sans prendre la route pendant 20 ans. La rénovation entreprise comprend la restauration de la carrosserie (dans les années 1990), la réfection de la capote et des sièges (2013/2014), une révision des freins (2014), tandis que le moteur était refait par Marafao en Alsace. Une pompe à essence et un ventilateur électriques ont été installés, mais ces deux modifications sont réversibles sans traces. La voiture est décrite comme en excellent état mécanique et se comporte parfaitement bien, sans bruit moteur. En 2014, elle a participé à la rencontre de l'anniversaire Facel à Reims, ainsi qu'à d'autres manifestations cette année-là et en 2015/2016. Cette très rare sportive française est vendue avec un certificat d'identification de l'Amicale Facel-Véga et ses papiers d'immatriculation belge.
€30,000 - 40,000

In its relatively short life, the French firm of Facel produced approximately 2,900 cars, all of which were stylish, luxurious, and fast. Hand built, they were necessarily very expensive, and were favoured by the rich and famous seeking something exclusive and distinctive. Seeing the need for a higher-volume product, company founder Jean Daninos introduced a small sports car - the Facellia. Announced in 1959, the latter was powered by an initially troublesome 1.6-litre Pont-à-Mousson twin-overhead-camshaft engine, and although its problems were addressed by the F2 model, the debacle forced Daninos's resignation and eventually bankrupted the company. The 1.8-litre Volvo B18 engine was used in a revised version - the Facel III - but it was too late to save Facel, and by the time production ceased in 1963 only some 1,800-or-so Facellia/Facel III models had been built.

Delivered new in Belgium, this Facellia F2B has been in the vendor's family's possession since 1968 and was kept off the road in storage for 20 years. Refurbishment undertaken includes bodywork restoration (in the 1990s), re-trimming the hood and seats (2013/2014), and overhauling the brakes (2014), while the engine has been rebuilt by Marafao in Alsace, France. An electric fuel pump and an electric cooling fan have been fitted, but both of these modifications are reversible without trace. The car is described as in generally excellent mechanical condition and is said to drive very well, with no engine noise. In 2014 it participated in the Facel anniversary meeting at Reims, taking part in other events that year and in 2015/2016. This ultra-rare French sports car is offered with an Amicale Facel-Véga Identification Certificate, and Belgian registration papers.

320

MERCEDES-BENZ 230 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1966

Châssis n° 11304210015475

- *Delivered new to the USA*
- *Manual gearbox*
- *An older restoration*
- *Registered in Luxembourg*



Blanche avec intérieur rouge, cet exemplaire de 230 SL à boîte manuelle, est un modèle emblématique à l'origine d'une dynastie de sportives qui allaient être un énorme succès commercial pour Mercedes-Benz. Présentée au Salon de Genève en mars 1963 pour succéder à la 190 SL, la 230 SL abandonnait le quatre cylindres de sa devancière pour un six cylindres 2,3 litres à injection, dérivé de celui de la 220 SE, développant 150 ch. Classique dès l'origine, le dessin de sa carrosserie était entièrement nouveau, tandis que sous la tôle, le train roulant était du Mercedes-Benz de série conventionnel avec suspension indépendante aux quatre roues (par essieu oscillant à l'arrière), des freins à disque à l'avant et à tambour à l'arrière et le choix entre une boîte manuelle à quatre rapports ou une transmission automatique. La vitesse maximale dépassait les 190 km/h.

La 230 SL connut même une victoire en compétition à ses débuts, comme le faisait remarquer Sporting Motorist : « Les performances de Mercedes-Benz en compétition sont légendaires et nous pensons notamment à ses engagements dans les rallyes les plus éprouvants où les voitures ont montré à l'évidence leur robustesse et leur endurance.

Finished in white with red interior, this car is a manual transmission example of the 230SL, a landmark model that founded a sports car dynasty that would prove an enormous commercial success for Mercedes-Benz. Introduced at the Geneva Salon in March 1963 as replacement for the 190SL, the 230SL abandoned its predecessor's four-cylinder engine in favour of a 2.3-litre fuel-injected six derived from that of the 220SE 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 in excess of 190km/h.

The 230SL 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.



Peu de temps après le lancement de la 230 SL, Eugen Bohringer en mena une à la victoire dans le rallye Spa-Sofia-Liège et, bien que ses engagements en compétition soient rares, c'était le genre de début qu'on attendait de l'usine de Stuttgart ». Surnommée « pagode » en raison de la forme particulière de leur pavillon, ces modèles SL font parties des plus appréciés de leur époque et continuent à être très recherchés par les collectionneurs.

Livrée neuve aux États-Unis, cette 230 SL particulière est dans la même famille depuis ces vingt dernières années. La voiture a été restaurée il y a quelques années (factures fournies) et se présente en bon état général. La documentation fournie comprend ses papiers d'immatriculation au Luxembourg et son contrôle technique.

€45,000 - 65,000

Sans Réserve

Soon after the 230SL 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.

Delivered new to the USA, this particular 230 SL convertible has been in the same family's possession for at least the last 20 years. The car was restored some time ago (invoices available) and is presented in generally good condition. Accompanying documentation consists of Luxembourg registration papers and Contrôle Technique.

JAGUAR TYPE E 3,8 LITRES SÉRIE 1 COUPÉ 1963

Châssis n° 889189

- Supplied new to New York
- Matching numbers
- Present ownership since 1994
- Restored in 2001



Conçue et développée comme une voiture ouverte, la Jaguar Type E fit ses débuts au Salon de Genève en mars 1961. Elle fit sensation – des applaudissements spontanés éclatèrent lorsqu'elle fut dévoilée - avec ses lignes au classicisme instantané et sa vitesse de pointe de 240 km/h. Le concept de la nouvelle venue devait en fait beaucoup à la sportive Type D victorieuse au Mans, un caisson monocoque faisant l'essentiel de sa structure avec une extension tubulaire à l'avant pour supporter le moteur. Celui-ci n'était autre que la version 3, 8 litres S à trois carburateurs, proposée en option sur sa devancière XK 150. En dehors de son moteur, la Type E ne représentait pas un progrès significatif sur sa devancière XK 150 dont elle reprenait la robuste boîte Moss à quatre rapports.

Avec ses 265 ch, les performances de la Type E ne décevaient pas. D'abord parce qu'elle pesait à peu près 230 kg de moins que la XK 150 et aussi parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer s'était servi de toute l'expérience acquise avec la Type D pour créer l'une des carrosseries les plus élégantes et les plus efficaces qui habillèrent jamais une automobile. En termes d'aérodynamique, le coupé était supérieur au roadster – et s'avérait une meilleure grande routière – autorisant une vitesse maximale légèrement supérieure et offrant l'agrément d'un coffre à bagages généreux auquel on accédait par un hayon articulé sur le côté.

Conceived and developed as an open sports car, the Jaguar E-Type debuted at the Geneva Salon in March 1961 in Coupé form. The car caused a sensation - spontaneous applause breaking out at the unveiling - with its instantly classic lines and a 150mph top speed. The newcomer's design owed much to that of the Le Mans-winning D-Type sports-racer, a monocoque tub forming the main structure while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. The latter was the 3.8-litre, triple-carburettor, 'S' unit first offered as an option on the preceding XK150. Its engine aside, only in terms of its transmission did the E-Type represent no significant advance over the XK150, whose durable four-speed Moss gearbox it retained.

With a claimed 265bhp available, E-Type's performance did not disappoint; firstly, because it weighed around 500lbs less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car. Aerodynamically, the Coupé was superior to the Roadster - and was the better Grand Tourer - enjoying as it did a marginally higher top speed and the considerable convenience of a generously sized luggage platform accessed via the side-hinged rear door.



Aujourd'hui, les gracieuses lignes de la Type E se retrouvent sur les Jaguar modernes, et il ne fait aucun doute que la sublime création de William Lyons figure dans la liste des dix plus belles voitures du monde de tout passionné averti.

Cette Type E série 1 à numéros concordants a été livrée neuve à New York en octobre 1963. En 1994, la Jaguar a été achetée par le vendeur au Luxembourg chez le concessionnaire Racing Green (facture au dossier). La voiture était complète au moment de l'achat, mais avait besoin d'une restauration qui fut achevée en décembre 2001. Les factures pour les pièces utilisées et des photographies de la restauration sont incluses dans le dossier historique fourni. Gris argenté avec intérieur noir, la voiture est vendue avec sa carte grise française et son contrôle technique en cours de validité, son certificat du Jaguar Heritage Center et son certificat de conformité Jaguar (fourni par Jaguar France), ainsi que son titre américain au nom du précédent propriétaire (Dominique Zihla).

€70,000 - 90,000

Sans Réserve

Today, the E-Types graceful lines live on in modern Jaguar sports cars, and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time.

This matching-numbers 'Series 1' E-Type coupé was supplied new to New York in October 1963. In 1994, the Jaguar was purchased by the vendor in Luxembourg from the Racing Green dealership (invoice on file). The car was complete when purchased but in need of restoration, which was finished in December 2001. Invoices for the parts used and photographs of the restoration may be found in the accompanying history file. Finished silver grey with black interior, the car is offered with French Carte Grise de Collection and valid Contrôle Technique; Jaguar Heritage Certificate and Jaguar certificate of conformity (supplied by Jaguar France); and a copy of the American title in the name of the previous owner (Dominique Zihla).

PORSCHE 911 TURBO 3,6 LITRES TYPE 964 COUPÉ 1993

Châssis n° WP0ZZZ96ZPS470185

- *Most powerful model in the Type 964 range*
- *One of only 1,437 built*
- *Numerous factory options*
- *Service history*
- *Circa 50,000 kilometres from new*



La majeure partie des modifications apportées à la 911 résultait du programme de compétition et ce sont les clauses d'homologation du Groupe 4, qui exigeaient une production de 400 exemplaires de série, qui furent à l'origine de la mise en route du projet 930, la légendaire 911 Turbo. Produite à partir d'avril 1975, la Turbo associait un turbocompresseur KKK au moteur 3 litres de la RSR, dans une version routière qui délivrait 260 ch pour une vitesse maximale de 250 km/h. Mais la Turbo ne disposait pas seulement d'une vitesse de pointe, c'était aussi la mieux équipée des 911 et, de façon assez inattendue, la plus souple – d'où une boîte à seulement quatre rapports – capable de réaliser le 0 à 160 km/h en 14 secondes.

Le moteur de la Turbo avait été porté à 3,3 litres en 1978, la puissance passant à 300 ch et la vitesse de pointe de celle qui était la voiture de série plus rapide à l'accélération à l'époque, s'élevait à plus de 260 km/h. Plus raffinée des 911 jusque-là, tout en maintenant des performances de pointe, la Turbo se vendit par milliers, devenant la sportive ultime de son époque.

Étape importante dans le développement de la 911, les types Carrera 2 et Carrera 4 (type 964 selon la nomenclature interne) ont été lancées en 1989, la dernière marquant la première apparition des quatre roues motrices sur un modèle 911 de série. Remaniées, mais conservant la silhouette familière, ces Carreras avaient subi des modifications mécaniques bien plus profondes, 87% de leurs pièces étant censées être entièrement nouvelles.

Much of the Porsche 911's development had resulted from the factory's racing programme, and it was the then Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built, which spurred the development of 'Project 930' - the legendary 911 Turbo. In production from April 1975, the Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 250km/h. But the Turbo wasn't just about top speed, it was also the most luxuriously equipped 911 and amazingly flexible - hence only four speeds in the gearbox - being capable of racing from a standstill to 160km/h in 14 seconds.

The Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres for 1978; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 260km/h. More refined than hitherto yet retaining its high performance edge, the Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age.

Representing a major step forward for the 911, the new Carrera 4 and Carrera 2 - coded named '964' - were launched in 1989, the former marking the first time that four-wheel drive had been seen on a series-production 911. Face-lifted but retaining that familiar shape, the Carreras had been given a more extensive work-over mechanically, 87% of parts being claimed as entirely new.



Bien que le duo de Carrera à moteur atmosphérique ait adopté le même 6 cylindres à plat 3, 6 litres de 247 ch, la Turbo conservait au départ l'ancien bloc 3, 3 litres qui développait désormais 320 ch. La direction assistée (une autre première sur la 911), l'antiblocage des freins et la transmission manuelle à cinq rapports étaient montés en série, la boîte automatique Tiptronic n'étant proposée en option que sur la Carrera 2. En octobre 1992, la Turbo recevait le moteur 3, 6 litres qui, dans sa version turbo, développait désormais 360 ch. La Turbo 3, 6 litres, l'un des modèles les plus chers de la gamme, a été construite en série limitée, seulement 1 437 ayant été produites sur une production totale de 62 000 Type 964.

Version ultime du type 964, cette Turbo 3, 6 litres a été livrée neuve aux caractéristiques du marché allemand avant de trouver le chemin du Japon. Bleu foncé métallisé avec intérieur en cuir rouge, la voiture est dotée de nombreuses et séduisantes options d'usine comme les sièges sport réglables électriquement, le réservoir de 92 litres, les lave/essuie-phares, la radio-cassette, le système antiviol, l'air conditionné, les airbags conducteur et passager et la sellerie cuir (liste complète des caractéristiques fournie). Achetée par l'actuel propriétaire en mars 2015 et remise depuis, la voiture a parcouru à peine 50 000 km d'origine et sera vendue avec sa pochette Porsche contenant le carnet d'entretien. Ce dernier est tamponné neuf fois de 1995 à 2012, la dernière fois à 41 700 km par le garage Sakura au Japon. Vendue avec son certificat d'immatriculation UK V5C.

€180,000 - 240,000

Although the normally-aspirated duo shared the same 3.6-litre, 247bhp, flat-six engine, the Turbo initially kept its existing 3.3-litre unit, which now developed 320bhp. Power-assisted steering (another 911 'first'), anti-lock brakes, and a five-speed manual transmission were standard, with the Tiptronic auto 'box a Carrera 2-only option. In October 1992 the Turbo received the 3.6-litre engine, which in 'blown' form now produced a mighty 360bhp. One of the most expensive models in the range, the 3.6-litre Turbo was produced in limited numbers, only 1,437 being completed out of a total Type 964 production run of more than 62,000.

Representing the Type 964 in its ultimate incarnation, this 3.6-litre Turbo was delivered new in German-market specification and later made its way to Japan. The car is finished in Dark Blue Metallic with red leather interior, and has numerous desirable factory options including electrically adjustable sports seats; 92-litre fuel tank; headlights wash/wipe; radio/cassette; anti-theft system; air conditioning; driver and passenger airbags; and leather upholstery (full specification listing available). Purchased by the current owner in March 2015 and stored since, the car has covered a mere 50,000 kilometres from new and comes with its original Porsche wallet containing the service booklet. The latter has been stamped nine times between 1995 and 2012, on the last occasion at 41,700 kilometres by Garage Sakura in Japan. Offered with a UK V5C

323

ASTON MARTIN V8 VANTAGE VOLANTE 1988

Châssis n° SCFCV81V4JTL15621

Moteur n° V585/5621 LFA

- *Ex works delivery car*
- *Matching numbers*
- *Desirable triple-black colour scheme*
- *Original left-hand drive model*
- *Circa 40,000 miles (approximately 64,300 kilometres) from new*





« Quiconque se demande pourquoi Aston Martin s'ingénie à construire son propre V8 quand il y a tant de gros moteurs américains disponibles pour pas cher n'a qu'à jeter un œil à la fiche technique et trouvera la meilleure explication du monde. Quelle que soit la puissance fournie par le V8 Aston, elle est suffisante pour propulser cette lourde machine de l'arrêt à 100 km/h en exactement 6 secondes et à 160 km/h en seulement 17, 4 secondes. Mieux encore, nous avons pu atteindre 222 km/h départ arrêté sur un mille et sur le continent nous avons enregistré une vitesse maximale de 260 km/h. » - *Autocar*, 8 juillet 1971.

À la résurrection du nom Vantage en 1977, les passionnés d'Aston Martin du monde entier ont poussé un soupir de soulagement. Autrefois réservé aux versions plus puissantes des DB six cylindres, il n'avait pas été utilisé depuis l'arrivée de la V8 en 1969. Plus lourde que sa devancière à six cylindres, la V8 avait souffert avec le durcissement des règlements sur les émissions, générant une inquiétude sur l'image de performance d'Aston Martin. L'arrivée de la Vantage calmait ces inquiétudes.

'Anyone wondering why Aston Martin bother to make their own vee-8 when so many big American ones are so cheaply available need take only one look at the performance data... for the best explanation in the world. Whatever the undisclosed output of the Aston V8, it is enough to rocket this heavy car to 60mph from rest in exactly six seconds and to 100mph in only 14.7 seconds. Much more than this, we were able to reach 138 mph from rest in a mile and on the Continent record a mean maximum speed of 161.5 mph.' - *Autocar*, 8 July 1971.

With the resurrection of the 'Vantage' name in 1977, Aston Martin enthusiasts everywhere breathed a sigh of relief; previously applied to high-power versions of the DB six-cylinder cars, it had been dormant since the V8's arrival back in 1969. A heavier car than its six-cylinder predecessor, the V8 had suffered as emissions legislation became ever more strangulating, leading to concern that Aston Martin's traditional performance image might be lost. The arrival of the Vantage dispelled any such worries.



Pour ramener la V8 d'Aston dans le clan des supercars, une version modifiée du moteur 5 340 cm³ respirant par quatre carburateurs Weber de 48 mm à la place des 42 mm de série. Les soupapes et les lumières avaient été agrandies et les cames modifiées, donnant une puissance maximale estimée à 375 ch. En dehors de l'adoption de disques ventilés de plus grand diamètre et de pneus Pirelli taille basse, les modifications au châssis étaient limitées. La Vantage était néanmoins immédiatement reconnaissable de la version de série par ses orifices de capot et ses entrées d'air obturés et par son spoiler avant et son becquet de coffre.

Construite pour satisfaire le marché américain, la cabriolet Volante fit ses débuts en 1978, mais ce n'est pas avant 1986 qu'il en fut proposé une version Vantage, qui à ce moment-là offrait 400 ch. En plus du moteur et du capot Vantage, on trouvait des passages de roue élargies, un becquet de coffre (dont la Volante avait été privée jusque-là) et un spoiler avant agrandi, tandis que des marchepieds en fibre de verre remplaçaient les seuils chromés caractéristiques du modèle. Le résultat était une voiture musclée et agressive qui pouvait se prévaloir d'être le cabriolet le plus rapide du monde et d'autant plus lorsqu'elle était équipée du moteur optionnel X-pack de 432 ch. En tout, 166 Vantage Volante avaient été construites lorsque la production prit fin en décembre 1989.

Propelling Aston's V8 back into the supercar league was a tuned version of the existing 5,340cc engine breathing through a quartet of 48mm Weber carburetors rather than the standard 42mm units. Valves and ports were enlarged and the camshafts changed, the end result being an estimated maximum output of around 375bhp. Chassis changes were minimal apart from the adoption of bigger ventilated discs all round and low-profile Pirelli tyres. The Vantage was, nevertheless, readily distinguishable from the standard product by virtue of its blocked-off bonnet scoop, blanked air intake, front chin spoiler and lip on the boot lid.

Produced to satisfy demands from the USA, the Volante convertible debuted in 1978, but it was not until 1986 that it became available to Vantage specification, which by this time meant around 400bhp. Along with the Vantage engine and bonnet came flared wheelarches, a boot spoiler (a feature the Volante had previously lacked) and an extended front spoiler, while glassfibre extensions replaced the model's hitherto characteristic chromed sill covers. The result was a muscular, aggressive-looking car that could justifiably claim to be the world's fastest convertible, all the more so when it came with the optional 432bhp 'X-pack' engine. A total of 166 Vantage Volantes had been completed by the end of production in December 1989.



Cette Vantage Volante a été réalisée sur commande spéciale « réceptionnée à l'usine » pour une exportation privée aux États-Unis par son premier propriétaire. Pour répondre au règlement américain sur les émissions, elle a été construite avec le moteur 5,3 litres équipé de l'injection mécanique (MFI) de série, mais est sinon aux caractéristiques Vantage, en dehors de son capot (bas) et de sa grille de calandre Volante de série. L'Aston a été commandée par Lake Forest Sportscars en juillet 1987 et immatriculée par son premier propriétaire au Texas en mars 1988 (Carfax au dossier). Elle a été livrée en « Cannon black » avec intérieur en cuir assorti avec transmission automatique, régulateur de vitesse, etc...

L'Aston est ensuite partie en Californie avec M. John Eger Parker en 1993, alors qu'elle affichait 8 074 miles (12 994 km) au compteur et était à l'époque entretenue par Symbolic Motor Car Company (Carfax au dossier). Vendue en 2006 avec seulement 34 244 miles (55 110 km) enregistrés, la voiture fut immatriculée au Portugal en 2008.

Fin 2013, la Volante a été proposée à la vente par Aston Martin Belgium (Michiels Heritage) auprès de qui elle a été achetée par l'actuel propriétaire en 2014, avec seulement 39 000 miles (62 764 km) au compteur. Elle n'a parcouru que 1 000 miles supplémentaires depuis et reste en excellent état d'origine. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation en Belgique et une copie de la fiche constructeur d'époque confirmant ses caractéristiques inhabituelles et sa réception à l'usine. La voiture est aussi vendue avec le manuel d'origine.
€250,000 - 350,000

This particular Vantage Volante was completed as a special 'Ex Works Delivery' order for personal export to the USA by the first owner. To meet the United States' emissions legislation, it was built with the standard mechanically fuel injected (MFI) 5.3-litre engine but otherwise is to Vantage specification apart from the stock (low) bonnet and standard Volante front grille. The Aston was ordered by Lake Forest Sportscars in July 1987 and registered by its first owner in Texas in March 1988 (Carfax on file). It was delivered finished in 'Cannock Black' with matching leather interior, and was equipped with automatic transmission, cruise control, etc.

The Aston moved to California with Mr John Eger Parker in 1993, by which time it had recorded 8,074 miles on the odometer, and at this time was maintained by the Symbolic Motor Car Company (Carfax on file). Sold in 2006 with only 34,244 miles recorded, the car was registered in Portugal in 2008.

By the end of 2013, the Volante was being offered for sale by Aston Martin Belgium (Michiels Heritage) from whom it was purchased by the current owner in 2014, still with only 39,000 miles on the odometer. Only a further 1,000 miles have been covered since then and the car remains in generally excellent original condition. Accompanying documentation consists of Belgian registration documents and copies of the original factory paperwork confirming its unusual specification and ex-works delivery. The car also comes with original owner's handbook.

BENZ IDEAL 4½ HP VIS-À-VIS 1900

Châssis n° B170

- Rare survivor of the early rear-engined Benz
- Formerly part of the Sharpe Family Collection
- Restored in 2006/2007
- Eligible for the London-to Brighton Run

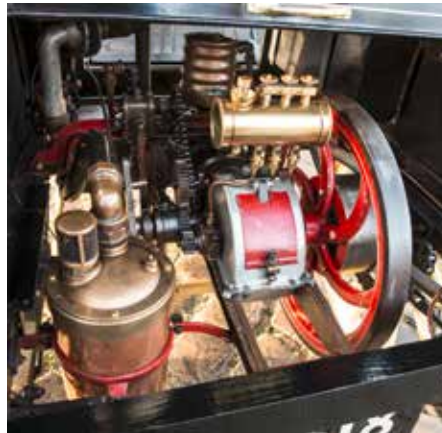


La première voiture équipée d'un moteur à combustion interne à fonctionner avec un minimum de réussite est généralement attribuée à l'ingénieur allemand Karl Benz et était une grêle machine à trois roues propulsée par un énorme moteur monté transversalement. En 1892, la production de Benz était centrée autour d'une voiture à quatre roues plus conventionnelle et au début du XXe siècle, Benz produisait la populaire Vélocipède (Vélo), entre autres modèles, dont les ventes dépassaient celle de ses plus grands concurrents européens. Le concept du moteur Benz, à un ou deux cylindres, était cédé sous licence à d'autres constructeurs, notamment Georges Richard, Marshall and Star et Émile Roger en France. Le dessin basique de Benz allait influencer la production automobile pendant une quinzaine d'années de 1885 à 1900, jusqu'à l'arrivée du nouveau « système Panhard » mais aussi des moteurs verticaux à régime élevé de De Dion-Bouton qui sonnèrent son glas.

Cet exemplaire tardif d'une Benz des débuts, avec ses petites roues avant et ses grosses roues arrière, doit beaucoup dans son dessin aux voitures à cheval. Il s'agit d'un modèle Ideal (une Vélo améliorée) qui arbore une carrosserie type vis-à-vis. Présentée en 1900, l'Ideal recevait également une boîte intermédiaire mécanique dans la transmission finale par chaîne et courroie. Des pneus pleins étaient toujours à l'ordre du jour, mais il y avait une suspension par ressort elliptiques aux quatre roues, en plus d'un ressort elliptique transversal à l'avant.

The first internal combustion engine automobile that performed with any degree of success is generally attributed to German engineer Carl Benz, and was a spindly three-wheeler powered by a massive, horizontally mounted engine. By 1892 Benz production centred around a more conventional four-wheeled car, and by the turn of the century Benz was producing the popular Vélocipède (Vélo) among other models, sales of which outstripped those of its major European competitors. The Benz engine design, both in twin- and single-cylinder forms, was licensed to other manufacturers, notably Georges Richard, Marshall and Star, and Emile Roger in France. The basic Benz design was to influence motor car production for some 15 years, from 1885 to 1900, until the arrival of the new 'Système Panhard' and also De Dion-Bouton's fast revving vertical engines sounded its death knell.

This late example of the early Benz, with its small front wheels and larger rear wheels, clearly owes a lot in design to the horse-drawn carriage. It is an Ideal model (a refinement of the Vélo) and carries a vis-à-vis type of body. Introduced in 1900, the Ideal also featured an intermediate mechanical gearbox in the belt-and-chain final drive system. Solid tyres were still the order of the day, but there was full elliptic springing all round plus an elliptic transverse spring at the front.



Immatriculée P3518 au Royaume-Uni, la Benz a été achetée par le père du vendeur lors de la vente de la collection de la famille Sharpe en juillet 2005 (facture au dossier). La voiture avait été restaurée dans les années 1950 et, après l'acquisition, fut à nouveau rénovée. La carrosserie a été refaite par les restaurateurs bien connus Fairbourne Carriages, l'intérieur regarni et une nouvelle capote confectionnée. Le moteur qui conserve son carburateur par gravitation d'origine est resté tel qu'il était au moment de l'achat en 2015. Un calendrier détaillé des travaux de restauration de 2006/2007 et les factures relatives se trouvent dans le dossier historique avec des photographies avant et après restauration. Ce dossier contient également un certificat de datation VCC (numéro 686), une correspondance de la même époque 51957/1958), plusieurs certificats du MoT, des schémas techniques, des instructions pour le démarrage ainsi que des papiers d'immatriculation UK V5C.

Candidate potentielle au London-to-Brighton Run, cette Benz a participé à des rallyes en Allemagne en 2008 et est éligible pour de nombreuses et intéressantes manifestations réservées aux ancêtres qui se tiennent dans l'ouest de l'Europe et ailleurs.
€120,000 - 140,000

Registered 'P 3518' in the UK, the Benz was purchased by the current vendor's father at the sale of the Sharpe Family Collection in July 2005 (invoice on file). The car had been restored in the 1950s and after purchase was treated to further refurbishment: the body being rebuilt by noted restorers Fairbourne Carriages, the interior being re-upholstered, and a new hood made. The engine, which retains its original surface-type carburettor, remains as it was when purchased in 2005. A detailed schedule of the 2006/2007 restoration works and their related bills may be found in the accompanying history files, together with 'before and after' restoration photographs. These files also contain a copy VCC dating certificate (number '686'); copies of dating related correspondence (1957/1958); numerous MoT certificates; technical diagrams; starting instructions; and a UK V5C registration document.

A potential early starter on Britain's prestigious London-to-Brighton Run, this Benz was rallied in Germany in 2008 and is eligible for many of the very appealing Continental events for early cars now held in Western Europe and elsewhere.

325

PANHARD & LEVASSOR 7 HP TYPE A VOITURETTE 1902

Carrosserie Clément-Rothschild

Châssis n° 5139

Moteur n° 5139

Carrosserie n° 299

- Owned by only two families between 1903 and 2007
- Formerly the property of the Guihery Le Rolland family
- Professional restoration of the mechanicals (2007)
- Eight successful London-Brighton Runs (2007-2014)



René Panhard était un ingénieur dont la société, située à Paris, fabriquait des machines à bois et des moteurs sous licence. Avec son associé Émile Levassor il se lança dans les voitures sans chevaux, équipées de moteur sous licence Daimler. En 1891, Panhard & Levassor commercialisa ce qui fut incontestablement la première voiture de série du monde, avec un moteur Daimler. Surtout, c'est cette société qui légua au monde de l'automobile le « système Panhard » qui se caractérisait par le schéma traditionnel du moteur avant entraînant l'essieu arrière via un embrayage, une boîte de vitesse et un différentiel. La voiture moderne était née.

Panhard & Levassor se fit rapidement une réputation avec ses mécaniques raffinées, bien fabriquées, fiables et performantes, des qualités qui plaçaient la société sur le devant de la scène sportive automobile naissante, notamment dans les grandes courses de ville à ville de l'époque. Inutile de chercher pourquoi des sportifs aussi connus que l'honorable C. S. Rolls, le chevalier René De Knyff, Maurice Farman, Léon Girardot et Fernand Charron sont associés à la marque.

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

Panhard & Levassor swiftly established a reputation for fine engineering, excellent craftsmanship, superior reliability, and outstanding performance, qualities that placed the company at the forefront in early motor sport, notably the great Continental city-to-city races of the time. Little wonder therefore that such notables and sportsmen as the Hon C S Rolls, Chev R de Knyff, Maurice Farman, Léon Girardot, and Fernand Charron were associated so closely with the marque.



Cette Panhard & Levassor, une voiturette type A des débuts, est animée par un bicylindre de 1 654 cm³. Donné pour 7 ch, cet ensemble monobloc est équipé de soupapes d'admission et de soupapes d'échappement automatiques et d'un allumage par bobine. La transmission se compose d'un embrayage cône, d'une boîte à trois vitesses et marche arrière avec levier sur secteur à main droite et d'une transmission finale par chaîne latérale. Le châssis à longerons d'acier à conduite à droite fait 1,80 m d'empattement pour des voies de 1,22 m et la suspension se fait par ressorts semi-elliptiques aux quatre roues. Un levier latéral commande des freins à ruban aux roues arrière et on trouve également un frein sur la transmission, actionné par une pédale. Bleu de France avec les ailes noires, des filets beige et une sellerie en cuir noir, sa carrosserie sportive est équipée d'une capote et de grosses lanternes latérales en laiton montées sur l'auvent.

Selon le registre Panhard dont une copie figure au dossier, la voiture n° 5139, une type A avec boîte de vitesses à trois rapports KA, a été livrée neuve le 25 avril 1902 à Christy, Médecet et Cie, 1, place d'Helvétie à Lyon, les agents Panhard & Levassor et Renault Frères. Aucune indication de carrosserie n'y figure, mais on pense que la voiture a été livrée en châssis nu chez Clément-Rothschild pour recevoir la carrosserie (numéro 299) qu'elle porte encore aujourd'hui et qu'elle fut achetée sous cette forme par son premier propriétaire.

This early Panhard & Levassor Type A Voiturette is powered by a 1,654cc twin-cylinder engine. Rated at 7hp, this monobloc unit features automatic inlet valves, side exhaust valves, and trembler coil ignition. The transmission consists of a cone clutch; three speeds and reverse gearbox with right-hand quadrant change; and side-chain final drive. The right-hand drive chassis is of timber and steel flitch-plate construction, with a 1.8m wheelbase and 1.22m track, while suspension is by means of semi-elliptic springs all round. A side lever operates contracting-band brakes on the rear wheels and there is also a transmission brake operated by a foot pedal. Finished in French Blue with black wings, cream coachlines and black leather upholstery, the sporting body is equipped with a cape cart hood and features large, brass, dashboard-mounted sidelights.

According to the Panhard ledgers, a copy of which is on file, car number '5139' - a Type A with KA three-speed gearbox - was supplied new on 25th April 1902 to Christy, Médecet et Cie of 1 place d'Helvétie, Lyon, agents for Panhard & Levassor and Renault Frères. No mention is made of the coachwork fitted, but it is believed that the car would have been supplied in rolling chassis form to Clément-Rothschild, whose body (number '299') it still carries today, and purchased by the first owner in this form.



Un an plus tard, la Panhard a été vendue à son second propriétaire dont la famille la conserva pendant les 70 années qui suivirent. En 1972, la voiture a été découverte, toujours à Lyon, par le troisième propriétaire, feu Guihery Le Rolland, ancien président du club Teuf-Teuf. La voiture était alors très fatiguée et M. Le Rolland entreprit une restauration complète. Par la suite, la Panhard a été régulièrement engagée dans des rallyes jusqu'au début du XXI^e siècle.

En 2007, la voiture fut achetée à Paris par l'actuel propriétaire qui l'exporta au Royaume-Uni où une restauration châssis nu de toute la mécanique fut effectuée par le spécialiste des vétérans, Henal Engineering Ltd d'Hailsham, dans l'East Sussex. On trouvera les factures dépassant 50 000 £, détaillant la rénovation complète du moteur, de la boîte, de la direction, de la chaîne et autres pièces en mouvement. À cette époque, un démarreur et un carburateur Zenith ont été installés avant que la voiture ne participe à son premier Londres-Brighton cette année-là (2007). Profitant d'un horaire de départ très matinal, en raison de son millésime de 1902, la Panhard termina l'épreuve sept fois de suite (jusqu'en 2014) – dont la plus arrosée de l'histoire – sans le moindre problème.

One year later, the Panhard was sold to the second owner, in whose family's possession it resided for the next 70 years. In 1972 the car was discovered, still in Lyon, by the third owner, the late Guihery Le Rolland, past President of the Teuf-Teuf Club. By now the car was in rather tired order, and Mr Le Rolland commissioned a thorough restoration. Thereafter the Panhard was continually campaigned on rallies and events until the early 21st Century.

In 2007 the car was acquired in Paris by the present owner, who brought it to the UK where a 'body off' restoration of all the mechanicals was carried out by Veteran car specialists Henal Engineering Ltd of Hailsham, East Sussex. On file are the bills exceeding £50,000 detailing the complete overhaul of the engine, gearbox, steering, chains and other moving parts. At this time a self-starter and period Zenith carburettor were fitted before the car completed its first London-Brighton Run that year (2007). Benefiting from an early starting time, as a 1902 car, the Panhard subsequently completed the Run a further seven times (up to 2014) - including one of the wettest on record - without a single problem.



Heading down The Mall on a successful run to Brighton, 2014

À d'autres périodes de l'année, la voiture a participé avec succès à des rallyes réservés aux ancêtres, comme l'Ashdown Ambles Run et le Best of West Kent Run, ainsi qu'aux manifestations du Teuf-Teuf club en France. C'est uniquement son âge avancé qui a poussé le propriétaire à mettre sa Panhard en vente aujourd'hui.

Au dossier on trouvera les documents comprenant un certificat d'immatriculation UK V5C (sous le numéro EA 941), le certificat de datation du VCC n°2535 confirmant l'année 1902, les certificats du MoT jusqu'en 2012, un reportage photographique 1902-2007, une photocopie du registre Panhard de 1902, les factures de restauration de 2007 (voir ci-dessus) et les huit certificats confirmant que la voiture a accompli les London to Brighton Runs.

Avec son historique parfaitement documenté, cette exceptionnelle Panhard & Levassor fera un excellent complément à n'importe quelle collection de voitures historiques.

€210,000 - 250,000

At other times of the year, the car was used successfully in annual Creepy Crawly rallies, Ashdown Ambles, and Best of West Kent runs as well as Teuf-Teuf events back in France. It is only the vendor's advancing years that have compelled him to offer the Panhard for sale now.

On file are documents including a UK V5C Registration Certificate (for the number 'EA 941'); VCC Certificate of Date No.2535 showing 1902; MoT Certificate up to 2012; photographic record 1902-2007; photocopy extract 1902 Panhard ledger; 2007 restoration bills (see above); and eight London-Brighton Veteran Car Run Completion Certificates.

With its fully documented ownership, this exceptional Panhard & Levassor would make an excellent addition to any collection of important motor cars.

326

DELAGÉ D8 CABRIOLET 1930

Carosserie Figoni

Châssis n° 33783

Moteur n° 100780

- *Delivered new to the UK*
- *Right-hand drive*
- *Attractive cabriolet coachwork*
- *Restored by J L Bonnefoy*
- *Registered in France*





À son époque, la Delage D8 était la seule voiture française de la trempe des Hispano-Suiza 32CV en matière d'élégance et de prestige mécanique, l'usine Delage de Courbevoie était la plus moderne de l'industrie française, équipée des machines les plus en pointe qu'on pouvait se procurer à l'époque.

Fondée en 1905 par Louis Delàge, la société avait commencé avec une voiturette à moteur monocylindre De Dion et au bout de quelques années proposait déjà des modèles à plusieurs cylindres. Dès l'origine, la publicité générée par la compétition avait été appréciée, une Delage monocylindre gagnant la Coupe des voiturettes dès 1908 et Louis Delage lui-même prenant part à la Coupe de l'Auto sur une quatre cylindres 3 litres en 1911. Des victoires au Grand Prix du Mans et aux 500 Miles d'Indianapolis avaient été remportées avant la première guerre et la marque allait devenir l'un des concurrents majeurs des années 1920, établissant un nouveau record de vitesse en 1924 avec une V12 de 10,7 litres de cylindrée.

Les quatre cylindres DI et les six cylindres DM constituaient le cœur de la gamme dans les années 1920 et au Salon de Paris de 1929, Delage lançait la D8 conçue par Maurice Gaultier. Dotée d'un superbe 8 cylindres en ligne de 4 litres à soupapes en tête reposant sur un châssis à croisillon avec freinage assisté, la D8 devait monopolisée toute l'attention des meilleurs carrossiers européens de l'époque.

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

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

Four-cylinder DI and six-cylinder DM models formed the mainstay of touring car production in the 1920s and then at the 1929 Paris Salon Delage launched the Maurice Gaultier-designed D8. A magnificent 4.0-litre overhead-valve straight eight featuring an X-braced chassis and servo-assisted braking, the D8 was destined to attract the creative attentions of Europe's finest coachbuilders.



Ce pur-sang mécanique reçut des carrosseries magnifiques, signées Chapron, Figoni, Letourneur et Marchand, Saoutchik, Labourdette, Vanden Plas, Freestone & Webb, Barker, Pourtout, Fernandez & Darrin. « Ils voulaient tous montrer ce qu'ils pouvaient faire avec une telle voiture » affirme William Stobbs dans son livre *Les Grandes routières – France's Classic Grand Tourers*. L'impressionnante liste des propriétaires de D8 comprend le roi de Suède Gustave V, le roi Alexandre de Yougoslavie et l'empereur Haïlé Sélassié d'Éthiopie, ainsi que des hommes d'affaires en vue, des politiciens, et de nombreuses vedettes de cinéma de l'époque. Pour les moins fortunés, il y avait la DS 14 HP et la D6 17 HP à moteurs six cylindres, en fait un D8 amputé de deux cylindres.

Comme de nombreux autres constructeurs de voiture de prestige, Delage fut gravement affecté par la crise économique du début des années 1930. Malgré un bon accueil de sa nouvelle gamme, les Automobiles Delage furent mises en liquidation en 1935 et peu après furent reprises par Delahaye. À partir de ce moment, les Delage furent construites selon les conceptions de Delahaye, mais conservèrent leurs propres moteurs à course courte, bien meilleurs, et leurs freins hydrauliques.

Le châssis 33783, un exemplaire de la série C sur l'empattement de 3,30 m, a été livré le 20 octobre 1930 au concessionnaire Delage du Royaume-Uni, J. Smith & Co Ltd. Le registre Figoni nous apprend que 33783 portait la carrosserie numéro 994, un faux-cabriolet quatre places qui coûtait 25 000 francs.

'This thoroughbred of engineering was given outstanding coachwork by Chapron, Figoni, Letourneur et Marchand, Saoutchik, Labourdette, Vanden Plas, Freestone & Webb, Barker, Pourtout, Fernandez & Darrin; they all wanted to show what they could do with it,' observed William Stobbs in his book *Les Grandes Routières - France's Classic Grand Tourers*. The impressive list of D8 owners included King Gustav V of Sweden, King Alexander of Yugoslavia, and Emperor Haile Selassie of Ethiopia as well as leading businessmen, politicians, and film stars of the day. For those of more modest means, there were the 14hp DS and 17hp D6 six-cylinder models; the latter in effect a D8 minus two cylinders.

Along with many other manufacturers of quality cars, Delage was badly affected by the economic downturn of the early 1930s. Despite a favourable reception for its new range, Automobiles Delage went into receivership in April 1935 and shortly thereafter was taken over by Delahaye. From then onwards Delages were built to Delahaye designs but retained their own superior short-stroke engines and hydraulic brakes.

A Series C example on the 3.3m wheelbase, chassis number '33783' was delivered on 20th October 1930 to the UK Delage concessionaire, J Smith & Co Ltd. Figoni records show that '33783' carried body number '994', a four-seater 'faux cabriolet' that cost 25,500 francs.



Selon l'opinion des experts, cette carrosserie a été profondément remaniée par la suite au cours des années 1930 avec des lignes plus modernes – une pratique courante – lui donnant la forme sous laquelle nous la voyons aujourd'hui.

La mention suivante connue de 33783 date de 1974, quand la section Delage du VSCC notait que son propriétaire de l'époque était un certain « P. Heath » dans « le sud de la France ou en Espagne ». Au début des années 1990, la Delage était passée aux mains de Gérard Sambucchi de Nice, où elle fut immatriculée 1930 XV 06. Son actuelle immatriculation 924 PDN 75 date de 2002, lorsque la voiture appartenait à Jacques Lafond. En possession de M. Lafond, la Delage fut expédiée à J. L. Bonnefoy d'Orval, en France, pour une restauration qui se déroula de 2004 à 2006. Le châssis et le train roulant ont été refaits et les boiseries de la carrosserie complètement renouvelées. Le dossier photographique de la restauration contient des photos montrant les boiseries d'origine de l'avant et de l'arrière de la carrosserie. En comparant ces photos à celles prises plus tôt dans les années 1990 (au dossier), il est évident que les portes ont été agrandies et la capote modifiée en conséquence pour la faire rentrer complètement dans son logement. Dans une livrée gris-vert avec les ailes noires et un intérieur contrastant en cuir brun, la Delage est indéniablement élégante et fait honneur à son restaurateur. Le propriétaire actuel a acheté cette belle Delage restaurée en 2009. Aussi à l'aise pour le tourisme sur le continent que sur les pelouses des concours d'élégance, cette élégante Delage D8 cabriolet fera tourner les têtes partout elle se montrera.
€350,000 - 450,000

Expert opinion is that this body was subsequently extensively restyled along more modern lines - a not uncommon occurrence - arriving in the form we see it today some time later in the 1930s.

The next known reference to '33783' dates from 1974, when the VSCC's Delage Section noted that the owner at that time was one 'P Heath' in 'Southern France or Spain'. By the early 1990s, the Delage had passed to Gérard Sambucchi of Nice, France where it was registered as '1930 XV 06'. The current registration, '924 PDN 75', dates from 2002 when the car was owned by Jacques Lafond. While in Mr Lafond's possession the Delage was sent to J L Bonnefoy of Orval, France for restoration, which took from 2004 to 2006. The chassis and drive train were rebuilt, and the body's timber framework completely refurbished. The accompanying file of restoration photographs includes some showing original wood in the cowl and rear of the body. Comparing these to photographs taken in the early 1990s (on file), it is evident that the doors have been lengthened and the convertible hood modified appropriately, as it now fits neatly inside the boot. Finished in grey-green with black wings and a contrasting brown leather interior, the Delage is undeniably handsome and a credit to its restorer. The present owner acquired this beautifully restored Delage in 2009. Equally suited to continental touring or the concours lawn, this elegant D8 cabriolet will turn heads wherever it appears.

327

LANCIA AURELIA B24S CABRIOLET AVEC HARDTOP 1956

Carrosserie Pinin Farina

Châssis n° B24S-1188

Moteur n° B24-1310

- *Matching numbers*
- *Known ownership history from new*
- *Highly original*
- *Same ownership from 1970 to 2013*
- *Well documented*

Moteur V6 conçu pour la compétition, tenue de route superlative et sublime dessin de Pinin Farina, tels sont les ingrédients d'une sportive classique et la Lancia Aurelia B24S les a tous.

La B24S représente l'ultime développement de l'un des concepts les plus innovants qui ait vu le jour en Italie après la seconde guerre mondiale, la classique Aurelia. Première voiture à faire usage d'un moteur V6, elle fut dévoilée au Salon de Turin en 1950. Le V6 à 60° de 1 754 cm³, conçu par Francesco de Virgilio pendant la guerre, était entièrement en aluminium et faisait appel à des soupapes en tête actionnées par des poussoirs très courts, à la place des traditionnels arbres à cames en tête de Lancia. De construction monocoque en avance sur son temps, l'Aurelia reprenait la suspension avant indépendante « télescopique », inaugurée par la Lambda, mais recevait un demi-arbre tiré à l'arrière, une autre première mondiale. La transmission était, elle aussi, inhabituelle, composée d'un arbre en deux parties et d'un système transaxle regroupant boîte et différentiel sur lequel était monté des freins inboard, même si, pour une fois, il ne s'agissait pas d'une première.

Race developed V6 engine, superlative handling and sensational Pinin Farina styling: these are the ingredients of a sports car classic and the Lancia Aurelia B24S has them all.

The B24S represents the ultimate development of one of the most influential designs to emerge from Italy post-WW2: the classic Aurelia. First car ever to employ a V6 engine, the Aurelia was launched at the 1950 Turin Motor Show. Designed in wartime by Francesco de Virgilio, the 1,754cc 60-degree V6 was of all-aluminium construction and used overhead valves operated via short pushrods instead of Lancia's traditional overhead-camshafts. An advanced unitary-construction design, the Aurelia retained Lancia's 'sliding pillar' independent front suspension, first seen on the Lambda, but used a novel semi-trailing-arm layout at the rear, another world first. The transmission too, was unusual, comprising a two-piece propshaft and combined gearbox/rear transaxle on which were mounted the inboard brakes, though for once this was not an entirely new departure.





La berline B10 était rejointe l'année suivante par le coupé B20, dessiné par Pinin Farina, une 2+2 fastback sur un empattement raccourci qui combinait les performances d'une sportive et l'aspect pratique d'une berline, inaugurant le concept de Gran Turismo. Le moteur de l'Aurelia avait été porté à 1 991 cm³ en 1951 et c'est cette mouture dans une version améliorée qui trouvait place dans la B20. Présentée en 1953, la 3e et suivante série B20 était animée par une version 2 451 cm³ de 118 ch du V6 culbuté et cette mouture fut adopté sur le spider B24S lancé en 1955, époque à laquelle l'Aurelia avait reçu un essieu arrière De Dion à ressorts lames.

Le spider Lancia Aurelia s'inspirait clairement des Ferrari découvertes de Pinin Farina. Le spider étant essentiellement destiné au marché américain et doté d'un pare-brise panoramique d'inspiration américaine, il fut rapidement surnommé America. Bâti sur un empattement de 2,45 m, la B24 S était mécaniquement similaire à l'Aurelia B20 4e série, sauf pour le filtre à air différent. Tous les modèles avaient un levier de vitesses au plancher et ce fut la première Lancia à recevoir la conduite à gauche en série (le S du numéro de série signifiant sinistra – gauche en italien). Le Spider America fut seulement produit en 1955. À partir de 1956, il fut remplacé par le plus conventionnel cabriolet B24, reprenant la mécanique de l'Aurelia B20 5e série.

The B10 saloon was joined the following year by the landmark, Pinin Farina-styled B20 Coupé, a fastback '2+2' on a shortened wheelbase which, with its combination of sports car performance and saloon car practicality, can be said to have introduced the Gran Turismo concept to the world. The Aurelia engine had been increased to 1,991cc in 1951 and this unit in up-rated form went into the B20. Introduced in 1953, the 3rd and subsequent series B20s were powered by a 2,451cc, 118bhp version of the pushrod V6, and this unit was adopted for the B24S Spider launched in 1955, by which time the Aurelia had gained a leaf-sprung De Dion rear axle.

The Lancia Aurelia Spider was clearly inspired by the Pinin Farina's open Ferraris. As the Spider was intended for sale mainly in the USA, and with its wraparound windscreen of American inspiration, it was quickly dubbed 'America'. Built on a 2,450mm wheelbase, the B24S was mechanically similar to the 4th Series Aurelia B20, except for different air filters. All models had a floor gearchange and it was the first Lancia with left-hand drive as standard (the 'S' in the type number meaning 'Sinistra' - left - in Italian). The Spider America was only produced in 1955. From 1956 it was succeeded by the more conventional B24S Convertible, mechanically based on the 5th series Aurelia B20.



À nouveau confié à Pinin Farina, le cabriolet B24 S semblait extérieurement très similaire, mais en fait était entièrement nouveau, ne partageant aucun panneau avec son prédécesseur. De nombreuses différences étaient facilement identifiables : portières descendant plus bas avec poignée extérieure et vitres descendantes, pare-brise plus plat avec déflecteur et pare-chocs d'une seule pièce, pour n'en mentionner que trois. On trouvait aussi bien sûr une vraie capote digne d'un cabriolet offrant une bonne protection aux intempéries. Le cabriolet B24 S était construit sur le même châssis court que le spider et recevait une version un peu moins puissante du V6 2 451 cm³ de 110 ch. La vitesse maximale de 172 km/h était aussi légèrement inférieure. Plus civilisé que le spider sans compromis, le cabriolet connu aussi un succès plus large, 521 (tous à conduite à gauche) étant vendus entre 1956 et 1958 contre 240 spider.

Cet étonnant cabriolet Aurelia B24 S a été livré neuf le 30 août 1956 par le concessionnaire Rodolfo Tötl de Trieste, dans le Frioul au nord de l'Italie, à son premier propriétaire, dans cette même ville. La voiture changea ensuite de mains passant à son second propriétaire à Milan où elle est demeurée avec plusieurs autres propriétaires, avant d'être achetée par un collectionneur bien connu, industriel, politicien et philanthrope, Guido Artom en 1970. L'Aurelia est restée dans sa collection jusqu'en 2013, lorsqu'elle fut achetée par un autre collectionneur bien connu résidant en Suisse, la voiture restant cependant immatriculée en Italie.

Again the work of Pinin Farina, the B24S Convertible looked superficially very similar but in fact was a total redesign that shared no panels with its predecessor. Easily recognisable differences were many: deeper doors with external handles and wind-up windows, flatter windscreen with quarter-lights, and one-piece bumpers, to name but three. There was also, of course, a proper convertible hood providing decent weather protection. The B24S Convertible was built on the same short-wheelbase chassis as the Spider and used a slightly less powerful version of the 2,451cc V6 engine producing 110bhp. Top speed was also marginally reduced, to 172km/h. More civilised than the uncompromising Spider, the Convertible was also more successful, 521 (all left-hand drive) being sold between 1956 and 1958, as opposed to 240 Spiders.

This stunning Aurelia B24S Convertible was delivered new on 30th August 1956 via the established dealer Rodolfo Rötli in Trieste, in the Friaul region of north east Italy, to its first owner in that same city. The car then changed hands, passing to its second owner in Milan, where it would stay with various others before being purchased by well known collector, industrialist, politician and philanthropist, Guido Artom, in 1970. The Aurelia remained in his collection until 2013 when it was purchased by another well-known collector based in Switzerland, though the car remained registered in Italy. In 2015, the Aurelia was sold to the current owner via the highly respected German dealer, Axel Schütte. It is believed never to have been involved in an accident.



En 2015, l'Aurelia a été vendue à l'actuel propriétaire par le très respecté concessionnaire allemand Axel Schütte. On pense qu'elle n'a jamais été accidentée. La voiture offre un excellent aspect, tant extérieurement qu'intérieurement, et se montre tout autant impeccable en dessous qu'elle l'est au-dessus et son intérieur en cuir noir affiche une belle patine. Un essai de compression en date de janvier 2015 atteste de la bonne santé du moteur avec 11 bar ou plus enregistrés sur les six cylindres. La voiture offre quelques options séduisantes comme la peinture 'Champ' et les pare-chocs type export avec butoirs à l'avant et à l'arrière.

Le très impressionnant dossier historique contient une nombreuse documentation dont le libretto italien datant de 1959 (quand Lancia était domicilié à Milan) et un estratto cronologico italien détaillant l'historique des propriétaires de la Lancia en Italie. Elle a aussi son passeport FIVA, ainsi que ses papiers d'immatriculation monégasque en cours permettant de circuler librement sans acquitter de droits d'importation si la voiture reste dans l'Union européenne. On y trouve également une attestation d'identification éditée par le groupe Fiat-Chrysler destinée à faciliter l'immatriculation. Une trousse à outils et un manuel du propriétaire d'origine sont également inclus et la voiture dispose d'un hardtop pour les conditions atmosphériques les moins clémentes.

Dans un superbe état, 1188 représente une magnifique opportunité d'acquérir un exemplaire de cette désirable Aurelia cabriolet à l'historique bien documenté, mettant en valeur le meilleur de la « vieille école » Lancia. **€380,000 - 480,000**

The car is beautifully presented both inside and out, and is as spotless underneath as it is on top, while the original black leather interior has a delightful patina. A compression test dated January 2015 attests to the engine's good health, a reading of 11 bar or higher being recorded on all six cylinders. The car features some attractive options including 'Champ' paintwork and export-type bumpers with over-riders front and rear.

The very impressive history file contains plentiful documentation including the old style Italian libretto dating from 1959 (when the Lancia was registered in Milan) and a copy of the Italian Estratto Cronologico listing the car's ownership history in Italy. It also has a FIVA Identity Card, as well as current Monegasque registration papers permitting free circulation with no import duties to pay should the car remain in the European Union. There is also an 'attestation d'identification' in French, issued by the FIAT-Chrysler group for ease of registration. A tool kit and an original owner's manual are present also, and the car comes with a hardtop for use in inclement weather.

Presented in stunning condition, '1188' represents a wonderful opportunity to acquire a well-documented example of the most desirable Aurelia Convertible, epitomising the very best of 'old school' Lancia design.

BENZ VICTORIA VERS 1893

Châssis n° à confirmer

- Rare survivor of the early rear-engined Benz
- Restored condition
- Right-hand drive
- Potentially eligible for the London-to Brighton Run



Karl Benz, une des figures héroïques de l'ère des pionniers de l'automobile, fils d'un mécanicien des chemins de fer, construisit son premier véhicule à moteur - une grêle machine à trois roues, propulsée par un énorme moteur monté transversalement - en 1885, après plusieurs années d'expérimentation sur des moteurs à pétrole. Par un pur hasard, c'est cette même année qu'un autre inventeur allemand, Gottlieb Daimler, dont le nom allait plus tard être indissociable de celui de Benz, fit une démonstration de son propre moteur à combustion interne à régime élevé, installé sur une moto rudimentaire. Bien que Daimler ait produit la première voiture à quatre roues fonctionnant l'année suivante en installant son moteur dans une voiture à cheval modifiée, il manquait au concept de nombreuses avancées déjà intégrées sur le tricycle de Benz.

En 1892, la production de Benz était centrée autour d'une voiture à quatre roues plus conventionnelle et au début du XXe siècle, Benz produisait la populaire Vélocipède (Vélo), entre autres modèles, dont les ventes dépassaient celle de ses plus grands concurrents européens. Le concept du moteur Benz, à un ou deux cylindres, était cédé sous licence à d'autres constructeurs, notamment Georges Richard, Marshall and Star et Emile Roger en France.

Cet exemplaire d'une des premières Benz, avec ses petites roues avant et ses grandes roues arrière, doit encore beaucoup aux voitures hippomobiles. On ne sait rien de l'histoire de cette voiture autre le fait qu'elle a été restaurée à un certain moment. Objet d'une datation reconnue, c'est une engagée potentielle du prestigieux London-to-Brighton Run britannique qui partira dans les premières. Vendue avec de nombreuses publications relatives à Benz.

€20,000 - 30,000

Sans Réserve

One of the heroic figures of the automobile's pioneering age, Karl Benz, the son of a railway mechanic, built his first powered vehicle - a spindly three-wheeler powered by a massive, horizontally mounted engine - in 1885, following several years of experimentation with gas engines. Co-incidentally, it was in that same year that another German inventor - Gottlieb Daimler, whose name would later become inextricably linked with that of Benz - demonstrated his own high-speed internal combustion engine installed in a rudimentary motorcycle. Although Daimler went on to produce the first successful four-wheel car the following year by installing his engine in a converted horse-drawn carriage, the design lacked many of the Benz tricycle's advanced features.

By 1892 Benz production centred around a more conventional four-wheeled car, and by the turn of the century Benz was producing the popular Vélocipède (Vélo) among other models, sales of which outstripped those of its major European competitors. The Benz engine design, both in twin- and single-cylinder forms, was licensed to other manufacturers, notably Georges Richard, Marshall and Star, and Emile Roger in France.

This example of the early Benz, with its small front wheels and larger rear wheels, clearly owes a lot in design to the horse-drawn carriage. Nothing is known of the car's history, other than the fact that it appears to have been restored at some time. Subject to a successful dating application, it is a potential early starter on Britain's prestigious London-to-Brighton Run. Offered with a quantity of Benz-related literature.

329

MERCEDES-BENZ 450 SL CABRIOLET 1973

Châssis n° 107044-12-009777

- Supplied new to California, USA
- Full service history
- Circa 50,000 miles (approximately 80,400 kilometres) from new
- Registered in the UK
- Exceptional condition



Dévoilés en 1971/1972, les luxueux cabriolets 450 SL et coupé 450 SLC étaient extérieurement identiques à leurs équivalents 350 (3, 5 litres), mais offraient des performances supérieures, grâce à un puissant V8 4, 5 litres. Le cabriolet était de loin le plus populaire des deux, dépassant les ventes du coupé de plus du double, avant que la production ne cesse en 1980. La vitesse maximale de ces modèles haut de gamme superbement équipés dépassait les 210 km/h.

Ce cabriolet Mercedes-Benz 450 SL livré en Californie et absolument immaculé se présente dans un état exceptionnel, ayant été peu utilisé et remis dans un garage durant toute sa vie. La voiture est vendue avec une capote en tissu noir et son hardtop amovible Mercedes-Benz d'origine. Le vendeur nous signale que la peinture marron métallisée est parfaite, sans décoloration, sans rayure, sans ternissure ou autre défaut et qu'il n'y a pas la moindre trace de corrosion sur toute la voiture. L'intérieur tout aussi bien conservé est tendu de cuir noir avec moquettes assorties, tandis que le compartiment moteur est entièrement d'origine et exactement dans l'état où il a quitté l'usine.

La voiture a été entièrement révisée par un concessionnaire Mercedes peu avant son arrivée au Royaume-Uni en 2015 et a récemment reçu quatre pneus neufs. Ce cabriolet 450 SL ressemble à une voiture neuve et fonctionne pareillement et témoigne parfaitement du soin qu'en a pris son précédent propriétaire américain. C'est seulement après une inspection détaillée que l'on peut se rendre compte de l'état exceptionnel de cet exemplaire. Comme on dit, « le prix s'oublie, la qualité reste ». La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5C, différentes factures et son ensemble de carnets incluant le livret d'entretien détaillant tous ses entretiens depuis l'origine de son historique aux États-Unis.

€20,000 - 25,000

Sans Réserve

First introduced in 1971/72, the luxurious 450SL convertible and 450SLC 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. The convertible was vastly the more popular of the two, outselling the coupé more by than 2 to 1 before production ceased in 1980. Maximum speed of these superbly equipped top-of-the-range models was in excess of 210km/h.

This immaculate, California-supplied Mercedes Benz 450SL convertible is presented in outstanding condition, having seen little use and been kept garaged throughout its entire life. The car comes with a black fabric convertible top and its original Mercedes-Benz detachable hardtop. We are advised by the vendor that the maroon metallic paintwork is pristine with no fading, scratches or blemishes whatsoever, and that there is not a hint of corrosion to be found anywhere. The similarly well preserved interior is trimmed in black hide with matching carpets, while the under-bonnet area is utterly original and exactly as it left the factory.

The car was fully checked over by a Mercedes-Benz dealer shortly after its arrival in the UK in 2015, while four new tyres were fitted recently. This 450SL convertible looks, runs and drives just like a new car and is a wonderful testament to the care of its previous American owner. Indeed only by means of a close inspection can one begin to appreciate just what an exceptional example this is. As the saying goes: 'The quality remains long after the price is forgotten'. The car is offered with a UK V5C registration document, sundry invoices, and its original book pack including the service booklet detailing its from-new service history in the USA.

330

ALFA ROMEO 2600 SPRINT COUPÉ 1963

Carrosserie Bertone

Châssis n° 821999

- *Alfa Romeo's largest model in its day*
- *Elegant Bertone styling*
- *Restored by Espace Century*
- *Registered in France*



Présentée en 1962, la gamme Alfa Romeo 2600, série 106, remplaçait les modèles 2000 de la série 102. Le châssis et les carrosseries de ces dernières étaient repris avec des modifications mineures et quelques améliorations, mais à la place du vieux quatre cylindres 2 litres on trouvait un tout nouveau six cylindres de 2 584 cm³, dérivé du très populaire moteur de la Giulietta. Il revendiquait une puissance maximale de 145 ch monté dans le coupé Sprint et le Spider, leur assurant une vitesse de pointe l'ordre de 200 km/h sur le cinquième rapport et le magazine Sports Car Illustrated qualifiait ce magnifique moteur de « l'un des plus souple et des plus silencieux six cylindres quelle que soit la vitesse on roule, selon notre impression ». Les carrossiers Touring et Bertone habillaient respectivement la 2600 Spider et la 2600 Sprint qui ressemblaient toutes deux à leurs devancières 2000. Environ 2 255 Spider et 6 999 coupé Sprint furent construits entre 1962 et 1966 et ce sont aujourd'hui des modèles rares et sous-estimés qui deviennent de plus en plus recherchés par les amateurs avertis.

Blanche avec intérieur en cuir brun, cette 2600 Sprint a été restaurée entre 2009 et 2014 par le spécialiste de la marque, Espace Century à Wissous en France. Au dossier on trouvera la facture pour un total de 40 998 € pour les travaux comprenant le démontage et la peinture de la carrosserie (550 heures) ainsi que la réfection du moteur. La voiture est vendue avec sa carte grise française, un rapport d'état et les factures d'Espace Century mentionnées plus haut.

€40,000 - 50,000

Sans Réserve

Introduced in 1962, Alfa Romeo's 106-Series 2600 range was a direct replacement for the preceding 102-Series 2000 cars. The latter's chassis design and body styles were retained, with minor revisions and improvements, but in place of the old, long-stroke, 2.0-litre, four-cylinder engine was a new, 2,584cc, twin-cam six clearly descended from the immensely successful Giulietta. A maximum output of 145bhp was claimed for this unit when installed in the Sprint coupé and Spider, good enough for a top speed of around 200km/h in 5th gear, and Cars Illustrated magazine reckoned this magnificent power unit 'one of the smoothest, quietest running sixes, irrespective of the speed at which it is running, in our experience.' Carrozzerias Touring and Bertone were responsible for the 2600 Spider and Sprint Coupé respectively, both of which looked like their 2000 predecessors. Approximately 2,255 Spiders and 6,999 Sprint Coupés were produced between 1962 and 1966, and today these rare and under-appreciated models are becoming increasingly sought after by discerning collectors.

Finished in white with brown leather interior, this particular 2600 Sprint was restored between 2009 and 2014 by marque specialist Espace Century of Wissous, France. On file is a related bill totalling €40,998 for works including dismantling and repainting the body (550 hours), and overhauling the engine. The car is offered with a French Carte Grise, a condition report, and the aforementioned invoices from Espace Century.

331

ALFA ROMEO GIULIA TI BERLINE 1963

Châssis n° AR 420971

- *Historically important and rare 1st Series model*
- *Matching numbers and colours*
- *Restored condition; original interior*
- *Still on the original Torino plates*



Dévoilée en 1962 et extérieurement presque indifférenciable de sa devancière 1,3 litre Giulietta, la Giulia recevait un moteur de 1 570 cm³ plus puissant et moins capricieux n plus d'améliorations appréciées de l'ancien chauffage jugé trop faible. Malgré leur carrosserie monocoque d'apparence « carrée », la Giulietta et la Giulia étaient des parangons d'efficacité aérodynamique et affichaient un caractère manifestement sportif, les 92 ch du classique quatre cylindres à arbre à cames en tête de la Giulia TI lui permettant d'atteindre les 160 km/h. Sous la tôle, la Giulia recevait une boîte manuelle à cinq rapports, une suspension avant indépendante, un essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux et – à l'exception des premiers modèles – des disques aux quatre roues. « Peu de voitures peuvent rivaliser avec le 1600 Alfa en pur plaisir de conduite et le conducteur concentrant toute son attention sur la conduite sera amplement récompensé. » s'enthousiasmaient Car & Driver.

Cette Giulia de belle présentation proposée ici est une très rare 1e série avec le levier de vitesse au volant (cinq rapports), les freins à tambour et un habitacle pour six personnes, grâce à ses sièges banquette à l'avant. Très peu de Giulia ont été construites aux caractéristiques « première série » avant l'apparition, en 1964, de sièges séparés à l'avant, du levier au plancher et des freins à disque. Dans sa livrée topo grigio (gris souris) avec intérieur en tissu gris clair, la voiture a fait l'objet d'une restauration complète de la carrosserie et de la mécanique pour 33 000 € et s'est parfaitement bien comportée lors d'un récent parcours d'essai. Rarement proposée, et encore moins dans cet état, cette étonnante Giulia des débuts est vendue avec sa trousse à outil, les photos de la restauration, le passeport du registre Alfa Romeo et son libretto original en italien. **€35,000 - 45,000**

Introduced in 1962 and outwardly almost indistinguishable from the preceding 1.3-litre Giulietta, the Giulia boasted a more powerful and much less fussy 1,570cc engine in addition to welcome improvements to the previously feeble heating arrangements. Despite their boxy, unitary construction body, the Giulietta and Giulia were paragons of aerodynamic efficiency and possessed a distinctly sporting nature, the 92bhp produced by its classic, twin-cam, four-cylinder engine making the Giulia TI a genuine 100mph (160km/h) car. Under the skin the Giulia featured a five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle and - apart from early cars - disc brakes all round. 'Few cars can rival the 1600 Alfa for sheer driving enjoyment, and the keen driver devoting his full attention to driving it will be amply rewarded,' enthused *Car & Driver*.

The beautifully presented Giulia offered here is a very rare '1st Series' model with the column gear change (five-speed), drum brakes, and six-person accommodation courtesy of the bench-type front seat. Very few were made to this '1st Series' specification before the introduction for 1964 of separate front seats, a floor-mounted gear change, and disc brakes. Finished in stunning topo grigio (mouse grey) paint with light grey cloth interior, the car benefits from some €33,000 spent on a comprehensive restoration of the body and mechanicals, and performed well on a recent test drive. A very rare find, and even rarer in such beautiful condition, this stunning early Giulia is offered with tool kit, restoration photographs, Alfa Romeo Register passport, and its original Italian libretto.

HISPANO-SUIZA 27 HP T49 CHÂSSIS COURT CABRIOLET 1928

Châssis n° 7137

Moteur n° 7137

Choisie par les têtes couronnées européennes, les Maharajah indiens, les vedettes d'Hollywood et les capitaines d'industrie, la légendaire Hispano-Suiza était magnifiquement conçue et fut imitée sans vergogne par quelques-uns des plus grands constructeurs. Bien que la marque soit d'origine espagnole, ce sont les Hispano-Suiza construites en France qui la placèrent au premier rang des constructeurs de prestige et de luxe au lendemain de la première guerre mondiale. Pendant conflit, les moteurs Hispano-Suiza avaient équipé les plus prestigieux chasseurs alliés et après le conflit la marque adopta comme emblème la cigogne de l'as français Georges Guynemer de l'escadrille des cigognes dont le biplan Spad utilisait un V8 Hispano.

Sans surprise, les premières Hispano d'après guerre faisait largement appel à cette expérience, dotées un six cylindres à arbre à cames en tête de 6 597 cm³, conçu par Marc Birkigt à partir de la moitié d'un V12 aéronautique. Ce dernier, construit avec sa boîte à trois rapports intégrée, reposait sur sept paliers avec une lubrification sous pression et recevait des pistons en alliage d'aluminium coulissant dans des chemises en acier vissées au bloc en alliage. La puissance maximale était de 135 ch, atteints à 2 400 tr/min, la courbe de couple presque plate permettant d'accélérer d'une allure de marche à pied jusqu'à 140 km/h sur le seul rapport supérieur. Une poignée de prototype H6 fut construit à l'usine de Barcelone – le roi Alphonse XIII prenant livraison d'un des premiers exemplaires en avril 1918 – avant que la véritable production ne démarre à Bois-Colombe, près de Paris.

Vedette du Salon de Paris en 1919, la H6 reposait sur un châssis léger, mais néanmoins très rigide, équipé de freins aux quatre roues, à la hauteur de l'excellence de son moteur en matière d'innovation. Ses freins servo-assistés étaient si bons que Rolls-Royce en acquit les droits de production sous licence. La H6 associait performance et souplesse, confort et tenue de route et sécurité et fiabilité faisant d'Hispano-Suiza un concurrent redoutable pour Rolls-Royce, Bentley, Bugatti, Isotta-Fraschini et les grandes marques de luxe américaines.

- *One of the world's most prestigious makes*
- *One of an estimated dozen-or-so survivors*
- *Right-hand drive*
- *Formerly the property of Emilio Polo*
- *Recently restored*
- *Registered in the UK*

The choice of European Royalty, Indian Maharajahs, Hollywood film stars and industrial tycoons, the legendary Hispano-Suiza was superbly engineered and imitated unashamedly by some of the world's leading car manufacturers. Although the marque was of Spanish origin, it was Hispano-Suiza's French-built cars that established it in the front rank of luxury automobile manufacturers following the end of WWI. During the conflict, Hispano engines had powered some of the Allies' finest fighter aircraft, and post-war the marque would adopt the stork emblem of French 'ace' Georges Guynemer's Escadrille des Cigognes, whose SPAD biplanes had used Hispano's V8 aero engine.

Not surprisingly, the first post-war Hispano drew heavily on this expertise, being powered by a Marc Birkigt-designed, 6,597cc, overhead-camshaft six derived from one half of a proposed V12 aero engine. A seven-bearing design enjoying the benefit of pressure-fed lubrication, the latter was built in unit with the three-speed gearbox and featured aluminium-alloy pistons running in steel cylinder liners screwed into the light-alloy block. Maximum power was a heady 135bhp produced at just 2,400rpm, and the almost flat torque curve afforded walking-pace-to-85mph performance in top gear. A handful of prototype H6s was made at the company's Barcelona factory - King Alfonso XIII taking delivery of an early example in April 1918 - before production proper commenced at Bois-Colombes, Paris.

Sensation of the 1919 Paris Show, the H6 featured a light yet rigid four-wheel-braked chassis that matched its state-of-the-art power unit for innovation. Indeed, so good were its servo-assisted brakes that Rolls-Royce acquired the rights to build the design under licence. The H6 combined performance with flexibility, comfort with good handling, and safety with reliability in a manner which enabled Hispano-Suiza to compete successfully with Rolls-Royce, Bentley, Bugatti, Isotta Fraschini and the United States' luxury marques.





Ce succès mena à la présentation de deux modèles plus petits mais clairement inspirés du concept de base de Birkigt pour la H6, qui étaient destinés à être produits à l'usine Hispano-Suiza de Barcelone. Il s'agissait du 4 cylindres 2, 5 litres T48 et du 6 cylindres 3, 8 litres T49. Le dessin du châssis reprenait celui de la H6 construite à Paris avec des ressorts semi-elliptiques aux quatre roues et une transmission par arbre dans un tube, comme c'était le cas pour les moteurs à arbre à cames en tête qui délivraient respectivement 60 et 90 ch. Ces deux modèles T furent produits de 1924 à 1933.

Le vendeur a acheté l'Hispano-Suiza au concessionnaire Francisco Pueche (Rafael Pueche) à Madrid en juin 2014. Le châssis numéro 7137 avait auparavant appartenu à Emilio Polo, auteur de plusieurs livres sur Hispano-Suiza et n'avait pas été restaurée lorsque M. Pueche la lui avait achetée directement. La restauration fut effectuée dans les propres ateliers de Pueche à Madrid et Rafael engagea la voiture au Flying Scotsman Rally en 2013 (sous le numéro 42).

Peu après l'achat, le vendeur termina la restauration, confiant le travail au grand spécialiste de la marque Mike Woodcock d'Hispano-Suiza Motor Engineers and Restoration sur l'île de Wight, au Royaume-Uni. En 2015, l'Hispano prenait à nouveau part au Flying Scotsman Rally avec le vendeur à son volant (numéro 86). La documentation fournie comprend le document des droits européens, quelques documents administratifs espagnols, un certificat d'immatriculation UK V5C et une facture détaillée de la restauration totalisant 27 680 £ (à regarder attentivement).

L'une parmi la douzaine de T49 estimée encore survivante, 7137 représente une rare opportunité d'acquérir une imposante voiture de l'une des plus prestigieuses marques au monde.
€80,000 - 100,000

This success led to the introduction of two smaller but closely related Birkigt designs based on his H6, which were earmarked for production at Hispano's factory in Barcelona. These were the four-cylinder 2.5-litre T48 and six-cylinder 3.8-litre T49. Chassis layout followed that of the Paris-built H6, featuring semi-elliptic springing all round and torque-tube drive, as did that of the overhead-camshaft engines, which delivered 60 and 90bhp respectively. These two 'T' series models were in production from 1924 until 1933.

The current vendor purchased this Hispano from dealer Francisco Pueche (Rafael Pueche) in Madrid in June 2014. Chassis number '7137' had previously belonged to Emilio Polo, author of several books on Hispano-Suiza, and was in un-restored condition when Mr Pueche purchased it directly from him. The restoration was undertaken in Pueche's own workshops in Madrid, and Rafael was an entrant with this car in the Flying Scotsman Rally in 2013 (competitor number '42').

Following his purchase, the current vendor finished the restoration, entrusting the work to experienced marque specialist Mike Woodcock of Hispano-Suiza Motor Engineers and Restoration on the Isle of Wight, UK. In 2015, the Hispano again took part in the Flying Scotsman Rally with the vendor at the wheel (competitor number '86'). Accompanying documentation consists of a European taxes document, some Spanish paperwork, a UK V5C Registration Certificate, and a detailed restoration invoice totalling £27,680 (inspection recommended).

One of an estimated dozen-or-so T49s surviving, '7137' represents a rare opportunity to acquire an imposing motor car from one of the world's most prestigious makes.



000
Call 333

BUGATTI TYPE 27 BRESCIA TORPÉDO 1923

Coachwork by ...

Châssis n° 1693

Cha Moteur n° 555

Engine no. XXX

- *The outstanding small sports car of its day*
- *One of very few Brescias with original coachwork (likely by Lavocat et Marsaud)*
- *Delivered new to France*
- *Well documented ownership history*
- *Restored by Ventoux Moteurs Ingénierie (Laurent Rondoni)*

« Les Bugatti font appel à des recettes techniques qui changent radicalement et définitivement votre façon de voir les choses une fois que vous les avez découvertes. À leur volant, vous réaliserez que chacune d'elles représente un parfait équilibre entre forme et technique, une véritable œuvre d'art. » William Stobbs, Les grandes Routières.

Au début des années 1930, Ettore Bugatti s'était fait une réputation indiscutable de constructeur de voitures aux performances exceptionnelles, sur route comme sur circuit. Les plus grands pilotes de l'époque s'étaient forgés un palmarès à bord des produits de l'usine de Molsheim et les choisissaient souvent pour leurs déplacements quotidiens.

La première « Brescia » Type 13 avait été conçue à partir de la première Bugatti construite à Molsheim, la type 13 à empattement court de 1910. Des Types 22 et 23, à empattement plus long, furent construites, toutes deux utilisant le moteur à course longue à 16 soupapes et simple arbre à cames en tête qu'Ettore Bugatti avait conçu en 1914 et était offertes aux côtés de la version « Petit pur sang » à 8 soupapes. Apparue en 1919, la version 16 soupapes avait gagné au Mans en 1920 et avait reçu le nom de « Brescia » après les quatre premières places remportées par l'usine au Grand Prix d'Italie pour voitures, qui avait eu lieu sur le circuit éponyme en Lombardie. Quelques 2 000 Brescia furent construites entre 1914 et 1926 avec des cylindrées de 1 368 cm³, 1 453 cm³ et 1 496 cm³.

'Bugattis encapsulate concepts of engineering which, once seen, change your ideas radically and definitively. Drive them, and you realise that each car is form and engineering in equilibrium, and a work of art.' – William Stobbs, Les Grandes Routières.

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

The original Type 13 'Brescia' was developed from the first Bugatti to be built at Molsheim - the short-wheelbase Type 13 of 1910. Longer wheelbase Type 22 and Type 23 models were made, both of which used the single-overhead-camshaft, 16-valve, long-stroke engine that Ettore Bugatti had designed in 1914, and were built alongside 8-valve 'Petit Pur Sang' versions. First seen in 1919, the 16-valve car won at Le Mans in 1920 and took the name 'Brescia' following the factory's first four places at the 1921 Italian Grand Prix for Voiturettes, held at the eponymous racetrack in Lombardy. Some 2,000 Brescias were built between 1914 and 1926 with engine capacities of 1,368, 1,453 and 1,496cc.



La Bugatti Brescia était l'une des petites sportives les plus en vue de l'époque, capable de rouler confortablement à 100-110 km/h avec une consommation incroyablement raisonnable. En fait, un quart de siècle plus tard, peu de voiture de 1, 5 litres étaient capable d'égaliser ses performances.

La Bugatti Brescia Type 27, telle que le modèle proposé, était assez comparable à la Type 22/23 qu'elle remplaçait, avec un moteur de 1 496 cm³ à 16 soupapes plus puissant, de 50 ch, soit 10 de plus qu'auparavant. Celle-ci fut livrée en France à Le Claux, le 15 mai 1923 avec l'immatriculation 3624 M3. Le 13 juin 1924, Joseph Barrel de La Seyne-sur-Mer achetait la Bugatti qui une semaine plus tard était immatriculée au nom d'un certain M. Cordesse, 363 rue de Paradis à Marseille.

Entre janvier 1925 et octobre 1926, la Brescia compta cinq autres propriétaires, Raoul Peralai, 98 boulevard de la Madeleine à Marseille, Raymond Léon, boulevard du Roi René à Aix-en-Provence, Alphonse Pogalatti, 6 cours Gambetta à Aix-en-Provence, Robert Mallet à Martigues et Olivier Fernand, 6 boulevard de la République à Salon-de-Provence.

The Bugatti Brescia was one of the outstanding small sports cars of its day, being able to cruise comfortably at around 100-110km/h while delivering surprisingly good fuel economy; indeed, a quarter-century later there were few 1½-litre cars capable of matching its performance.

The Bugatti Type 27 Brescia, as seen here, was essentially the same as the preceding Type 22/23, but with a more powerful 16-valve, 1,496cc engine producing 50bhp, some 10 horsepower more than before. This particular car was delivered to Le Claux in France on 15th May 1923 with the registration '3624 M3'. On June 13th 1924, Joseph Barrel of La Seyne sur Mer bought the Bugatti, which one week later was registered to one M Cordesse of 363 Rue Paradis in Marseille. Between January 1925 and October 1926, the Brescia had a further five owners: Raoul Peralai of 98 Boulevard de la Madeleine in Marseille; Raymond Leon, Boulevard Roi Rene, Aix en Provence; Alphonse Pogalatti, 6 Cours Gambetta, Aix en Provence; Robert Mallet, Martigues; and Olivier Fernand, 6 Boulevard de la République in Salon de Provence.



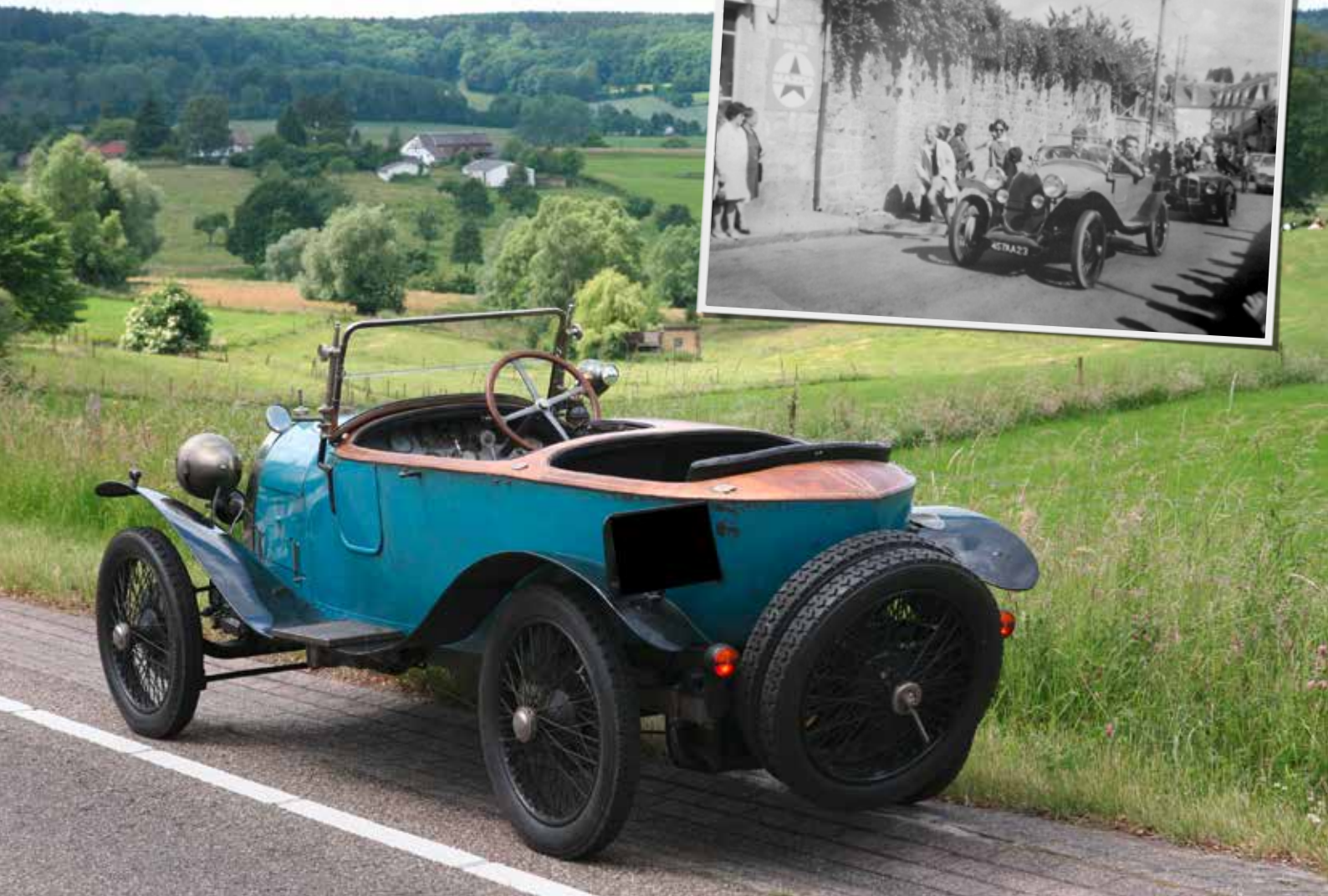
Vers la fin des années 1920, la voiture fut utilisée – dit-on - lors d'un hold up au Bois de Boulogne, à Paris. Apparemment, le propriétaire aidé d'un complice sillonnait le bois de Boulogne à la recherche d'éventuelles victimes féminines. Lorsqu'une cible potentielle était repérée, le complice sautait de la voiture attrapait le sac de l'infortunée et remontait dans l'automobile. Rapide et maniable la Brescia était la monture idéale pour disparaître dans l'intense circulation parisienne. À partir du 13 juin 1930, elle reçut l'immatriculation 8106 RB 9.

Towards the end of the 1920s, the car was - reputedly - used for a hold-up in Le Bois de Boulogne, Paris. Apparently, the owner, together with an accomplice, would cruise Le Bois de Boulogne looking for potential lady victims. When a target was spotted, the accomplice would jump out of the car, grab the unfortunate woman's handbag, and jump in the back. Swift and nimble, the Brescia would have been the ideal getaway car for negotiating the dense Parisian traffic. From 13th June 1930, the registration was '8106 RB 9'.

En 1934, la Brescia fut achetée par Louis-François Arfeuille, maître d'hôtel au Fouquet's, sur les Champs-Élysées, dont le nom apparaît sur une plaque fixée sur la voiture. Les 25 années suivantes, la Bugatti, remise dans une grange à Saint-Martial-le-Vieux, dans le centre de la France, ne reprit plus la route, ensevelie sous des monceaux de paille et de terre. Immatriculée 457 00 AA 23, elle fut achetée en 1959 par René Mœuf et remise en état de marche cette même année (voir lettre au dossier). Grand collectionneurs de Bugatti, les frères Schlumpf, allèrent voir Mœuf et lui offrirent d'acheter sa voiture 800 000 francs pour leur collection de Mulhouse. La lettre des Schlumpf est fournie et on nous confirme que trois photos de la voiture figurent aux archives du Bugatti Trust à Prescott.

In 1934, the Brescia was purchased by Louis François Arfeuille, maître d'hôtel at Fouquets restaurant on the Champs Élysées, whose name is recorded on a plate fixed to the car. For the next 25 years, the Bugatti remained off the road in barn storage at Saint-Martial-le-Vieux in central France, concealed beneath layers of straw and earth. Reregistered as '457 00 AA 23', it was purchased in 1959 by René Moeuf and brought back to working condition that same year (see letter on file). Bugatti collectors, the Schlumpf brothers, went to see Moeuf and offered to buy the car for their Mulhouse collection for 800,000 French francs. The Schlumpfs' letter is available, and we are advised that there are three photographs of this car in the Bugatti Trust archive at Prescott.

'1693' in the 1959 department "Creuse" parade after it was unearthed from a haystack, hidden since German occupation, and made to run again.



René Mœuf a probablement décliné leur offre, car le propriétaire suivant est Bruno Dalmas qui l'a achetée en 1969 et l'a conservée jusqu'en 1977. Le 12 mars 1977, Bruno Dalmas a vendu la voiture pour 25 000 francs à J. P. Oosterbaan de la Haye, en Hollande. Elle était alors immatriculée 457 AA 23 et reçut l'immatriculation AM-04-76 en Hollande. M. Oosterbaan avait fait restaurer deux Moretti et pour honorer la facture de carrosserie donna la Brescia au carrossier qui la revendit à Hugo Modderman au début de 2006. M. Modderman fit alors restaurer la mécanique chez Ventoux Moteurs Ingénierie (Laurent Rondoni) à Carpentras.

Cette restauration complète comprenait une réfection complète du moteur, de la boîte, des freins et de la carrosserie. Les factures relatives à ces travaux figurent au dossier et la voiture est vendue avec une carte grise monégasque. En possession du vendeur, la voiture a participé avec succès à de nombreux événements organisés par le club Bugatti hollandais (BCN) et en 2014 a remporté la catégorie « Preservation » au concours d'élégance du château de Bensberg. Une belle occasion d'acquérir une Brescia originale bien documentée.

€380,000 - 540,000

Rene Moeuf must have declined their offer, for the car's next owner was Bruno Dalmas, who bought it in 1969 and kept it until 1977. On 12th March '77, Bruno Dalmas sold the car for 25,000 French francs to J P Oosterbaan of The Hague, Netherlands. The registration at this time was '457 AA 23', changing to 'AM-04-76' in the Netherlands. Mr Oosterbaan had restored two Morettis, and to pay the bill for the coachwork, he gave the Brescia to the coachbuilder, who sold it to Hugo Modderman at the beginning of 2006. Mr Modderman then had the Bugatti mechanically restored at Ventoux Moteurs Ingénierie (Laurent Rondoni) in Carpentras.

This most fastidious restoration involved completely rebuilding engine, gearbox, brakes, coachwork, etc. Related invoices are on file and the car also comes with a Monegasque Carte Grise. While in the vendor's possession, the Brescia has successfully participated in numerous events run by the Dutch Bugatti Club (BCN), and in 2014 won the Preservation Class at the Schloss Bensberg Concours d'Élégance. A wonderful opportunity to acquire a well and original documented Brescia.

PORSCHE 356A 1600 T2 COUPÉ À TOIT OUVRANT 1959

Châssis n° 107238

- *Delivered new by Porsche Panos in Athens, Greece*
- *Circa 800,000 miles from new*
- *Original and rare colour scheme*
- *Two owners from new, the last since 1960*
- *Original instruction manuals and service book*
- *Very rare factory 'Golde' sunroof*
- *California 'black plate' car*
- *EU-duties paid*



Ce magnifique coupé Porsche 356 a été commandé par M. Fred Ashbaug, un employé du gouvernement américain travaillant en Europe. La documentation montre qu'il a commandé la voiture neuve à Panos Porsche d'Athènes, en Grèce, et qu'elle fut en fait livrée à Tripoli en Libye où l'US Airforce disposait d'une base aérienne importante à Wheelus. Elle fut livrée avec les options suivantes d'origine : toit ouvrant Golde, pneus à flanc blanc et butoirs de pare-chocs.

Le second propriétaire, M. Jack Marcheski, a acheté la Porsche vers la fin de 1960, époque à laquelle elle affichait environ 22 000 miles (35 400 km) au compteur. M. Marcheski garda la voiture jusqu'à la fin de 2015. Il a utilisé ce coupé 356 A pour ses déplacements quotidiens jusqu'en 1987 et a parcouru plus de 500 000 miles (plus de 800 000 km). Chaque trajet était enregistré dans un carnet Ward's Motor Record Book, dont environ 25 ou 30 exemplaires sont disponibles. Nombre de kilomètres parcourus, consommation moyenne, réparation et entretien sont notés dans ces carnets. Remarquons que le carnet d'entretien d'origine de la voiture a également été conservé.

This wonderful Porsche 356 Coupé was ordered new by Mr Fred Ashbaugh, a US government employee working in Europe. Documentation shows that he ordered the car new at Panos Porsche in Athens, Greece, and that it was eventually delivered in Tripoli, Libya where the USAAF had a major base at Wheelus airfield. The Porsche was delivered new with the following options: Golde sunroof, whitewall tires, and bumper over-riders.

The second owner, Mr Jack Marcheski, bought the Porsche towards the end of 1960, by which time it had some 22,000 miles recorded on the odometer. Mr Marcheski kept the car until the end of 2015. He used this 356A Coupé as daily transportation until 1987 and has driven it more than 500,000 miles (more than 800,000 kilometres). Each journey was recorded in a 'Ward's Motor Record Book', of which there getting on for about 25-30 available; details of distances, average fuel consumption, repairs, and maintenance are recorded in these notebooks. Noteworthy is the original service book that has been kept with the car as well.



En 1997, la voiture a subi une restauration « cosmétique » et le vendeur nous informe que des photos de la voiture « métal à nu » sont disponibles. Il est à signaler que peu de soudures ont été nécessaires et que le bac de batterie d'origine et les planchers d'origine ont pu être conservés, même si le plancher et les seuils de portes auraient aujourd'hui besoin d'être réparés. Le capot avant et le capot moteur sont d'origine et l'alignement des portières et des panneaux de carrosserie est excellent. La peinture du tableau de bord est, croit-on, d'origine, tandis que la peinture extérieure, qui a une vingtaine d'années, peut être qualifiée de bien conservée et présente bien. Il faut également signaler que le moteur dont elle est équipée est celui d'une Porsche 356 C (un moteur de type 356 A, conforme à celui d'origine, peut être fourni sans supplément) et le vendeur nous signale aussi qu'il faudra vérifier le premier rapport.

Arborant une rare harmonie de coloris, noire avec intérieur en cuir rouge, et en bon état de marche, cette infatigable 356 A à toit ouvrant est vendue avec un certificat Porsche Kardex, son manuel d'instructions et son carnet d'entretien d'origine, son titre américain et les papiers de douanes confirmant que les taxes européennes ont été acquittées.
€75,000 - 95,000

In 1997, the Porsche was cosmetically restored, and we are informed by the vendor that there are pictures available of the car stripped to bare metal. It is reported that very little welding was needed, and that the original battery tray and floor pan are retained, though the floor and door sills today require attention. The bonnet and engine cover are original, and the panel fit and door shut lines are excellent. The dashboard paint is believed original, while the exterior paint, being some 20 years old, can be described as well preserved and very nicely presented. It should be noted that the engine currently fitted is from a Porsche 356C (a correct type 356A engine can be supplied at extra cost) and we are advised by the vendor that first gear should be checked.

Finished in the rare original colour combination of black with dark red leather, and said to drive well, this globetrotting Porsche 356A sunroof coupe is offered with Porsche Kardex, its original service book and instructions manual, US Certificate of Title, and EU customs papers confirming duties paid.

335

TALBOT-LAGO T14 AMERICA COUPÉ 1958

Châssis n° 140069B

- One of circa 12 made
- One of the very last Talbot-Lago cars
- Rare BMW V8-engined Talbot from new
- Only 9,000-or-so kilometres from new
- Restored around 15 years ago



La marque Talbot-Lago apparut en 1935, lorsque le major A. E. « Tony » Lago, un ingénieur qui était devenu directeur de la succursale française de Sunbeam-Talbot-Darracq, racheta la branche française du groupe STD en faillite qui avait été repris par Rootes. Il lança immédiatement une nouvelle gamme de modèles six cylindres, équipés de moteurs à soupapes en tête, de différentes cylindrées. Pour ces nouveaux moteurs, l'ingénieur Walter Becchia avait eu recours à des soupapes culbutées logées sur des chambres hémisphériques pour une meilleure efficacité, concept qui allait devenir un particularisme des futures Talbot. De tous les nouveaux modèles, c'est la T150 C ou « Lago spéciale » qui attirera l'attention du public. La Lago spéciale était en effet dotée d'un moteur qui était en fait un moteur de Grand Prix, spécialement conçu pour l'éphémère formule française Grand Prix Sport, lancée en 1936.

Pendant la deuxième guerre, un nouveau moteur 2AC 4, 5 litres à double arbre à cames avait été dessiné qui fut utilisé après la fin de la guerre sur les monoplaces Talbot-Lago de Grand Prix et sur la voiture de Louis Rosier victorieuse au Mans en 1950.

The Talbot-Lago marque came into being in 1935 when Major A E 'Tony' Lago, a trained engineer who had risen to become head of Sunbeam-Talbot-Darracq's French operations, purchased the French branch of the bankrupted STD combine, which had been taken over by Rootes. He immediately set about introducing a new range of six-cylinder models featuring advanced overhead-valve engines in a range of capacities. For these new engines, designer Walter Becchia used pushrod-operated valves set in hemispherical combustion chambers for maximum efficiency, and this pattern of cylinder head would become a Talbot hallmark. Of the new models, it was the T150C or 'Lago Special' that brought the new company to the public's attention. The Lago Special was powered by what was effectively a Grand Prix engine, specially designed for the short-lived French Sports Car Grand Prix formula that had been introduced in 1936.

During WW2 a new twin-camshaft '2AC' engine of 4.5 litres was designed, which after the war's end was used to power Talbot-Lago's successful Grand Prix monoposto and Louis Rosier's 1950 Le Mans winner.





Dans la plus pure tradition Talbot-Lago, ce bloc à la pointe du progrès se retrouvait également sur le modèle de route haut de gamme de la marque, la rare et exotique Grand Sport à châssis court, qui fut un temps la sportive la plus puissante commercialisée. Mais les terribles taxes infligées aux grosses cylindrées eurent un effet désastreux sur les finances de Talbot. En 1950, la marque vendit 433 voitures, mais seulement 81 en 1951. Même le lancement de la nouvelle Baby de 2, 7 litres n'endiguait pas la marée et le modèle fut retiré après quelques années de ventes calamiteuses.

Le dernier sursaut de la marque fut le joli coupé T14LS (également connu sous le nom de 2500 Sport) présenté en 1954, doté d'un nouveau châssis tubulaire et équipé d'un quatre cylindres 2, 5 litres construit selon les principes chers à Talbot-Lago. Magnifiquement proportionnée, la carrosserie avait été dessinée par Carlo Delaïsse, le styliste en chef du carrossier Letourneur & Marchand.

In keeping with Talbot-Lago tradition, this state-of-the-art power unit was also used for the company's flagship road car, the rare and exotic short-chassis Grand Sport, which for a while was the most powerful and fastest sports car available. By this time however, the punitive taxation rates levied on larger cars were having a disastrous effect on Talbot's finances: in 1950 the firm sold 433 cars but only 81 in 1951. Even the launch of a new 2.7-litre 'Baby' failed to stem the tide and the model was withdrawn after a few years of disappointing sales.

The firm's 'last gasp' was the pretty T14LS coupé (also known as the 2500 Sport), introduced in 1954, which featured a new tubular chassis and was powered by a 2.5-litre four constructed along typical Talbot-Lago lines. Beautifully proportioned, the body was the work of stylist, Carlo Delaïsse, coachbuilder Letourneur et Marchand's chief designer.



Un total de 54 T14 avait été construit lorsqu'on décida de moderniser le modèle en adoptant le V8 BMW 2, 5 litres à soupapes en tête, afin de stimuler les ventes outre-Atlantique et seulement une douzaine de ces modèles aux caractéristiques Lago America furent construits entre 1957 et 1959. Cette dernière année, Talbot-Lago était repris par Simca qui installa son V8 latéral d'origine Ford sur les châssis restants. Une triste fin pour une grande marque française.

La voiture portant le numéro de châssis 140069B, une des dernières Talbot-Lago sorties de l'usine de Suresnes, a été restaurée il y a une quinzaine d'années et se présente dans un état exceptionnel, en parfait état de marche. Longtemps conservées dans des mains attentives, elle n'a parcouru que 9 000 km depuis sa sortie d'usine et a conservé son intérieur d'origine. Cette rare et élégante grand tourisme française est vendue avec ses papiers d'immatriculation et son contrôle technique hollandais.
€450,000 - 550,000

A total of 54 T14s had been sold before it was decided to up-rate the model with BMW's 2½-litre overhead-valve V8 engine in an attempt to stimulate sales in the USA, and only a dozen-or-so examples to this 'Lago America' specification were completed between 1957 and 1959. In the latter year, Talbot-Lago was taken over by Simca, which fitted its Ford-derived sidevalve V8 to the remaining handful of chassis. It was a sad end to a once-great French marque.

One of the very last Talbot-Lago cars to leave the Suresnes factory, chassis number '140069B' was restored circa 15 years ago and is presented in stunning condition, running and driving superbly. Benefiting from careful long-term ownership, it has covered only some 9,000 kilometres from new and retains its original interior. This rare and stylish French Gran Turismo comes with Netherlands registration papers and technical inspection.

AUSTIN-HEALEY 100M LE MANS ROADSTER 1955

Châssis n° BN2-L/228388

Moteur n° 1B228388

- *Genuine factory-built 100M 'Le Mans'*
- *Delivered new to the USA*
- *Left-hand drive*
- *All matching numbers*
- *Recent, professional, concours-standard restoration*
- *Mille Miglia eligible*



Suite aux sensationnels débuts de l'Austin-Healey 100 au salon de Londres en 1952, l'usine avait engagé deux voitures légèrement modifiées aux 24 Heures du Mans 1953 qui terminèrent aux 12^e et 14^e places, ce qui était tout à fait honorable pour des voitures pratiquement de série. Le nom de Le Mans fut choisi pour un kit à monter soi-même proposé par les concessionnaires, avec lequel les propriétaires pouvaient amener leur voiture aux caractéristiques voisines de celles des voitures d'usine. Le kit comprenait une paire de carburateurs SU HD6 de 1,75 pouce, un collecteur d'admission spécial avec sa boîte à air, des comes plus pointues, des ressorts de soupapes renforcés et un alternateur avec une séquence d'allumage différente. Une fois le kit installé, la puissance passait de 90 ch sur le modèle de série à 100 ch.

À partir d'octobre 1955, la conversion était proposée montée par l'usine sur le modèle BN2 sous la forme de la 100 M. En plus du kit Le Mans, celle-ci recevait des pistons haute compression, une barre antiroulis renforcée, des amortisseurs Armstrong spéciaux à l'avant et un capot percé d'ouïes. La puissance passait à 110 ch et la vitesse de pointe à presque 200 km/h, avec le pare-brise rabattu.

Following the Austin-Healey 100's sensational debut at the 1952 Motor Show, the works had entered two mildly modified cars in the 1953 Le Mans 24-Hour Race, which finishing in 12th and 14th places, a highly praiseworthy achievement for what were recognisably production sports cars. Accordingly, the name 'Le Mans' was chosen for a bolt-on tuning kit offered through Austin-Healey dealers, by means of which private owners could bring their cars up to a specification approaching that of the works entries. The kit included a pair of 1¾" SU HD6 carburetors plus special inlet manifold and cold air box, high-lift camshaft, stronger valve springs and distributor with alternative ignition advance curve. With the kit installed power increased from the standard 90 to 100bhp.

From October 1955 the conversion was available factory-fitted on the successor BN2 model in the form of the 100M. In addition to the Le Mans kit, the latter boasted high-compression pistons, stiffer front anti-roll bar, special Armstrong front dampers, and a louvred bonnet. Power increased to 110bhp and top speed, with windscreen folded flat, to within a whisker of 120mph.



Le nombre de BN1 modifiées par leur propriétaire est inconnu, mais 1 159 voitures, pour la plupart des BN2, furent construites ou modifiées ultérieurement aux caractéristiques de la 100 M entre 1955 et 1956. Parmi celles-ci, environ 640 ont été construites par l'usine, dont 544 furent exportées aux États-Unis. On estime qu'environ 200 ont survécu.

Cet exemplaire à conduite à gauche, châssis numéro BN2-L/228388, est une intéressante 100 M Le Mans construite par l'usine le 8 septembre 1955 et envoyée chez Hambro Trading Inc. aux États-Unis. La voiture a été livrée noire avec intérieur rouge, les couleurs qu'elle conserve aujourd'hui, et était équipée de roues fil, d'un pare-brise en verre laminé, du chauffage et d'un capot à ouïes. Son histoire aux États-Unis n'est pas connue.

The number of BN1s converted by their owners is unknown, but 1,159 cars, mostly BN2s, were built or subsequently modified to 100M specification between 1955 and 1956. Of these, approximately 640 were completed at the factory, some 544 of which were exported to the USA. It is estimated that around 200 survive.

This example, left-hand drive chassis number 'BN2-L/228388', is a desirable factory-built 100M 'Le Mans' that was completed on 8th September 1955 and shipped to Hambro Trading Inc in the USA. The car was delivered finished in black with red interior trim, the same colour scheme it has today, and was equipped with wire wheels, laminated windscreen, heater, and louvred bonnet. Its subsequent history in the USA is not known.



Importée aux Pays-Bas en 2009 par son actuel propriétaire, la voiture a été méticuleusement restaurée par le spécialiste Austin-Healey mondialement connu, Bart van Tiggelen. La qualité de cette restauration « concours », sans considération de prix, et l'attention portée aux moindres détails pour la mettre en absolue conformité sont visibles à l'œil nu sur l'ensemble de la voiture qui n'a roulé que pour être essayée depuis l'achèvement de sa restauration. Les « documents de restauration » détaillant l'ensemble des travaux effectués sont inclus dans le dossier et cette voiture, immatriculée aux Pays-Bas, est également vendue avec un certificat du BMIHT, son manuel du propriétaire d'origine, son carnet d'entretien d'origine, son cric avec poignées et sacs et sa trousse à outils d'origine.

Représentant une occasion unique d'acquérir une des plus belles et des plus intéressantes sportives des années 1950, cette rare et séduisante Le Mans est une candidate au best of show pour tout collectionneur sérieux.

€200,000 - 250,000

Imported into the Netherlands in 2009 by the current owner, the car has been meticulously restored by the world-renowned Austin-Healey 100 specialist, Bart van Tiggelen. The quality of this 'no expense spared' concours-standard restoration, and the attention to detail achieved in order to get it absolutely right, is visible throughout the car, which has only been test-driven since the restoration's completion. The 'Restoration Document' detailing all the works carried out is in the accompanying file, and this Netherlands-registered car also comes with a BMIHT certificate, original workshop manual, original service manual, jack with handles and bags, and original tools and tool bag.

Representing a rare opportunity to own of one of the most beautiful and enjoyable sports cars of the 1950s, this rare and desirable 'Le Mans' is a potential concours winner and a 'must have' for any serious collector.



337

LANCIA FULVIA 1.2 COUPÉ 1966

Châssis n° 818.130 011773

- *Single family ownership 1966-2003*
- *Highly original*
- *Recent extensive refurbishment*
- *Original colours*



Cette Fulvia 1, 2 litres, une des toutes premières, est équipée de la boîte à quatre rapports à long levier et arbore une livrée bleu Mendoza avec tissu intérieur en laine grise. Aux mains de la même famille de 1966 à 2003, la voiture a été préservée dans un remarquable état d'origine. Elle a été partiellement restaurée dans les années 1990, tout en conservant sa peinture d'origine sur le châssis et dans le compartiment moteur. Les planchers sont toujours ceux d'origine, de même que le ciel de toit, et la Fulvia est vendue équipée de ses phares d'appoint Carello d'époque et de ses antibrouillards d'origine. La roue de secours d'origine est toujours présente, équipée de son pneu d'époque !

Récemment la Fulvia a fait l'objet de nombreux travaux. Les planchers ont été nettoyés et renforcés avec de la fibre de verre, la mécanique a été complètement révisée et de nouveaux amortisseurs installés, ainsi qu'un nouvel échappement. De nouvelles protections anti-poussière ont été installées sur la suspension avant, les carburateurs ont été révisés et dotés de filtres neufs. Tous ces travaux ont été effectués par un spécialiste Lancia en Italie. Pour parachever cette restauration, la voiture a également été traitée dans le moindre détail, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Cette rare et séduisante Fulvia des tout débuts est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne, diverses factures détaillant les travaux et son manuel du propriétaire original.

€17,000 - 22,000

Sans Réserve

This early 1st series 1.2 litre Fulvia has the four-speed long-lever gearbox and is finished Mendoza Blue with light grey woolen cloth interior. In single family ownership from 1966 to 2003, the car has been preserved in remarkably original condition. It was partially restored in the 1990s while retaining the original paint on the chassis and engine bay. The floorboards are still original, as is the interior headlining, and the Fulvia comes equipped with additional period Carello driving lights and original fog lights. Its original spare wheel is still with the car, shod with the original tyre!

Recently the Fulvia was subjected to extensive work: the original floorboards were cleaned and reinforced with glassfibre; the mechanicals were extensively overhauled and new shock absorber mounts installed; a new exhaust system was fitted; new dust covers were fitted to the front suspension; the carburettors were fully overhauled, and new filters used. All these works were carried out by a Lancia specialist in Italy. To finish the restoration, the car was also treated to a complete detailing of the body and interior. This rare and desirable early Fulvia is offered with Italian registration documents, sundry invoices detailing the recent works, and an original owner's manual.

338

BENTLEY TURBO R BERLINE 1990

Châssis n° SCBZR03A9LCX32912

- *Delivered new to Milan, Italy*
- *UK registered since 2007*
- *Regularly serviced*
- *Circa 75,000 kilometres from new*



Dévoilée en 1985, la Turbo R reprenait le thème de la « blower Bentley » moderne qui avait débuté trois ans plus tôt avec la Mulsanne Turbo, mais avec le raffinement supplémentaire d'une suspension mieux adaptée à ses performances supérieures. Extérieurement, la R se distinguait par ses roues en alliage chaussées de pneus Pirelli taille basse, tandis qu'à l'intérieur on trouvait un tableau de bord modifié avec un compte-tours de série dans la très complète instrumentation. Rompant avec la tradition, la puissance était rendue publique, révélant que le moteur développait une puissance maximale de 320 ch et un couple de 658 Nm. Peu de voitures sont plus appropriées pour les trajets longue distance.

Cette Turbo R a été livrée neuve chez Achilli Motors SpA de Milan, en Italie, en mars 1990. Vers 1992, la Bentley fut exportée au Japon puis revint au Royaume-Uni en 2007. Elle a été révisée par Peter Jarvis à 67 000 km (décembre 2007) puis à nouveau à 70 000 km (juin 2015). Bentley Edimbourg a révisé la voiture en juin 2016 (à 70 801 km), date depuis laquelle elle n'a parcouru que 4 000 km. Cette Bentley de collection moderne est vendue avec son carnet d'entretien, son manuel du propriétaire, diverses factures pour pièces, ses papiers d'immatriculation UK V5C et des certificats du MoT périmés.

€20,000 - 30,000

Sans Réserve

Introduced in 1985, the Turbo R continued the modern 'Blower Bentley' theme that had commenced three years previously with the Mulsanne Turbo, but with the added refinement of suspension better suited to the car's increased performance. Outwardly, the R differed by virtue of its cast-alloy wheels shod with low-profile Pirelli tyres, while inside there was a revised fascia with tachometer included amongst the comprehensive instrumentation. In a break with tradition, power figures were made public, revealing that the engine produced a maximum of 320bhp and a staggering 475lb/ft of torque. Few cars were - or are - better suited to fast long-distance touring.

This particular Turbo R was delivered new to Achilli Motors SPA in Milan, Italy in March 1990. Circa 1992, the Bentley was exported to Japan, returning to the UK in 2007. It was serviced on arrival by Peter Jarvis at 67,000 kilometres (December 2007) and again at 70,000 kilometres (June 2015). Bentley Edinburgh serviced the car in June 2016 (at 70,801 kilometres) since when it has only been driven some 4,000 kilometres. This collectible modern Bentley is offered with its service booklet, owner's handbook, sundry invoices for parts, UK V5C registration documents, and some expired MoT certificates.

339

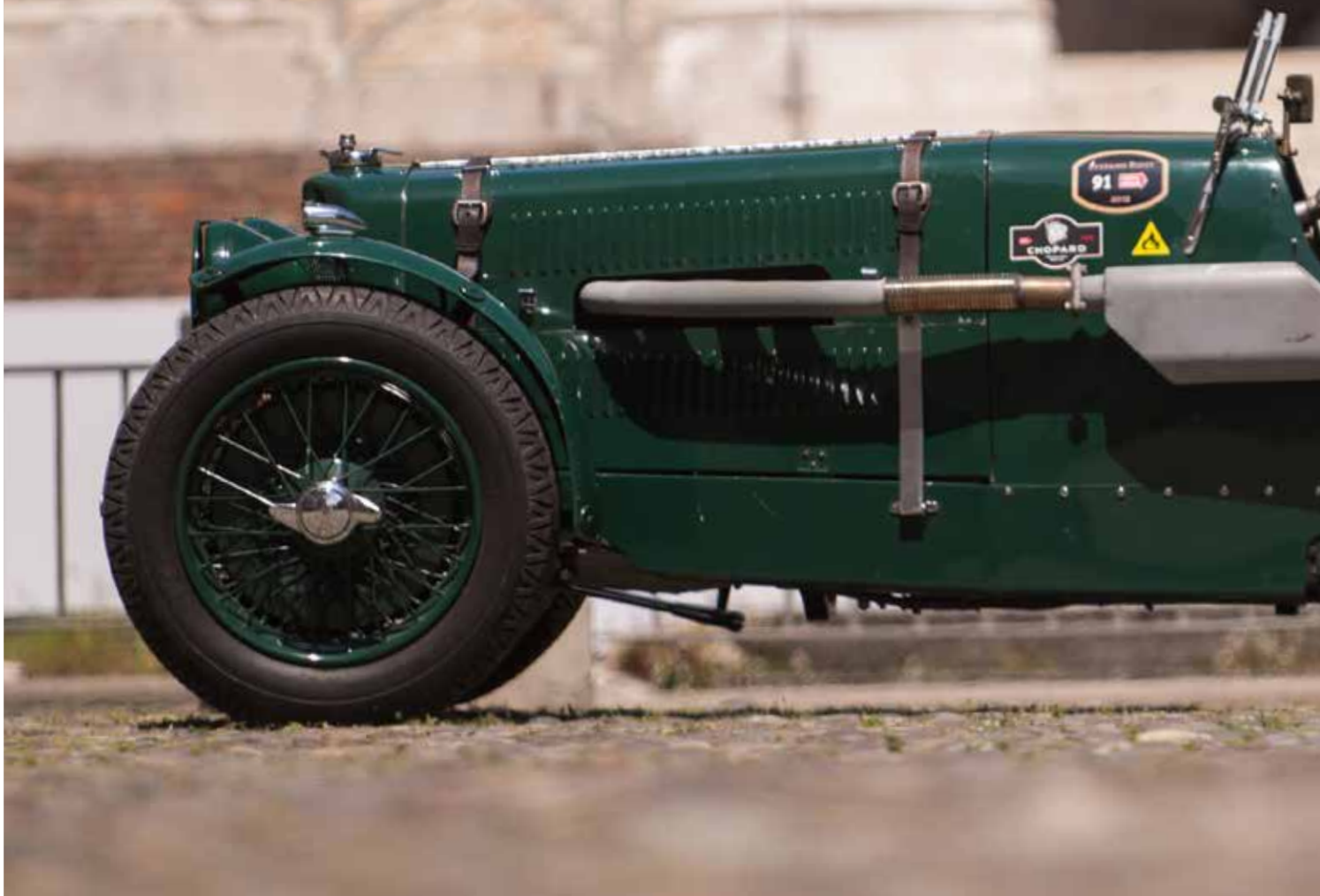
*Engagée aux 24 Heures du Mans 1935 par l'usine,
5e de sa classe*

ASTON MARTIN ULSTER SPORTS DEUX PLACES 1935

Châssis n° A5/537/U

Moteur n° A5/537/U

- *Driven by Thomas/Kenyon at Le Mans in 1935*
- *Extensive in-period competition history*
- *Well documented ownership*
- *Extensive modern-era competition history*
- *Comes with its dedicated copy of 'Aston Martin Ulster'*
- *Eligible for Le Mans Classic and the Mille Miglia*



« Reposant sur le châssis MkII, l'Ulster était le quintessence des Aston Martin sportive d'avant-guerre. Réplique des voitures d'usine qui avait fini 3e, 6e et 7e à l'Ulster Tourist Trophy de 1934, elle était proposée aux pilotes amateurs pour seulement 750 £. » - Michael Bolster, in « *Aston Martin – The Legend* ».

Des 31 Aston Martin Ulster construites, parmi lesquelles 10 voitures d'usine, 28 sont encore en existence et l'historique de chacune est parfaitement connu. Aucun doute que la robustesse légendaire de la voiture a joué un rôle dans ce taux de survie exceptionnel. L'exemplaire proposé ici – châssis numéro A5/537/U, immatriculé CML 719 – a été livrée le 11 juin 1935 à Gordon Watney Ltd de Brook Street, London W1, pour leur client M. C. Trehorne Thomas qui allait la piloter aux 24 Heures du Mans cette année-là. CML 719 figure sur la fameuse photo où l'on voit les sept Aston Martin alignées aux Mans en 1935 et qui montre qu'elle avait un radiateur haut lorsqu'elle fut livrée. Le radiateur bas avait été adopté plus tard dans l'année, (après le châssis 555) et CML 719 en a été équipée depuis au moins 1950. Il faut noter que les numéros d'immatriculation des voitures d'usine se suivaient, CML 719, CML 720, CML 721 et CML 722.

'Based on the MkII chassis, the Ulster was the apotheosis of the pre-war sporting Aston Martin. A replica of the 1934 team cars which had finished 3rd, 6th, and 7th in the Ulster TT race, it was made available to amateur racers for just £750.' – Michael Bowler, '*Aston Martin – The Legend*'.

Of the 31 Aston Martin Ulsters built, including 10 team cars, 28 survive and the whereabouts of all are well known. No doubt the car's legendary robustness played a part in this quite exceptional survival rate. The example offered here - chassis number 'A5/537/U', registered 'CML 719' - was delivered on 11th June 1935 to Gordon Watney Ltd of Brook Street, London W1 for their client, Mr C Trehorne Thomas, who was to drive it in that year's Le Mans 24 Hours Race. 'CML 719' is depicted in the famous photograph of the seven-car line-up of Aston Martins at the '35 Le Mans, which shows that it had a high radiator when delivered. The low radiator was introduced later in the year (after chassis number '555') and 'CML 719' has had one since at least 1950. It is worth noting that the registration number is in sequence with the team cars 'CML 720', 'CML 721' and 'CML 722'.



Le copilote de Thomas au Mans était Michael Kenyon et leur Ulster portait le numéro 32. Le tandem fit une belle course, terminant 10e au classement général, 5e de leur classe, partageant une 7e place à la coupe Rudge avec la Lagonda 4 ½ victorieuse de Hindmarsh/Fontes. C'est le seul engagement de Thomas avec CML 719, laissant à penser que la voiture lui avait été prêtée.

Après cette glorieuse sortie au Mans, CML 719 a été remise à l'usine de Feltham. Daté du 24 janvier 1936, la première mention sur la fiche d'entretien précise : « Batteries rechargées, bougies nettoyées & voiture remise du 22.8.35 au 24.1.36 ». En février 1936, CML 719 était mise en vente dans The Autocar par H. R. Owen de Berkeley street, London W1, comme « Aston Martin spéciale course 2 places Le Mans 1935, seulement conduite aux 24 Heures du Mans ; reprise possible, paiement différé ».

Il lui fallut quelque temps pour trouver un acheteur et en mai la description était modifiée pour intégrer le numéro de châssis « A5/537/U : spécialement préparée pour la course des 24 Heures du Mans 1935 et seulement conduite à cette occasion ; depuis, elle a été révisée par Mrs Aston Martin et a été certifiée par eux comme étant en état 100% ; 485 £ ; reprise possible, paiement différé ». Plus tard en 1936, l'Ulster était achetée par un certain E. C. W. Stapleton de Margate, dans le Kent, qui fit plus tard chromer l'essieu avant, les tiges de direction et l'échappement.

Thomas's co-driver at Le Mans was Michael Kenyon, and their Ulster carried competitor number '32'. The pair had a good race, finishing 10th overall and 5th in class, and tying for 7th place in the Rudge Cup with the race-winning 4½-litre Lagonda of Hindmarsh/Fontes. This is Thomas's only known outing with 'CML 719', suggesting that the car was, in fact, on loan to him.

After its successful Le Mans outing, 'CML 719' was placed in storage at the Feltham factory. Dated 24th January 1936, the first entry on the service record card states: 'Batteries charged. Plugs cleaned & car stored from 22.8.35 till 24.1.36'. In February 1936, 'CML 719' was advertised for sale in The Autocar by H R Owen of Berkeley Street, London W1 as a '1935 Aston Martin Special Racing Le Mans 2-seater, only driven in Le Mans 24 hour race; part exchange, deferred terms'.

It took some time to find a buyer, and in May the description was expanded to include the chassis number, 'A5/537/U': 'specially prepared for the 1935 Le Mans Twenty-Four Hour Race, and only driven in this; since then it has been checked by Messrs. Aston Martin and is passed by them as being in 100 % condition; £485; part exchange, deferred terms'. Later in 1936, the Ulster was purchased by well known Aston Martin enthusiast E C W Stapleton of Margate, Kent, who at some time had the front axle, steering arms, and exhaust chromium plated.



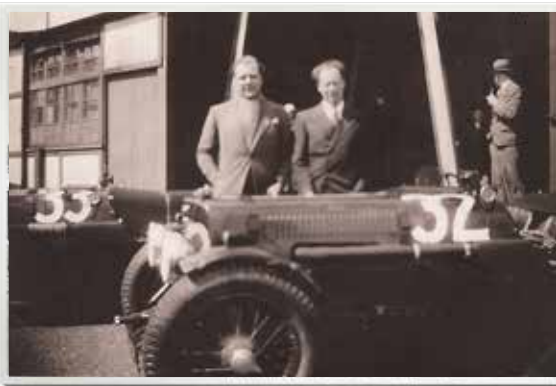


Typique propriétaire d'Aston Martin, M. Stapleton s'engagea rapidement en compétition avec son Ulster fraîchement acquise et termina 2e au BOC Lewes Speed Trials le 21 août 1936 dans la classe 1 500 cm3 et remporta la coupe des « Novice ». Stapleton partit de Londres avec le numéro 310 en janvier 1937 pour le MCC Exeter Trial et remporta la médaille de bronze. Il continua à courir avec l'Ulster pendant la saison 1937, prenant part au RAC Hastings Rally (où il termina), au MCC London to Land's End Terminal (numéro 105) et à la course des 12 Heures du Derby & District Motor Club à Donington en juillet. Partageant la voiture avec un certain Morris-Goodall à cette occasion, Stapleton termina 15e au classement général et 10e de sa classe. Il termina la saison au MCC Members' Day à Brooklands le 25 septembre 1937, terminant 1er du handicap sur deux tours.

En janvier 1938, Stapleton et CML 719 (numéro 316) remportèrent une seconde médaille de bronze au MCC Exeter Trial mais furent contraints à l'abandon au MCC Edinburgh Trial en juin. Seule engagée britannique aux Grand Prix Sport des 24 Heures de Spa-Francorchamps en juillet, l'Ulster se retira très tôt, le co-équipier de Stapleton étant T. M. Gray pour cette épreuve. En septembre, Stapleton et l'Ulster étaient de retour à Brooklands pour la rencontre du MCC, remportant un premier prix dans le One Hour Speed Trial, premier du handicap sur deux tours, signant le record du tour dans sa classe à 80,98 mph (130,32 km/h). Stapleton fut moins actif l'année suivante, engagé mais sans partir au Land's End Trial du MCC et non classé au JCC Members Day à Brooklands, ses seules sorties connues avec l'Ulster.

The quintessential Aston Martin owner, Mr Stapleton was soon competing with his newly purchased Ulster, and at the BOC Lewes Speed Trials on 21st August 1936, finished 2nd in the 1,500cc class, 1st in the Novices' race, and won the Novice's Cup. Competitor number '310', Stapleton started from London in the January 1937 MCC Exeter Trial, winning a Bronze Medal. He continued competing with the Ulster throughout 1937, taking part in the RAC Hastings Rally (finished), the MCC London to Land's End Trial (number '105'), and the Derby & District Motor Club 12 Hour Sports Car Race at Donington in July. Partnered in the latter event by doyen of pre-War Aston racers 'Mort' Morris-Goodall, Stapleton finished 15th overall and 10th in class. He rounded off the season at the MCC Members' Day at Brooklands on 25th September 1937, finishing 1st in a two-lap handicap.

In January 1938, Stapleton and 'CML 719' (number '316') won another Bronze Medal in the MCC Exeter Trial but were forced to retire from the MCC Edinburgh Trial in June. The only British entry, the Ulster retired early from the 24-Hour Sports Car Grand Prix at Spa Francorchamps in July, Stapleton's co-driver at that event being one T M Gay. In September, Stapleton and the Ulster were back at Brooklands for the MCC's meeting, winning a Premier Award in the One-Hour Speed Trial, finishing 1st in the two-lap handicap, and setting the fastest flying lap in class at 80.98mph (130.32km/h). Stapleton was less active the following year, entering but failing to start the MCC's Land's End Trial and being un-placed at the JCC Members Day at Brooklands, these being his only known outings with the Ulster.



Trehorne Thomas/Kenyon, prior to leaving for Le Mans, 1935
© Archer Collection



Trehorne Thomas/Kenyon, having successfully completed the 1935 Le Mans 24 hour race. © Archer Collection

Probablement abandonnée pendant les années de guerre, CML 719 fut révisée mécaniquement en 1948 et pourrait bien être l'Ulster mise en vente dans *The Autocar* en septembre et octobre de cette année-là. La publicité de Friary Motors précisant que la voiture avait été « récemment complètement rénovée... la carrosserie repeinte, l'essieu avant chromé ; proposée à 645 £ avec un différentiel, des roues et des pneus de rechange ». On pense que le radiateur bas fut monté à cette occasion.

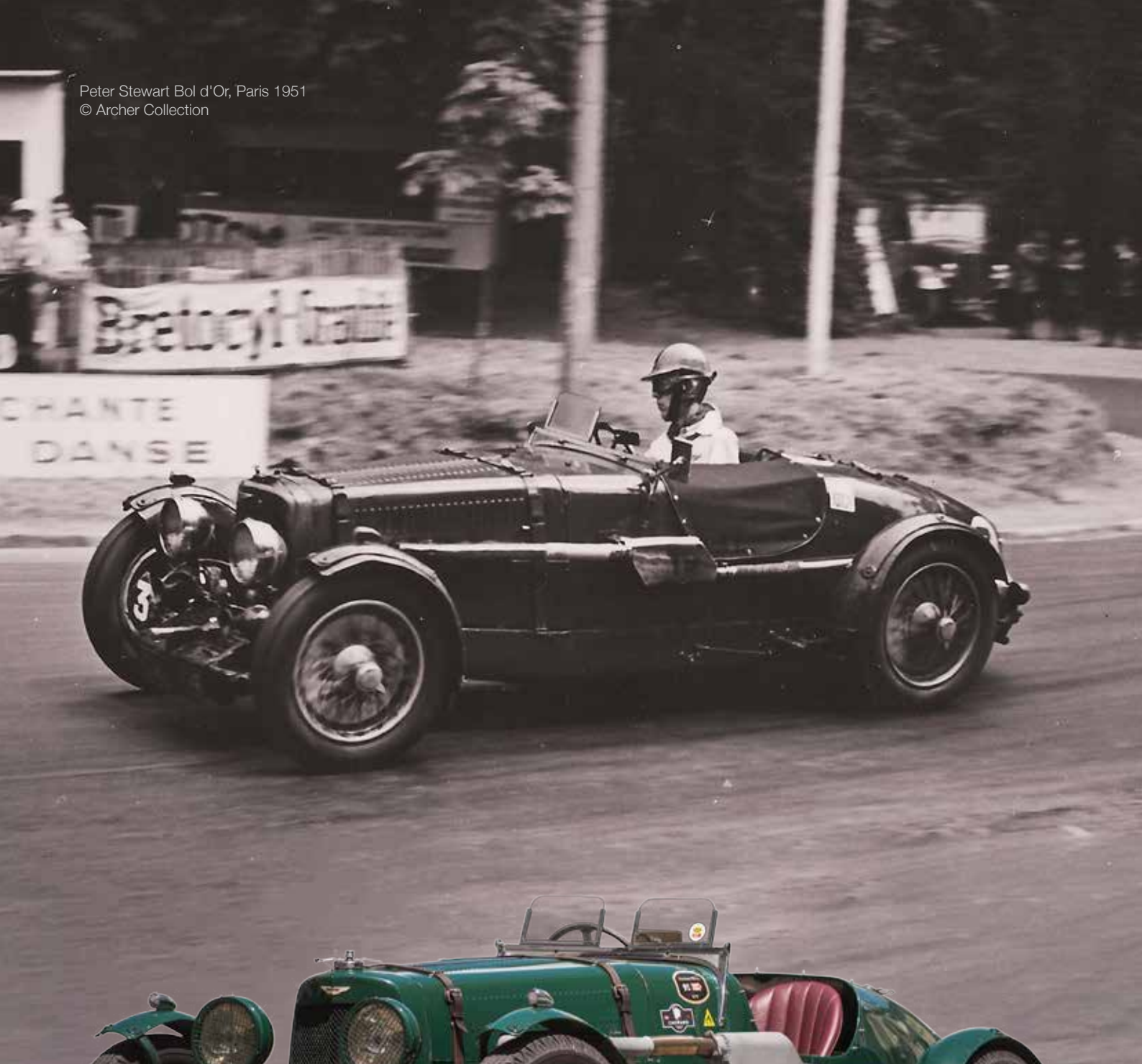
En 1949, Stapleton vendit CML 719, son deuxième propriétaire recensé, de 1949 à 1950, étant le commandant G. M. Hallett de la Royal Navy à Camberley, dans le Surrey. Engagée par le commandant Hallett au Rallye de l'AMOC (Aston Martin Owners Club) de Château Impney le 14 mai 1950, l'Ulster termina 1^{er} des essais. Plus tard dans l'année, en décembre, la voiture subit une importante rénovation, le moteur fut refait avec de nouvelles bielles, un nouvel arbre à cames, des joints de culasse à lèvres, un nouvelle chaîne de distribution et un nouveau couvre-culasse, tandis qu'on installait un couvre-tonneau et une capote neuves et que les sièges étaient réparés, etc...

Almost certainly laid up for the war years, 'CML 719' was mechanically overhauled in 1948 and may well have been the Ulster advertised for sale in *The Autocar* during September and October of that year. Friary Motors' advertisement stated that the car had been 'recently completely reconditioned... body re-sprayed, chromium plated front axle; offered at £645, including spare differential assemblies, wheels and tyres'. It is believed that the lower radiator was fitted at this time.

In 1949, Stapleton sold 'CML 719', its next recorded owner, from 1949 or 1950, being Commander G M Hallett, RN of Camberley, Surrey. Entered by Cmdr Hallett in the AMOC Rally at Chateau Impney on 14th May 1950, the Ulster finished 1st in the Driving Tests. Later that same year, in December, the car was treated to a major overhaul; the engine was rebuilt with new-type con-rods, new camshaft, special lipped cylinder liners, timing chain, and rocker cover, while in addition a new hood and tonneau cover were fitted, and the seats repaired, etc.



Peter Stewart Bol d'Or, Paris 1951
© Archer Collection





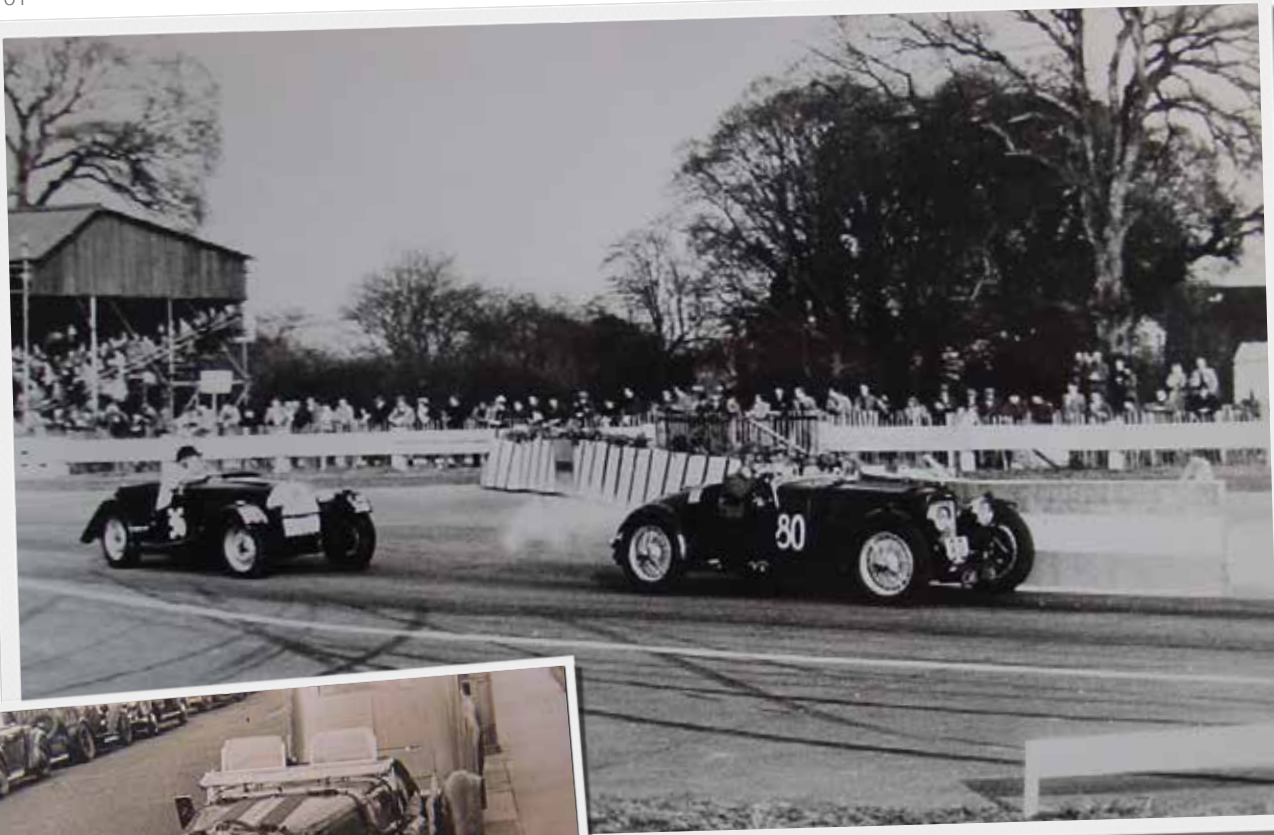
Snetterton, October 1951, 'CML 719' second from right
© Archer Collection

En 1951, CML 719 fut achetée par Peter Stewart d'East Ewell, dans le Surrey, et préparée pour le Bol d'or de cette année-là où elle faisait partie d'une écurie de trois Ulster avec L4/525/U et B5/555/U. Malgré deux arrêts aux stands non prévus pour réparer un tableau de bord détaché qui avait fait sortir le câble de démarreur, Stewart amena son Ulster à la 7e place au classement général, 4e de sa classe. Le 27 octobre 1951, il prit part à la première rencontre qui se tint sur le nouveau circuit de Snetterton dans le Norfolk (numéro 9).

Suite à une autre réfection du moteur, CML 719 passe aux mains du frère de Peter Stewart, A. B. Bow Stewart, en 1952. Les trois années suivantes, Bow Stewart et l'Ulster participèrent régulièrement aux manifestations de l'AMOC et à d'autres, courant à Snetterton, Silverstone et Goodwood. Les résultats les plus remarquables incluent une seconde place dans le handicap de 5 tours pour Aston Martin 1 ½ litre à Snetterton le 24 avril 1954 (numéro 77) et une place de 1er dans la classe dans l'épreuve de régularité aux rencontres de Saint John Horsfall, à Silverstone le 24 Juillet 1954 (numéro 92). Le jour suivant au concours de l'AMOC à Thame, CML719 a été jugée la plus sportive (numéro 21). En 1953, Bow Stewart écrivait qu'aux essais le moteur donnait jusqu'à 78 ch, que le taux de compression normal était de 9, 7 à 1 et qu'il l'avait porté à 10, 5 à 1 sans problème (mais sans en tirer d'avantage). En août 1954 le moteur était à nouveau démonté et révisé.

In 1951, 'CML 719' was bought by Peter Stewart of East Ewell, Surrey, and prepared for that year's Bol d'Or where it would form part of a three-car team of Ulsters together with 'L4/525/U' (also previously sold by Bonhams) and 'B5/555/U'. Despite two unscheduled pit stops to fix a detached dashboard, which had caused the starter cable to short out, Stewart brought his Ulster home in 7th place overall and 4th in class. On 27th October 1951, he took part in the first meeting held at the new Snetterton circuit in Norfolk (number '9').

Following another engine rebuild, 'CML 719' passed to Peter Stewart's brother, A B 'Bow' Stewart, in 1952. For the next three years, Bow Stewart and the Ulster were regular competitors at AMOC and other events, racing at Snetterton, Silverstone, and Goodwood. Noteworthy results include 2nd place in the five-lap handicap race for 1½-litre Aston Martins at Snetterton on 24th April 1954 (number '77'), and a 1st Class Award in the Half-Hour Regularity Trial at the St John Horsfall Meeting, Silverstone on 24th July '54 (number '92'). The following day at the AMOC Thame Concours, 'CML 719' was judged the most sporting entry (number '21'). In 1953, Bow Stewart had written that on test the engine was giving up to 78bhp, that the 'correct' compression ratio was 9.7:1 and that he had his 'up to 10.5:1 without trouble (and without any advantage)'. In August 1954 the engine was once again dismantled and overhauled.



02



03

Vendu par Bow Stewart en 1956, l'Ulster était ensuite la propriété d'un certain T. R. T. van Sickle de Winchester, dans le Hampshire, qui l'engageait dans des épreuves de régularité et aux épreuves du Elwell Smith and St John Horsfall Trophy, aux rencontres de l'AMOC St John Horsfall, à Silverstone le 13 juillet 1957 (numéro 174). Toujours aux mains de M. van Sickle en 1959, CML 179 fut passagèrement la propriété Peter J. Satchell de Buntingford, dans le Hertfordshire en 1967, mais avait déjà été vendue en novembre 1968.

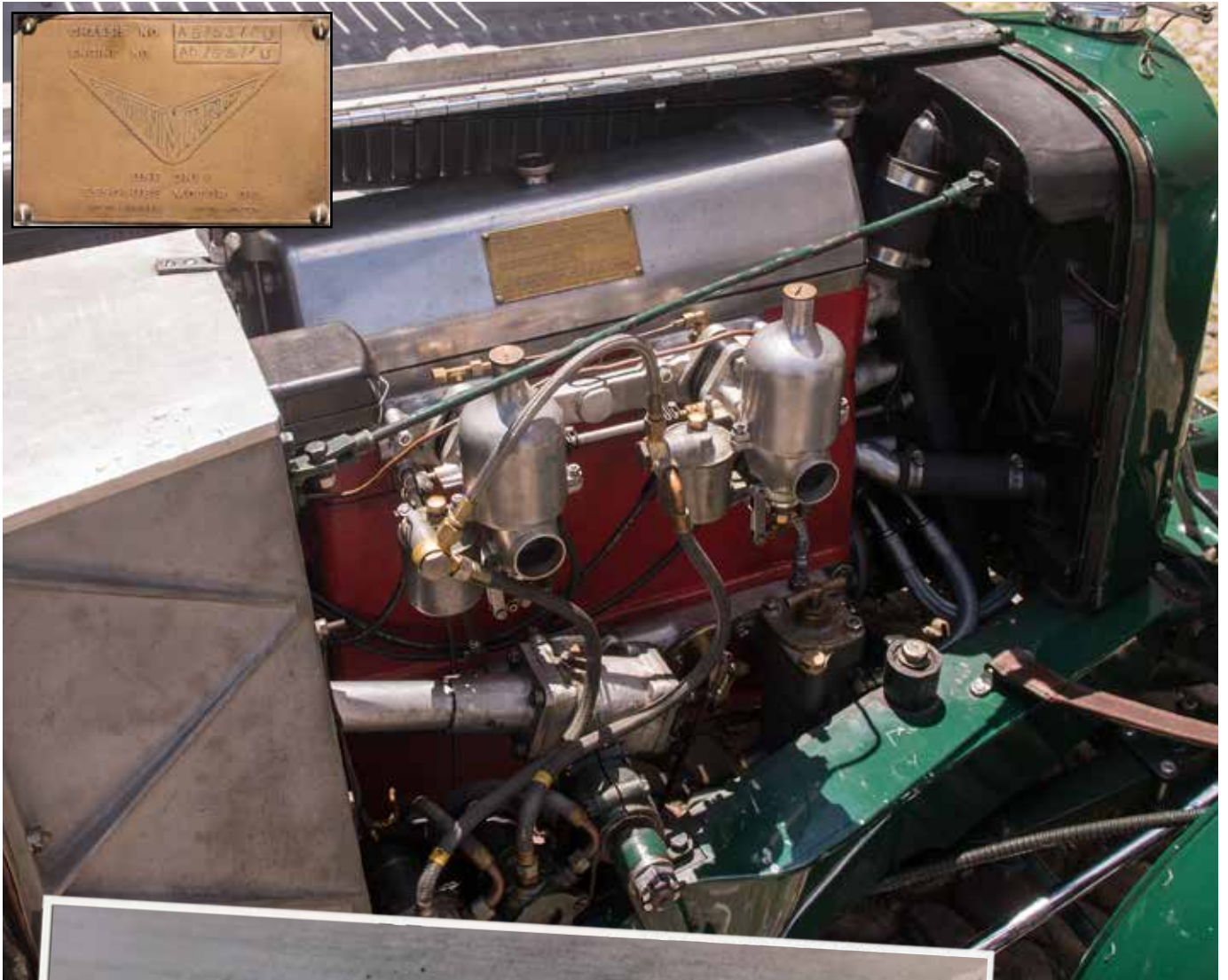
En novembre 1972, l'Aston appartenait à un certain N. N. Robson de Palm Beach, en Floride, qui la garda au moins jusqu'en novembre 1974. Présentée à la vente dans le Hemming Motor News en 1975, CML 719 fut achetée par Richard Gross de Newton Square, en Pennsylvanie. Entre 1975 et 1986, Richard Gross courut sur circuit et dans des épreuves de l'AMOC USA, l'association de courses historiques du sud, et du VSCCA, montant souvent sur le podium – souvent premier de sa classe.

En mai 1996, l'Ulster fut achetée à Gross par Robert J. Burt de Princeton, dans le New Jersey, qui la fit courir à l'AMOC and VSCCA Lime Rock, au Nassau Classic Car, et aux rencontres de la Monterey Historic Motor Sport Association.

Sold by Bow Stewart in 1956, the Ulster was next owned by one T R T Van Sickle of Winchester, Hampshire, who competed with it in a Regularity Trial and the Elwell Smith and St John Horsfall Trophy races at the AMOC St John Horsfall Meeting, Silverstone on 13th July 1957 (number '174'). Still in Mr Van Sickle's possession in 1959, 'CML 719' was owned briefly in 1967 by Peter J Satchell of Buntingford, Hertfordshire but had been sold by November 1968.

In November 1972, the Aston was owned by one N N Robson of Palm Beach, Florida, who kept it until at least November 1974. Advertised in Hemmings Motor News in 1975, 'CML 719' was bought by Richard Gross of Newtown Square, Pennsylvania. Between 1975 and 1986, Richard Gross competed in track and concours events run by AMOC USA, the Southern Vintage Racing Association, and the VSCCA, frequently achieving podium places - often 1st - in class.

In May 1996, the Ulster was purchased from Mr Gross by Robert J Burt of Princeton, New Jersey, who raced it at AMOC, VSCCA Lime Rock, Nassau Classic Car, and Monterey Historic Motor Sport Association meetings.



01
Goodwood, March 1953
© Archer Collection

02
On the streets of London,
just post-War
© Archer Collection

03
Peter Stewart, Snetterton 1954
© Archer Collection

04
Lining up for the Start,
Silverstone, July 1952
© Archer Collection

04

CML 719 fut victorieuse au classement général au Louis Vuitton concours de Parliament Square, à Nassau en 1997, se qualifia à Pebble Beach en 1997 et remporta le Gordon Glenn Trophy en 1996, 1997, 1998, décerné par l'AMOC aux membres participants aux épreuves outre-mer.

Vendue à son actuel propriétaire en 2003, l'Ulster a depuis participé aux Mille Miglia historiques (2004, 2005 et 2006) et a été engagée dans la plupart des plus prestigieuses courses de régularité, épreuves, rencontres et concours en Italie et à travers toute l'Europe.

La voiture est vendue avec une housse de protection pour l'extérieur, un système d'échappement pour la course, tandis que sa documentation comprend ses papiers FIA, FIVA Royaume-Uni et FIVA Italie et son certificat d'identité ASI. Également inclus dans la vente, un exemplaire « owners' Edition » de Aston Martin Ulster édité par l'AMOC et estampé à son numéro de châssis avec reliure en cuir orné d'une plaque en aluminium sur la couverture avec une photo de la voiture gravée dessus. Seulement 31 exemplaires de l'« Owners' Edition » ont été imprimés. Sûrement la seule occasion de toute une vie d'acquérir un exemplaire parfaitement documenté de la plus raffinée des sportives d'avant-guerre d'Aston Martin. CML 719 est éligible pour les plus importantes manifestations historiques y compris Le Mans Classic et les Mille Miglia.
€1,600,000 - 1,800,000

'CML 719' was the overall winner at the Louis Vuitton concours at Parliament Square, Nassau in 1997; qualified at Pebble Beach in 1997; and won the Gordon Glenn Trophy in 1996, '97, and '98, awarded by AMOC to members participating in overseas events.

Sold to the current owner in 2003, the Ulster has since then participated in the Historic Mille Miglia (2004, 2005, and 2006) and entered the most of the many prestigious regularity races, meetings, and concours events in Italy and throughout the rest of Europe.

The car comes with an indoor cover and a racing exhaust system, while accompanying documentation consists of FIA, FIVA UK, and FIVA Italy papers, and an ASI Identity Certificate. Also included in the sale is its AMOC-produced, individually chassis-numbered Owners' Edition of 'Aston Martin Ulster', leather bound and featuring an aluminium plate on the cover etched with the car's photograph. Only 31 copies of the Owners' Edition were printed. Representing a once-in-lifetime opportunity to acquire a well-documented example of Aston Martin's finest sports car of the pre-war era, 'CML 719' is eligible for all the most important historic motor sports events including Le Mans Classic and the Mille Miglia.

To see 'CML 719' in action please visit:
www.bonhams.com/astonulster





Ernie Stapleton, MCC Exeter Trial, 1938 © Ferret Photographic

340

MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1970

Châssis n° 113044-10-02545

- *Delivered new to the USA*
- *Manual transmission*
- *Recent engine service (see text)*
- *Registered in Belgium*



Cocktail exclusif entre les performances d'une sportive et le confort d'une berline, la Mercedes-Benz 280 SL connut un succès phénoménal, notamment sur le très important marché nord américain où la transmission automatique, proposée en option, était considérée comme un élément primordial par la majorité des clients. Son allure de « bombe sexuelle sur roues » y contribua également beaucoup. La satisfaction affichée par les usagers de la 280 SL élargissait son attrait au-delà du cercle habituel des amateurs de sportives. De nombreuses célébrités et des vedettes du grand écran eurent une 280 SL et, il y a seulement quelques années, Bonhams en vendait une qui avait appartenu à l'actrice nommée aux Oscars Leslie Ann Warren.

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

A unique combination of sports car performance and saloon car comfort, the Mercedes-Benz 280 SL was a 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 owned 280 SLs and only a few years ago Bonhams sold that belonging to Oscar-nominated actress Leslie Ann Warren.

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 120mph top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-60mph time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's.



Surnommées « pagode » en raison de la forme caractéristique de leur pavillon, les SL faisaient partie des grand tourisme les plus appréciées de l'époque et restent encore aujourd'hui très recherchées des collectionneurs.

Cette 280 SL tardive (la production prit fin en 1971) a été construite en novembre 1970 et immatriculée le mois suivant aux États-Unis. À l'origine bleu moyen avec une capote bleu horizon, elle était équipée de vitres teintées, d'un rétroviseur extérieur à droite, d'appuie-tête, de l'air conditionné, d'une radio Becker Europa et d'un hardtop à fixations chromées. La voiture est aujourd'hui gris fumée avec un hardtop assorti, une capote bleue et l'intérieur bleu.

Importée plus tard en Espagne, cette 280 SL a été achetée par le vendeur en 2016, en Allemagne. De récents travaux d'entretien ont été effectués (en septembre 2016) comprenant le remplacement du joint de culasse et le réglage des soupapes (factures au dossier). Décrite par le vendeur comme étant en bon état général, avec un très bon moteur et une excellente transmission, cette version de la « Pagode », la meilleure et la plus recherchée, est vendue avec sa carte grise belge et son contrôle technique.

€70,000 - 90,000

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

This late 280 SL (production ceased in 1971) was manufactured in November 1970 and registered new the following month in the USA. Original finished in Medium Blue with Horizon Blue convertible hood, it was supplied with tinted windows, right-side mirror, headrests, air conditioning, Becker Europa radio, and a hardtop with chromed fixings. The car is currently finished in Smoked Grey with matching hardtop, blue convertible hood, and blue interior.

Subsequently imported into Spain, this 280 SL was purchased in Germany by the current vendor in 2016. Recent maintenance works carried out (in September 2016) included replacing the cylinder head gasket and adjusting the valve clearances (invoices on file). Described by the vendor as in generally good condition, with very good engine and transmission, this best and most sought version of the Pagoda is offered with Belgian Carte Grise and Contrôle Technique.

341

FERRARI 308 GTB COUPÉ 1980

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° F106AB 30959

- Italian registered from new
- Dry-sump lubrication, air conditioning, electric windows
- Always well cared for and serviced
- Extensive history available



La lignée des populaires modèles V8 de Ferrari débuta avec la 308 GT4 de 1973. À l'origine sous la marque Dino, la toute nouvelle 308 GT4 2+2 remplaçait la Dino V6. La nouvelle venue avec sa carrosserie en coin – signée Bertone plutôt que par l'habituel Pininfarina – ne fut pas accueillie avec enthousiasme, mais les performances de son V8 3 litres à double arbres à cames en position centrale le furent, ses 236 ch s'avérant largement suffisants pour propulser le 308 GT4 à plus de 240 km/h.

Présentée au Salon de Paris en 1975, la superbe 308 GTB – seconde Ferrari de route à moteur V8 – marquait un retour apprécié aux services de Pininfarina pour le style, après la Dino 308 GT4 dessinée par Bertone. Portant l'écusson Ferrari en propre plutôt que celui de Dino, la nouvelle venue changeait peu mécaniquement, en dehors du raccourcissement de l'empattement et de son moindre poids, reprenant le train roulant et le V8 3 litres monté transversalement de sa devancière, désormais équipé d'une lubrification par carter sec. En version routière, ce bloc moteur magnifiquement conçu, développait 255 ch, une amélioration de 19 ch par rapport à sa devancière à lubrification par carter humide.

Ferrari's line of highly successful V8-engined road cars began with the 308 GT4 of 1973. Originally badged as a Dino, the all-new 308 GT4 2+2 superseded the preceding Dino V6. The newcomer's wedge-shaped styling - by Bertone rather than the customary Pininfarina - was not universally well received but the performance of the amidships-mounted, double-overhead-camshaft, 3.0-litre V8 certainly was, the latter's 236bhp proving sufficient to propel the 308 GT4 to over 240km/h.

Introduced at the Paris Salon in 1975, the stunningly beautiful 308 GTB - Ferrari's second V8-engined road car - marked a return to Pininfarina styling following the Bertone-designed 308 GT4. Badged as a 'proper' Ferrari rather than a Dino, the newcomer had changed little mechanically apart from a reduction in both wheelbase and weight, retaining its predecessor's underpinnings and transversely mounted 3.0-litre quad-cam engine that now featured dry-sump lubrication. In road tune this superbly engineered power unit produced 255bhp, an improvement of 19 horsepower over that of its 'wet-sump' predecessor.



Produite au début avec une carrosserie en résine et fibre de verre (vetroresina) – un matériau que Ferrari utilisait pour la première fois sur un modèle de série – la 308 GTB construite par Scaglietti fit appel à l'acier après avril 1977. Les évolutions successives furent l'apparition d'une version ouverte, la GTS avec un toit amovible style Targa, l'adoption de l'injection électronique Bosch K-Jetronic (1980) et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre (1982). La 308 GTB et ses dérivées, une voiture de conducteur enthousiasmante et un régal pour les puristes Ferrari, s'avéra un véritable succès commercial pour Maranello avec plus de 12 000 exemplaires vendus.

Livrée neuve en Italie et toujours immatriculée dans ce pays, cette 308 GTB est dotée de vitres électriques et de l'air conditionné. Autant qu'on sache, cette voiture n'a connu que deux propriétaires et son historique est largement connu. On trouvera une documentation complète au dossier ainsi qu'un manuel et une trousse à outils. Cette voiture a toujours été bien soignée et parfaitement entretenue. On nous signale que la carrosserie et la peinture sont en très bon état général, que le moteur tourne bien, que les freins et la direction sont excellents et que l'intérieur cuir présente une belle patine. Une classique intemporelle avec un châssis et un moteur exceptionnels.

€80,000 - 110,000

Produced initially with glassfibre bodywork - the first time this material had been used for a production Ferrari - the Scaglietti-built 308 used steel after April 1977. Further developments included the introduction of an open-top GTS version with Targa-style removable roof, the adoption of Bosch K-Jetronic fuel injection (1980) and, finally, revised cylinder heads with four valves per cylinder (1982). An exhilarating driver's car and a Ferrari purist's delight, the 308 GTB and its many derivatives proved a huge commercial success for Maranello with over 12,000 sold.

Delivered new in Italy and always registered in that country, this particular 308 GTB has electric windows and air conditioning. As far as is known, this car has had only two previous owners and its history is to a large extent recorded. There is extensive documentation on file, and it also comes with a handbook and tool kit. This car has always been well cared for and serviced. We are advised that the bodywork and paintwork are in generally very good condition; the engine runs smoothly; brakes and steering are excellent; and the original leather interior is nicely patinated. A timeless classic with a great engine and chassis.

PORSCHE 914/6 COUPÉ 1970

Châssis n° 9140431533

- Built in 1971 by Kremer Racing
- In-period competition history
- Restored by MEC Auto
- Registered in Belgium
- Eligible for the Tour Auto



La réputation de la Porsche 914 pour son excellente tenue de route était entachée par les critiques concernant son quatre cylindres d'origine, trop lent, même si le manque de vitesse ne fut jamais un handicap de la 914/6. Porsche étant ce qu'il est, il y eut inévitablement une version compétition de la 914/6 – la 914/6 GT – dont une petite série fut construite en 1970. Le moteur de la GT était porté à 220 ch, tandis que des panneaux en fibre de verre et des vitres en plexiglas permettaient d'abaisser le poids et que d'énormes élargisseurs de passage de roue autorisaient une monte plus large. De plus, l'usine proposait un kit que pouvait commander les propriétaires de 914/6 de série pour le faire installer par un concessionnaire Porsche mandaté.

En 1970, Porsche engageait une 914/6 GT à l'éreintante épreuve d'endurance des 24 Heures du Mans. Elle termina 6e au classement général et remporta sa classe, un résultat tout à fait stupéfiant. La première sortie officielle de la 914/6 GT en rallye se fit au Rallye de Monte-Carlo, la voiture d'usine de Bjorn Waldegard terminant à la 3e place, après quoi Porsche se retourna vers l'éternelle 911. La 914/6 eut une vies assez courte, avec seulement 3 360 exemplaires construits entre 1970 et 1972.

The Porsche 914's reputation for excellent handling was somewhat marred by criticism that the original four-cylinder version was too slow, though lack of speed was never a shortcoming of the 914/6. Porsche being Porsche there was, inevitably, a competition version of the 914/6 – the 914/6GT – a small batch of which was built in 1970. The GT's engine was tuned for around 220bhp, while glassfibre panels and Plexiglas windows helped get the weight down, and dramatically flared arches accommodated wider wheels. In addition, the factory offered a GT kit that could be ordered with a regular 914/6 to be installed by designated Porsche dealers.

In 1970 Porsche entered a 914/6GT in the gruelling Le Mans 24 Hours endurance race. It finished 6th overall and won its class, a quite remarkable accomplishment. The 914/6GT's first official outing as a rally car was at the 1971 Monte Carlo Rally, Bjorn Waldegard's works entry finishing in 3rd place, after which Porsche returned to the perennial 911. The 914/6 was a relatively short-lived model with only 3,360 examples produced between 1970 and 1972.



In period with the Kremer team

La 914/6 GT proposée ici a été construite par l'équipe allemande de Kremer Racing en 1971 en utilisant une 914/6 de 1970 comme base. La voiture fut préparée et partiellement entretenue par Kremer Racing, engagée dans le championnat d'Allemagne de la montagne en 1972 par des clients et d'autres, incluant Gotthard Egerland et Hermann Neureuther. À la fin de 1972, elle fut accidentée et vendue. Le premier propriétaire et les suivants sont mentionnés dans les papiers FIA fournis et la correspondance avec Kremer qui figure au dossier confirme que lorsqu'ils ont inspecté la voiture en novembre 2000 elle était en état de marche et dans son état d'origine.

The 914/6 GT offered here was constructed by the German team, Kremer Racing, in 1971 using a 1970 914/6 as the basis. The car was prepared and partly maintained by Kremer, being used in the International German Mountain Championship during 1972 by customers and others, including Gotthard Egerland and Hermann Neureuther. At the end of 1972 it had an accident and was sold. The original and subsequent owners are recorded in the accompanying FIA papers, while Kremer correspondence on file confirms that when they inspected the car in November 2000 it was in running order and in original condition.

Récemment restaurée en Belgique par un spécialiste reconnu, MEC Auto, autour d'un moteur tout neuf construit par Irmgartz, la voiture est vendue grée en compétition, avec sièges Recaro, harnais multipoint, arceau de sécurité intégré et son extincteur. Elle a déjà participé au Tour Auto et est éligible pour des événements similaires. Elle affiche actuellement un total 29 932 km au compteur et sera vendue avec son titre allemand (périmé) et ses papiers d'immatriculation belge. Une boîte de vitesse de rechange (rapports longs) et deux différentiels sont inclus dans la vente.

Recently restored in Belgium by recognised specialists, MEC Auto around a brand new engine built by Irmgartz, the car is presented in competition trim, complete with Recaro seats, multi-point harnesses, built-in roll cage and fire extinguisher. A past participant in the Tour Auto, and eligible for other similar events, it currently displays a total of 29,932 kilometres on the odometer and is offered with German title (cancelled) and Belgian registration papers. A spare gearbox (long ratios) and two differentials are included in the sale.

€180,000 - 240,000

343

LANCIA HYENA COUPÉ 1994

Carrosserie Zagato

Châssis n° ZLA831AB 000579320

Moteur n° 831AB027

Lancia a dominé le rallye international du milieu des années 1970 jusqu'au début des années 1990, remportant les titres mondiaux et européens avec la Fulvia, la Stratos, la Rally 037 et la Delta Integrale. Bien que reposant sur une humble plate-forme de berline familiale cinq portes, la Delta Integrale à moteur turbocompressé était une voiture aux performances impressionnantes, avec 200 ch et une vitesse de pointe de 220 km/h. Un de ceux qui virent dans le concept un plus vaste potentiel fut Marco Pedracini de la carrozzeria Zagato qui dessina un coupé deux portes allégé et aérodynamique sur la plate-forme de la Delta Integrale, la Hyena.

Une série limitée de voitures fut envisagée, mais lorsque Fiat, propriétaire de Lancia, refusa de fournir des plates-formes nues, Zagato n'eut pas d'autre choix que d'acheter à titre privé des Delta Integrale finies chez les concessionnaires Lancia et de les modifier, faisant grimper les coûts de constructions de façon astronomique. Le collaborateur de Zagato sur ce projet, était Paul V. J. Koot, propriétaire de Lusso Service, une société spécialisée dans les sportives anglaises et italiennes, basée aux Pays-Bas. Lusso Service trouva des voitures donneuses en Hollande qui étaient ensuite expédiées en Italie pour être recarrossées et réassemblées. Le premier prototype de la Hyena fut dévoilé au Salon de Bruxelles en 1992, son allure rappelant de précédentes créations de Zagato, comme les Alfa Romeo SZ et les Lancia Fulvia Sport Zagato.

- *Number '15' of 24 built*
- *Hand-formed aluminium coachwork*
- *Delivered new to Germany*
- *Extensive service history*
- *Circa 8,000 kilometres from new*

Lancia dominated international rallying from the mid-1970s to the early 1990s, winning World and European titles with the Fulvia, Stratos, Rally 037, and Delta Integrale. Although based on a humble five-door family hatchback, the turbo-charged Delta Integrale was a formidable high-performance road car, with 200bhp on tap and top speed to 220km/h (137mph). One man who saw that the design had further potential was Carrozzeria Zagato's Marco Pedracini, who drew up a lightweight, aerodynamic, two-door coupé on the Delta Integrale platform: the Hyena.

A limited series of cars was planned, but when Lancia's owners FIAT refused to supply bare chassis, Zagato had no choice but to privately purchase fully finished Delta Integrale from Lancia dealers and modify them, greatly increasing production costs. Zagato's collaborator in this project was Paul V J Koot, proprietor of Netherlands-based British and Italian sports car specialists, Lusso Service. Lusso Service sourced donor cars in the Netherlands, which were then shipped to Italy for re-bodying and final assembly. The first Hyena prototype was unveiled at the Brussels Motor Show in 1992, its looks recalling previous classic Zagato designs such as the Alfa Romeo SZs and Lancia Fulvia Sport Zagato.





Le châssis de la Hyena et sa transmission à quatre roues motrices étaient pratiquement identiques à ceux de la Delta Integrale 16 soupapes. La carrosserie était formée à la main en aluminium, tandis que l'on faisait appel à la fibre de carbone de façon intensive pour l'intérieur, les panneaux de portes étant réalisés dans ce matériau composite très léger. Le résultat était un gain de poids de 200 kg, comparé au poids de la Delta Integrale de série. La puissance du moteur était portée à 250 ch, accroissant encore le rapport poids/puissance. On obtenait un 0 à 100 km/h en seulement 5,4 secondes. La Hyena était très chère, coûtant autant qu'une Porsche 911 Carrera et la production prit fin en 1996 après que seulement 24 de ces très exclusifs coupés aient été construits.

Seul exemplaire peint en vert Zagato (l'une des six couleurs proposées), croit-on savoir, la Hyena numéro 15 a été livrée en Allemagne et a parcouru environ 8 000 km d'origine. Ses caractéristiques les plus remarquables sont l'intérieur en cuir noir, les sièges Recaro avec le logo Hyena en relief, l'air conditionné, la direction assistée et l'ABS. Peu utilisée et très bien entretenue, la voiture est vendue avec un substantiel historique d'entretien par des spécialistes en Allemagne, sa plus récente facture de révision remontant à octobre 2015, quand toutes les courroies d'entraînement ont été changées (à 6 926 km) par Moszek, Klassik Motor à Düsseldorf. Les pneus eux aussi sont neufs.

Très attrayant coupé aux performances inhabituelles qui peut aussi se montrer confortable en usage touristique, cette étonnante et très rare Lancia à carrosserie Zagato est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemands et la brochure originale.

€150,000 - 200,000

The Hyena's chassis and four-wheel-drive mechanicals were almost identical to those of the 16-valve Delta Integrale. The body was hand made in aluminium while carbon fibre was used extensively inside the car - the dashboard, centre console, and door panels being made of this lightweight composite material. The result was a reduction in weight of almost 200kg when compared to the stock Delta Integrale. Engine power was boosted to around 250bhp, further enhancing the power-to-weight ratio; the result was a 0-100km/h time of only 5.4 seconds. The Hyena was very expensive, costing as much as a Porsche 911 Carrera, and production ceased in 1996 after only 24 of these ultra-exclusive coupés had been made.

Believed the only example finished in Verde Zagato (one of six available colours), Hyena number '15' was delivered new to Germany and has covered approximately 8,000 kilometres from new. Noteworthy features include the original black leather interior, original Recaro seats with embossed 'Hyena' logo, air conditioning, power steering, and ABS. Little used and very well looked after, the car comes with substantial service history from specialists in Germany; the most recent service invoice dates from October 2015, when all of the critical belts were changed (at 6,926km) by Moszek, Klassik Motor in Düsseldorf. The tyres, likewise, are new.

A most attractive small coupé, with potent performance and capable of touring in comfort, this stunning and ultra-rare Zagato-bodied Lancia is offered with German registration documents and an original brochure.

PORSCHE 911 TYPE 964 CARRERA RS N-GT COUPÉ 1991

Châssis n° WPOZZZ96ZNSS499076

- Supplied new in Germany
- Number '76' of 290 manufactured
- Registered in the UK



Évoquant les légendaires 2, 7 litres et 3 litres RS et RSR « spéciale homologation » des années 1970, Porsche dévoilait en 1991 la Carrera RS type 964 qui était, comme ses illustres devancières, une version allégée. Elle prenait pour base la voiture de compétition Carrera Cup et n'était vendue qu'en Europe, une version RS America, moins affûtée, étant réservée aux États-Unis. Il existait aussi une version tourisme qui conservait tous les équipements de route de la Carrera de série.

La Carrera RS conservait le moteur 3, 6 litres, mais poussé à une puissance maximale de 260 ch et équipée d'un volant moteur allégé pour favoriser la nervosité. La transmission G50/10 à cinq rapports recevait un étagement plus rapproché, un différentiel à glissement limité asymétrique et une synchronisation en acier, tandis que la suspension était abaissée et renforcée. L'intérieur était complètement dépouillé, direction assistée, vitres électriques, sièges arrière, air conditionné, régulateur de vitesse, matériaux insonorisant et stéréo en étaient absents. Deux sièges compétition allégés étaient installés.

Le capot avant était en aluminium, le châssis soudé en continu et les fenêtres latérales en verre plus minces. Pour parfaire cette chasse au kilos superflus, la Carrera RS était équipée de roues Cup en magnésium de 17 pouces. Le résultat était une économie de poids de 150 kg par rapport à la Carrera 2 qui faisait de la RS une voiture plus rapide, plus agile et plus nerveuse.

Evoking memories of the legendary 2.7 and 3.0-litre RS and RSR 'homologation specials' of the 1970s, in 1991 Porsche introduced the Type 964 Carrera RS, which was a lightweight variant like its illustrious forebears. It was based on the 'Carrera Cup' competition car and sold in Europe only, though there was a lower-specification 'RS America' for the United States market. There was also a Touring version that kept most of the road equipment fitted to the standard Carrera.

The Carrera RS retained the 3.6-litre engine, albeit boosted in maximum output to 260bhp and equipped with a lightened flywheel for improved response. The G50/10 five-speed transmission featured closer ratios, an asymmetrical limited-slip differential and steel synchromesh, while the suspension was lowered and stiffened. The interior was stripped out completely, and the power steering, power windows and seats, rear seats, air conditioning, cruise control, sound deadening material, and stereo system removed. Two lightweight racing bucket seats were fitted instead.

The front bonnet was made of aluminium and the chassis was seam welded, while the side windows were made from thinner and lighter glass. Rounding off this radical exercise in weight reduction, the Carrera RS was equipped with 17" Cup magnesium wheels. The result was a total weight saving of around 150kg compared to the Carrera 2, transforming the RS into a faster, more agile and more responsive car.



Les NGT n'avaient plus de tapis avant mais des planches en contreplaqué, une cage pleine soudée a été installée, et les sièges étaient couverts de Nomex à la place du cuir. De plus, les NGT étaient équipés d'un réservoir avec une contenance plus importante, d'un extincteur, d'un coupe-circuit externe. Plus dure et plus orientée pour le circuit, ce sont des solides concurrentes pour des événements tels que les 24 heures du Nurburgring. Un total de seulement 290 exemplaires a été réalisé.

Le châssis numéro 499076 a été livré par Porsche Stuttgart et immatriculé pour la première fois le 12 décembre 1991. La voiture est restée en Allemagne jusqu'en 2010, époque à laquelle elle avait connu trois propriétaires, et fut livrée au Japon par Thomas Schmitz. Schmitz, un spécialiste réputé de la Porsche RS, a mentionné dans la documentation qu'une réparation avait été effectuée à l'avant.

Désormais résidente au Royaume-Uni, avec tous ses droits et taxes acquittés, la Porsche est vendue avec son manuel du propriétaire et son carnet d'entretien d'origine, ce dernier contenant les autocollants de code-option et les huit tampons allemands d'entretien. L'historique d'entretien contient aussi de nombreux documents allemands et des factures de Porsche et de spécialistes Porsche. Un carnet de bord allemand et un certificat d'immatriculation UK V5C sont également fournis.

€150,000 - 170,000

The NGTs were further stripped-out with all carpets and soundproofing removed. Front carpets were replaced with plywood footboards, a full welded cage was fitted, and seats were Nomex-covered rather than leather. Additionally, the NGTs featured a long-range fuel tank, plumbed in fire extinguisher, external cut-off, fire extinguisher release, and a relocated DME. Harder and more track focused, these were the great racers and are still running in events like the Nurburgring 24Hrs. A total of just 290 were made.

Chassis number '499076' was supplied new by Porsche, Stuttgart and first registered on 12th December 1991. The car remained in Germany until 2010, by which time it had had three owners, and was then supplied to Japan by Thomas Schmitz. A renowned Porsche RS specialist, Schmitz noted in the corresponding documentation that a front-end repair had been carried out.

Now resident in the UK, with all duties and taxes paid, the Porsche comes with its owner's handbook and the original service booklet, the latter containing the options code sticker and eight German service stamps. Additional service history consists of numerous German documents plus invoices from Porsche and Porsche specialists. A German logbook and a current UK V5C Registration Certificate are available also.

345

FIAT GIANNINI 750 SPORT 1950

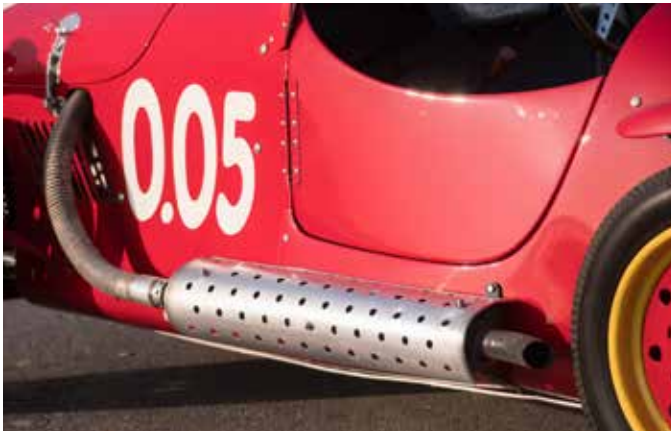
Carrosserie Lotti

Châssis n° 011250

Moteur n° G1-078

- *Mille Miglia participant in 1952*
- *Matching numbers*
- *Restored to concours condition*
- *Registered in Belgium*





Cette Fiat 500 Topolino comporte de nombreux accessoires destinés à améliorer ses performances en provenance de Giannini. Créée sous forme d'un garage en 1920 par les frères Giannini – Attilio et Domenico – la marque a commencé à modifier des Fiat 500 Topolino dans les années 1930 et s'est assuré 12 records de vitesses mondiaux avec une de ses voitures modifiées. Au début des années 1960, la société ferma ses portes, les frères se séparant pour créer chacun de leur côté de nouvelles structures. Cette voiture a été construite par les frères Benedetti de Florence (voir le livre « Le Sport », page 87) et carrossée par Lotti de Florence, un carrossier toujours en activité. Construit par Pasquino Ermini, le moteur original était un bloc de Fiat 1100 ramené à 750 cm3 qui fut plus tard remplacé par le moteur Giannini G1 dont la voiture est aujourd'hui équipée.

La Fiat a couru à la Coppa Toscana et aux Mille Miglia 1952 pilotée par son propriétaire Carlo Chiti, un passionné florentin peu fortuné. La carrozzeria Lotti modifia l'arrière en prévision des Mille Miglia 1952. Pilotée par son propriétaire et « Cioni » dans cette épreuve, la Fiat termina 5e de la catégorie Sport 750 cm3 et 125e au classement général dans cette course remportée par la Ferrari 250 GT berlinetta de Bracco/Rolfo. Les photos d'époque du dossier montre la voiture à la Coppa della Toscana (numéro de course 1020), à la course de côte Firenze-Fiesoli (numéro 136) et au Mille Miglia 1952 (numéro 005).

This FIAT 500 Topolino incorporates various performance enhancing products made by Giannini. Founded in 1920 as a garage by the Giannini brothers - Attilio and Domenico - the company began tuning the little FIAT 500 Topolino in the 1930s and secured 12 world speed records with one of its modified cars. In the early 1960s the original company closed, the brothers going their separate ways to found new enterprises. This car was built by Fratelli Benedetti of Florence (see the book 'Le Sport', page 87) and bodied by Carrozzeria Lotti of Florence, a company still in existence. Built by Pasquino Ermini, the original engine was a FIAT 1100 unit reduced to 750cc, which was replaced later with the Giannini G1 engine that the car has today.

The FIAT raced in the Coppa Toscana and the 1952 Mille Miglia, driven by its owner Carlo Chiti, an impeccable Florentine enthusiast. Carrozzeria Lotti modified the body's tail in preparation for the '52 Mille Miglia. Driven in that race by its owner and 'Cioni', this FIAT Giannini finished 5th in the Sport 750 Class and 125th overall in a race won by the Ferrari 250 S Berlinetta of Bracco/Rolfo. Period photographs on file show the car at the Coppa della Toscana (competitor number '1020'), the Firenze-Fiesole hill climb (number '136'), and the 1952 Mille Miglia ('005').



Les papiers fournis datent de 1960 quand la Fiat était encore immatriculée à Florence. La première page de l'estratto cronologico indique l'immatriculation FI 48158 et la voiture donneuse comme une Fiat Topolino modèle A, carrossée en Sport par la carrozzeria Lotti de Florence. Le moteur était un Giannini G1.

The accompanying Italian title dates from the 1960s when the FIAT was still registered in Florence. The first page of the Estratto Cronologico records the registration number as 'FI 48158' and the 'donor' vehicle as a FIAT Topolino model A, bodied as a Sport by Carrozzeria Lotti of Florence. The engine was a Giannini G1.

Lorsque l'actuel propriétaire acquit la voiture, au début des années 1990, elle portait des plaques d'immatriculation de Sienne, bien que le transfert de propriété ne soit pas mentionné par les mines italiennes (PRA). Peu après son acquisition, la voiture a été entièrement démontée et restaurée à l'état concours par la carrozzeria Campana de Modène. Les photos prises avant, pendant et après la restauration figurent au dossier et la voiture est également vendue avec la correspondance de son second propriétaire, sa carte grise belge en cours de validité et ses papiers FIVA/ASI. Une occasion inespérée d'acquérir une concurrente authentique des Mille Miglia des années 1950.
€250,000 - 300,000

By the time the current owner bought the car in the early 1990s, it had acquired Sienna registration plates, though the transfer of ownership had not been recorded with the Italian licensing authorities (PRA). Shortly after acquisition, the car was completely dismantled and restored to concours standard by Carrozzeria Campana of Modena. Photographs taken before during and after the restoration are on file, and the car also comes with second-owner correspondence, current Belgian Carte Grise, and FIVA/ASI papers. A rare opportunity to acquire a genuine Mille Miglia competitor from the 1950s.



JAGUAR TYPE E 3,8 LITRES « PLANCHER PLAT » ROADSTER 1961

Châssis n° 876464

Moteur n° R3421-9

- Desirable left-hand drive 'flat floor' roadster
- Matching numbers and colours
- Comprehensively restored
- Beautiful colour combination
- Registered in Italy

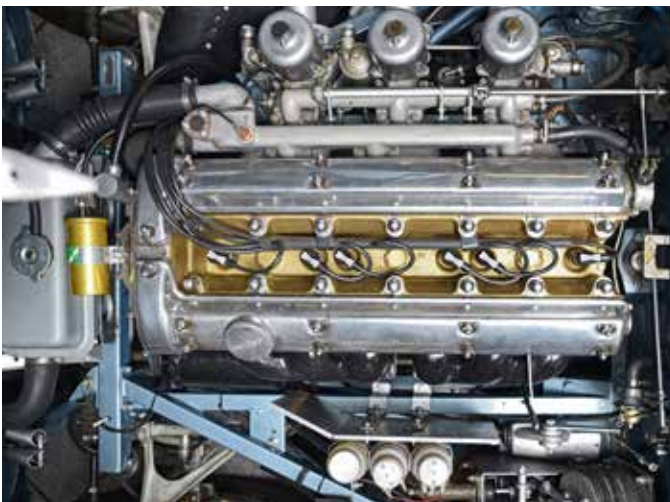


« Nous avons là une des voitures les plus silencieuses et les plus souples du marché, capable de ronronner à 15 km/h sur le rapport supérieur ou de bondir à sa vitesse maximale de 240 km/h d'une simple pression sur une pédale. Et pratique en plus, dotée d'un large hayon et d'un coffre spacieux, sans oublier la beauté de ses lignes à couper le souffle qui battent les italiennes à leur propre jeu. »

On connaît peu de résumé plus élogieux des qualités manifestes de la Jaguar Type E que celui de John Bolster dans Autosport, juste après les débuts de la voiture en 1961. Dévoilée dans sa version 3, 8 litres, la Jaguar Type E fit sensation lors de sa présentation, avec ses lignes au classicisme instantané et sa vitesse maximale de 240 km/h. Le concept de la nouvelle venue devait en fait beaucoup à la sportive Type D victorieuse au Mans. Un caisson monocoque faisait l'essentiel de sa structure, doté d'une extension tubulaire à l'avant pour recevoir le moteur. Celui-ci n'était autre que la version 3, 8 litres S à trois carburateurs, proposée en option sur sa devancière XK 150. Avec ses 265 ch, les performances de la Type E ne décevaient pas. D'abord parce qu'elle pesait 227 kg de moins que la XK 150 et aussi parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer s'était servi de toute l'expérience acquise avec la Type D pour créer l'une des carrosseries les plus élégantes et les plus efficaces qui habillèrent jamais une automobile. Les conducteurs les plus grands pouvaient cependant trouver l'intérieur peu spacieux, un défaut corrigé par un puits de pédalier plus profond, adopté (avec quelques modifications mineures) au début de 1962.

'Here we have one of the quietest and most flexible cars on the market, capable of whispering along in top gear at 10mph or leaping into its 150mph stride on the brief depression of a pedal. A practical touring car, this, with its wide doors and capacious luggage space, yet it has a sheer beauty of line which easily beats the Italians at their own particular game.'

There have been few better summaries of the Jaguar E-Type's manifest virtues than John Bolster's, penned for Autosport shortly after the car's debut in 1961. Introduced in 3.8-litre form, the E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and a 150mph (241km/h) top speed. The newcomer's design owed much to that of the racing D-Type: a monocoque tub forming the main structure, while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. The latter was the same 3.8-litre, triple-carburettor 'S' unit first offered as an option on the preceding XK150. An optimistic 265bhp was claimed, but whatever the installed horsepower, the E-Type's performance did not disappoint; firstly, because it weighed around 500lb (227kg) less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car. Taller drivers though, could find the interior somewhat lacking in space, a criticism addressed by the introduction of foot wells (and other, more minor, modifications) early in 1962.



Cependant, de toutes les versions de cette Jaguar à la longue carrière, les première 3, 8 litres à « plancher plat » construites avant février 1962, sont, pour bien des passionnés les plus séduisantes.

Cette étonnante Type E a quitté l'usine en décembre 1961 et a été livrée par Jaguar Cars de New York à son premier propriétaire, un certain R. D. Potley de West Islip, dans l'état de New York. Selon le certificat du JDHT, les couleurs originales étaient bleu argent opalescent avec intérieur bleu foncé contrastant et capote assortie, une harmonie intéressante. L'histoire de la voiture n'est pas connue jusqu'à environ 2003 lorsqu'elle fut achetée par le vendeur italien. Celui-ci voulait restaurer la voiture dans sa gloire d'origine et confia le travail aux spécialistes du Centro Restauri Storici (CRS), près de Crémone, dans le nord de l'Italie. CRS a utilisé la technique de la « rôtisserie » et le résultat est absolument remarquable. La carrosserie, l'intérieur, la capote et la mécanique ont tous été entièrement rénovés et un reportage photographique de la restauration est fourni, ainsi que les papiers d'immatriculation italienne et le certificat du JDHT mentionné plus haut.

Cette Type E de la première série se présente dans une rare et belle harmonie de couleurs et mérite la plus grande attention.
€180,000 - 230,000

But of all the versions of Jaguar's long-lived and much-loved sports car, it is the very early 'flat floor' 3.8-litre cars built prior to February 1962 which, for many enthusiasts, remain the most desirable.

This stunning E-Type left the works in December 1961 and was dispatched via Jaguar Cars, New York to its first owner, one R D Potley of West Islip, New York. According to the accompanying JDHT Certificate, the original colour scheme was Opalescent Silver Blue with contrasting dark blue interior and matching hood, a most attractive combination. The car's subsequent history is not known prior to circa 2003 when it was purchased by the Italian vendor. The latter wanted to restore the E-Type to its former glory, and entrusted the work to the specialists of the Centro Restauri Storici (CRS) near Cremona in Northern Italy. CRS employed a 'roisserie' restoration technique and the result is nothing less than stunning. The body, interior, hood, and mechanicals were all comprehensively overhauled, and a photographic record of the restoration accompanies the car together with Italian registration documents and the aforementioned JDHT Certificate.

This early E-Type from the most desirable first series is presented in a rare and beautiful colour combination and deserves the closest inspection.

PORSCHE 356 1500 SUPER SPEEDSTER PRÉ A 1955

Châssis n° 80363

Moteur n° 41109

- *Very rare and desirable early 1500 Super Pre A Speedster*
- *Matching numbers*
- *Delivered new to Hoffman, New York.*
- *Extensively restored*



Bien que Ferdinand Porsche ait fondé son bureau d'étude indépendant au début des années 1930, son nom ne devait pas apparaître sur une voiture avant 1949. Lorsque ce fut le cas, c'était sur l'une des plus importantes sportives de tous les temps, la Porsche 356.

La production débuta avec une petite série de voitures à carrosserie en aluminium construite à Gmünd et se poursuivit en plus grande quantité avec un coupé 356 à carrosserie acier, fabriqué dans son ancien siège de Stuttgart. Conçue par Ferry Porsche, la 356 était basée sur la Volkswagen imaginée par son père. Comme l'immortelle « Coccinelle », la 356 utilisait un châssis plate-forme avec un moteur refroidi par air à l'arrière et une suspension indépendante aux quatre roues par barres de torsion. En 1951, une voiture d'usine termina première de la classe 1 100 cm³ aux 24 Heures du Mans, initiant une longue et glorieuse liaison avec le circuit de la Sarthe.

Des améliorations successives permirent d'augmenter la capacité du moteur de la 356 de 1, 3 litre à 1, 5 litre. Le pare-brise d'origine en deux parties fut remplacé par un élément d'une seule pièce et une boîte synchronisée Porsche fut adoptée. Un cabriolet suivit immédiatement le coupé 356 d'origine et, en 1952, un lot d'essai de 15 roadsters América fut construit sous l'impulsion de l'importateur aux États-Unis, Max Hoffman, qui avait réussi à persuader Porsche du potentiel d'un modèle « économique ».

Although Ferdinand Porsche had established his automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars: the Porsche 356.

Having commenced manufacture with a short run of aluminium-bodied cars built at Gmünd, Porsche began volume production of the steel-bodied 356 coupé at its old base in Stuttgart. The work of Ferry Porsche, the 356 was based on the Volkswagen designed by his father. Like the immortal 'Beetle', the 356 employed a platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and torsion bar all-independent suspension. In 1951 a works car finished first in the 1,100cc class at the Le Mans 24-Hour Race, thus beginning the marque's long and illustrious association with La Sarthe.

Constant development saw the 356's engine enlarged first to 1.3 and then to 1.5 litres; the original split windscreen replaced by a one-piece; and a Porsche synchromesh gearbox adopted. A cabriolet followed hot on the heels of the original 356 coupé and then in 1952 a trial batch of 15 America Roadsters was constructed at the behest of US importer Max Hoffman, who had persuaded Porsche of the potential for a 'cut-price' entry-level model.



Le succès remporté par le roadster America aux États-Unis mena à la présentation du modèle Speedster en 1954. L'idée du Speedster est aussi à mettre au crédit de John von Neumann, le distributeur Porsche sur la côte ouest, qui avait décapité un coupé construit à Gmünd à la fin des années 1940 pour créer un modèle de compétition allégé. Pour expliquer le succès d'une telle voiture, Neumann déclara un jour : « Le samedi soir en juin, les gars veulent descendre Sunset boulevard le bras à la portière pour que les filles puissent les voir dans leur voiture ». Plus ça change...

Reconnaisable au premier coup d'œil à son pare-brise recourbé et aplati – plutôt qu'en V en deux parties – à sa toute petite capote amovible, à son jonc chromé latéral au niveau des poignées de portes, à sa ceinture de caisse abaissée et à ses deux sièges baquets – tous éléments destinés à souligner son caractère sportif – le Speedster était censé faire concurrence aux petites sportives britanniques bon marché. Il recevait au départ le moteur Porsche à quatre cylindres à plat de 1,5 litre, mais fut doté d'une version 1,6 litre de 60 ch à l'apparition du modèle 356 A, en 1955.

The Roadsters' successful reception in the USA led to the introduction of the Speedster model in 1954. The Speedster's inspiration is also credited to John Von Neumann, Porsche's West Coast distributor, who had chopped down a Gmünd-built coupé in the late 1940s to create a lightweight competition car. Explaining such a car's appeal Neumann once said: 'Guys want to go, on a Saturday night in June, down Sunset Boulevard with their elbow over the door and the girls can see them in the car.' Plus ça change ...

Instantly recognisable by virtue of its low, wraparound - as opposed to V-shaped - windscreen, smaller and entirely retractable hood, lower door waistline, horizontal trim strip at the level of the door handles, and twin bucket seats - all of which served to emphasise its sporting image - the Speedster was, in effect, an 'economy' model intended to compete with the cheaper British sports cars. The Speedster was powered initially by the 1.5-litre version of Porsche's horizontally opposed four, gaining the new 1.6-litre, 60bhp engine with the introduction of the improved 356A in 1955.



Affiché à 2 995 dollars, le Speedster était la plus légère des Porsche 356, ce qui lui donnait des performances incroyables permettant d'atteindre les 160 km/h. Associé à ses qualités de tenue de route bien connues, le Speedster fut un succès instantané sur la scène sportive américaine, alors en pleine effervescence.

Dans un essai comparatif avec le coupé en 1956, *Road & Track* écrivait : « Il serait difficile de trouver une sportive plus confortable pour les longs voyages à haute vitesse et, il est bien évident qu'aucune autre voiture n'offre la même combinaison de confort, de performance et de sobriété que la Porsche Continental, Speedster ou coupé ». Son style, associé à ses performances et à son prix, rendirent le Speedster très populaire – 4 822 exemplaires furent construits entre 1954 et 1958 – et aujourd'hui, la plus belle des versions de la 356 a acquis un statut d'icône.

Priced at \$2,995, the Speedster was the lightest of the 356s, enjoying a commensurate performance boost that meant over 100mph was possible. Allied to its already renowned handling characteristics, this meant that the Speedster was an instant success in the burgeoning American sports car racing scene.

Testing the Speedster alongside its Coupé sibling in 1956, *Road & Track* magazine declared, 'A more comfortable sports car for long, high-speed journeys would be very hard to find and certainly no other car achieves the combination of comfort, performance and fuel economy of the Porsche Continental Speedster or Coupé.' Its combination of style, performance and value for money made the Speedster deservedly popular - 4,822 examples being constructed between 1954 and '58 - and today this most handsome of the 356 variants enjoys iconic status.



Cette « pré A », l'un des 1 700 Speedster 1500/1500 S et l'un d'environ 150 Pre A 1500 Super produit d'après nos recherches, a quitté l'usine le 3 mars 1955 et a été livrée neuve à Hoffman à New York. La voiture était à l'origine rouge (« Signalrot 601 ») avec intérieur en imitation cuir noir et a reçu sa première immatriculation le 10 juin 1955. En 1991, la voiture arriva en Belgique où elle était alors détenue par un certain M. van de Wiele d'Anvers. M. van de Wiele a conservé le Speedster jusqu'en 2000, lorsqu'il est passé aux Pays-Bas où il est resté depuis lors.

Le Speedster a été entièrement restauré il y a quelques années et le vendeur – un passionné de Porsche – nous informe que le moteur a été entièrement révisé il y a tout juste un an (facture et photos au dossier). Repeinte dans une belle harmonie de coloris jaune pastel avec intérieur en cuir brun, le Speedster n'a été piloté par son propriétaire enthousiaste que sur 200 km environ depuis la fin de sa restauration. La documentation fourni comprend les papiers d'immatriculation hollandaise en cours, le certificat du modèle de Porsche Classic (Speedster 1500 S) et ses caractéristiques d'usine (numéro de moteur, couleur, etc...), une correspondance entre M. van de Wiele et Porsche Classic et les anciens papiers d'immatriculation en Belgique (1991).
€350,000 - 550,000

One of only 1,700 1500/1500S Speedsters built, this early 'Pre-A' 1500 Super Speedster, one of circa 150 believed to have been built, left the factory on 3rd March 1955 and was delivered new to Hoffman, New York. The car was originally finished in 'Signalrot 601' with 'black leatherette' trim, and was registered for the first time on 10th June 1955. In 1991, the car moved to Belgium where it was owned by a Mr van de Wiele in Antwerp. Mr van de Wiele kept the Speedster until 2000 when it moved to the Netherlands where it has been ever since.

The Speedster was subject to a total restoration some years ago, while the vendor - a passionate Porsche enthusiast – advises us that the engine was totally overhauled just over a year ago (invoice and photographs on file). Refinished in the beautiful colour combination of pastel yellow with brown trim, the Speedster has been driven only some 200-or-so kilometres by its enthusiastic owner since the restoration's completion. Accompanying documentation consists of current Netherlands registration papers; Porsche Classic 'Bestätigung' of the model (1500S Speedster) and its factory specifications (engine number, colour, etc); correspondence between Mr van de Wiele and Porsche Classic; and a copy of the old Belgian registration papers (1991).

FERRARI 250 GT COUPÉ (1E SÉRIE) 1959

Carrosserie Pinin Farina

Châssis n° 1247 GT

Moteur n° 1247 GT

Carrosserie n° 118

- *Delivered new in Italy*
- *Landmark Ferrari model*
- *Matching numbers*
- *Restored in 2012/2013*
- *Registered in France*
- *Massini report on file*

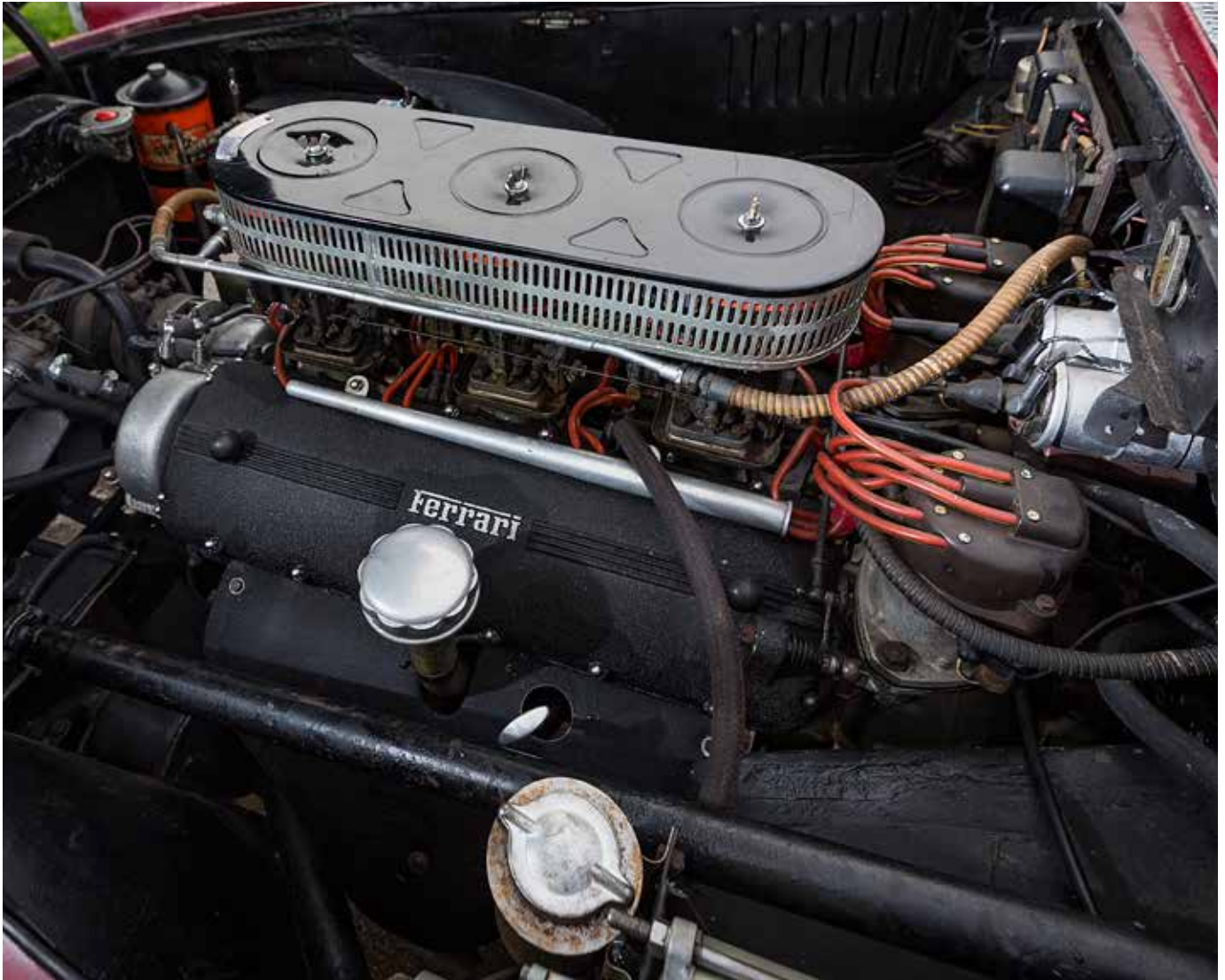


Au début des années 1960, la production de voitures de tourisme cessa d'être considérée comme une simple activité d'appoint et devint primordiale pour la stabilité de la société Ferrari. De ce point de vue, la 250 GT, première Ferrari produite en nombre, peut être considérée comme un élément d'une importance primordial, même si la production de la première série, la 250 Europa construite de 1953 à 1954, totalisa moins de 20 unités. Avant l'avènement de l'Europa, Ferrari avait construit des coupés et des cabriolets de route en petite quantité, généralement des commandes spéciales sur des châssis Sport. Ghia, Vignale et Touring carrossèrent la plupart d'entre elles, mais aucune standardisation n'était envisagée pour une production en série et aucune voiture n'était identique à une autre.

L'apparition de la 250 Europa marqua un changement important dans le choix des carrossiers de Ferrari. Jusque-là, Vignale avait été la carrozzeria la plus prolifique parmi les fournisseurs de Maranello, mais à partir de cette date, Pinin Farina (plus tard Pininfarina) devint le premier choix de Ferrari, carrossant pas moins de 48 des 53 Europa/Europa GT construites. La collaboration de Pinin Farina se concrétisa dans une nouvelle 250 GT de route qui fut dévoilée au Salon de Genève en mars 1956. Mais le carrossier turinois n'était pas encore en mesure d'assurer la surcharge de travail et la production en série fut confiée à la carrozzeria Boano après qu'une poignée d'exemplaires sur châssis 250 GT ait été réalisée par Pinin Farina.

By the early 1960s, road car production had ceased to be a sideline for Ferrari and was seen as vitally important to the company's future stability. Thus the 250, Ferrari's first volume-produced model, can be seen as critically important, though production of the first of the line - the 250 Europa, built from 1953 to '54 - amounted to fewer than 20. Before the advent of the Europa, Ferrari had built road-going coupés and convertibles in small numbers, usually to special customer order using a sports-racing chassis as the basis. Ghia and Vignale of Turin and Touring of Milan were responsible for bodying many of these but there was no attempt at standardisation for series production and no two cars were alike.

The introduction of the 250 Europa heralded a significant change in Ferrari's preferred coachbuilder; whereas previously Vignale had been the most popular carrozzeria among Maranello's customers, from now on Pinin Farina (later 'Pininfarina') would be Ferrari's number one choice, bodying no fewer than 48 out of the 53 Europa/Europa GTs built. Pinin Farina's experiments eventually crystallised in a new Ferrari 250 GT road car that was first displayed publicly at the Geneva Salon in March 1956. However, the Torinese carrozzeria was not yet in a position to cope with the increased workload, resulting in production being entrusted to Carrozzeria Boano after Pinin Farina had completed a handful of prototypes.



La véritable production en série débuta avec un coupé trois volumes de Pinin Farina sur châssis 250 GT, dont 353 exemplaires furent construits entre 1958 et 1960, entre les numéros 0841 et 2081. Quoiqu'il en soit, le nombre réduit d'exemplaires signifiait que l'on pouvait toujours commander sa voiture avec de petites spécificités au choix du client et autorisait également la construction de modèle de salon ou de modèles sur mesure sur le châssis 250 GT.

Un certain nombre de changements intervinrent au cours de la carrière de la 250 GT. Le moteur Colombo 3 litres 128C d'origine fut remplacé par le 128D à double chaîne de distribution qui fut à son tour supplanté par le 128 F à allumage extérieur en 1960 qui abandonnait également les doubles ouïes de son prédécesseur pour six ouïes séparées. Côté châssis, des freins à disque aux quatre roues arrivèrent à la fin de 1959 et une boîte à quatre rapports avec overdrive l'année suivante, les premiers se montrant à la hauteur des performances de la 250 GT.

Plus raffinée et plus pratique que toutes les précédentes Ferrari de route, tout en conservant le pedigree sportif de ces devancières, la 250 GT est un modèle phare dans l'histoire de Ferrari. Si l'on en croit Martin Buckley (Classic & Sportscar, février 2014), des 350 construites, seules 68 série 1 et 83 série 2 ont survécu.

True series production began with the arrival of Pininfarina's 'notch back' Coupé on the 250 GT chassis, some 353 of which were built between 1958 and 1960 within the sequence '0841' to '2081'. However, the relatively small scale of production meant that cars could still be ordered with subtle variations according to customer choice, as well as enabling a handful of show cars and 'specials' to be constructed on the 250 GT chassis.

A number of important developments occurred during 250 GT production: the original Colombo-designed 128C 3.0-litre engine being superseded by the twin-distributor 128D, which in turn was supplanted in 1960 by the outside-plug 128F engine which did away with its predecessor's Siamesed inlets in favour of six separate ports. On the chassis side, four-wheel disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, the former at last providing the 250 GT with stopping power to match its speed.

More refined and practical than any previous road-going Ferrari, yet retaining the sporting heritage of its predecessors, the 250 GT is a landmark model of immense historical significance. According to Martin Buckley (Classic & Sports Car, February 2014), of the 350 built, only 68 Series I and 83 Series II cars survive.



Cet exemplaire, le 118e sur les 353 voitures construites, est sorti des ateliers Pinin Farina de Grugliasco le 9 janvier 1959. À l'origine bicolore, blanc Savid en bas et grigio conchiglia (gris coquille) en haut avec intérieur partiellement en cuir noir, le châssis 1247 fait partie de la première série, dotée du moteur 128D, de freins à disque et de portes, capot moteur et couvercle de coffre en aluminium. La voiture fut vendue neuve dans le cours de l'année 1959 à André Vanoni en Algérie, passant ensuite aux mains de Paul Saurin qui la conserva pendant 23 ans, avant de la vendre à Pierre-Marie Knoll. M. Knoll vendit 1247 au vendeur en 2012.

En 2012/2013, la Ferrari a été restaurée (intérieur et extérieur) par Espace Century à Wissous, avant de participer au Tour Auto Optic 2000 en 2013, de Paris à La Rochelle. Avec le numéro VIP2, la voiture a parcouru les 2 025 km en cinq jours sans problèmes et a participé au XIIIe Modena Cento Ore Classic l'année suivante.

Rouge rubis avec intérieur en cuir noir, 1247 représente une formidable occasion d'acquérir un exemplaire historique de Ferrari 250 GT, encore sous-évalué, qui fut à l'origine de la relation entre Maranello et la carrozzeria Pininfarina. La documentation fournie comprend un rapport Massini, les factures et les photographies de la restauration, ainsi que la carte grise française.
€450,000 - 550,000

This example was completed at Pinin Farina's Grugliasco works on 9th January 1959 and is the 118th of the 353 cars built. Originally finished in two-tone Bianco Savid (bottom) and Grigio Conchiglia (top) with Nero part-leather interior, chassis number '1247' is a 'Series I' model equipped with the Tipo 128D engine, disc brakes, and aluminium doors, bonnet, and boot lid. Later in 1959, the Ferrari was sold new to Andre Vanoni in Algeria, subsequently passing to Paul Saurin, who kept it for 23 years before selling it to Pierre Marie Knoll. Mr Knoll sold '1247' to the current vendor in 2012.

During 2012/2013, the Ferrari was restored (interior and exterior) by Espace Century of Wissous, France before participating in the 2013 Tour Auto Optic 2000, run from Paris to La Rochelle. Competitor number 'VIP2', the car completed the 2,025-kilometre, five-day event without problems, and the following year participated in the XIII Modena Cento Ore Classic.

Finished in Ferrari Rubino Rosso with black interior, '1247' represents a wonderful opportunity to acquire an example of this landmark, yet undervalued, Ferrari GT that helped cement Maranello's continuing relationship with Carrozzeria Pininfarina. Accompanying documentation consists of a Massini Report, restoration invoices and photographs, and a French Carte Grise.



349

ALFA ROMEO 6C 2300 PESCARA 1934

Carosserie type siluro par Cognolato dans le style de Zagato

Châssis n° 700321

Moteur n° 700321

- *Meticulous re-creation of a lost Zagato design, certified by Zagato*
- *Genuine 7th Series 6C 2300 chassis*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *All-alloy panelling executed by Dino Cognolato*
- *Plentiful power with handling to match*





« Une des nouveautés absolues présentées par Alfa Romeo au Salon automobile de Milan 1934 était la dernière création de Vittorio Jano, la six cylindres qui est, selon l'usine et ses créateurs, l'héritière des prestigieuses Alfa Romeo 1750... » - Le Alfa Romeo di Vittorio Jano, *Autocritica*, Milan, 1982.

Dévoilée au Salon automobile de Milan 1934, l'Alfa Romeo 6C 2300 était le dernier fleuron d'une noble lignée de modèles sportifs qui avait vu le jour en 1925 avec la 6C 1500. Cette dernière était la première expression de l'incroyable génie créateur de Vittorio Jano qui avait permis à la marque italienne de s'élever à un niveau international dans les années 1920. Ses monoplaces P2 et Tipo B de Grand Prix s'étaient avérées pratiquement imbattables au plus haut niveau à leur apogée, tandis que sa lignée de sportives à moteur six cylindres sont restées dans les annales comme les modèles de référence de leur époque.

Le six cylindres 2 309 cm³ nouvellement conçu de la 2300 recevait un carter étanche et un bloc surmonté d'une culasse en alliage d'aluminium. Deux modèles étaient proposés, le modèle Turismo, sur un châssis à empattement long, et le Gran Turismo, sur un empattement raccourci. En 1934, la 6C 2300 fit des débuts prometteurs en compétition au premier Giro d'Italia – Coppa d'Oro del Littorio, une course en trois étapes sur un total de 5 687 km.

'An absolute novelty presented by Alfa Romeo at the 1934 Milan automobile show was the latest creation of Vittorio Jano, the 6-cylinder intended by the factory and by its designers to claim the heritage of the prestigious Alfa Romeo 1750...' - 'Le Alfa Romeo di Vittorio Jano', *Autocritica*, Milan, 1982.

Introduced at the 1934 Milan Show, the Alfa Romeo 6C 2300 was the latest flowering of a noble line of sporting models that had originated in 1925 with the 6C 1500. The latter was the first true expression of the abiding design genius of Vittorio Jano, who had masterminded the Italian firm's meteoric rise to world-class stature in the mid-1920s. His P2 and Tipo B Monoposto racing designs proved virtually unbeatable at Grand Prix level in their heyday, while his family of six-cylinder sports-racing cars has passed into the annals of motoring history as the standard-setter of its time.

The 2300's newly developed six-cylinder 2,309cc engine featured an integrally cast crankcase and cylinder block topped by an aluminium-alloy cylinder head. Two basic specifications were available: the Turismo model with a long-wheelbase chassis, and the Gran Turismo with a shortened wheelbase. In 1934, the 6C 2300 made an auspicious competition debut in the inaugural 'Giro d'Italia - Coppa d'Oro del Littorio', a race held in three stages over a total of 5,687 kilometres.



Quatre voitures à carrosserie ouverte par Brianza furent allouées à la scuderia Ferrari qui collaborait étroitement avec Alfa Romeo en compétition. Les moteurs étaient équipés d'un nouveau collecteur d'admission, de deux carburateurs Solex de 35 mm et de deux collecteurs d'échappement 3-en-1. Ainsi grésés, les moteurs développaient 100 ch. Les autres modifications aux voitures incluaient un rapport final plus élevé, un équipement électrique Bosch avec une deuxième batterie, un réservoir plus grand, deux pompes à essence et un compte-tours. Alfa Romeo souffrit de malchance au cours de l'épreuve, la voiture de tête, pilotée par Marinoni, étant victime d'un accident dans la deuxième étape. Toutefois, les trois autres voitures eurent plus de chance avec la voiture de Rosa/Comotti terminant 2e au classement général et les autres au 4e et 5e places.

Le plus grand succès du modèle arriva lors de la Targa Abruzzo - 24 Ore di Pescara, les 12 et 13 août 1934, lorsque trois coupés carrossés par Touring terminèrent 1er, 2e et 3e, la voiture de Cortese/Severi l'emportant devant une rude concurrence de la Lancia Astura, pilotée par Pintacuda/Brivio qui avait gagné le précédent Giro d'Italia, et les deux Alfa Romeo 8C 2300 de Tazio Nuvolari et Guy Moll.

Capitalisant sur ce succès, Alfa Romeo décida de construire une série de 60 Gran Turismo aux mêmes caractéristiques techniques que la berlinette de compétition et avec différents types de carrosseries, allant de la berline au spider.

Four cars with open coachwork by Brianza were entrusted to Scuderia Ferrari, which collaborated closely with Alfa Romeo on competition matters. The engines were equipped with a new inlet manifold, two 35mm Solex carburetors, and twin 3-into-1 exhaust manifolds. Thus equipped, the engines produced more than 100bhp. Other changes made to the cars included a higher final drive ratio; Bosch electrics with a second battery; an enlarged fuel tank; two fuel pumps; and the addition of a rev counter. Alfa Romeo suffered some bad luck in the course of the race, as the leading car driven by Marinoni had an accident in the second stage. However, the other three cars enjoyed more success, with the Rosa/Comotti car finishing 2nd overall, and the others finishing 4th and 5th.

The model's definitive success came at the 'Targa Abruzzo - 24 Ore di Pescara' on 12/13th August 1934, when three Touring-bodied coupés finished 1st, 2nd, and 3rd with the Cortese/Severi car winning against stiff competition from the Lancia Astura driven by Pintacuda/Brivio, who had won the previous Giro d'Italia, and the two Alfa Romeo 8C 2300s of Tazio Nuvolari and Guy Moll.

Capitalising on this success, Alfa Romeo decided to build a series of 60 Gran Turismo cars with the mechanical specifications of the racing Berlinetta, and with various types of coachwork ranging from saloons to open spiders.



Ces voitures étaient baptisées Pescara, en mémoire de la victoire d'Alfa Romeo. Elles préfiguraient les nouveaux modèles 6C 2300 B Mille Miglia à carrosserie Touring qui firent leur débuts aux Mille Miglia 1937.

La voiture proposée ici est une re-création de la siluro (torpille) de compétition, commandée et engagée par Jacques de Rham, le jeune fils passionné d'un aristocrate suisse grand propriétaire terrien. En 1935, de Rham avait fondé la scuderia Maremmana à Grosseto, en Toscane. gé de seulement 26 ans, il affichait une passion pour tout ce qui touchait à la mécanique. Des Fiat et des Maserati avaient fait partie de ses premières voitures, mais il préférait les Alfa Romeo qu'il rachetait à la scuderia Ferrari. Clemente Biondetti pilotait l'Alfa Romeo P3 de Rham, terminant 4e au classement général en 1936, après sa victoire à Rome. De Graffenried pilotait son modèle 6C 1750 et termina 7e au classement général avec une 8C 2900 aux Mille Miglia.

Jacques de Rham acheta également deux Alfa Romeo 6C 2300 GT Pescara – une de 1934 et l'autre de 1935 – toutes deux carrossées en berlinette par Touring et les engagea dans diverses courses de côte dans les premiers mois de 1937. Il décida que les voitures étaient trop lourdes pour être vraiment concurrentielles et les envoya chez Zagato à Milan pour les doter d'une carrosserie ouverte aérodynamique style siluro en aluminium. Il en résultait une impressionnante réduction du poids de près de 300 kg, le poids total restant au-dessous des 1 000 kg. Zagato livra les deux voitures à la fin du mois de mai 1937. Simultanément, les moteurs étaient améliorés, grâce à de nouveaux pistons Borgo.

These cars were called 'Pescara' to commemorate Alfa's racing successes. They were the predecessors of the new Touring-bodied 6C 2300 B Mille Miglia models that debuted at the 1937 Mille Miglia.

The car offered here is a re-creation of the racing Siluro commissioned and campaigned by Jacques de Rham, the enthusiastic young son of a Swiss nobleman and landowner. In 1935, de Rham, founded the 'Scuderia Maremmana' racing team in Grosseto, Tuscany. Only 26 years old, he had a great passion for all things mechanical. FIAT and Maserati were among the first motor cars bought for his racing stable, but he mainly favoured Alfa Romeo, buying them from Scuderia Ferrari. Clemente Biondetti drove de Rham's Alfa Romeo P3, finishing 4th overall in 1936 following victory in Rome; De Graffenried drove his 6C 1750, and finished 7th overall with the 8C 2600 at the Mille Miglia.

Jacques de Rham also purchased two Alfa Romeo 6C 2300 GT Pescara models - one from 1934, the other from 1935 - both with Berlinetta coachwork by Touring, and campaigned them in various hill climbs in the first months of 1937. He decided, though, that the cars were too heavy to be successful, and had them sent to Zagato in Milan for the fitting of Siluro-type aerodynamic open coachwork in aluminium. The result was an impressive weight saving of some 300kg with the total weight remaining under 1,000kg. Zagato delivered both cars at the end of May 1937. At the same time, the engines were improved by the installation of new Borgo pistons.



Les voitures firent leurs débuts en compétition au Grand Prix de Provence et de Marseille, sur le circuit de Miramas, où Carlo Pes de Villamarina termina 1er de sa classe dans la troisième course. D'autres places d'honneur suivirent dans différentes courses de côte où les voitures étaient engagées par Jacques et ses amis. L'histoire de Jacques de Rham et de sa scuderia Maremmana a été racontée par le menu dans le livre en italien de Daniele Cantini.

Malheureusement, aucune des voitures n'a survécu et l'on doit cette création de siluro à un collectionneur italien passionné d'Alfa Romeo de longue date qui dans ce cas précis est parti d'une Alfa Romeo 6C 2300 GT Pescara 7e série de 1934 carrossée en berline par Touring, complète et à numéros concordants. La voiture a été entièrement démontée et la construction de la siluro a été confiée à nul autre carrossier que Dino Cognolato de la Carrozzeria Nova Rinascente à Padoue, en Italie. Un des meilleurs carrossiers du monde, avec l'expérience de toute une vie dans son artisanat, Dino Cognolato a exécuté lui-même tout le travail. En partant d'un dessin à l'échelle 1/1, réalisé à partir de photos d'époque, il a construit toute la carrosserie en aluminium et a entièrement conçu les différents détails, comme les serrures de portes, etc...

The cars made their racing debut at the 'Grand Prix de Provence et de Marseille' at the Miramas circuit, where Carlo Pes de Villamarina finished 1st in class in the third race. Other placings followed in various hill climbs, where the cars were campaigned by Jacques and his friends. The history of Jacques de Rham and his Scuderia Maremmana has been meticulously documented in an Italian-language book by Daniele Cantini.

Sadly, neither car has survived, and we owe this Siluro re-creation to a lifelong Italian Alfa Romeo enthusiast and collector, who in this case started with a complete, matching numbers, 1934 Alfa Romeo 6C 2300 7th Series GT Pescara Berlina with coachwork by Touring. The car was completely dismantled, and the construction of the Zagato-style Siluro body was entrusted to no lesser coachbuilder than Dino Cognolato of the Carrozzeria Nova Rinascente in Padova, Italy. One of the world's finest coachbuilders, with a lifetime of experience in the craft, Dino Cognolato carried out all the work himself. Starting from 1:1 scale drawings based on historic photographs, he constructed the entire aluminium coachwork and designed from scratch small details such as the door closures, etc.



Simultanément, le châssis et la mécanique ont été révisés et le moteur passé au banc. Le moteur développe la puissance maximale respectable de 119 ch à 4 500 tr/min qui, associée au poids réduit de la voiture de seulement 989 kg, offre des performances époustouflantes. Le projet a pris quatre années et, depuis, cette étonnante Alfa Romeo a parcouru seulement 94 km de rodage.

Récemment, Zagato a invité le siluro à participer à un rassemblement de voitures à carrosserie Zagato pour célébrer la présentation du nouveau prototype Maserati Mostro, sur l'ancienne piste d'essai Alfa Romeo d'Arese. Elle est vendue avec un certificat officiel de Zagato, une déclaration d'authenticité signée par l'ancien président de la commission technique nationale de l'ASI, une documentation photographique complète de la restauration et du travail de reconstruction, un titre de propriété californien et des documents d'importation en Italie concernant la voiture donneuse, importée de Suisse en Italie.

Reposant sur un authentique châssis d'Alfa Romeo 6C 2300 GT Pescara, cette voiture est en principe éligible pour un grand nombre de prestigieuses manifestations internationales.
€550,000 - 750,000

At the same time, the chassis and the mechanicals were overhauled, and the engine dynamometer tested. The engine delivers a highly respectable maximum of 119bhp at 4,500rpm, which in combination with the car's low weight of only 989kg results in breathtaking performance. The project took more than four years to complete, since when this stunning Alfa Romeo has covered a mere 94 shakedown kilometres.

Recently, Zagato invited this Siluro to attend a gathering of Zagato-bodied cars to celebrate the presentation of the new Maserati Mostro prototype by Zagato at the former Alfa Romeo test track at Arese. It will be offered with an official Zagato certificate; a Declaration of Authenticity, signed by the former president of the National Technical Commission of the ASI; a comprehensive photographic documentation of the restoration and reconstruction work; California Certificate of Title; and Italian import documents relating to the donor car's importation into Italy from Switzerland.

As it has a genuine Alfa Romeo 6C 2300 GT Pescara chassis, this car is potentially eligible for a wide range of prestigious international events.

350

**MERCEDES-BENZ 300 SL COUPÉ
« PAPILLON » 1955**

Châssis n° 198.40.5500823

Moteur n° 198.980.550086

- *Delivered new to New York, USA*
- *One of 867 Gullwings built in 1955*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Believed five owners from new*
- *2011 Schloss Dyck Concours class winner*
- *Fully restored in 2004 and engine rebuilt in 2015*







« Lorsqu'il fut dévoilé par Mercedes-Benz, le coupé 300 SL de série était une voiture extraordinaire, construite selon les exigences habituelles de qualité du constructeur allemand, mais ce qui laissa avant tout le public sans voix devant la nouvelle voiture, c'était ses portières s'ouvrant vers le haut, en aile de mouette... » - *Motors*, 1963.

Après la guerre, Mercedes-Benz revint à la compétition en 1952, engageant deux de ses nouvelles sportives 300 SL (W194) aux Mille Miglia. Le tandem termina à d'honorables 2e et 4e places au classement général dans cette épreuve particulièrement difficile et ce début prometteur fut suivi par une victoire dans la très éprouvante Carrera Panamericana. L'usine avait d'abord fait courir la 300 SL (Sport Leicht) en version découverte, mais aux 24 Heures du Mans, en juin, un trio de coupés « Papillon » avait été engagé.

La structure multitubulaire du châssis avait imposé de hauts seuils de porte caractéristiques et, alors que l'accès à bord ne posait aucun problème sur une voiture ouverte, avec la version coupé, il avait fallu ménager un accès inattendu, sous la forme de ces portières en aile de mouette. Karl Kling et Hans Klenk avait, comme il convient, remis leur « flèches d'argent » et la 300 SL s'apprêtait à devenir à son tour une légende du sport automobile.

'When it was first announced by Mercedes-Benz, the production 300 SL Coupé was a startling car built to the German concern's customarily startling standards, but above all what left the general public most open-mouthed about the new car was its upward-opening Gullwing doors...!' - *Motors*, 1963.

Mercedes-Benz returned to post-war competition in 1952, fielding two of its new 300 SL (W194) sports cars in the Mille Miglia. The pair finishing a creditable 2nd and 4th overall in this most difficult of events and this promising start was followed up by a win in the challenging Carrera Panamericana. The works first raced the 300 SL (Sport Leicht) in open form, but for the Le Mans 24-Hour Race in June a trio of 'Gullwing'-doored coupés was entered.

High sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the coupé bodywork required innovative thinking - hence the Gullwing doors. Karl Kling and Hans Klenk duly brought their 'Silver Arrow' home in first place and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend.



Dévoilée en août 1954, la 300 SL de série reprenait le châssis tubulaire et la légère carrosserie en alliage d'aluminium de la W194 de compétition, alors que sa mécanique devait beaucoup, comme cette dernière, à la luxueuse berline Mercedes-Benz 300. Le moteur de la 300 SL, un six cylindres de 2 996 cm³ à arbre à cames en tête, était incliné à 45°, afin d'abaisser la ligne de capot, et développait 215 ch (DIN) à 5 800 tr/min avec une injection mécanique Bosch. Une boîte manuelle à quatre rapports tous synchronisés transmettait la puissance au pont arrière par engrenage hypoidé. La suspension était indépendante aux quatre roues, par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux à l'avant et par demi-essieu oscillant et ressorts hélicoïdaux à l'arrière.

Une 300 SL de série (W198) fut essayée par le magazine *Road & Track* en 1955, accélérant de 0 à 100 km/h en 7,4 secondes, jusqu'à la vitesse maximale de 225 km/h. Redoutant une contre-performance de la 300 SL tant attendue, *R&T* était enchanté de trouver le nouveau modèle « ...au-delà de nos attentes les plus folles. En fait nous pouvons affirmer sans équivoque que, à notre avis, le coupé 300 SL est ce qui se fait de mieux en matière de sportive. Sous une carrosserie aérodynamique, elle propose les caractéristiques les plus enthousiasmantes que nous ayons jamais imaginées possibles de réunir. Ses performances ? Elle accélère de 0 à 160 km/h en à peine plus de 17 secondes. Sa polyvalence ?

Launched in August 1954, the production 300 SL retained the spaceframe chassis and lightweight aluminium-alloy bodywork of the W194 racer while its mechanical underpinnings, like the latter's, owed much to the contemporary Mercedes-Benz 300 luxury saloon. A 2,996cc overhead-camshaft inline six, the 300 SL's engine was canted at 45 degrees to achieve a low bonnet line and produced 215bhp (DIN) at 5,800rpm using Bosch mechanical fuel injection. A four-speed, all-synchromesh manual gearbox transmitted power to the hypoid bevel rear axle. Suspension was independent all round: by wishbones and coil springs at the front, with swing axles and coil springs at the rear.

A production 300 SL (W198) was tested by *Road & Track* magazine in 1955, accelerating from 0-60mph in 7.4 seconds on its way to a top speed of 140mph. Half expecting the long-awaited 300 SL to provide an anti-climax, *R&T* were delighted to find the new car, 'far beyond our wildest expectations. In fact, we can state unequivocally that in our opinion the 300SL coupé is the ultimate in an all-round sports car. It combines more desirable features in one streamlined package than we ever imagined or hoped would be possible. Performance? It accelerates from a dead start to 100mph in just over 17 seconds. Dual purpose?

Une 300 SL de série peut se montrer parfaitement à sa place dans n'importe quelle épreuve sportive. Son confort ? Le coupé 300 SL est la voiture « transcontinentale » la plus confortable (et la plus sûre) fabriquée aujourd'hui ».

Une 300 SL Roadster à portières conventionnelles fit ses débuts au Salon de Genève en mai 1957 et, bien qu'elle ait été construite en plus grand nombre, elle n'a jamais pu égaler la popularité du coupé « papillon ». Ne souffrant pas de son ascendance sportive, la 300 SL est une voiture pratique, aussi civilisée dans la circulation urbaine qu'elle peut être enthousiasmante sur autoroute. Lorsque la production de la 300 SL prit fin, en 1957, quelques 1 400 exemplaires avaient trouvé preneur. Aujourd'hui le modèle est à la fois rare et recherché par les connaisseurs de voitures de caractère.

A production model 300 SL can make a very acceptable showing in any type of sportscar competition. Yet the car is extremely tractable and easy to drive in traffic. Comfort? The fully enclosed 300 SL is the most comfortable (and safe) high-speed 'cross-country' car built today.'

A 300 SL roadster featuring conventional doors was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and, although built in greater numbers, has never matched the immortal Gullwing for desirability. Its racing parentage notwithstanding, the 300 SL remains a thoroughly practical car, as civilised in city traffic as it is exhilarating on the autostrada. By the time 300 SL Coupé production ceased in 1957, some 1,400 examples had found customers. Today the model is both rare and most sought after by connoisseurs of fine automobiles.







Cet exemplaire, l'un des 867 construits en 1955, a été livré neuf au concessionnaire Mercedes-Benz Distributors Inc. de New York, aux États-Unis, en novembre de cette année-là. Si l'on se réfère au registre 300 SL (un exemplaire figure au dossier), le châssis numéro 823 était vert clair métallisé avec intérieur en cuir rouge, une harmonie de couleur rare.

L'extrait du registre confirme la concordance des numéros entre le moteur et le châssis et atteste que la voiture a été construite avec un rapports de pont de 3,25 : 1, rare sur un modèle destiné aux États-Unis – ce qui limite le régime du moteur et rend la voiture plus agréable à conduire à haute vitesse. On pense que ce rapport de pont est la « commande spéciales » spécifiée dans le registre. Dans l'ordre, les propriétaires mentionnés sont Lawrence T. Lee de Stafford Springs, dans le Connecticut, Stephen R. Narans de Denver, dans le Colorado et Eric Eichler de Malvern, en Pennsylvanie. La voiture a passé sa vie avec ces trois propriétaires au cours de ses 45 premières années.

Le propriétaire qui vient juste avant le vendeur, Mme Suzanna Navarro, a acheté la « papillon » en 2000 et l'a emmenée à Naples (en Floride) pour y être entièrement restaurée. La réfection a pris quatre années et, en 2004, la voiture terminée fut vendue au vendeur hollandais qui l'a importée en Hollande en 2005.

One of 867 'Gullwing' coupés built in 1955, this example was delivered new to Mercedes-Benz Distributors Inc of New York, USA in November of that year. According to the 300 SL Registry (copy record on file), chassis number '823' was originally finished in light green metallic with red leather interior, a rare combination.

The Register extract confirms matching chassis/engine numbers and states that this car was built with a 3.25:1 ratio rear axle - rare for a US-delivered Gullwing - which reduces engine revs and makes the car more comfortable to drive at high speeds. It is believed that this axle is the 'Special Order' referred to in the Register records. In order, the owners listed are Lawrence T Lee of Stafford Springs, Connecticut; Stephen R Narans of Denver, Colorado; and Eric Eichler of Malvern, Pennsylvania. The car spent its life with these three owners for its first 45 years.

The immediately preceding owner, Mrs Suzanna Navarro, bought the Gullwing in 2000 and brought it to Naples (Florida) for a full restoration. The rebuild took four years to complete, and in 2004 the finished car was sold to the current Dutch owner, who brought it to Holland in 2005.



À cette époque (2005), le compteur affichait 2 800 miles – 4 500 km - (après restauration). En possession de l'actuelle propriétaire pendant onze années, la « papillon » a parcouru seulement 3 500 miles – 5 600 km – pendant cette période, portant le total depuis la restauration à 6 300 miles – 10 100 km. En 2015, le moteur a été entièrement révisé pour un coût de 13 342 € (voir factures et photos au dossier). Lorsqu'elle était aux mains du vendeur, la « papillon » a remporté sa classe au concours d'élégance de Schloss Dyck, 2011.

Cette voiture a été expertisée par M. Benny Valkenburg, le grand spécialiste de la 300 SL en Europe de l'ouest, qui a confirmé son authenticité concernant le châssis, la carrosserie et le moteur (rapport au dossier). Il faut bien noter que cette « papillon » est toujours équipée de son levier de vitesses d'origine, et non pas du plus court, à tringlerie décalée, monté sur de nombreux exemplaires. La voiture est vendue avec son manuel d'instructions, la facture d'achat et quelques photos datant de 2004, diverses factures pour des travaux mineurs, son TÜV et une copie de l'ancien titre américain au nom de Mercedes-Benz de Naples.

L'un des spécialistes du département automobile de Bonhams qui a eu le plaisir de conduire cette magnifique « papillon » est heureux de confirmer que la voiture marche parfaitement bien sans aucun défaut noté. La réponse à l'accélérateur est immédiate, l'embrayage, la boîte et les freins ont tous parfaitement fonctionné – une expérience mémorable.

€1,100,000 - 1,300,000

At that time (2005) the odometer reading was 2,800 miles (post-restoration). In the current owner's possession for 11 years, the Gullwing has covered only some 3,500 miles in that time, making the total since restoration circa 6,300 miles. In 2015, the engine was totally overhauled at a cost of €13,342 (see notes and photographs on file). While in the current owner's possession, the Gullwing won its class at the Schloss Dyck Concours d'Élégance, 2011.

This car has been inspected by Mr Benny Valkenburg, the leading 300 SL authority in Western Europe, who has confirmed its originality with respect to the chassis, body and engine (report on file). It is worthwhile noting that this Gullwing still has the standard gear lever, and not the lower, remote-linkage shifter fitted to many examples. The car comes with an instruction manual; the purchase invoice and some photographs dating from 2004; sundry invoices for minor works; German TÜV paperwork; and a copy of the old US title in the name of Mercedes-Benz, Naples.

One of the Bonhams Motoring Department specialists has had the pleasure of driving this beautiful Gullwing, and is happy to confirm that it performed excellently with no faults noted; it responded eagerly to the throttle while the clutch, gearbox, and brakes all worked well – a truly memorable experience.

351

MASERATI QUATTROPORTE III 4.9-LITRES BERLINE 1984

Châssis n° AM 330-493520

- *Delivered new in Italy*
- *Automatic transmission*
- *Three owners*
- *Circa 95,000 kilometres from new*



« On dit que la Quattroporte est la berline la plus rapide du monde. C'est une voiture très raffinée pouvant croiser à plus de 160 km/h avec quatre personnes à bord, avec un équipement suffisamment luxueux pour supporter sans problème la comparaison avec le nec plus ultra des berlines de luxe, la Mercedes-Benz 600 et la Rolls-Royce Silver Shadow. » - *Car & Driver*.

Réponse italienne à Bentley – comme le proclamait bien fort la publicité du constructeur - la Maserati Quattroporte était l'une des quatre portes les plus rapide du monde à l'époque. En tant que voiture de luxe italienne, la Quattroporte III était choisie par la plupart des riches industriels et par les célébrités du pays, ainsi que par son président de la République, Alessandro Pertini.

Ce modèle à transmission automatique est l'une des 1 821 Quattroporte III construites entre 1978 et 1984 et se trouvait auparavant exposée au Musée de l'automobile de Reims. Le premier propriétaire de la voiture était un entrepreneur et philanthrope bolognais bien connu et le second était un magnat de la mode. Le troisième et actuel propriétaire a acheté la voiture en avril 2003 (à 84 000 km), à la suite de quoi le spécialiste italien de Maserati, Candini, a mené tous les travaux d'entretiens nécessaires. Bleu Alfieri avec intérieur en cuir havane, cette berline sportive Maserati de collection est vendue avec son libretto, ses papiers de l'ASI et sa plaque d'immatriculation italienne d'origine de 1984.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

'The Quattroporte is billed as the world's fastest sedan. It is a highly refined automobile with a four-passenger cruising capability in excess of 100mph, with enough attendant luxuries to compare favourably with non plus ultra of all luxury sedans, the Mercedes-Benz 600 and the Rolls-Royce Silver Shadow.' - *Car & Driver*.

The Italian answer to Bentley - as its manufacturer's publicity proudly claimed - the Maserati Quattroporte was one of the world's fastest four-door saloons in its day. As Italy's premier luxury car, the Quattroporte III was the choice of many wealthy Italian industrialists and celebrities, as well as the country's president, Alessandro Pertini.

This automatic transmission model is one of only 1,821 Quattroporte IIIs built between 1978 and 1984, and was previously displayed at the Musée de l'Automobile in Reims, France. The car's first owner was a well-known Bolognese entrepreneur and philanthropist, the second was a manufacturer in the fashion industry. The current (third) owner purchased the Maserati in Italy in April 2003 (at 84,000 kilometres), whereupon Candini, the Maserati specialist in Modena, carried out a full service. Finished in Blue Alfieri with Havana leather interior, this beautiful and collectible Maserati sports saloon is offered with Italian libretto, ASI paperwork, and its original Bologna registration plate from 1984.

352

BMW 2002 CABRIOLET 1972

Carrosserie Baur

Châssis n° 2795326

- *Iconic BMW cabriolet*
- *Delivered new to Germany*
- *Two owners from new*
- *Recently restored*
- *Registered in Luxembourg*



Les fondements de la résurrection de BMW après la guerre reposaient sur la berline quatre portes 1500 Neue Klasse et ses dérivés, la marque capitalisant sur leur succès avec le lancement d'une gamme deux portes remodelée en 1966, emmenée par la 1600 (puis la 1602). La demande pour plus de puissance, dont celle de l'importateur en Amérique Max Hoffman n'était pas la moindre, mena au lancement de la 2002 en 1968. Helmut Werner Bönsch, le directeur produit et plan de BMW, et l'ingénieur moteur Alex von Falkenhausen avaient déjà fait monter des moteurs 2 litres sur leurs 1602 et suggérèrent que la marque en dérive un modèle de série avec les mêmes lignes. La 2002 était née. Le moteur 1 990 cm³, de plus forte cylindrée, développait 100 ch à 5 500 tr/min avec un seul carburateur et 120 ch avec deux Weber sur la 2002 Ti. Les modèles proposés sur la plate-forme 2002 comprenaient une berline deux portes, un break Touring trois portes et un cabriolet, ce dernier équipé d'une carrosserie fournie par le collaborateur de longue date de BMW, la Karrosserie Baur de Stuttgart. Immense succès commercial de BMW, 349 000 BMW 2002 toutes versions confondues avaient été fabriquées lorsque la production du modèle prit fin en 1976.

Livrée neuve en Allemagne, cette rare BMW 2002 cabriolet n'a connu que deux propriétaires depuis son origine et se trouve aux mains du vendeur depuis 40 ans. La voiture présente une belle finition jaune avec intérieur bleu et a bénéficié d'une restauration récente comprenant la monte de nombreuses pièces neuves. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation au Luxembourg, le contrôle technique et des photographies de la restauration.

€30,000 - 50,000

The foundation of BMW's post-war resurgence was the Neue Klasse four-door 1500 saloon and its derivatives, the company capitalising on their success with the launch of a revised two-door range in 1966, headed by the 1600 (later 1602). Demands for increased power, not least from BMW's US importer, Max Hoffman, led to the introduction in 1968 of the 2002. BMW's director of product planning, Helmut Werner Bönsch, and engine designer, Alex von Falkenhausen, already had 2.0-litre engines installed in their personal 1602s, and proposed to BMW that the company should build a production model along similar lines. Enter the 2002. The larger, 1,990cc engine produced 100bhp at 5,500rpm in single-carburettor configuration, and 120bhp on twin Webers when installed in the 2002Ti. Models available on the 2002 platform comprised a two-door saloon, three-door Touring estate car, and a Cabriolet, the latter with coachwork by BMW's long-term collaborators Karrosserie Baur of Stuttgart. An immense commercial success for the German manufacturer, some 349,000 BMW 2002s of all types had been sold by the time production ceased in 1976.

Delivered new in Germany, this rare BMW 2002 Cabriolet has had only two owners from new and has been in the current vendor's hands for the last 40 years. The car is beautifully finished in yellow with blue interior, and benefits from a recent restoration that included fitting many new parts. Accompanying documentation consists of Luxembourg registration papers, Contrôle Technique, and photographs of the restoration.

RENAULT 4CV « PIE » PRÉFECTURE DE POLICE DE PARIS 1955

Carrosserie Currus, Paris

Châssis n° 2.262.123

Moteur n° 23537

Numéro de constructeur : 462612

- Delivered new to the Paris' préfecture of Police
- Present ownership for the last 50 years
- Restored in 2000
- Featured in the motion picture L'Ours (1960)



Après avoir eu principalement recours aux Citroën « traction avant », la police municipale de Paris a commencé à utiliser des Renault 4 CV spécialement modifiées au début des années 1950. Le premier prototype fut commandé au carrossier parisien Currus qui construisit ensuite toute la flotte. Les modifications par rapport au modèle de série comprenaient des portières échançrées qui permettaient l'usage des armes à feu au besoin, et un moteur préparé plus puissant pour faciliter la poursuite des criminels. Les équipements additionnels étaient constitués d'une radio à ondes courtes et de feux clignotants. Les 4 CV PP (Préfecture de Paris) étaient peintes en noir et blanc d'où leur surnom de pie. Après des essais fructueux du prototype, la première série de 15 4 CV PP était livrée en mars 1955. Après des réclamations de Renault concernant les modifications aux portières qui invalidaient l'homologation du véhicule, les 60 voitures suivantes reçurent une carrosserie de série. Compacte, maniable et rapide, la 4 CV modifiée s'avéra le véhicule idéal pour patrouiller dans les rues encombrées de la capitale.

Cet exemplaire est vendu avec les certificats confirmant sa livraison à la préfecture de police le 18 avril 1955. Il s'agit de l'une des 15 voitures « de série » avec les portières échançrées. La plaque du carrossier Currus est toujours sur la carrosserie. Le vendeur a acheté la voiture il y a cinquante ans à un certain M. Anquetil qui avait acheté deux 4 CV de la police (voir la fiche « Amical Police Patrimoine » au dossier). Restaurée en France en 2000, la voiture se présente en bon état général. La documentation fournie comprend la carte grise et le contrôle technique français, un certificat d'authenticité Renault prouvant que cette voiture a bien été livrée à la police. La voiture est également vendue avec 16 DVD de films dans lesquels apparaît la voiture. On y trouve Les Veinards avec France Anglade et Louis de Funès, L'Ours d'Edmond Séchan, La Panthère rose, Comme un cheveu sur la soupe avec Louis de Funès, et le film de 1957 Sois belle et tais-toi avec Jean-Paul Belmondo, Henri Vidal et Alain Delon. Cette 4 CV particulière est dotée d'un toit ouvrant qui lui a été installé pour son apparition dans L'Ours (voir photo au dossier).

€28,000 - 34,000

The Paris Municipal Police began using specially modified Renault 4CVs in the early 1950s having previously relied mainly on the Citroën 'Traction Avant'. The idea of using the Renault 4CV is credited to Mr Gobin, Director of the Paris Municipal Police, and the first prototype was commissioned from the Parisian coachbuilder Currus, which would go on to build the entire fleet. Modifications to the production version included cutaway door windows, enabling the easy use of firearms when required, and a tuned and more powerful engine to facilitate the pursuit of fleeing criminals. Additional equipment included a short-wave radio and flashing lights, and the 'PP' (Prefecture of Police) 4CVs were painted in distinctive black and white livery, hence their nickname 'pie' (magpie). Following successful tests of the prototype, the first batch of 15 PP 4CVs was delivered in March 1955. After objections from Renault that the modifications to the doors breached the 4CV's official certification, the remaining 60 cars delivered had standard bodies. Compact, manoeuvrable and fast, the modified 4CVs proved to be the ideal vehicles for policing the crowded roads of the French capital.

This example comes with certification stating that it was delivered to the Prefecture of Police on 18th April 1955. It is one of the first 15 'production' cars and has the cut down door windows. The plate fixed to the body by Carrosserie Currus is still present. The vendor purchased this car 50 years ago from a Mr Anquetil, who had bought two 4CVs from the Police (see Amicale Police Patrimoine documentation on file). Restored in France in 2000, the car is presented in generally very good condition. Accompanying documentation consists of a French Carte Grise and Contrôle Technique, and a Renault Certificate of Authenticity proving that this car was delivered to the Police. The car also comes with 16 DVDs of feature films in which the 4CV Pie has appeared. These include Les Veinards starring France Anglade and Louis de Funès, L'Ours by Edmond Sechan, La Panthère Rose (Pink Panther), Comme un Cheveu sur la Soupe starring Louis de Funès, and the 1957 motion picture Sois belle et tais-toi starring Jean-Paul Belmondo, Henri Vidal and Alain Delon. This particular 4CV has an opening sunroof, which was fitted in 1960 for its appearance L'Ours (see photograph on file).

354 Ω

MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 BERLINE 1991

Châssis n° WDB201035-1F-747407

- *Delivered new in Switzerland*
- *Circa 184,000 kilometres from new*
- *Well maintained and recently refurbished*
- *Registered in Switzerland*



La 190, une berline quatre portes traditionnelle à moteur avant et propulsion, était proposée avec une grande variété de moteurs allant du quatre cylindres 1, 8 litres au six cylindres 2, 6 litres, auxquels s'ajoutaient des diesel 2 litres et 2, 5 litres. Une version sportive ne tarda pas à faire son apparition, la 2.3-16 de 185 ch intégrant la gamme 190 à l'automne 1983, suivie d'une 2.5-16 encore plus puissante en 1985. Ces voitures avaient été conçues avec la compétition en tête et étaient équipées de culasses à 16 soupapes conçues par la firme britannique Cosworth Engineering qui reprenait la recette appliquée avec succès sur son moteur DFV de Formule 1. Construite pour satisfaire à l'homologation du Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM), la discipline réservée aux voitures de tourisme, les éditions limitées Evolution et Evolution 2 avaient été commercialisées à la fin de la décennie.

Cette 190E 2.5-16 a été livrée neuve par la concession Mercedes-Benz officielle Autostern Wädenswil et sera vendue avec son carnet d'entretien d'origine, tamponné au moment de sa livraison. Achetée par le vendeur (qu'on pense être le quatrième propriétaire) en 2007, la voiture a été régulièrement entretenue et sera entièrement remise en état avant la vente, avec une révision, de nouveaux freins, de nouveaux pneus, une suspension refaite avec des amortisseurs neufs, etc. Cette incroyable Mercedes moderne dont la cote ne cesse d'augmenter en collection est vendue avec diverses factures, sa carte grise suisse et le livret d'entretien original mentionné plus haut. Bien que la voiture soit accompagnée d'une carte grise Suisse, veuillez noter que la voiture sera sujette à des taxes de ré importation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.

€30,000 - 40,000

Sans Réserve

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. 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 had been conceived with motor sports in mind and were quipped 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. Produced to meet the homologation requirements of the Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM) touring car race series, limited edition Evolution and Evolution 2 versions had arrived by the decade's end.

This 190E 2.5-16 was supplied new by the official Mercedes-Benz dealership, Autostern Wädenswil and comes with its original service book stamped at time of delivery. Purchased by the vendor (believed the fourth owner) in 2007, the car has been regularly maintained and will be comprehensively refurbished prior to auction, including a service, new brakes, new tyres, suspension reconditioned with new dampers, etc. This increasingly collectible modern Mercedes is offered with sundry invoices, Swiss Carte Grise, and the aforementioned original service book. Although the car also comes with a Swiss Carte Grise, please note the car will be subject to re-import tax should it return to Switzerland with a new owner.

355

Voiture du Salon de Londres, ex-Maharajah de Patiala

**ASTON MARTIN 1½-LITRE STANDARD
SPORTS MODEL 1928**

Châssis n° TS10

Moteur ST18

- *The first 'Standard Sports Model'*
- *Displayed at the 1928 London Motor Show*
- *Unique specification*
- *The third oldest Bertelli-era Aston Martin known to be running*
- *Fully restored by Ecurie Bertelli Ltd*







Construite par Robert Bamford et Lionel Martin, les premières Aston-Martin (à l'époque, il y avait un tiret) se firent rapidement une réputation pour leurs hautes performances et leurs prouesses sportives dans l'immédiat après première guerre mondiale. L'histoire de la marque remonte à 1914, quand Bamford & Martin Ltd construisirent leur première voiture – plus tard connue sous le nom de « seu à charbon » - dans leur atelier de Henniker Place, à Chelsea. L'arrivée de la guerre vit les deux fondateurs s'engager dans des tâches plus importantes et le « seu à charbon » restera la seule automobile de Bamford & Martin Ltd pendant plusieurs années. La société changea plus tard son nom en Aston-Martin, retenant le nom du fondateur Lionel Martin et empruntant pour Aston le nom de la course de côte près d'Aylesbury, dans le Buckinghamshire (le tiret fut abandonné par la suite).

Les premières Aston faisaient appel à un quatre cylindres à soupapes latérales et bien que la marque ait expérimenté des modèles à arbre à cames en tête, ce fut le fiable moteur à soupapes latérales qui remporta le plus de victoires. En 1922, l'Aston Martin latérale connut sa plus grande heure de gloire lorsque l'une d'elles, baptisée « Rabbit » et plus tard surnommée « Bunny », établit 25 records pour voitures légères et 10 records de vitesse pure à Brooklands. Malheureusement, la concentration de la direction sur le sport automobile, tout en lui attirant une publicité inestimable, la distraignait de son rôle de constructeur de voitures à vendre, ce qui fait que seulement une cinquantaine ayant été vendues en 1925, la société connut le premier de ses nombreux changements de propriétaire.

Manufactured by Robert Bamford and Lionel Martin, the first Aston-Martins (the hyphen is correct for the period) rapidly established a reputation for high performance and sporting prowess in the immediate post-WWI years. The company traces its history back to 1914, when Bamford & Martin Ltd built their first car - ultimately known as 'Coal Scuttle' - at their works in Henniker Place, Chelsea. The coming of war saw the two founders engaged in more important activities, and 'Coal Scuttle' remained the sole Bamford & Martin car for some years. The company later changed its name to Aston-Martin, retaining the name of founder Lionel Martin and borrowing from the Aston hill climb near Aylesbury, Buckinghamshire (the hyphen was later dropped).

The first Astons used four-cylinder sidevalve engines, and though the firm experimented with overhead-camshaft types, it was the trusty sidevalves that did most of the winning. In 1922, the sidevalve Aston Martin enjoyed its finest hour when one nicknamed 'Rabbit', and latterly known as 'Bunny', set 25 light-car and 10 outright world speed records at Brooklands. Unfortunately, the management's concentration on motor sport, while accruing invaluable publicity, distracted it from the business of manufacturing cars for sale, the result being just 50-or-so sold by 1925 when the company underwent the first of what would be many changes of ownership.



Les fondations pour une véritable production en série étaient posées avec la formation d'Aston Martin Motors Ltd en 1926 sous la houlette d'Augustus « Bert » Bertelli et William Renwick. Construite dans les nouveaux ateliers de la société à Feltham, la nouvelle génération d'Aston Martin 1 ½ litres fut dévoilée au Salon de Londres à L'Olympia. Comme son prédécesseur, « Bert » Bertelli comprit les effets positifs de la compétition sur les ventes d'Aston Martin et lança la construction de deux voitures de course pour la saison 1928. Basée sur le modèle de série 1 ½ à arbre à cames en tête, le duo recevait une lubrification par carter sec qui fut reprise sur l'International, le modèle Sport, dévoilé en 1929.

Pendant ce temps, Aston Martin avait exposé trois nouveaux modèles sur son stand au Salon de Londres 1928, à l'Olympia, un cabriolet quatre places, une berline quatre portes, et une deux places découverte sur le châssis court (2, 59 m) présenté comme le « Standard Sports Model ». Celui-ci était le châssis numéro TS10, la voiture de cette vente. Bien que le Standard Sports Model ait été décrit dans le catalogue comme disposant d'une lubrification par carter sec, TS10 était exposé à l'Olympia avec une lubrification par carter humide, comme le mentionne Inman Hunter dans son ouvrage de référence Aston Martin 1913-1947 (page 95). De couleur brune avec de longues ailes noires, TS10 fut vendue sur le stand du Salon au Maharajah de Patiala et exportée en Inde.

The foundations were laid for the commencement of proper series production with the formation of Aston Martin Motors Ltd in 1926 under the stewardship of Augustus 'Bert' Bertelli and William Renwick. Built at the firm's new Feltham works, the 'new generation' of 1½-litre Aston Martins was first displayed at the 1927 London Motor Show at Olympia. Like his predecessors, 'Bert' Bertelli understood the effect of competition success on Aston Martin sales and sanctioned the construction of two works racers for the 1928 season. Based on the 1½-litre, overhead-camshaft road car, the duo featured dry-sump lubrication, and this feature was carried over to the International sports model, introduced in 1929.

In the meantime, Aston Martin had displayed three new models on its stand at the 1928 London Motor Show at Olympia: a four-seat open car, a four-door saloon, and an open two-seater on the short (8' 6") chassis, which was described as the 'Standard Sports Model'. The latter was chassis number 'TS10', the car offered here. Although the Standard Sports Model was described in the catalogue as having a dry sump, 'TS10' was displayed at Olympia with a wet-sump engine, as recorded by Inman Hunter in his definitive work: 'Aston Martin 1913-1947' (page 95). Finished in brown and boasting long black wings, 'TS10' was sold from the show stand to the Maharajah of Patiala and exported to India.



On sait peu de choses sur l'histoire de la voiture en Inde, pourtant, en 1967, elle fut proposée à la vente par un certain M. Paraamjit de Lucknow, Uttar Pradesh, mais en tout cas, elle ne refit pas surface avant d'être retrouvée – démontée – par le vendeur. L'Aston avait été profondément modifiée et avait perdu sa lubrification par carter humide et son essieu arrière à vis sans fin. On pensait la restauration impossible.

Pourtant, en 2006, Andy Bell d'Ecurie Bertelli Ltd, autorité incontestée en matière d'Aston Martin d'avant-guerre, localisa un moteur type T, numéro ST18 et dénicha le dernier carter sec dans une caisse de pièces au fond de son atelier. On décida donc de restaurer TS10 en utilisant ce moteur et un essieu arrière entièrement refait. La voiture fut expédiée de Malte à l'atelier d'Ecurie Bertelli à Olney, au Royaume-Uni, pour une restauration qui a duré presque trois années.

TS10 est la première Standard Sports Model construite et l'ancêtre direct des Aston Martin d'aujourd'hui, mais aussi la troisième plus ancienne Aston Martin de l'ère Bertelli connue, encore en état de marche. Unique et en état magnifique, elle représente l'aube de l'une des plus grandes marques sportives britannique et fera sûrement la fierté de n'importe quelle collection de modèles exclusifs Aston Martin.
€600,000 - 800,000

Little is known of the car's subsequent history in India; however, in 1967 it was offered for sale by a Mr Paraamjit of Lucknow, Uttar Pradesh, but it did not surface again until it was found - in pieces - by the current vendor. By this time the Aston had been much modified and lost both its original wet-sump engine and its worm drive back axle. Restoration was not thought to be possible.

However, in 2006 Andy Bell of Ecurie Bertelli Ltd, the world-renowned authority on pre-war Aston Martins, located a 'T' type engine, number 'ST18', and found the last known wet sump in a bin of parts in his workshop. It was decided to restore 'TS10' using this engine and a newly made rear axle. The car was shipped from Malta to Ecurie Bertelli's workshop at Olney in the UK for restoration, which has taken almost three years to complete.

'TS10' is the first Standard Sports Model built and a direct ancestor to today's Aston Martins; it is also the third oldest Bertelli-era Aston Martin known to be still running. Unique and magnificently presented, it represents the dawn of one of Britain's greatest sporting marques and would surely take pride of place in any collection of fine Aston Martin motor cars. English



356

RENAULT VIVA GRAND SPORT CABRIOLET 1939

Châssis n° 930988

- Rare upmarket soft-top model
- Single family ownership since 1969
- Restored condition
- Registered in France
- Recently featured in *Rétrovisueur*



La luxueuse Viva Grand Sport de Renault fut dévoilée au Salon de Paris en 1934, la production démarrant avec un modèle remanié en 1935. Première Renault à s'affranchir des marchepieds, les modèles Grand Sport arboraient des lignes souples et fuselées – influencées par celles de la Lincoln Zephyr – bien en phase avec les préoccupations d'efficacité aérodynamique du moment. De fait Renault qualifiait sa gamme Grand Sport d'hyperaérodynamique. Conçue pour séduire les classes moyennes fortunées, la Viva Grand Sport était disponible en deux empattements et recevait un six cylindres en ligne à soupapes latérales de 4, 1 litres développant une puissance maximale de 95 ch à 3 000 tr/min. La direction se faisait par crémaillère, la boîte comptait trois rapports et on trouvait des amortisseurs hydrauliques aux quatre roues.

Cet élégant cabriolet Renault Viva Grand Sport n'a connu que trois propriétaires et appartient à la même famille depuis 1969. La voiture a été vendue neuve en 1939 à un avocat bien connu de l'avenue Foch à Paris et fut apparemment abandonnée en 1940 à Nogent-le-Rotrou pendant la débâcle qui suivit l'invasion allemande.

Renault's luxurious Viva Grand Sport was premiered at the 1934 Paris Salon, with manufacture of a much changed production version commencing in 1935. The first Renaults to dispense with running boards, the Grand Sport models boasted sweeping, streamlined styling - inspired by the influential Lincoln Zephyr - reflecting the contemporary preoccupation with aerodynamic efficiency; indeed, Renault described its Grand Sport range as hyperaérodynamique. Intended to appeal to the wealthy middle classes, the Viva Grand Sport was manufactured in two wheelbase lengths and was powered by a 4.1-litre straight-six sidevalve engine developing its maximum of 95bhp at a leisurely 3,000rpm. Steering was by rack-and-pinion, the gearbox was a three-speeder, and there were hydraulic dampers all round.

This stylish Renault Viva Grand Sport Cabriolet has had only three owners and has belonged to the same family since 1969. The car was sold new in 1939 to a well-known lawyer living on Avenue Foch in Paris, but seemingly was abandoned in 1940 in Nogent-le-Rotrou during the flight from the French capital following the German invasion.



En 1969, la voiture fut achetée par Jean Desgardins (le père de l'actuel propriétaire) directeur du département « Ancêtres et classiques » du Club des Amateurs d'Anciennes Renault (CAR). Ramener la voiture de Nogent-le-Rotrou à Paris n'alla pas sans difficultés, le moteur cassant à 40 km de la capitale. Jean Desgardins trouva un moteur identique chez un casseur et reconstruisit le bloc de la voiture en utilisant les meilleurs éléments des deux engins. La voiture appartient aujourd'hui aux fils de Jean, Bruno et Luc Desgardins.

In 1969, the car was bought by Jean Desgardins (the current owners' father), who was director of the 'Ancêtres et Classiques' section of the Club des Amateurs d'Anciennes Renault (CAR). Bringing the car back to Paris from Nogent-le-Rotrou was not without difficulty, as the engine failed some 40 kilometres from home. Jean Desgardins eventually found a similar engine in a breaker's yard, and built the unit currently in the car using the best components from the two at his disposal. The Grand Sport belongs now to Jean's sons: Bruno and Luc Desgardins.

Entre 2005 et 2016, la voiture a été restaurée, le plus gros du travail étant effectué par Automobiles d'Antan à Châtillon, près de Paris, et par la Carrosserie Lecoq. L'intérieur et l'extérieur ont été entièrement rénovés – sellerie, chromes, capote, etc... - tandis que le moteur était entièrement démonté et reconstruit en 2014 et que le système électrique était rénové simultanément. Pour un montant total de 47 200 €, les factures comprennent notamment celles du moteur (11 455 €) et une autre pour l'électricité (6 728, 93 €). Se présentant en excellent état général avec un historique bien documenté, cette rare et belle voiture est vendue avec les factures de restauration mentionnées ci-dessus, sa carte grise française et son contrôle technique (valide jusqu'en 2019) ainsi qu'un article élogieux de huit pages paru dans le numéro de décembre 2016 du magazine *Rétroviseur*.
€90,000 - 130,000

Between 2005 and 2016, the car was restored, with most of the work done by Automobiles d'Antan of Châtillon near Paris and Carrosserie Lecoq. The interior and exterior have been fully refurbished - upholstery, brightwork, soft-top, etc - while the engine was completely dismantled and rebuilt in 2014, and the electrics renewed at the same time. Totalling €47,200, the related bills include one for the engine (€11,455) and another for the electrics (€6,728.93). Presented in generally excellent condition and possessing a well-documented history, this rare and beautiful car is offered with the aforementioned restoration bills; French Carte Grise and Contrôle Technique (valid until 2019); and a highly complimentary eight-page article in the December edition of *Rétroviseur* magazine.

BENTLEY S3 CONTINENTAL COUPÉ 1965

Carrosserie Park Ward Ltd

Châssis n° BC58LXE

Moteur n° 29EBC

- *One of a mere 30 Continental S3 coupes built in left-hand drive*
- *The last example to be produced*
- *Exported to the USA*
- *Restored in 1993*
- *Registered in the UK*



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

Les Bentley Continental était, bien sûr, exclusivement carrossée sur mesure. Les firmes comme H. J. Mulliner, Park Ward et James Young proposaient toutes des carrosseries sur le châssis de la Continental S2. Les Continental S2 de loin les plus remarquables étaient celles carrossées par Park Ward, la carrosserie intégrée de Rolls-Royce, et leur dessin à la ligne de caisse rectiligne continue, de l'avant à l'arrière, imaginé par le styliste Norvégien Vilhelm Koren, allait être reconduit sur la Continental S3. Les doubles phares étaient le trait stylistique le plus marquant des S3 et sur les Continental désormais construites par la firme née de la fusion de H. J. Mulliner et Park Ward, étaient nichés dans des logements inclinés qui devaient valoir à ce modèle son surnom de « chinese eye » (yeux bridés).

Bentley's magnificent Continental sports saloon has been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction on the R-Type chassis in 1952. With the arrival of the final (S-Type) generation of six-cylinder cars in 1955, the Continental lost a little of its individuality but none of its exclusivity, and this trend continued after the arrival of the V8-engined S2 in 1959. Although the S2 appeared externally unchanged, its performance was considerably enhanced by the new 6,230cc V8 engine. Power-assisted steering was now standard and there was no longer the option of a manual gearbox, Rolls-Royce's own four-speed automatic being the sole offering.

The Bentley Continental was, of course, exclusively a coachbuilt automobile. The firms of H J Mulliner, Park Ward and James Young all offered bodies on the Continental S2 chassis. By far the most striking of these S2 Continentals were those bodied by Rolls-Royce's in-house coachbuilder Park Ward, and this design by Norwegian Vilhelm Koren, with its influential continuous front-to-rear wing line, would continue on the S3 Continental. Quad headlamps were the S3's major styling innovation, and on the H J Mulliner, Park Ward-bodied Continental were contained in slanting nacelles, giving rise to this model's 'Chinese Eye' sobriquet.



En dehors de ces phares, le changement le plus évident se situait au moteur de la S3, qui recevait un taux de compression plus élevé et de plus gros carburateurs qui faisaient grimper la puissance maximale de quelque 7%.

Le châssis BC58LXE est l'un des 30 coupés à conduite à gauche sur un total de 312 Continental S3 construites. La Bentley a été livrée neuve en septembre 1965 à M. Cass Hough, un pilote d'essai américain résidant au très luxueux hôtel Claridge de Londres, et immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro DGY 271C. Originaire de Palm Beach, en Floride, M. Hough garda la Continental jusqu'à son décès en 1992. La voiture fut alors achetée son second propriétaire, M. John Meier de Vancouver au Canada qui fit procéder à une restauration complète. Menée pendant presque toute l'année 1993, la rénovation a donné lieu à un changement de couleur, du gris coquillage avec intérieur bleu à un vert foncé avec intérieur beige. Le troisième propriétaire, un couple résidant en Californie, aux États-Unis, a acheté la voiture à M. Meier en 2004.

Vendue dans un excellent état général, cette rare Continental S3 est proposée avec deux dossiers contenant son manuel d'instruction d'origine, diverses factures d'entretien, une sélection de photos, ses papiers d'immatriculation UK V5C et un rapport d'expertise très flatteur (daté de juillet 2016).
€190,000 - 240,000

Headlamps aside, the most significant change was to the S3's engine, which boasted an increased compression ratio and larger carburetors, modifications that raised peak power by some 7%.

Chassis 'BC58LXE' is one of 30 left-hand drive coupés out of a total of 312 S3 Continentals produced. The Bentley was delivered new in September 1965 to Mr Cass Hough, an American test pilot staying at London's exclusive Claridge's Hotel, and registered in the UK as 'DGY 271C'. Hailing from Palm Beach, Florida, Mr Hough kept the Continental until he passed away in 1992. The car was then purchased by its second owner, Mr John Meier of Vancouver, Canada, who commissioned a full restoration. Taking almost all of 1993 to complete, the refurbishment included a change of colour scheme from Shell Grey with blue interior to dark green with beige. The third owners, a couple living in California, USA, bought the Bentley from Mr Meier in 2004.

Presented in generally excellent condition, this rare S3 Continental is offered with two folders containing its original instruction manuals, sundry maintenance invoices, a selection of photographs, a UK V5 registration document, and a highly favourable condition report (issued July 2016).

FERRARI 365 GTB/4 « DAYTONA » BERLINETTA 1972

Carrosserie Pininfarina et Scaglietti

Châssis n° 16447

- *Delivered new to the USA*
- *Well documented ownership*
- *Original colour scheme*
- *Air conditioning, power windows, power steering*
- *EU taxes paid*



Toute Ferrari est, dans une certaine mesure, une référence, mais peu de modèles routiers de Maranello peuvent enflammer l'imagination d'un Ferraristi comme la 365 GTB/4. Expression ultime de la sportive équipée du fabuleux V12 Ferrari à l'avant, la 365 GTB/4 fit ses débuts au Salon de Paris en 1968, recevant le surnom de « Daytona » en l'honneur du triplé des Ferrari 330 P4 sur le circuit éponyme en 1967. Chez Pininfarina, Leonardo Fioravanti, qui devint plus tard le directeur du département recherche et développement de la fameuse carrozzeria, est le responsable de cet étonnant dessin avec son avant en nez de requin qui redéfinit l'équilibre traditionnel long capot/habitacle ramassé/arrière court dans un ensemble qui exprime la puissance musculaire tout en retenant une élégance traditionnellement associée avec le travail des carrossiers italiens.

Parmi les nombreux chefs-d'œuvre de Pininfarina, l'innovant nez de requin doté d'un inhabituelle panneau transparent sur toute la largeur recouvrant les optiques, fut pourtant remplacé plus tard, peu après le début de l'entrée en production dans la deuxième moitié de 1969, par des optiques escamotables électriquement pour répondre aux normes fédérales américaines. Fioravanti avouera plus tard que la « Daytona » était sa favorite parmi toutes les Ferrari qu'il a dessinées.

Every Ferrari is, to a greater or lesser extent, a 'landmark' car, but few of Maranello's road models have captured the imagination of Ferraristi like the 365 GTB/4. The ultimate expression of Ferrari's fabulous line of V12 front-engined sports cars, the 365 GTB/4 debuted at the Paris Salon in 1968, soon gaining the unofficial name 'Daytona' in honour of the sweeping 1, 2, 3 finish by the Ferrari 330P4 at that circuit in 1967. Pininfarina's Leonardo Fioravanti, later the famed Carrozzeria's director of research and development, was responsible for the influential shark-nosed styling, creating a package that restated the traditional 'long bonnet, small cabin, short tail' look in a manner suggesting muscular horsepower while retaining all the elegance associated with the Italian coachbuilder's work for Maranello.

One of Pininfarina's countless masterpieces, the influential shark-nosed body style featured an unusual full-width transparent panel covering the headlamps, though this was replaced by electrically-operated pop-up lights to meet US requirements soon after the start of production in the second half of 1969. Fioravanti later revealed that the Daytona was his favourite among the many Ferraris he designed.





Bien que le prototype ait été dessiné et construit par Pininfarina à Turin, la construction du modèle de série fut confiée à la filiale de Ferrari, Scaglietti à Modène. Le V12 quatre arbres tout alliage de la Daytona affichait une cylindrée de 4 390 cm³ et développait 352 ch à 7 500 tr/min avec un couple de 44 mkg disponible dès 5 500 tours. La lubrification par carter sec avait permis de le positionner plus bas dans le châssis de tubes ovales, tout en rejetant la boîte cinq vitesses à l'arrière, dans une configuration transaxle qui donnait un équilibre des masses de 50/50. La suspension à quatre roues indépendante par double triangulation et ressorts hélicoïdaux était une caractéristique récente qui avait vu le jour sur sa devancière 275 GTB. Contrairement à sa contemporaine 365 GTC/4, la Daytona n'était pas équipée de la direction assistée, un équipement jugé à l'époque inapproprié sur une vraie sportive. Il y avait heureusement une assistance par servo-frein au disque ventilé sur les quatre roues. L'air conditionné était proposé en option, sinon la Daytona restait vouée sans compromis à sa mission de fournir rien moins que des performances superlatives.

Au moment de sa commercialisation en 1968, la Daytona était la Ferrari de production la plus chère de tous les temps et avec sa vitesse maximale de plus de 270 km/h était aussi la voiture de série la plus rapide. Les livraisons débutèrent dans la seconde moitié de 1969 et la Daytona ne fut construite que pendant quatre années. Il faudrait attendre l'arrivée de la 456 GT en 1992 pour que Ferrari construise à nouveau un modèle du même genre. Seulement 1 300 berlinettes et 121 spyders avaient été construits lorsque la production cessa en 1973.

Although the prototype had been styled and built by Pininfarina in Turin, manufacture of the production version was entrusted to Ferrari's subsidiary Scaglietti in Modena. The Daytona's all-alloy, four-cam, V12 engine displaced 4,390cc and produced its maximum output of 352bhp at 7,500rpm, with 318lb/ft of torque available at 5,500 revs. Dry-sump lubrication enabled it to be installed low in the oval-tube chassis, while shifting the gearbox to the rear in the form of a five-speed transaxle meant 50/50 weight distribution could be achieved. The all-independent wishbone and coil-spring suspension was a recent development, having originated in the preceding 275GTB. Unlike the contemporary 365GTC/4, the Daytona was not available with power steering, a feature then deemed inappropriate for a 'real' sports car. There was, however, servo assistance for the four-wheel ventilated disc brakes. Air conditioning was optional, but elsewhere the Daytona remained uncompromisingly focussed on delivering nothing less than superlative high performance.

At the time of its introduction in 1968 the Daytona was the most expensive production Ferrari ever and, with a top speed in excess of 170mph, was also the world's fastest production car. Deliveries commenced in the second half of 1969 and the Daytona would be manufactured for just four years; not until the arrival of the 456 GT in 1992 would Ferrari build anything like it again. Only 1,300 Berlinetta models and 121 Spyder convertibles had been made when production ceased in 1973.





Si l'on se réfère au rapport joint, dressé par le spécialiste bien connu de la marque Marcel Massini, le châssis numéro 16447 a été construit en novembre 1972 et sa carrosserie achevée par la carrozzeria Scaglietti le 9 mars 1973. Construite aux normes américaines, la Daytona était peinte en argento metallizzato avec intérieur en cuir Connolly noir et a quitté l'usine avec les enviables options air conditionné et vitres électriques. Plus tard au cours du mois de mars 1973, la Ferrari a été livrée au concessionnaire officiel Chinetti-Garthwaite à Paoli, en Pennsylvanie, aux États-Unis. En 1976, la Daytona était mise en vente par M. Robert Mannick de Buffalo, dans l'état de New York aux États-Unis, qui était, pense-t-on, son premier propriétaire. À l'époque, la voiture avait parcouru environ 10 000 miles (16 000 km) et avait été équipée d'un système stéréo.

L'acheteur de la Ferrari fut M. Stan Zagorski de Mount Temper, état de New York, qui eut le plaisir de la conduire pendant les treize années qui suivirent, ajoutant environ 27 600 miles (44 400 km) au compteur, avant de la mettre en vente en 1989, époque à laquelle la voiture avait été repeinte en rouge. Son propriétaire suivant Dennis McCann de Westerville, dans l'Ohio, allait conserver la Daytona pendant presque 15 ans, au cours desquelles la voiture fut peu utilisée mais fut bien entretenue, le compteur affichant désormais 37 649 miles (60 590 km).

According to the accompanying report compiled in 2012 by noted Ferrari authority, Marcel Massini, chassis number '16447' was manufactured in November 1972 and completed with coachwork by Carrozzeria Scaglietti on 9th March 1973. Built to US specification, the Daytona was handsomely finished in Argento Metallizzato (silver metallic) with Nero (black) Connolly leather interior, and left the factory equipped with the desirable options of air conditioning and power windows. Later in March 1973 the Ferrari was delivered to the official dealer Chinetti-Garthwaite in Paoli, Pennsylvania, USA. In 1976, the Daytona was advertised for sale by Mr Robert Mannick of Buffalo, New York, USA, who is believed to have been its first owner. By this time the car had covered some 10,000 miles and had been fitted with a custom stereo system.

The Ferrari's purchaser was Mr Stan Zagorski of Mount Temper, New York, who would enjoy driving it for the next 13 years, adding circa 27,600 miles to the odometer total before advertising it for sale in 1989, the which time the car had been repainted red. Next owner Dennis McCann of Westerville, Ohio would keep the Daytona for almost 15 years, during which time the car saw little use but was well maintained. Indeed, by the time Mr McCann sold the car in 2004, the odometer reading had only risen to 37,649 miles.



La Ferrari ne resta pas longtemps aux mains de son propriétaire suivant, un collectionneur résidant dans le Colorado, et en 2005 à 38 153 miles (61 401 km) fut vendue à M. Richard Standage de Moorpark, Californie, qui l'immatricula avec un numéro personnalisé parfaitement adapté FER GTB4. Le propriétaire suivant de la voiture fut F40 Motorsport (Wayne Carini) qui la fit repeindre dans sa couleur d'origine gris métallisé en 2011. Le vendeur a acheté 16447 dans une vente aux enchères aux États-Unis en janvier 2014.

Remontant à 2005, les factures contenues dans les deux dossiers historiques montrent que cette voiture a toujours connu un entretien méticuleux pour la maintenir en bon état de marche, dont une de 12 000 \$ de A. Z. Collector Cars, en Arizona, pour une révision et un entretien en septembre 2012. Plus tard, en juin 2014, une autre de 7 000 \$ pour une révision de la boîte de vitesses.

Équipée d'équipements comme les roues en alliage Cromodora conformes et d'une stéréo Becker Mexico cette Daytona à la présentation impeccable est proposée à la vente avec ses taxes américaines acquittées et ses papiers UK Nova valides. L'intéressante direction assistée est la seule entorse à l'origine notable. 16447, un exemplaire parfaitement documenté est probablement l'une des meilleures Daytonas disponibles en ce moment.
€620,000 - 680,000

The Ferrari did not stay long with its next owner, a Colorado-based collector, and in 2005 (at 38,153 miles) was sold to Mr Richard Standage of Moorpark, California, who registered it with the most appropriate personal registration 'FER GTB4'. The car's next recorded owner was F40 Motorsports (Wayne Carini), which repainted it in the original silver metallic livery in 2011. The current vendor purchased '16447' at an auction in the USA in January 2014.

Dating back to 2005, bills contained within the two history files show that this car has enjoyed careful maintenance to keep it in good running order, most notably one for \$12,000 issued by A.Z. Collector Cars, Arizona for an inspection and service in September 2012. Subsequently, in June 2014, a further €7,000 was spent on a gearbox overhaul.

Boasting original features such as correct Cromodora alloy wheels and a Becker Mexico stereo, this beautifully presented Daytona is offered for sale with EU taxes paid and a valid UK NOVA document. The sensible provision of power assisted steering is the only notified deviation from factory specification. A well documented example, '16447' must be one of the very best Daytonas currently available.

AUSTIN-HEALEY 100M LE MANS ROADSTER 1956

Châssis n° BN2-L/229932

- One of only 640 factory-built 100Ms
- Rare and desirable hardtop
- 2012 Mille Miglia participant and finisher
- Original colour scheme of Old English White with red trim



Suite aux sensationnels débuts de l'Austin-Healey 100 au salon de Londres en 1952, l'usine avait engagé deux voitures légèrement modifiées aux 24 Heures du Mans 1953 qui terminèrent aux 12^e et 14^e places, ce qui était tout à fait honorable pour des voitures pratiquement de série. Le nom de Le Mans fut choisi pour un kit à monter soi-même proposé par les concessionnaires, avec lequel les propriétaires pouvaient amener leur voiture aux caractéristiques voisines de celles des voitures d'usine. Le kit comprenait une paire de carburateurs SU HD6 de 1,75 pouce, un collecteur d'admission spécial avec sa boîte à air, des comes plus pointues, des ressorts de soupapes renforcés et un alternateur avec une séquence d'allumage différente. Une fois le kit installé, la puissance passait de 90 ch sur le modèle de série à 100 ch.

À partir d'octobre 1955, la conversion était proposée montée par l'usine sur le modèle BN2 sous la forme de la 100 M. En plus du kit Le Mans, celle-ci recevait des pistons haute compression, une barre antiroulis renforcée, des amortisseurs Armstrong spéciaux à l'avant et un capot percé d'ouïes. La puissance passait à 110 ch et la vitesse de pointe à presque 200 km/h, avec le pare-brise rabattu.

Following the Austin-Healey 100's sensational debut at the 1952 Motor Show, the works had entered two mildly modified cars in the 1953 Le Mans 24-Hour Race, which finishing in 12th and 14th places, a highly praiseworthy achievement for what were recognisably production sports cars. Accordingly, the name 'Le Mans' was chosen for a bolt-on tuning kit offered through Austin-Healey dealers, by means of which private owners could bring their cars up to a specification approaching that of the works entries. The kit included a pair of 1¾" SU HD6 carburettors plus special inlet manifold and cold air box, high-lift camshaft, stronger valve springs and distributor with alternative ignition advance curve. With the kit installed power increased from the standard 90 to 100bhp.

From October 1955 the conversion was available factory-fitted on the successor BN2 model in the form of the 100M. In addition to the Le Mans kit, the latter boasted high-compression pistons, stiffer front anti-roll bar, special Armstrong front dampers and a louvred bonnet. Power increased to 110bhp and top speed, with windscreen folded flat, to within a whisker of 120mph.



Le nombre de BN1 modifiées par leur propriétaire est inconnu, mais 1 159 voitures, pour la plupart des BN2, furent construites ou modifiées ultérieurement aux caractéristiques de la 100 M entre 1955 et 1956. Parmi celles-ci, environ 640 ont été construites par l'usine, dont 544 furent exportées aux États-Unis.

Cet exemplaire, châssis numéro BN2-L/229932, est une séduisante 100M construite par l'usine, achevée le 30 novembre 1955 et envoyée aux États-Unis le 7 janvier 1956. La voiture a été livrée dans ses couleurs Old English White avec intérieur rouge qu'elle conserve encore aujourd'hui. La Healey résida en Californie jusqu'en 2000, époque à laquelle elle roulait encore et se trouvait dans un état étonnant. En 2005-2006, la voiture a été entièrement restaurée à ses caractéristiques d'origine et l'on nous informe qu'elle est toujours dans un état exceptionnel.

BN2-L/229932 est accompagnée d'un certificat du British Motor Industry Heritage Trust qui confirme ses numéros et ses couleurs concordants. Plus important encore, il confirme également que cette Austin-Healey est bien une des authentiques 100M Le Mans construites par l'usine.

The number of BN1s converted by their owners is unknown, but 1,159 cars, mostly BN2s, were built or subsequently modified to 100M specification between 1955 and 1956. Of these, approximately 640 were completed at the factory, some 544 of which were exported to the USA.

This example, chassis number 'BN2-L/229932', is a desirable factory-built 100M, which was completed on 30th November 1955 and shipped to the USA on 7th January 1956. The car was delivered in Old English White with red trim, the same colour scheme it has today. The Healey resided in California until 2000, at which time it was still running and in remarkably solid condition. In 2005-2006, the car was completely restored to original specification, and we are advised that it remains in commensurately good condition.

'BN2-L/229932' comes with a British Motor Industry Heritage Trust Certificate confirming it is full matching numbers and colours. More importantly, it also confirms that this Austin-Healey is one of the genuine factory-built 100M 'Le Mans' cars.

The 100M on the 2012 Mille Miglia



La voiture figure également dans le registre des 100M Le Mans tenu par William Meade. Le hardtop vendu avec constitue un complément très rare, parfaitement fini, qui convient tout à fait à la 100M. De plus, cette 100M est vendue avec passeport FIVA A/2 et a participé aux Mille Miglia en 2012. La voiture a été entièrement révisée et se trouve prête à partir pour toute destination. La documentation fournie comprend le passeport FIVA mentionné ci-dessus, ses papiers d'immatriculation belge, la feuille de route des Mille Miglia 2012 et une facture des travaux récemment effectués.

Seul un petit nombre de 100M (estimé à moins de 150) construites par l'usine survit et les exemplaires authentiques sont désormais considérés comme les plus recherchées des Austin-Healey de série. Cet exemplaire, qui reste en très bon état après sa restauration d'il y a dix ans avec tous ses numéros concordants et une participation réussie aux Mille Miglia, coche toutes les bonnes cases et mérite sa place dans n'importe quelle collection dans le monde.

€180,000 - 240,000

The car is also listed in the 100M 'Le Mans' Registry, maintained by William Meade. A rare extra is the accompanying factory hardtop, which is beautifully finished and suits this 100M very well. Furthermore, this Austin-Healey comes with a FIVA A/2 passport, and in 2012 participated in the Mille Miglia. The car is fully serviced, 'on the button' and ready to go anywhere. Accompanying documentation consist of the aforementioned FIVA passport, Belgian registration papers, 2012 Mille Miglia timing sheet, and an invoice for work carried out recently.

Only a small number of the original 640 factory-built 100Ms survive (estimated at less than 150) and genuine examples are now considered among the most desirable of Austin-Healey production cars. This example remains in lovely condition after its restoration of ten years ago; with all numbers matching and a successful Mille Miglia participation to its credit, it ticks all the right boxes and is worthy of inclusion in any world class collection.



The 100M on the 2012 Mille Miglia

360 *

BENTLEY S1 CONTINENTAL CABRIOLET 1957

Carrosserie Park Ward

Châssis n° BC30LCH

- *First owned by George A Embiricos*
- *One of 31 left-hand drive drophead coupés*
- *Three owners*
- *Refurbished by P&A Wood*





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

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

Described by *The Autocar* as, 'A new stage in the evolution of the post-war Bentley,' the magnificent Continental sports saloon has been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction on the R-Type chassis in 1952. With the arrival of the final generation of six-cylinder cars, the all-new Silver Cloud and Bentley S-Type, the Continental lost some of its individuality but none of its exclusivity. Eulogising about Bentley's new 'S' Series cars, introduced in April 1955, *The Autocar* wrote, 'the latest Bentley model offers a degree of safety, comfort and performance that is beyond the experience and perhaps even the imagination of the majority of the world's motorists.'

Later, in October that same year, the Bentley Continental became available on the 'S' chassis. 'It brings Bentley back to the forefront of the world's fastest cars,' *Autocar* said of the H J Mulliner-styled fastback, which was the quickest four/five-seater saloon of its day. The Bentley S-Type's new box-section chassis incorporated improved brakes and suspension and an enlarged (to 4,887cc) and more powerful version of the existing inlet-over-exhaust six-cylinder engine, which for the first time was identical in specification in its Rolls and Bentley forms.



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

Des 431 Continental S1 produites entre 1955 et 1959, 185 furent habillées par Park Ward Ltd, la carrosserie intégrée de Rolls-Royce, dont 63 avec conduite à gauche. Parmi seulement 31 cabriolets à conduite à gauche construits, le châssis BC30LCH fut vendu par le Garage de l'Athénée à Paris, et livré neuf en juillet 1957 à George Embricos. La Bentley fut immatriculée TXF 917 au Royaume-Uni puis envoyée en France le 16 août 1957 à bord du SS Dinard, qui faisait la liaison de Douvres à Boulogne.

George Embricos était un riche armateur grec dont la famille posséda de nombreuses Bentleys au cours des années, dès les débuts de la marque, lorsqu'elle était encore dirigée par le grand W. O. Bentley lui-même. Passionné par les automobiles de grande qualité, George Embricos était aussi connu pour son goût de l'art dont il possédait quelques chefs-d'œuvre peints par Le Gréco, Goya Cézanne, Kandinsky, Picasso, van Gogh, et Francis Bacon.

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

Of the 431 Bentley S1 Continentals produced between 1955 and 1959, 185 were bodied by Rolls-Royce's in-house coachbuilder, Park Ward Ltd, of which 63 were left-hand drive. One of only 31 left-hand drive drophead coupés made, chassis number 'BC30LCH' was via retailed via Garage de l'Athénée of Paris, France and delivered new in July 1957 to George Embricos. The Bentley was registered in the UK as 'TXF 917', and on 16th August 1957 was shipped to France aboard the 'SS Dinard', travelling from Dover to Boulogne.

George A Embricos was a Greek shipping magnate whose family had owned numerous Bentleys over the years, commencing when the company was still run by the great W O Bentley himself. An aficionado of quality motor cars, George Embricos was also a noted connoisseur of fine art, owning several masterpieces by El Greco, Goya, Cézanne, Kandinsky, Picasso, van Gogh, and Francis Bacon.



La copie de la fiche de châssis fournie avec la voiture mentionne George A. Embiricos comme propriétaire avec des adresse de sociétés à Dunster House, London EC3 et 29 et 29 Broadway à New York. Si l'on en croit le registre d'usine, la Continental était Sand over Sable avec intérieur de cuir beige et capote assortie. Les caractéristiques remarquables étaient la direction assistée, un tachymètre en miles, des phares Marchal, des feux antibrouillard, des pneus à flanc blanc, des feux arrière ambrés et une plaque « made in England ».

Au début des années 1970, alors qu'elle avait parcouru 90 762 miles (146 067 km), la Bentley fut achetée par Tom Mix, propriétaire de Foreign Motors West, une concession officielle Rolls-Royce et Mercedes-Benz. M. Mix était un collectionneur d'automobile passionné et entendait conserver la Continental jusqu'à la fin de ses jours, ce qu'il fit. La voiture avait été repeinte en bleu lorsqu'elle était encore en possession de son premier propriétaire, tandis que la capote était refaite avec des matériaux conformes à l'origine à la fin des années 1980 ou au début des années 1990.

En août 2001, M. Mix décéda et sa collection d'automobile fut dispersée par sa veuve. BC 30 LCH fut alors vendue à son troisième propriétaire, M. H. van Son, le vendeur (certains documents donnent comme nom de propriétaire Joseph Bendowski, le PDG de la société du vendeur, Van Son Holland Inc. of America, qui acheta la voiture à son nom).

The accompanying copy chassis card records George A Embiricos as owner, with company addresses at Dunster House, London EC3 and 29 Broadway, New York City. According to the factory records, the Continental was finished in Sand over Sable with beige leather interior and matching convertible hood. Special features included power steering, an 'mph' speedometer, Marchal headlamps, fog/winking lights, Dunlop whitewall tyres, deep amber tail lamps, and a 'Made in England' name plate.

In early 1970, by which time it had covered 90,762 miles, the Bentley was purchased by Mr Tom Mix, owner of Foreign Motors West, an authorised Rolls-Royce and Mercedes-Benz franchise. Mr Mix was an avid automobile collector and intended to keep the Continental for the rest of his life, which in fact he did. The car had been re-sprayed blue at some time during the original owner's stewardship, while in the late 1980s/early 1990s the convertible top was renewed using correct materials.

In August 2001, Mr Mix passed away, and his substantial collection of automobiles was disposed of by his widow. 'BC30LCH' was sold to its third owner, Mr M H van Son, the current vendor. (Some documents record the owner's name as 'Joseph Bendowski', who is CEO of the vendor's company, Van Son Holland Inc of America, and handled the purchase on his behalf).







La Bentley n'a été que parcimonieusement utilisée pendant près de quarante années lorsqu'elle était aux mains de M. Mix et le compteur affiche environ 106 000 miles (170 600 km) qui, bien que non confirmés, semblent d'origine. Aussitôt après l'achat de la voiture, le vendeur l'a immédiatement envoyée chez le spécialiste de la marque P&A Wood pour une inspection complète et l'exécution des travaux jugés nécessaires (voir factures détaillées pour un total d'environ 55 000 £).

Depuis, la Continental a fait partie de la collection de Bentley du vendeur. Il a conduit la voiture au cours de longs trajets de vacances, couvrant environ 14 000 miles en huit années et nous informe qu'elle est très agréable à conduire et n'a jamais connu le moindre problème technique. La Continental a été entretenue toute l'année par le mécanicien personnel du vendeur qui est un spécialiste de Bentley. Présentée dans un magnifique état, ce sublime cabriolet Bentley Continental est vendu avec son manuel d'origine, sa trousse à outils (en bon état), ses papiers d'immatriculation suisse et la documentation déjà mentionnée. Bien que la voiture soit accompagnée d'une carte grise Suisse, veuillez noter que la voiture sera sujette à des taxes de ré importation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.

€1,000,000 - 1,500,000

The Bentley had seen only limited use during Mr Mix's 40-or-so years of ownership, and the odometer reading of circa 106,000 miles, though undocumented, is believed correct. After purchasing the car, the vendor immediately sent it to marque specialists P&A Wood for a thorough inspection and any required remedial works to be carried out (see detailed invoices totalling circa £55,000 on file).

Since then the Continental has formed part of the vendor's private collection of Bentley motor cars. He has driven the car on long holiday journeys, covering approximately 14,000 miles in eight years, and advises us that it is wonderful to drive and has never had any technical problems. The Continental has been maintained annually by the vendor's personal mechanic, who is a Bentley specialist. Presented in beautiful condition, this sublime Bentley Continental drophead coupé comes with a genuine owner's manual, full tool kit (in good condition), Swiss registration papers, and the aforementioned documentation. Although the car also comes with a Swiss Carte Grise, please note the car will be subject to re-import tax should it return to Switzerland with a new owner.



361

ALFA ROMEO GT 1600 JUNIOR COUPÉ 1975

Carrosserie Bertone

Châssis n° AR 0001351

- Delivered new in Rome
- Believed only three owners from new
- Specialist bodywork restoration in 2016
- Registered in Italy



Présentée en 1963, la Giulia Sprint GT arborait une élégante carrosserie quatre places dessinée par Giorgetto Giugiaro chez Bertone, mais elle était fabriquée dans la nouvelle usine Alfa Romeo d'Arese. Sous la carrosserie du nouveau coupé, on retrouvait la boîte cinq vitesses manuelle de la berline Giulia TI série 105, la suspension avant indépendante, l'essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux, les freins à disque aux quatre roues (sauf sur les tous premiers exemplaires) et le moteur 1 750 cm3 dans une version plus affûtée. Le remplacement de la 1750 par la 2000 GTV en 1971 avait laissé un vide dans la gamme qui fut comblé par le retour d'un modèle 1,6 litre, absent de la gamme depuis l'arrêt de la GTV de 1968. Ce fut la 1600 Junior, construite de 1972 à 1977, à l'origine avec des doubles phares qu'elle partageait avec la 2000 GTV.

Cette GT 1600 Junior a été livrée neuve à son premier propriétaire à Rome, a changé de mains en 1977 et a été immatriculée dans la province de Pérouges, en Italie. On pense qu'elle n'a connu que trois propriétaires depuis son origine et a été l'objet d'une restauration complète « à métal nu », achevée seulement en 2016, par un spécialiste italien. Le résistant intérieur en vinyle beige a été conservé et la voiture est décrite par le vendeur comme étant en excellent état général. Ce rare exemplaire de l'une des dernières Alfa Romeo Giulia GT équipée du puissant 1 600 cm3 double arbre et de la classique carrosserie Bertone, est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne et un reportage photographique complet de sa restauration.
€40,000 - 50,000

Launched in 1963, the Giulia Sprint GT featured classically stylish four-seater coachwork designed by Bertone's Giorgetto Giugiaro, though this was now manufactured at Alfa's new factory at Arese. Beneath the skin the new coupé utilised the 105-Series Giulia TI saloon's five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle, all round disc brakes (early cars excepted) and 1,570cc engine in up-rated form. The subsequent 1750 version's replacement by the 2000GTV in 1971 left a gap in the range that was filled by the return of a 1.6-litre model, which had been absent since the GTV's demise 1968. This was the GT 1600 Junior built between 1972 and 1977, initially in two-headlamp form and later with the four-headlamp front end shared with the 2000GTV.

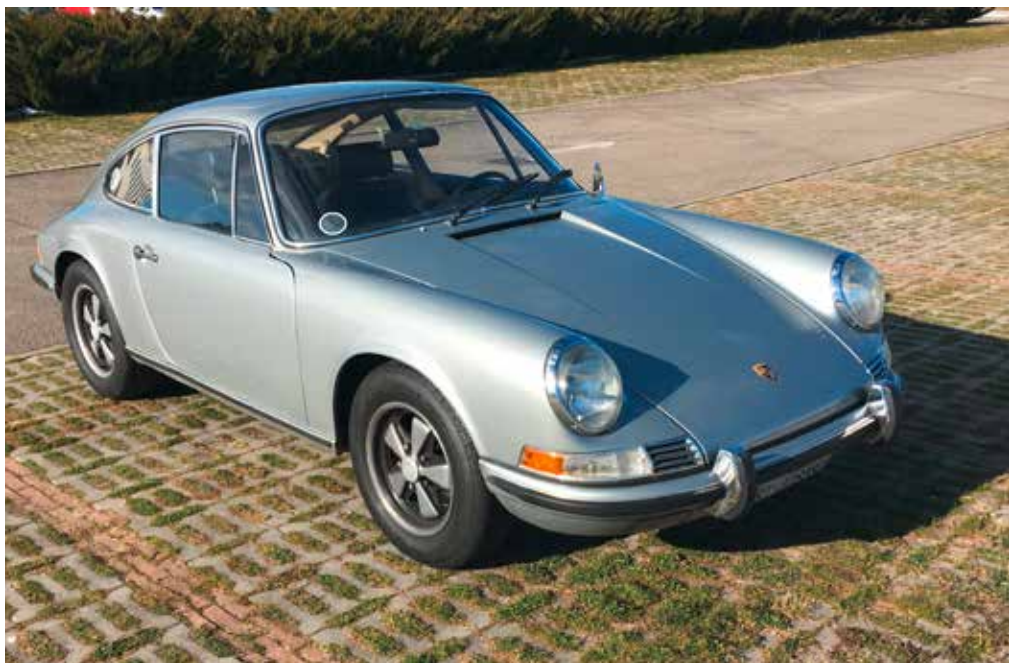
This GT 1600 Junior was delivered new to its first owner in Rome, changed hands in 1977 and was then registered in the Perugia province of Italy. Believed to have had only three private owners from new, the Alfa has been subjected to a complete bare-metal body restoration by an Italian specialist, which was only finished in 2016. The durable original beige vinyl interior was retained, and the car is described by the vendor as in generally excellent condition. A rare example of the last-of-the-line Alfa Romeo Giulia GT, featuring the powerful 1,600cc twin-cam engine and classic Bertone lines, it comes with Italian registration documents and a photographic record of the restoration.

362

PORSCHE 911E 2,2 LITRES COUPÉ 1970

Châssis n° 9110200901

- Sold new in Italy
- Recently completed engine overhaul
- Registered in Italy



La première des innombrables mises à jour de l'éternelle 911 de Porsche intervint en 1966 avec l'apparition de la S. Facilement identifiable à ses jantes à cinq branches Fuchs en alliage, la S recevait un moteur profondément modifié de 160 ch. À partir de 1969, un empattement allongé améliorait le comportement parfois un peu hasardeux de la 911, et en 1970 le moteur avait subi son premier réalésage portant sa cylindrée à 2, 2 litres. À cette époque la gamme de modèles proposés s'était stabilisée à trois, la 911T, la 911E et la 911S, toutes disponibles en coupé ou cabriolet Targa. D'abord proposé en 2 litres en 1969, la E se positionnait entre la T d'entrée de gamme et la S, le haut de gamme. En 2, 2 litres, le moteur de la E développait 155 ch, avec une injection mécanique Bosch, suffisants pour une vitesse maximale d'environ 210 km/h. Au total, 1 971 coupés et 933 cabriolets Targa du modèle E furent vendus dans le monde au cours de l'année-modèle 1970.

Vendue neuve en Italie, cette 911E à numéros concordants a été achetée en 2003 par le vendeur qui a fait repeindre la voiture par un professionnel dans une couleur gris métal du nuancier d'époque, un choix plus original que l'orange clair d'origine. L'intérieur en vinyl noir présente bien, tandis que le moteur a été entièrement refait par le Centro Porsche à Azzaro, en Toscane, sur une période allant de 2009 à 2014. Avec sa belle présentation, cette très intéressante Porsche 911E est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne et différentes factures de la réfection du moteur.

€70,000 - 90,000

The first of countless upgrades to Porsche's perennial 911 came in 1966 with the introduction of the 'S' version. Easily distinguishable by its stylish Fuchs five-spoked alloy wheels, the 'S' featured a heavily revised engine producing 160bhp. Introduced in 1969, a lengthened wheelbase improved the 911's sometimes wayward handling, and then in 1970 the engine underwent the first of many enlargements: to 2.2 litres. By this time the models on offer had stabilised at three: the 911T, 911E, and 911S, all of which were available as either a closed coupé or Targa convertible. First seen in 2.0-litre guise in 1969, the 'E' was positioned between the entry level 'T' and top-of-the-range 'S' models. In 2.2-litre form the 911E's engine produced 155bhp on Bosch mechanical fuel injection, which was good enough for a top speed of around 210km/h. In total, 1,971 coupé and 933 Targa convertible 'E' models were sold worldwide during the 1970 model year.

Sold new in Italy, this matching-numbers Porsche 911E was purchased in 2003 by the current vendor, who then commissioned a professional re-spray in a period-correct shade of silver metallic, a more subtle colour choice than the original light orange. The black vinyl interior presents well, while the engine was comprehensively overhauled by Centro Porsche in Arezzo, Tuscany over a period from 2009 to 2014. Beautifully presented, this highly collectible Porsche 911E is offered with Italian registration documents and various invoices for the engine overhaul.

363

LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT COUPÉ 1962

Carrosserie Zagato

Châssis n° 824-13 3107

- One of 187 Zagato Super Sports made
- Desirable 2nd Series model
- 2.8-litre engine
- Extensively campaigned in historic racing
- Professionally maintained by marque specialists in Italy





La stupéfiante Lancia Flaminia carrossée par Zagato arbore la carrosserie avec le fameux toit à double bosse, typique de la maison milanaise, grâce auquel les lignes générales aérodynamiques très basses ont été rendues possibles par un artifice simple et efficace, le rehaussement de la garde au toit par deux renflements au-dessus des sièges avant.

Zagato, l'un des plus anciens et des plus respectés artisans carrossiers automobile, fut l'un des premiers à exploiter la popularité de la nouvelle catégorie GT après la seconde guerre mondiale, en fournissant les écurie officielles et en construisant des modèles routiers qui pouvaient être pilotés efficacement sur circuit le week-end venu par les pilotes privés. Le créateur de quelques-uns des dessins les plus remarquables de cette période, sans contexte la plus riche de Zagato, était Ercole Spada. Privilégiant les lignes douces, fluides et aérodynamiques, Spada fut l'un des premiers à faire appel à l'arrière tronqué sur l'Alfa Romeo Giulia tubolare et dessina aussi les Alfa Romeo Giulietta et 2600 SZ. Ses créations sur base Lancia pour Zagato comprennent les versions Sport et Super Sport des Flavia, Fulvia et Flaminia.

This striking Zagato-bodied Lancia Flaminia Super Sport features the Milanese styling house's renowned 'double bubble' body form in which low overall lines and a rounded streamlined shape are achieved by the simple but ingenious device of convex head-clearance roof bulges above each front seat.

One of the oldest and most respected of automotive design firms, Zagato was quick to exploit the popularity of the new GT racing category after WW2, supplying factory teams and catering for the privateer scene with roadable cars that could be driven competitively on the racetrack come the weekend. The creator of some of the most memorable designs of this, arguably Zagato's most productive period, was Ercole Spada. Favouring soft fluent, aerodynamic lines, Spada introduced the sawn-off tail on the Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato and was also responsible for the Alfa Romeo Giulietta and 2600 SZs. His creations on Lancia chassis included the Zagato Sport/Super Sport variants of the Flavia, Fulvia and Flaminia.



Présentée en 1956 au Salon de Turin, la Flaminia reprenait l'architecture mécanique de sa devancière l'Aurelia, bien que la traditionnelle suspension avant télescopique à roues indépendantes ait été remplacée par une double triangulation plus moderne. On retrouvait aussi le moteur V6 à 60° et soupapes en tête de 2 458 cm³ de l'Aurelia et la transmission transaxle avec son essieu arrière De Dion et ses freins inboard. Les modèles Sport et Super Sport de Zagato reposaient sur un empattement plus court, le même que celui des coupés et cabriolet GT/GTL de Touring qui recevaient tous des freins à disque et une puissance accrue. Un moteur 2 775 cm³ fit son apparition en 1963, époque à laquelle les Flaminia les plus sportives pouvaient atteindre près de 200 km/h.

Cet exemplaire, typique de l'ancien style Lancia, est l'une des seulement 187 Super Sport Zagato construites par le carrossier. Prête pour les compétitions historiques, équipée de son moteur 2,8 litres à trois carburateurs Weber, la voiture a été achetée par le vendeur en 1998 au principal concessionnaire Lancia de la région d'Udine dans le nord de l'Italie. Elle avait figuré, dans sa configuration compétition, en couverture du magazine italien *Ruote Classiche* (numéro de janvier 1995).

Introduced at the 1956 Turin Motor Show, the Flaminia retained its Aurelia predecessor's mechanical layout, though Lancia's traditional 'sliding pillar' independent front suspension gave way to a more-modern double wishbone arrangement. Aurelia carry-overs were the 60-degree, 2,458cc, overhead-valve, V6 engine, and De Dion rear transaxle with inboard brakes. The Zagato-bodied Sport and Super Sport models shared a shortened wheelbase with the Touring-styled GT/GTL coupes and the Convertible, and all featured disc brakes and increased power. A 2,775cc engine was introduced for 1963, by which time the sportier Flaminias were capable of around 200km/h (130mph).

This example of the last word in old-style Lancia design is one of only 187 Zagato Super Sports made. Already prepared for Historic racing, including the installation of a 2.8-litre engine with triple carburetors, the car was purchased by the vendor in 1998 from the Lancia main dealer for the province of Udine in northern Italy. It had previously been featured (in race trim) on the cover of the Italian '*Ruote Classiche*' magazine (January 1995) edition.



Cette Flaminia a beaucoup couru en compétition historique y compris, au Tour Auto 1996 (33e en compétition VHC/FIA), au Tour Auto 1999 (46e en compétition VHC/FI), aux 100 ore di Modena en 2000 (9e au classement général), à la Targa Florio Revival en 2000 (8e de sa classe en compétition), au Tour Auto 2003 (16e au classement général, 1er en GTS et 7e en classe performance), au 300 Km du Nürburgring (53e sur 124 participants, dont 35 n'ont pas fini). La voiture a également participé à de nombreuses courses de côte dont la Camucia Cortona, La Ronde du Mont Ventoux, la Capriono-Spiazzi, la Susa Moncenisio, la Coppa della Consuma, et la Bologna/Raticosa.

Aux mains de son actuel propriétaire, la Flaminia a toujours été entretenue par des professionnels italiens, spécialistes de Lancia et se trouve en très bon état général. De nombreuses pièces de rechange, dont un moteur, sont proposées dans des négociations séparées avec le vendeur. La documentation fournie comprend les anciens papiers de la FIA et les papiers d'immatriculation italienne.

Cette très séduisante Flaminia Zagato de deuxième série, est sans conteste l'une des variantes les plus remarquables avec ses phares carénés et son arrière arrondi, doté du moteur 2, 8 litres, plus puissant, et de son riche historique en compétition.
€240,000 - 300,000

This Flaminia has been used extensively for Historic racing including the 1996 Tour Auto, VHC/FIA competition (33rd); 1999 Tour Auto, VHC/FIA competition (46th); 2000 '100 Ore di Modena' (9th overall); 2000 Targa Florio Revival, Competition Class (8th); 2003 Tour Auto (16th overall, 1st in GTS class, 7th in Performance class); and 2003 Nürburgring 300km (53rd out of 124 participants, 35 did not finish). The car has also competed in various hill climbs including Camucia Cortona, La Ronde du Mont Ventoux, Capriono-Spiazzi, Susa Moncenisio, Coppa della Consuma, and Bologna/Raticosa.

While in the present ownership the Flaminia has always been professionally maintained by Italian Lancia specialists and is in generally very good condition. Various spares, including another engine, are available by separate negotiation with the vendor. Accompanying documentation consists of older FIA papers and Italian registration documents.

A most desirable 2nd Series Flaminia Zagato, arguably the most attractive variant with its covered headlights and rounded tail, with the benefit of the more powerful 2.8-litre engine and proven competition history.

364

SIATA DAINA GRAN SPORT TYPE A BARCETTA 1952

Carrosserie Stabilimenti Farina

Châssis n° SLO216

- *Ultra-rare Italian sports-racer*
- *Delivered new to the USA*
- *Extensively restored in 2014*
- *Mille Miglia entrant in 2015 and 2016*

Fondé en 1926 à Turin par Giorgio Ambrosini, Siata (Societa Italiana Auto Trasformazioni Accessori) avait débuté comme préparateur, spécialisé dans la modification des Fiat. Quand la société, entre temps rebaptisée Siata Auto SpA, lança sa première automobile de série, en 1949, les composants Fiat, dans ce cas précis issus de la Fiat Topolino, étaient un choix logique pour le nouveau cabriolet Amica. Au cours des années 1950 et encore dans les années 1960, toute une série de moteur américain y compris des V8 Crosley, Ford et Chrysler furent installés aux côtés des moteurs Fiat de la production nationale.

Le modèle suivant de la firme turinoise, sur base de Fiat 1400, fut la Rallye, un roadster traditionnel qui ressemblait très fortement à la MG TD. Tous les modèles de Siata n'étaient pourtant pas des plagiat aussi évidents, la série des coupés Fiat 8V 2 litres des années 1950, équipées d'un V8, habillées d'une grande variété d'élégantes carrosseries italiennes par des maisons aussi prestigieuses que Stabilimenti Farina, Vignale et Bertone, sans conteste les plus belles créations de la marque, s'avérant particulièrement inspirées. Il faut aussi signaler la 208 SC Spyder équipée du même moteur – sœur de la Gran Sport – que rendirent fameuse des propriétaires comme Steve McQueen qui la surnommait « ma petite Ferrari ».

Founded in 1926 in Turin, Italy by Giorgio Ambrosini, SIATA (Societa Italiana Auto Trasformazioni Accessori) began life as a tuning firm specialising in the modification of FIATs. When the company, now renamed SIATA Auto SpA, eventually introduced its first production car in 1949, FIAT components, in this case sourced from the Topolino, were the logical choice for the new Amica cabriolet. During the 1950s and on into the '60s, a variety of US engines including Crosley, Ford and Chrysler V8s was adopted in addition to FIAT's home-grown motors.

The Torinese firm's next effort, based on the FIAT 1400, was the Rallye, a traditionally styled roadster bearing more than a passing resemblance to the MG TD. Not all SIATA's designs were so obviously plagiarised, the series of FIAT 8V 2.0-litre V8-powered coupés of the 1950s, equipped with a variety of stylish Italian coachwork from the likes of Stabilimenti Farina, Vignale and Bertone and arguably the firm's finest creations, being particularly striking. We should also mention the similarly powered 208C Spyder - sister car of the Gran Sport – made famous by such owners as Steve McQueen, who dubbed his 'my little Ferrari'.





La Siata Daina du début des années 1950 reposait sur la Fiat 1400 et était proposée sous forme de cabriolet et de coupé, la plupart des premiers étant habillés par les Stabilimenti Farina et les seconds par Bertone. Ces dernières recevaient le préfixe SL (Scatolato Lamiera – littéralement boîte de tôle). La Daina faisait appel au moteur à soupapes en tête de la Fiat 1400, modifié par Siata avec une culasse et des pistons spéciaux et une alimentation par deux carburateurs. Une version 1 500 cm³ était proposée en option.

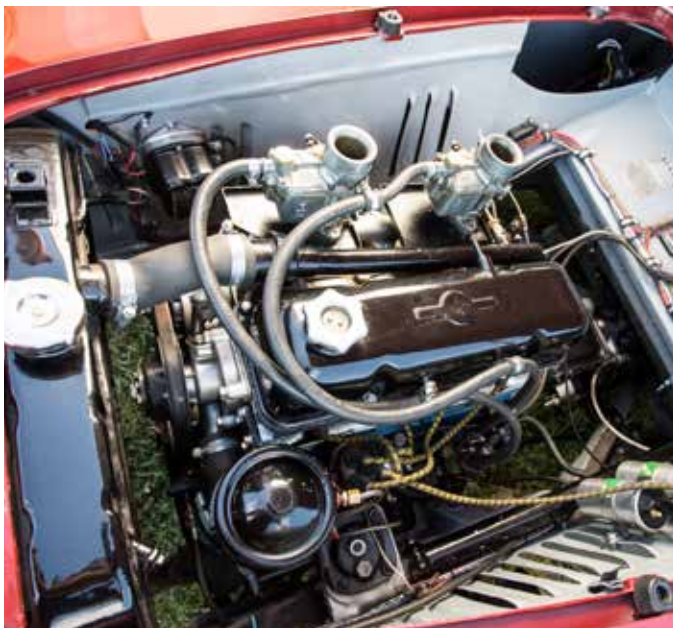
Siata s'était engagé en compétition dès ses débuts et une Daina Gran Sport, pilotée par Dick Irish et Bob Fergus avait remporté sa classe aux premières 12 Heures de Sebring en 1952, terminant 3e au classement général, devant des voitures bien plus puissantes. L'agilité de ces voitures était particulièrement appréciée aux États-Unis où beaucoup furent modifiées pour recevoir des mécaniques plus puissantes. Siata était également régulièrement présent aux fameuses Mille Miglia en Italie.

La voiture proposée ici est un rare exemplaire de la Siata Daina Gran Sport type A. La type A, qui se distingue par ses charnières de capot moteur à l'avant et son moteur sur l'essieu avant, est bien plus rare que la type B et on estime que seulement huit au maximum sont encore en existence aujourd'hui. On pense que le châssis SL0216 fut vendu par l'importateur Siata Ernie McAfee d'Hollywood, en Californie, et envoyé à Dayton, dans l'Ohio à un colonel de l'US Air Force.

SIATA's Daina model of the early 1950s was based on the FIAT 1400 and built in both Convertible and Coupé forms, most of the former being bodied by Stabilimenti Farina and the latter by Bertone. Later cars were designated 'SL' Scatolato Lamiera – literally: sheet metal box). The Daina used the FIAT 1400 overhead-valve engine, modified by SIATA with a special cylinder head, pistons, and twin-carburettor inlet manifold. A 1,500cc unit was available as an option.

SIATA was active in racing from its earliest days, and a Daina Gran Sport driven by Dick Irish and Bob Fergus won its class in the inaugural Sebring 12 Hours race of 1952, finishing 3rd overall ahead of many larger-engined cars. The nimble handling of these cars was highly regarded in the USA, where many were modified to accept larger engines. SIATA was also a regular competitor in the famed Mille Miglia race in Italy.

The car offered here is an example of the rare SIATA Daina Gran Sport Type A. The Type A, distinguishable by its front-hinged bonnet and engine sitting over the front wheels, is much less numerous than the Type B, and it is estimated that only eight at most still exist. It is believed that chassis number 'SL0216' was originally sold by SIATA importer Ernie McAfee of Hollywood, California and shipped to Dayton, Ohio by a colonel in the United States Air Force.



C'est une voiture bien connue, avec un historique de propriétaires bien documenté depuis le début des années 1980. Elle a passé la majeure partie de sa vie aux Etats-Unis, a été immatriculée en Allemagne à la fin de 2006 et porte actuellement l'immatriculation anglaise 278 YUB.

La voiture avait probablement à l'origine un moteur Siata 1 400 cm³ (il est aussi possible qu'elle ait été vendue sans moteur), mais il a été remplacé dans les années 1950 par un V8 Chevrolet 265 ci. Lorsqu'elle fut vendue en 1969, la voiture n'avait pas de transmission. En 1972, elle était équipée d'un V8 Ford 302 ci.

En 2014, une restauration complète fut entreprise par Premium Classic de Sudbourne, dans le Suffolk, en vue des Mille Miglia pour lesquelles la voiture était éligible. Les travaux entrepris comprenaient la remise en configuration d'origine de la transmission et d'autres éléments, dont le compartiment moteur. À cette fin, le moteur numéro SL0209 (reconnu comme étant un moteur Siata d'origine) a été installé, ainsi que des roues à rayons Borrani peintes en noir brillant, comme sur la Siata des Mille Miglia.

En matière d'authenticité, de gros efforts ont été faits pour restaurer SL0216 aussi proche que possible de ses caractéristiques d'origine. Quoiqu'il en soit, l'intérieur, bien que d'époque n'est pas complètement d'origine. Il a été configuré pour être confortable lors des Mille Miglia en y intégrant des éléments de sécurité (tous conformes au règlement des Mille Miglia).

This is a well-known car with ownership history documented from the early 1980s onwards. It has spent most of its life in the USA, was registered in Germany from late 2006 and is currently registered as '278 YUB' in the UK.

The car was probably fitted with a 1,400cc SIATA engine originally (although it is possible that it was supplied without an engine) but this was replaced in the 1950s with a 265ci Chevrolet V8. When sold in 1969, the car had no drive train; by 1972 a 240bhp Ford 302ci V8 had been installed.

In 2014, an extensive restoration was carried out by Premium Classic Cars of Sudbourne, Suffolk in preparation for the 2015 Mille Miglia, for which the car was accepted. Works undertaken included returning the drive train and other areas, including the engine bay, to period specification. To this end, engine number 'SL0209' (recorded as an original SIATA unit) was installed, and Borrani wire wheels fitted, painted in gloss black like those of SIATA's original Mille Miglia car.

In terms of originality, great efforts were made to restore 'SL0216' as close as possible to original specification. However, the interior, though period, is not entirely original; rather, it has been configured to be comfortable for the Mille Miglia while at the same time incorporating a number of safety features (all as allowed by the Mille Miglia scrutineers).



Les accessoires les plus remarquables sont le trip master, l'arceau de sécurité, des prises pour iPhone, etc...

Malheureusement, une panne de pompe à eau força la voiture à l'abandon au cours des Mille Miglia 2015. Elle fut à nouveau engagée aux Mille Miglia en 2016, préparée par Century Classic de Hungerford, et cette fois termina avec succès l'épreuve. La voiture est proposée aujourd'hui exactement comme elle a terminé les dernières Mille Miglia, en dehors de la réparation du maître cylindre cassé, le seul problème rencontré par la voiture durant l'épreuve. La voiture est vendue avec une pompe à eau de rechange (son point faible qui lui valut l'éviction des Mille Miglia 2015). La documentation fournie comprend son certificat du MoT, son certificat d'immatriculation UK V5C, ses papiers de la FIVA et un reportage photographique complet de sa restauration.

Issue d'une des époques les plus riches pour les sportives de l'après-guerre, cette très rare Siata a été très admirée aux Mille Miglia et offre un indéniable potentiel pour le futur. Les occasions d'acquérir des voitures éligibles aux Mille Miglia deviennent de plus en plus rares, surtout lorsqu'elles viennent d'être restaurées comme celle-ci.

€280,000 - 380,000

Noteworthy accessories include a rally trip meter, full tonneau, and auxiliary sockets for iPhone, etc.

Unfortunately, a water pump failure forced the car to retire from the 2015 Mille Miglia. It was accepted again for the Mille Miglia in 2016, prepared by Century Classics of Hungerford, and this time successfully completed the race. The car is presented today exactly as it finished the last Mille Miglia, still wearing the livery of 2015 and 2016. Nothing has been done to the car since the 2016 Mille Miglia, other than repairing the brake master cylinder to overcome the only problem affecting it during that event. The car will come with a spare water pump (the weak point that eliminated it from the 2015 Mille Miglia). Accompanying documentation consists of a current MoT certificate, UK V5C Registration Certificate, FIVA papers, and a full photographic record of the restoration.

From arguably the most evocative period of post-war sports car racing, this ultra-rare SIATA has been much admired at the Mille Miglia and has the potential for further development. Opportunities to acquire strong, Mille Miglia-eligible cars are increasingly rare, particularly when they are in recently restored condition like this one.

365

JAGUAR XK140 SE COUPÉ 1956

Châssis n° S815655BW

- *Delivered new to the USA*
- *Fully restored to concours standard in 2016*
- *'Delivery mileage' only since completion*
- *Registered in the UK*



Lancée pour le millésime 1955, la Jaguar XK 140, bien que plus raffinée, était globalement identique à sa devancière, la sensationnelle XK 120, les principales modifications mécaniques se limitant au repositionnement du moteur plus en avant et à l'adoption d'une direction par crémaillère. La suspension et les freins restaient globalement les mêmes que précédemment avec des barres de torsions plus rigides à l'avant et des amortisseurs télescopiques à la place des leviers à l'arrière.

Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa grille de calandre modifiée, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses gros pare-chocs. Le moteur était toujours le six cylindres Jaguar à double arbre à cames de 3,4 litres, parfaitement rodé, qui délivrait désormais 190 ch en série. Une boîte à l'étagement plus serré permettait une meilleure utilisation du surcroît de puissance et un overdrive était, pour la première fois, proposé en option. La XK 140 Special Equipment (SE) recevait des roues fil et des antibrouillard Lucas et pouvait être commandée avec un moteur de 210 ch, grâce à une culasse de Type C. Les performances de la XK 140 étaient bien supérieures à celles de son illustre devancière, les comptes rendus d'essai des magazines de l'époque faisant régulièrement état de vitesses maximales supérieures à 190 km/h.

Newly introduced for 1955, the Jaguar XK140 was broadly similar to, though more refined than, its sensational XK120 predecessor, major engineering changes being confined to the repositioning of the engine further forward and the adoption of rack-and-pinion steering. The suspension and brakes remained much as before, though with stiffer torsion bars at the front and telescopic shock absorbers replacing lever type at the rear.

Outwardly the newcomer was distinguishable by its revised radiator grille, rear lights incorporating flashing indicators, and larger bumpers. The power unit remained Jaguar's well-tried, 3.4-litre, twin-cam six, which now produced 190bhp in standard trim. A close-ratio gearbox enabled better use to be made of the increased performance, and overdrive became an option for the first time. Special Equipment (SE) cars came with wire wheels and Lucas fog lamps, and could be ordered with an engine developing 210bhp courtesy of the C-type cylinder head. XK140 performance was well up to the standards set by its exemplary predecessor, contemporary road-tests regularly recording top speed figures in excess of 190km/h.



Son certificat du Jaguar Heritage Trust révèle que cette XK140 SE a été livrée neuve à Jaguar Cars à New York aux États-Unis, en mai 1956 et fut d'abord la propriété d'un certain Joseph A. Beadle de Woodside, dans l'état de New York. La voiture était à l'origine noire avec intérieur à passepoil rouge assorti et a quitté l'usine équipée d'une transmission automatique (depuis échangée contre une boîte manuelle).

En 2016, cette XK a fait l'objet d'une restauration « au dernier boulon », châssis nu, pour la remettre à l'état neuf. Depuis l'achèvement de la restauration, la voiture a parcouru seulement une poignée de miles d'essai avant livraison et reste potentiellement en état concours. Cette exceptionnelle XK140 devrait avoir reçu son immatriculation V5C du Royaume-Uni au moment de la vente et sera vendue avec un reportage photographique complet de sa restauration et le certificat du JHT mentionné plus haut.

€100,000 - 120,000

Its accompanying Jaguar Heritage Certificate reveals that this XK140SE was delivered new to Jaguar Cars, New York, USA in May 1956 and first owned by one Joseph A Beadle of Woodside, New York. The car was originally finished in black with matching red-piped leather interior, and left the factory equipped with automatic transmission (since changed to a manual gearbox).

In 2016, this XK was subject to a full 'last nut and bolt' body-off restoration to effectively 'as new' condition. Since the restoration's completion, the car has covered only a handful of testing/delivery miles and remains in potentially show-winning condition. Expected to possess a UK V5C registration document by time of sale, this exceptional XK140 comes with a comprehensive photographic record of the restoration and the aforementioned JHT certificate.

OSCA-MASERATI 1,5 LITRE BARCHETTA ÉVOCATION 1957

Châssis n° 395472

- Rare Italian sports car
- Aerodinamica ufficiale -style body
- 1,500cc twin-cam engine
- Restored condition
- Registered in the UK



En 1937, les trois frères Maserati survivants vendirent leur société au groupe Orsi et après la seconde guerre ouvrirent l'Officine Specializzate per la Costruzione Automobili Fratelli Maserati – autrement dit OSCA - pour construire des voitures de compétition en série limitée. L'une des raisons du départ des frères Maserati tenait à leur refus de construire des voitures de tourisme, ils se vouaient avant tout à la compétition pure et simple.

Les Osca se comportèrent magnifiquement en catégorie Sport internationale tout au long des années 1950. Aux 12 Heures de Sebring 1954, une des épreuves du championnat du monde des voitures de sport, des Osca privées terminèrent aux 1e, 4e et 5e places contre des voitures d'usine dans une compétition où il n'y avait pas de limite de cylindrée, un exploit aussi étonnant qu'inattendu. Les Osca remportèrent leur classe aux Mille Miglia à dix reprises et remportèrent également l'indice de performance aux 24 Heures du Mans.

Osca était un tout petit constructeur, ne fabriquant jamais plus de 30 voitures par an, toutes uniquement destinées à la compétition. Son premier modèle, présenté en 1948, était la MT4 (Maserati Tipo 4), une petite voiture à roues non carénées, animée par un moteur à arbre à cames en tête de 1 092 cm³ qui connut un succès immédiat aux mains de Luigi Villorosi. Porté à 1 491 cm³ et équipé d'une culasse à double arbre à cames en tête, le moteur Osca, modifié par l'ancien ingénieur de Ferrari Aurelio Lampredi pour être produit en série, fut repris par Fiat.

In 1937 the three surviving Maserati brothers sold out to the Orsi Group, and after WW2 founded Officine Specializzate per la Costruzione Automobili Fratelli Maserati - OSCA for short - to build limited edition competition cars. One of the reasons for the Maserati brothers' departure was that they did not want to be involved in making road cars - they were racers pure and simple.

OSCAs performed magnificently in international sports car racing throughout the 1950s. In the 1954 Sebring 12-Hours, a round of the World Sports Car Championship, privately entered 1.5-litre OSCAs finished 1st, 4th, and 5th against works teams in a category with no limit on engine capacity, an achievement as outstanding as it was unexpected. OSCAs took class wins in the Mille Miglia on ten occasions and also won the Index of Performance at Le Mans.

OSCA was a tiny company, never making more than 30 cars in a single year, all of which were intended for competition. Its first offering, introduced in 1948, was the MT4 (Maserati Tipo 4), a small siluro powered by a 1,092cc overhead-camshaft engine, which was immediately successful in the hands of Luigi Villorosi. Enlarged in stages up to 1,491cc and given a twin-cam cylinder head, the OSCA engine was later taken up by FIAT, for whom it was 'productionised' by ex-Ferrari designer, Aurelio Lampredi.



La carrosserie de type barchetta remplaça l'ancienne version à ailes motocyclette dans les années 1950 et un certain nombre de châssis MT4 furent habillés en coupé par divers carrossiers dont Frua, Vignale (Michelotti), Viotti et Zagato. La MT4 évolua progressivement en TN, cette dernière avec un châssis modifié (sur le même empattement de 2,20 m) et un nouveau moteur 1 491 cm³ plus puissant (125 ch). La MT4/TN fut construite jusqu'en 1957.

Cette rare sportive italienne est vendue avec ses papiers d'immatriculation originale qui portent comme nom de constructeur Osca-Maserati et le numéro de châssis 395472. Ce chiffre est frappé sur le châssis, bien que le vendeur pense qu'il s'agit d'un châssis Fiat des années 1950. Le libretto décrit la carrosserie comme étant une « Sport » et dans la colonne « notes » porte la mention modificata.

Installée à une date ultérieure, la carrosserie barchetta est similaire à celle de la rare MT4 Aerodinamica ufficiale des années 1950. Les autres caractéristiques notables sont le moteur double arbre 1 500 cm³, les deux carburateurs Weber DCOE 38, la boîte à cinq rapports, les roues à rayons Borrani, les sièges en cuir fauve matelassé comme ceux de l'époque et les instruments conformes à ceux d'origine.

Cette étonnante évocation de barchetta Osca faisait partie d'une succession et n'a parcouru qu'un faible kilométrage depuis sa restauration et est prête à prendre la route. Elle est vendue avec son immatriculation V5C du Royaume-Uni en cours et le libretto mentionné plus haut.
€85,000 - 95,000

Barchetta-type bodywork replaced the earlier cycle-winged siluro type in the 1950s while a number of MT4 chassis received coupé coachwork by various carrozzeria including Frua, Michelotti, Vignale, Viotti and Zagato. The MT4 gradually evolved into the TN, the latter featuring a revised chassis (on the same 2,200mm wheelbase) and a new and more powerful (125bhp) 1,491cc engine. The MT4/TN series was manufactured up to 1957.

This rare Italian sports car comes with its original registration document recording the make as 'OSCA-Maserati' and the chassis number as '395472'. That number is stamped on the chassis, though the latter is believed by the vendor to be that of a 1950s FIAT. This libretto describes the body as 'sport', and under 'Notes' states 'modificata'.

Fitted at a later date, the barchetta body is similar in style to that of the rare MT4 Aerodinamica ufficiale from 1950. Other noteworthy features include a 1,500cc twin-cam engine; twin Weber DCOE 38 carburetors; five-speed gearbox; Borrani-style wire wheels; quilted period-look tan leather interior; and period-correct instruments.

Previously part of a deceased's estate, this stunning OSCA barchetta evocation has covered only a minimal distance since restoration and is ready for the road. It comes with a current UK V5C registration document and the aforementioned Italian libretto.

367

FERRARI 330GT 2+2 'SÉRIE 2' 1966

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 8183

Moteur n° 8183

- *European version delivered new in Italy*
- *Five-speed gearbox*
- *Original Arancia leather interior*
- *Registered in Belgium*





« En sortie de courbe, l'action combinée du différentiel à glissement limité ZF et la large surface de contact des pneus vous permet d'accélérer bien plus tôt et avec plus de mordant, et cela sans affecter la trajectoire dans la courbe. En raison de cela, la 330 GT offre une incroyable rapidité sur routes sinueuses et en sortie de virage elle bondit comme une fusée, laissant sur le bitume deux longues traînées noires. » - *Sporting Motorist*, 1964.

À la fin des années 1950, le marché des voitures de sport offrant les prestations d'une « familiale » était suffisamment porteur pour donner à Ferrari l'idée d'un modèle à quatre places. Présenté en 1960, la première de ces Ferrari, la 250 GTE 2+2, prenait pour base la très réussie 250 GT. Le cahier des charges de Pinin Farina stipulait de créer une 2+2 sans sacrifier l'élégante allure ni le caractère sportif de la 250 GT et le maître carrosserie réussit brillamment, déplaçant le moteur, la boîte et le boîtier de direction vers l'avant et le réservoir vers l'arrière, créant ainsi suffisamment de place pour deux sièges d'appoint à l'arrière.

'Coming out of corners the combined action of the ZF limited-slip differential and the ample contact area of the tyres allows you to accelerate much earlier and with more gusto, and this without affecting the chosen line through the bend. Because of this, the 330 GT is blessed with exceptional speed on twisty roads and on coming out of corners it leaps forward like a rocket, leaving behind two thick black tyre marks.' – *Sporting Motorist*, 1964

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



La 250 GTE servit de base à la 330 GT 2+2 présentée en janvier 1964. Le style était à nouveau confié à Pininfarina qui adopta un traitement de l'avant à quatre phares qui reflétait le goût du plus important marché d'exportation pour Ferrari, les États-Unis. L'empattement du châssis tubulaire de la 330 GT était 50 mm plus long et rendait les places arrière moins exigües pour les passagers. La suspension indépendante à l'avant se faisait par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux, tandis qu'on trouvait un essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. L'amélioration du système de freinage par disque aux quatre roues consistait en un double circuit hydraulique séparé à l'avant et à l'arrière. Quoiqu'il en soit, et comme on peut le déduire des commentaires du Sporting Motorist en exergue, Ferrari n'avait pas perdu de vue ses exigences pour préserver un plaisir de conduite inégalé, malgré l'accroissement de volume nécessité par l'habitabilité supérieure de la 330 GT.

Le V12 type Colombo de la 330 GT avait une cylindrée de 3 967 cm³ et délivrait plus de 300 ch, une puissance suffisante pour propulser la 330 GT à une vitesse maximale de 245 km/h ce qui en faisait, à son lancement, La Ferrari de route la plus rapide.

The 250 GTE provided the basis for its replacement: the 330 GT 2+2 introduced in January 1964. Pininfarina was once again entrusted with the styling, adopting of a four-headlamp frontal treatment that reflected the tastes of Ferrari's most important export market, the USA. The 330 GT's tubular chassis was 50mm longer in the wheelbase than before, which made conditions less cramped for the rear passengers. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a live axle/semi-elliptic set-up. Improvements to the discs-all-round braking system saw separate hydraulic circuits adopted for front and rear. Nevertheless, and as may be deduced from Sporting Motorist's comments above, Ferrari had not lost sight of the requirement to offer the ultimate driving experience, despite the increase in bulk necessitated by the 330 GT's additional accommodation.

The 330 GT's Colombo-type, 60-degree, V12 engine had first appeared in the 330 America (effectively a big-bore 250 GTE 2+2) in 1963. Displacing 3,967cc, the single-overhead-camshaft, all-alloy unit was good for 300-plus horsepower, an output sufficient to propel the 330 GT to a maximum velocity of 152mph (245km/h) making it, when introduced, the fastest road-going Ferrari.



Équipée à l'origine d'une boîte à quatre rapports avec overdrive, la 330 GT gagna une transmission à cinq rapports à la mi-1965 et vit ses quatre phares remplacés par un avant à seulement deux phares à la fin de l'année, pour la 2e série.

Le châssis 08183, un modèle de la 2e série, a été achevé le 7 janvier 1966 et vendu à son premier propriétaire, un certain M. Cadirola de Milan, en Italie, le 15 septembre de cette même année. La voiture était à l'origine azzurro (bleu) avec un intérieur en cuir arancia (orange) et était équipée de vitres électriques et d'un accoudoir à l'arrière. Plus tard dans les années 1960, la Ferrari fut exportée aux États-Unis. Le rapport Massini fourni, recense les différents propriétaires américains jusqu'en avril 1995, lorsque la voiture fut vendue à un nouvel acquéreur en Belgique, époque à laquelle elle avait été repeinte en rouge. Depuis son arrivée en Belgique, 08183 a participé aux track days du Modena Motorsports d'Uwe Meissner à Spa Francorchamps (2002) et également au Zoute Grand Prix (2012). La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge et son contrôle technique, diverses factures de restauration et le rapport Massini mentionné plus haut.

€270,000 - 330,000

Equipped at first with a four-speeds-plus-overdrive gearbox, the 330 GT gained a five-speed transmission in mid-1965 and later that year had its four-headlight front end replaced by a two-lamp arrangement, these later cars being known as the 'Series 2'.

A 'Series 2' model, chassis number '08183' was completed on 7th January 1966 and sold to its first owner, a Mr Cadirola of Milan, Italy, on 15th September that year. The car was originally finished in Azzurro (blue) with Arancia (orange) leather interior, and was equipped with power windows and a raised rear armrest. Later in the 1960s the Ferrari was exported to the USA. The accompanying Massini Reports lists various owners in the USA up to April 1995 when the car was sold to a new owner in Belgium, by which time it had been repainted red. Since its arrival in Belgium, '08183' has participated in Uwe Meissner's Modena Motorsports Track Days at Spa Francorchamps (2002) and also the Zoute Grand Prix (2012). The car is offered with Belgian registration papers and technical inspection, sundry restoration invoices, and the aforementioned Massini Report.

368 *

MAYBACH SW-38 SPEZIAL CABRIOLET 1939

Carrosserie Petera & Söhne

Châssis n° 2240

Moteur n° 11691

- Documented in the Maybach Register
- Extremely rare convertible example
- Freshly restored and immaculately presented
- Offered from a prominent American collection



On peut considérer Gottlieb Daimler et Wilhelm Maybach comme les grands-pères du transport mécanisé et les deux sociétés Daimler Motoren Gesellschaft et Maybach Motorenbau ont eu une influence décisive sur les débuts de l'histoire de l'automobile. Wilhelm Maybach avait travaillé aux côtés de Gottlieb Daimler au développement des toutes premières automobiles à peu près au moment où Karl Benz mettait au point sa Patentmotorwagen.

Maybach était un ingénieur exceptionnellement doué, qui, parmi ses nombreuses inventions, comptait le radiateur en nid d'abeille et le carburateur vaporisant. Avant et pendant la première guerre mondiale, il mit au point nombre de moteurs d'avion tout en perfectionnant son propre moteur V12 de grosse cylindrée qui équipaient les dirigeables, inventés par le comte Zeppelin. L'idée initiale de Maybach était de rester un concepteur de moteurs, mais il avait du mal à trouver des débouchés pour ses produits, techniquement supérieurs, mais toujours complexes et dispendieux.

Gottlieb Daimler and Wilhelm Maybach can be considered two grandfathers of mechanical transportation, and both the Daimler Motoren Gesellschaft and the Maybach Motorenbau had great impact on the early history of the automobile. Wilhelm Maybach worked closely with Gottlieb Daimler during the development of the very first automobile at roughly the same time that Karl Benz was developing his Patentmotorwagen.

Maybach was an incredibly gifted engineer, who among his many inventions could count the honeycomb radiator and the atomising carburetor. Prior to and during World War I, he performed development work on a number of aircraft engines, while perfecting his own large displacement V-12 used to power the dirigibles invented by Count Zeppelin. Maybach's original intention was to remain an engine manufacturer, but he had difficulty finding a market for his technically superior, but always expensive and complex products.





La première automobile Maybach, la W3, fut présentée en 1921 et son évolution au cours des années qui suivirent culmina avec les fabuleuses DS-7 et DS-8 à moteur V12 au début des années 1930. Chefs-d'œuvre de technologie à leur époque, ces modèles étaient d'une part énormes et nécessitaient généralement un chauffeur et d'autre part étaient incroyablement chers, exclusifs et onéreux à entretenir avec leur nombreux cylindres et leur boîte à 8 rapports par présélecteur avec assistance pneumatique. Peu avaient besoin d'une telle sophistication et encore bien moins avaient les moyens de se l'offrir.

La SW-38, plus petite, fut dévoilée en 1936. Ce fut le dernier modèle lancé avant la seconde guerre et il était proposé en trois versions avec des moteurs à six cylindres en ligne de 3, 5 litres, 3, 8 litres et 4, 2 litres de cylindrée. Sa technique relevait du tour de force et ces 6 cylindres capables d'atteindre près de 160 km/h, une vitesse exceptionnelle pour l'époque, étonnèrent le monde automobile. La qualité de construction était au même niveau que celle des DS et la qualité d'exécution du moindre détail ne laissait rien à désirer. Les clients se jetèrent sur ce nouveau modèle, plus léger et plus maniable. Ce fut un succès commercial mérité pour la marque qui se vendit bien, compte tenu de son exclusivité. Un total de 520 châssis fut construit entre 1936 et 1939, une quantité substantielle pour Maybach. Seulement 152 de ces fabuleuses Maybach sont encore en existence de nos jours, leur possession reste donc encore très exclusive.

The first Maybach W3 automobile was introduced in 1921, and development over the ensuing years culminated with the fabulous V-12 type DS-7 and DS-8 in the early 1930s. While the absolute pinnacle of engineering at the time, these models were, on the one hand, very large, usually requiring a chauffeur, and incredibly expensive, exclusive and heavy on maintenance on the other with their many cylinders and 8-speed pre-selector vacuum assisted gearboxes. Few had the need for such an over-the-top machine, and even fewer could afford it.

The smaller type SW-38 was introduced in 1936. This was the final model to be released before the war and was available in three versions with straight-six engines of 3.5 litre, 3.8 litre and 4.2 litre capacities. The engineering was a tour-de-force, and the automotive world was stunned by this 6-cylinder car, which was capable of reaching speeds close to 100 mph, a bench-mark velocity during the era. The build quality remained on par with the DS cars, and the exquisite manufacture of even the smallest accessories left absolutely nothing to be desired. Customers were captivated by this new lighter and more agile model. It was a deserved commercial success for the marque and sold well in consideration of its exclusivity. A total of 520 chassis were built between 1936 and 1939, which was a substantial number in Maybach terms. Only around 152 of these fabulous Maybachs are known to exist today, so ownership continues to be very exclusive.



La SW-38 est censée être une Maybach plus petite, mais « petite » est très relatif et c'est seulement en comparaison de ses gigantesques sœurs que la SW-38 peut être considérée comme une voiture compacte.

Si l'on en croit les informations contenues dans l'ouvrage de référence sur la marque, le registre Maybach du comte Michael Wolff Metternich, le châssis 2240 a été livré neuf à Total KG, Förstner & Co. de Berlin, qui fabriquait des extincteurs. Elle est décrite comme ayant été dotée d'une carrosserie cabriolet Spezial à quatre portes qu'elle conserve à l'évidence encore aujourd'hui. Le registre affirme que cette carrosserie était due à Petera & Söhne de Hohenelbe, dans les Sudètes, un carrossier allemand mineur qui l'exposa au Salon de Berlin en 1938, bien qu'elle porte aujourd'hui une plaque Spohn, l'un des carrossiers le plus souvent associés à la marque, une entorse sans importance, la carrosserie étant clairement celle d'origine.

La plupart des détails sur ses caractéristiques particulières lorsqu'elle était neuve sont également mentionnés par Metternich, comme son pare-brise en deux éléments et sa radio Telefunken. On sait aussi par cette même source que lorsqu'elle était neuve, la voiture noire avec une capote noire et une sellerie de cuir beige. Son immatriculation berlinoise était IA 2057 lorsqu'elle fut livrée en 1939.

While the SW-38 was meant to be a new smaller Maybach, "small" is a relative value, and it is only in relation to its gargantuan siblings that the SW-38 can be considered a compact automobile.

According to information printed in the main reference work for the marque, Michael Graff Wolff Metternich's Maybach Register, chassis 2240 was delivered new to TOTAL KG, Förstner & Co. of Berlin, who were manufacturers of fire extinguishers. It is described as having been fitted with a Spezial Four Door Cabriolet body, which it clearly retains to this day. The register states that this coachwork was by Petera & Söhne of Hohenelbe, Sudetengau, a lesser known German coachbuilder, who exhibited at the Berlin Auto Show in 1938, although today it wears plates for Spohn, one of those most associated with the brand, an anomaly of little consequence given that its coachwork is clearly original.

Modest details of its specific features as new are also listed by Metternich, including a split windscreen and Telefunken radio. It is understood also from this source that as new the car was finished in black with a black top and beige leather upholstery. Its Berlin registration was IA 2057 when delivered in 1939.



M. Metternich raconte également son histoire après la guerre lorsque le véhicule se retrouva sur la base aérienne américaine de Francfort-sur-le-Main où elle avait été affectée au service de l' « approvisionnement national » et servit de taxi pendant plusieurs années. Après cette période, on sait que le cabriolet fut exporté aux États-Unis par un soldat américain. Il passa une partie du temps à Gainesville en Floride puis plus tard connu un propriétaire à Pittsburgh et à Keesport en Pennsylvanie. Il y a quelques années, il devint la propriété du fameux Imperial Palace Museum Collection de Las Vegas. Au cours de cette période, la voiture a été entièrement restaurée dans l'état où elle se trouve aujourd'hui.

Elle a été acquise par l'actuel propriétaire il y a quelques années pour figurer dans une prestigieuse collection américaine d'automobiles d'avant-guerre où elle a été choyée et utilisée avec parcimonie.

Au cours des deux dernières décennies, le nom de Maybach a bien sûr été ressuscité et évidemment associé au summum de la qualité, aux côtés de Mercedes-Benz. Aujourd'hui cette majestueuse Maybach revient en Europe pour la première fois en près d'un demi-siècle. Remarquable témoins de son époque, elle sera de toute évidence la bienvenue dans n'importe quel concours sur le continent.
€750,000 - 950,000

Mr. Metternich then notes its postwar history to have found the car at the U.S. Air Force base in Frankfurt/Main, where it was assigned to the 'National Supply' and served as a taxi for several years. After this period of service the cabriolet is understood to have been brought to America by a U.S. Army soldier. It would spend time in Gainesville, Florida, then later an owner in Pittsburgh and Keesport, Pennsylvania. Some years ago it would become the property of the famed Imperial Palace Museum Collection in Las Vegas. During its time in that custody the car was comprehensively restored to the condition it can be found today.

It was acquired by the current owner some years ago, to join a prominent American collection of pre-war automobiles where it has continued to be cherished and used sparingly.

Over the course of the last two decades the Maybach name has of course been revived and quite rightly is associated with the pinnacle of quality, even alongside Mercedes-Benz. Today, this majestic Maybach returns to Europe for the first time in nearly half a century. A remarkable statement of its era, it would no doubt be welcomed at Concours events across the continent.



CITROËN DS 19 CABRIOLET 1964

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 440 70 56



Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire « Traction avant », Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955, en lançant sa DS à la ligne futuriste. Sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension hydropneumatique à quatre roues indépendante à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés.

Le projet avait été lancé dans les années 1930 par le directeur de l'époque, Pierre Jules Boulanger, et fut mené à bien par ses concepteurs André Lefèvre, un ancien de Voisin puis Renault, et Flaminio Bertoni qui avait déjà travaillé sur le style de la « Traction » avant la guerre. Le cahier des charges de Boulanger stipulait que la future VGD (Voiture de Grande Diffusion) devait être capable d'offrir un confort maximal sur les petites routes de campagne et de rester stable à haute vitesse sur les autoroutes. La solution pour remplir ces deux conditions apparemment incompatibles fut la fameuse suspension hydropneumatique que suggéra l'ingénieur Citroën Paul Magès. Aucune voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par son utilisation jusqu'au XXI^e siècle.

En septembre 1965, le moteur original de la DS, un 1 911 cm³ à soupapes en tête à course longue, hérité de la Traction, fut remplacé par un moteur à course courte de 1 985 cm³, également proposé dans des versions 2 175 cm³ et 2 347 cm³, les autres modifications apportées à la DS consistant en des phares orientables, l'injection et une boîte cinq vitesses.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction Avant', Citroën stunned the world again in 1955 with the launch of the strikingly styled 'DS'. Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension; plus power-operated brakes, clutch and steering.

The project had been initiated in the 1930s by the company's managing director, Pierre-Jules Boulanger, and would be brought to fruition by designers Andre Lefebvre, previously with Voisin and Renault, and Flaminio Bertoni, who had worked on the styling of the pre-war Traction Avant. Part of Boulanger's brief had been that the proposed 'VGD' (Voiture de Grand Diffusion or Mass Market Car) should be capable of affording a comfortable ride over sub-standard rural roads while remaining stable at sustained high speeds on the Autoroutes. The solution to these seemingly incompatible requirements was the famous hydro-pneumatic suspension, suggested by Citroën engineer, Paul Magès. No European car would match the DS's ride quality for several years, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival into the 21st Century.

In September 1965 the DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine – inherited from the Traction Avant - was replaced by a short-stroke 1,985cc unit, also available in 2,175cc and 2,347cc versions, while other DS developments included swivelling headlights, fuel injection and a five-speed gearbox.



Les autres modèles offerts parallèlement à la DS originale était l'ID (une version simplifiée plus économique), l'immense break Safari et la décapotable deux portes, cette dernière dotée d'une carrosserie Henri Chapron. Les premières décapotables de Chapron avaient été produites indépendamment de Citroën, qui finit néanmoins par lui donner son accord. Les décapotables construites par Citroën reposaient sur le châssis allongé et plus robuste du break ID. En tout, 1 365 cabriolets usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971, tandis que Chapron confectionnait 389 cabriolets de son cru, le dernier en 1973.

Inscrite au Registro Italiano Storiche Citroën (RIASC), le châssis numéro 440 70 56, proposé ici est vendu avec un e-mail de Chapron confirmant que les archives du carrossier mentionnent tous les détails de sa construction sous forme de cabriolet. Restaurée vers 2008, lorsqu'elle était aux mains de son précédent propriétaire, la voiture a été inspectée (avant l'achat par l'actuel propriétaire) par le très respecté spécialiste Fabrizio Libera de Polverara, en Italie. La voiture a connu deux propriétaires (en Italie) depuis 2002 et tous les détails ainsi que ceux sur les précédents propriétaires se trouvent dans le fichier historique fourni avec la voiture. Décrit par son vendeur comme très bon état général, ce magnifique et rare exemplaire de l'histoire de l'automobile française s'est classé troisième au concours d'élégance Valli Biellesi - Oasi Zegna en 2016. Véritable attraction dans les concentrations, elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne, ses papiers de la FIVA et de l'ASI, son certificat Citroën Italia et le courrier de Chapron mentionné plus haut.
€170,000 - 210,000

Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Safari estate and the two-door Décapotable (convertible), the latter boasting coachwork by Henri Chapron. Chapron's first convertibles had been produced independently of Citroën but the factory eventually gave the project its blessing. Citroën's own Décapotables were built on the longer, stronger chassis of the ID Break (Estate). In total, 1,365 usine (factory) convertibles were made with either the DS19 or DS21 engine between 1960 and 1971, while Chapron built a further 389 of his own, the last in 1973.

Recorded in the Registro Italiano Storiche Citroën (RIASC), chassis number '440 70 56', the car offered here, comes with an email printout from Chapron confirming that the company's archives contain details of its construction as a convertible. Restored circa 2008 while in the hands of its previous owner, the car was inspected (prior to the current vendor's purchase) by the highly respected specialist, Fabrizio Libera of Polverara, Italy. The car has had two owners (in Italy) since 2002, and their details and those of previous owners may be found in the accompanying history file. Described by the vendor as in generally very good condition, this magnificent and rare piece of French motoring history car received a 3rd place award at the Valli Biellesi - Oasi Zegna concours d'élégance in 2016. An eye-catcher at any gathering, it comes with Italian registration papers, ASI and FIVA documents, Citroën Italia certificate, and the aforementioned communication from Chapron.

370

AUDI QUATTRO SPORT COUPÉ (CHÂSSIS COURT) 1985

Châssis n° WAUZZZ85ZEA905077

- One of a mere 164 built for road use
- Delivered new to Switzerland
- Three owners
- Expertly maintained



L'Audi Quattro, l'un des concepts les plus novateurs de ces dernières décennies, mettait la transmission intégrale à l'ordre du jour dans le monde automobile. Dévoilée en 1980, la Quattro prenait pour base la carrosserie de l'Audi Coupé, extérieurement identique, mais avec une plate-forme différente pour adapter sa transmission à quatre roues motrices et ses suspensions indépendantes. Le moteur était extrapolé du cinq cylindres 2, 1 litres à simple arbre à cames en tête de la berline 200. Dotée d'un turbocompresseur KKK, elle développait 200 ch en version route, mais offrait bien davantage en version compétition. Extraordinairement rapide avec une tenue de route exceptionnelle, la Quattro excellait en rallye international et remporta le championnat des constructeurs pour Audi en 1982 et 1984 et le championnat des conducteurs en 1983 et 1984. Mais son plus bel héritage est d'avoir prouvé les avantages de la transmission intégrale pour les véhicules particuliers. Depuis, Audi a mis en pratique son système quattro à quatre roues motrices sur de nombreux autres modèles, mais seul la version originale s'écrit avec un Q majuscule.

La version Sport de la sensationnelle Quattro fut lancée à l'automne 1983, trois après que la version originale ait fait sensation lorsqu'elle fut dévoilée au Salon de Genève.

One of the most influential designs of recent decades, the Audi Quattro brought four-wheel drive into the motoring mainstream. Introduced in 1980, the Quattro was based on the outwardly similar Coupé's bodyshell but used a different floor pan to accommodate its four-wheel-drive transmission and independent rear suspension. The engine was a development of the five-cylinder, 2.1-litre, single-overhead-camshaft unit first seen in the 200 saloon. Equipped with a KKK turbocharger, it produced 200bhp in road trim with considerably more available in competition tune. Phenomenally fast and sure-footed on the road, the Quattro excelled in international rallying, winning the Manufacturers' Championship for Audi in 1982 and 1984 and the Driver's Championship in '83 and '84, but its enduring legacy would be the demonstration of four-wheel drive's advantages for passenger cars. Since then Audi has gone on to apply its quattro 4WD system to many other models but only the original (or 'Ur') version is spelled with a capital 'Q'.

The Sport version of Audi's sensational Quattro was launched in the autumn of 1983, three years after the original's unveiling at the Geneva Salon had taken the motoring world by storm.



Conçue comme une version d'homologation pour le Groupe B en rallye, la Sport reposait sur une plate-forme raccourcie et recevait une nouvelle version tout alliage, plus légère, du cinq cylindres, équipée d'une culasse double arbre à 20 soupapes. Alimentée par une injection Bosch HI-Jetronic, ce moteur profondément remanié revendiquait 306 ch et offrait à cette remarquable version routière une vitesse maximale de 250 km/h.

En plus de l'empattement raccourci, la Sport se distinguait immédiatement par son pare-brise moins incliné (réclamé par les pilotes pour réduire les reflets des instruments de bord à l'intérieur), ses passages de roue élargis et sa monte plus large. Avec la Sport, l'anti-blocage des freins faisait aussi sa première apparition sur une Audi à transmission Quattro.

Alors que la Quattro Sport rencontrait un succès mitigé en rallye international (toutes ses concurrentes avaient désormais quatre roues motrices), elle remporta un succès notable en 1985 quand la pilote d'usine Michèle Mouton remporta la course de côte de Pikes Peak en battant le record de l'épreuve. Audi construisit 214 exemplaires de la Sport, dont seulement 164 furent vendus à des clients pour un usage routier, les autres étant réservés à la compétition.

Developed as a 'homologation special' for Group B rallying, the Sport had a shortened wheelbase and was fitted with a new, lighter, all-aluminium version of the five-cylinder engine boasting a twin-cam 20-valve cylinder head. Running on Bosch HI-Jetronic fuel injection, this extensively revised engine developed a claimed 306bhp and gave this quite remarkable road car a top speed of around 250km/h (155mph).

In addition to the shorter wheelbase, the Sport was readily distinguishable by virtue of its steeper windscreen rake (requested by the works rally drivers to reduce internal reflections from the dashboard instruments), extended wheelarches, and wider wheels. With the introduction of the Sport, anti-lock braking made its first appearance on a Quattro-equipped Audi.

While the Quattro Sport met with mixed fortunes in international rallying (by this time the opposition all had four-wheel drive), it did score one notable success in 1985 when works driver Michèle Mouton won the Pikes Peak International Hill Climb, setting a record time in the process. Audi built 214 examples of the Sport, though only 164 were actually sold to customers for road use, the rest being reserved for competition purposes.





Cette Audi Quattro Sport n'a connu que trois propriétaires. Vendue neuve en Suisse, elle a été livrée à son premier propriétaire le 18 décembre 1985, après une visite de pré-livraison effectuée le 24 avril 1985. En 2005, la voiture était achetée par M. Claude Girod, collectionneur bien connu d'Audi Quattro, qui la céda au vendeur en 2010. La voiture a toujours été entretenue par M. Girod qui connaît bien ces modèles et serait ravi de continuer à l'entretenir et à fournir toute assistance au futur acquéreur si besoin était.

Rouge avec intérieur en cuir gris/beige, cette voiture n'a jamais été accidentée et se présente en excellent état général. Les harnais de sécurité Sabelt (avec leur sac) sont toujours en place, de même que la trousse à outils et le livret d'entretien d'origine. Les roues d'origine ont été repeintes et sont chaussées de pneus Michelin (235x45x15), conformes à ceux d'origine.

Cette très rare Quattro Sport, une excellente occasion d'acquérir ce modèle emblématique de l'histoire d'Audi en rallye, est vendue avec sa carte grise française et un contrôle technique en cours de validité.
€330,000 - 400,000

This particular Audi Quattro Sport has had only three owners. Sold new in Switzerland, it was delivered to its first owner on 18th December 1985, having undergone its pre-delivery service on 24th April '85. In 2005, the car was bought by Mr Claude Girod, the well-known Audi Quattro collector, who sold it to the current vendor in 2010. The Quattro has always been maintained by Mr Girod, who knows these cars well and would be happy to continue servicing it and provide assistance to the future buyer if required.

Finished in red with grey/beige leather interior, this car has never been crashed and is presented in generally excellent condition. The Sabelt safety harnesses (with their bag) are still present, as is the tool roll and the original service booklet. The original wheels have been repainted, and are shod with new period-correct Michelin tyres (235x45x15).

Representing a rare opportunity to own a landmark model from Audi's rallying history, this ultra-rare Quattro Sport is offered with French Carte Grise and a valid Contrôle Technique.

371

**BMW Z8 ALPINA V8 ROADSTER
AVEC HARDTOP 2004**

Châssis n° WBAEJ13483AH62238
Moteur n° 70016228

- *Rare and exclusive limited edition model*
- *Delivered new in the USA*
- *Three owners*
- *Circa 20,000 kilometres from new*





Récemment, plusieurs constructeurs, notamment ceux qui ont un passé sportif glorieux, ont senti la nécessité de faire référence à leur passé historique sur leurs nouveaux modèles. BMW s'est montré un adepte de l'exploitation de cette veine « rétro », commençant en 1996 avec les coupé et cabriolet Z3, dont le style rappelait vivement ses fabuleuses sportives 328 de l'avant-guerre. Le modèle suivant dans cette veine - le concept car Z07 de 1997 - puisait son inspiration dans la 507 dessinée par Albrecht von Goertz, un luxueux roadster à la production limitée.

Sensation du Salon de Tokyo 1997, la Z07 reçut un accueil si enthousiaste que BMW prit la décision d'en tirer une version de série, la Z8. Globalement, la Z8 restait très proche de son modèle, conservant la calandre à double naseau et les extracteurs d'ailerons évoquant la 507. L'intérieur au style rétro faisait partie des traits les plus remarquables de la Z07 et se retrouvait également sur la Z8.

In recent times many motor manufacturers, particularly those with a significant sporting heritage, have felt the need to reference iconic models from the past when launching their latest. BMW has proved adept at exploiting this 'retro' trend, commencing in 1996 with the Z3 coupé and convertible, the styling of which brilliantly recalled its fabulous '328' sports car of pre-war days. Its next effort along similar lines - the 'Z07' concept car of 1997 - took its inspiration from the post-war Albrecht von Goertz-designed '507', a luxurious limited-edition roadster.

The sensation of the 1997 Tokyo Auto Show, the Z07 was received so enthusiastically that BMW took the decision to press ahead with a production version: the Z8. For the most part the Z8 remained remarkably faithful to the original concept, retaining the 507-like twin-nostril front grille and distinctive front-wing vents. A period-style interior had been one of the Z07's most remarked upon features, and that too made it into the Z8.



Les panneaux de carrosserie et le châssis à caisson de la Z8 étaient construits en aluminium, léger et résistant à la corrosion, tandis que le V8 32 soupapes de 4 941 cm³, identique à celui de la berline M5, était construit par la division Motorsport de BMW. Avec ses 400 ch, la Z8 abattait le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et seul le limiteur électronique l'empêchait de dépasser les 250 km/h. La puissance arrivait aux pneumatiques anti-crevaux via une boîte manuelle Getrag à six rapports. Inutile de préciser que la Z8 recevait tous les équipements qu'on était en droit d'attendre sur le vaisseau amiral de la marque, contrôle de motricité et de stabilité, airbag frontaux et latéraux, système de navigation par GPS. L'air conditionné et le réglage des sièges, du volant et la manœuvre de la capote électriques faisaient aussi partie des équipements de série.

Le fait que la Z8 ait été un modèle fabriqué en petite série, assemblée en grande partie à la main, permettait à BMW de proposer aux clients une grande liberté dans la personnalisation de leur voiture. Pour attirer une clientèle de collectionneurs, BMW annonçait qu'un stock de pièces détachées de Z8 serait conservé pendant 50 années. Malgré un prix de lancement de plus de 128 000 \$ (aux États-Unis), la demande était telle qu'une surenchère se fit jour, de nombreuses Z8 se vendant bien au-dessus de ce tarif. Lorsque la production prit fin en 2003, 5 703 de ces fabuleuses automobiles avaient été construites.

The Z8's body panelling and spaceframe chassis were fabricated in lightweight and corrosion resistant aluminium, while the 32-valve 4,941cc V8 engine, shared with the M5 saloon, was built by BMW's Motorsport division. With 400bhp on tap, the Z8 raced to 100km/h (62mph) in 4.7 seconds and only the built-in rev limiter stopped it from exceeding 250km/h (155mph). Power reached the run-flat tyres via a Getrag six-speed manual gearbox. Needless to say, the Z8 also came with all the modern appurtenances one would expect of a flagship model: traction control, stability control, front and side air bags, GPS navigation, climate control and power operation of the seats, steering wheel and convertible hood all being included in the package.

The fact that the Z8 was a low-volume model assembled, for the most part, by hand, enabled BMW to offer customers considerable freedom in personalising their cars. Further enhancing its appeal to collectors, the factory announced that a 50-year stockpile of Z8 parts would be maintained. Despite a (US) launch price of over \$128,000, initial demand was so high that a bidding war broke out, with many Z8s selling for well in excess of that figure. By the time production ceased at the end of 2002, 5,703 of these fabulous cars had been built.



Mais ce n'était pas encore la fin de l'histoire pour la Z8, car le préparateur Alpina, spécialiste des BMW, présenta sa propre Z8, encore plus exclusive : l'Alpina V8 Roadster. La version d'Alpina était moins pointue et considérablement plus raffinée que l'originale, équipée du V8 4, 8 litres de la série 5 Alpina B10 V8 S et d'une transmission automatique ZF Switchtronic 5 rapports aux caractéristiques Alpina avec commande par palettes. Avec 375 ch disponibles sous la pédale, le moteur légèrement plus petit du roadster avait été retravaillé pour offrir un meilleur couple à bas régime, qui convenait mieux à la transmission automatique. La vitesse maximale était limitée à 260 km/h avec un 0 à 100 km/h en 5 secondes, deux ou trois dixièmes plus lente que la Z8 originale.

La suspension avait été revue pour offrir un comportement plus confortable et les roues originales de 18 pouces équipées de pneus anti-crevaison étaient remplacées par des jantes de 20 pouces avec des pneus à flancs hauts. Regarni de cuir Nappa plus souple, l'intérieur recevait de nombreuses retouches spécifiques Alpina comme le volant, les compteurs et l'affichage de la vitesse engagée. Comme le suggèrent ces équipements, l'Alpina V8 s'adressait au marché américain qui absorba 450 unités sur les 555 programmées pour la production.

But that was not quite the end of the Z8 story, for BMW tuning specialist Alpina then introduced its own, even more exclusive version: the Alpina V8 Roadster. Alpina's product was less hard-edged and considerably more refined than the original, being equipped with a 4.8-litre engine from the 5-Series Alpina B10 V8 S and an Alpina-specified ZF five-speed 'Switchtronic' automatic transmission with paddle-shift operation. With a maximum of 375bhp on tap, the Roadster's slightly smaller engine was re-tuned for greater torque at lower revs, which better suited the automatic transmission. Top speed was limited to 161mph, with 60mph coming up in 5.0 seconds, only a couple of tenths slower than the original Z8.

The suspension was revised to provide a more supple ride, and the original 18" wheels and run-flat tyres replaced with 20" rims and tyres with taller sidewalls. Re-trimmed in softer Nappa leather, the interior boasted many Alpina-specific touches including the steering wheel, gauges, and gear selection display. As its specification suggests, the Alpina V8 was targeted at the North American market, which took 450 units out of the 555 scheduled for production.



Car & Driver reconnaissait que sa nouvelle personnalité convenait bien mieux à la voiture : « En fait, certains d'entre nous qui considéraient la Z8 plus comme une icône du design que comme une sportive, pensent que l'Alpina Roadster V8, avec sa puissance délivrée avec facilité et sa transmission automatique, est ce qu'elle aurait dû être dès le début. »

Immatriculée pour la première fois le 1er septembre 2004, la série limitée Alpina V8 proposée ici a eu seulement trois propriétaires – tous collectionneurs. Le premier, David Michael de Floride, aux États-Unis, a gardé la voiture jusqu'en mars 2010, lorsqu'elle est passée aux mains de M. Scholdra en Allemagne. Le vendeur a acheté la BMW pour sa collection personnelle en juillet 2014, époque à laquelle elle avait parcouru seulement 17 948 km d'origine. Le compteur affiche actuellement environ 20 000 km.

Car & Driver reckoned the car was well suited to its newly acquired persona: 'In fact, some of us, who regard the Z8 more as a design icon than a serious sports car, reckon the Alpina Roadster V8, with its easygoing power delivery and automatic transmission, is what this car should have been all along.'

First registered on 1st September 2004, the limited edition Alpina V8 offered here has had only three owners – all collectors – from new. The first owner, David Michael of Florida, USA kept the car until March 2010 when it passed to a Mr Scholdra Germany. The current vendor purchased the BMW for his private collection in July 2014, by which time it had covered only 17,948 kilometres from new. The current odometer reading is circa 20,000 kilometres.



Les caractéristiques particulières de cette voiture, supérieures à celle de la Z8 originale, incluent les appuie-tête, la climatisation, la stéréo AM/FM, le chargeur de CD, les compteurs centraux Alpina à fond bleu, les phares au xénon à niveau constant automatique, le volant cousu main avec boutons de commande de la boîte et moyeu central Alpina, les roues Alpina Dynamic en alliage de 20 pouces et un chargeur de batterie lorsque la voiture est remise. Elle a aussi été dotée de surtapis dès l'origine.

Noire avec un intérieur en cuir deux tons crème et noir, la voiture est vendue complète avec son hardtop, son couvre hardtop, son support de hardtop, son panneau anti-remous et son sac de protection, ses outils d'origine, des porte-gobelet à l'avant, son pack téléphone (neuf en boîte), sa pochette d'origine et la poche à clés Alpina contenant un jeu de deux clés numérotées, une clé chauffeur et une clé en plastique. La documentation fournie comprend le titre certificat américain d'origine, les papiers d'immatriculation allemande d'origine, le document allemand Klassische (daté de 2012), et un document d'immatriculation UK V5C avec son certificat du MoT.

Récemment révisée par Sytners BMW au Royaume-Uni, ce roadster Z8 Alpina est en parfait état jusqu'au dernier boulon.
€320,000 - 380,000

Superior to those of the original Z8, this car's special features include heated seats; climate control; AM/FM stereo; CD changer; centre-mounted Alpina gauges in blue; xenon headlights with Dynamic Auto-Levelling; hand-stitched Alpina steering wheel with shift buttons and Alpina centre cap; 20" Alpina Dynamic alloy wheels; and a battery charger for when the car is in storage. It has also had over mats fitted since new.

Finished in black with two-tone cream/black leather interior, the car comes complete with hardtop, hardtop cover, hardtop stand, and hardtop stand cover; wind deflector and cover; original tools; front cup holder; phone pack (new in box); original wallet; and the Alpina key pouch containing both numbered keys, chauffeurs key, and plastic key. Accompanying documentation consists of the original US Certificate of Title; original German registration document; German Klassische document (dated 2012) and a current UK V5C registration document and MoT certificate.

Recently serviced by Sytners BMW in the UK, this Z8 Alpina Roadster is in immaculate condition throughout.

372

Ex-Jean Ragnotti, Paul Rouby, 6e au Tour de Corse 1986

RENAULT 5 TURBO GROUPE B « TOUR DE CORSE » VOITURE D'USINE 1983

Châssis n° VF1822004D0000016

- Iconic Group B homologation special
- One of only 20 works cars
- Known ownership history from new
- Restored by Stéphane Poudrel



01

01, 02 & 03

Rallye des Cévennes 1986, France. Driver: Paul Rouby

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

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

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

A thinly disguised two-seater supercar, the Turbo was first seen in prototype form at the 1978 Paris Salon and made its competition debut in 1980 on the Tour de Corse, where Jean Ragnotti's 250bhp works car led the event before succumbing to electrical trouble. In 1981 Ragnotti/Andrie won the Monte Carlo Rally outright for Renault and the following year Ragnotti won the Tour de Corse again. Faced with increasing competition from teams running four-wheel drive cars, Renault responded with more powerful Tour de Corse and Maxi Turbo variants, Ragnotti adding another Tour de Corse win in the latter in 1985.



À la fin de la saison, l'équipe d'usine retirait la 5 Turbo de la compétition. Si Renault avait choisi de prolonger la carrière internationale de la Turbo 5 au lieu de se concentrer sur les épreuves nationales, son palmarès au plus haut niveau aurait probablement été bien plus impressionnant.

Cette Renault 5 Tour de Corse, l'une des 20 Groupe B de compétition d'usine construites, a été pilotée par Jean Ragnotti au cours de la saison 1983. La correspondance entre le vendeur et M. Patrick Landon (directeur de Renault Sport Rallye entre 1978 et 1997) figurant au dossier atteste que le châssis n° D0000016 est l'une des trois voitures achetées et immatriculées par Renault Sport le 12 janvier 1983 (en même temps que les châssis 13 et 14).

De 1983 à 1985, le châssis n°16 a connu différentes livrées. Aux couleurs blanc et jaune de Renault Sport à l'origine lorsqu'elle courait aux mains de Jean Ragnotti, elle reçut ensuite les couleurs rouge et blanc (Philips), comme voiture d'essai aux mains de Ragnotti également, en 1984 et finalement la livrée Radiola au Tour de Corse en 1986.

At the end of the season the works team retired the 5 Turbo from competition. Had Renault chosen to contest a full international programme with the 5 Turbo rather than concentrating on French national events, then its record at the highest level would surely have been even more impressive.

One of only 20 works cars built for Group B competition, this Renault 5 Tour de Corse was raced during the 1983 season by Jean Ragnotti. Correspondence of file between the vendor and Mr Patrick Landon (Renault Sport Rally director between 1978 and 1997) states that chassis number 'D0000016' is one of three cars bought and registered by Renault Sport on the 12th January 1983 (together with chassis numbers '13' and '14').

From 1983 to 1985, chassis '16' had various different colour schemes. Originally it was finished in Renault Sport's white and yellow, when driven by Jean Ragnotti; then red and white (Philips) in 1984 when it was also a test car for Ragnotti; and finally in Radiola livery at the Tour de Corse in 1986.



Elle termina 6e au classement général dans cette dernière épreuve avec Paul Rouby qui remporta aussi la Ronde de la Durance la même année. Renault avait vendu la Tour de Corse à Paul Rouby en 1985. Lorsque le Groupe B fut interdit en 1987, Rouby vendit la voiture à un collectionneur français qui la garda jusqu'en 2002, avant de la vendre à un autre collectionneur.

Achetée par son propriétaire actuel en 2010, la voiture a été entièrement restaurée en France par Stéphane Poudrel, à La Garenne. Elle arbore aujourd'hui la livrée Renault Sport blanc et jaune caractéristique, comme lorsqu'elle courait aux mains de Jean Ragnotti. Elle est aujourd'hui équipée d'une boîte à crabot mais sa boîte Renault Sport d'origine est fournie. Toutes les autres pièces sont d'origine et le moteur a été préparé aux spécifications de Bozian Racing, qui travaillait exclusivement sur les voitures d'usine.

Cette excitante Renault 5 Tour de Corse, une authentique Groupe B de rallye en excellent état général et prête à l'usage, est vendue avec sa carte grise française des photos d'époque et le passeport technique FFSA de Paul Rouby (répertoriant tous les rallyes auxquels elle a participé à l'époque).
€200,000 - 300,000

It was driven to 6th place overall in the latter event by Paul Rouby, who in the same year won 'La Ronde de la Durance' in France. Renault Sport had sold the Tour de Corse to Paul Rouby in 1985. When Group B was abolished in 1987, Rouby sold the car to a French collector, who kept it until 2002 before selling it again to another French collector.

Bought by the current vendor in 2010, the car has been fully restored by Stéphane Poudrel in La Garenne, France. It is now presented in Renault Sport's distinctive yellow and white livery, as it was when raced by Ragnotti. It has a straight cut gearbox fitted at present, but the original Renault Sport gearbox is supplied. Otherwise, all the parts are completely original, while the engine has been prepared to the same specification as that developed by Bozian Racing, who worked exclusively on the works cars.

A genuine Group B works rally car, in generally excellent condition and ready to be enjoyed, this exciting Renault 5 Tour de Corse is sold with French Carte Grise, a selection of period photographs, and Paul Rouby's Passeport Technique FFSA (showing all the rallies in which he participated in period).



PORSCHE 356 CONTINENTAL COUPÉ « PRÉ-A » 1955

Carrosserie Reutter

Châssis n° 53846

Moteur n° 35 286

- *Very rare, one-year only 'Pre-A' Continental Coupé*
- *Delivered new to the USA via Hoffman, NY*
- *Desirable original colour combination of 'Jade Green' with beige interior*
- *Matching numbers*
- *Long-term private ownership*
- *Extensively restored*



L'homme responsable de l'introduction de « l'économique » Speedster aux États-Unis, Max Hoffman, l'importateur basé à New York, avait commencé cette affaire de Porsche « économique » avec le roadster America 1500, une 356 dépouillée équipée du moteur « normal » (par rapport au « Super »). En 1955, la 1500 America était remplacée par la Continental, mieux équipée, mais toujours animée par le moteur « Normal », le nom évoquant l'ascendance cosmopolite d'Europe continentale de cette sportive innovante de Zuffenhausen.

Selon Road & Track, « Le normal donnait plus de couple que le Super en dessous de 3 000 tr/min et sur n'importe quel rapport et à n'importe quelle vitesse pouvait battre le modèle plus puissant en accélération ». En raison de son élégance, les clients allemands appelaient la 1500 Normal, die Dame, la dame. Le nom de Continental fut cependant abandonné au bout d'un peu plus d'un an, après des réclamations émanant de Ford qui commercialisait la Lincoln Continental. Hoffman cessa aussitôt de donner des noms aux Porsche qu'il importait et s'en tint aux nomenclatures numériques de l'usine. Aujourd'hui les raffinées Continental – construite avant la présentation de la première 356 modifiée, la 356 A- font partie des versions les plus rares et des plus recherchées de la Porsche 356.

Ce coupé Porsche 356 Continental « pré A » a été livré le 15 juillet 1955 équipé du moteur numéro 35 286 qu'il conserve encore aujourd'hui. Comme toutes les Continentals, cet exemplaire a été livré par l'importateur new yorkais Max Hoffman pour être utilisé aux États-Unis.

The man responsible for introducing the 'cut price' Porsche Speedster to the USA, New York-based importer Max Hoffman had begun his series of entry level Porsches with the 1500 America Roadster, a 'de-trimmed' 356 powered by the 'Normal' (as opposed to 'Super') engine. For 1955, the 1500 America was superseded by the better equipped - though still 'Normal' powered - Continental, that name being chosen to emphasise the cosmopolitan European heritage of this advanced sports car from Zuffenhausen.

According to Road & Track: 'The Normal produced more torque than the Super below 3,000rpm, and in any given gear, from any given speed, could out-accelerate the more powerful car. In deference to its graciousness, German customers called the 1500 Normal die dame - the lady.' The 'Continental' name however, was dropped after little more than a year after objections from Ford, makers of the Lincoln Continental. Hoffman soon gave up applying names to the Porsche he imported, and reverted to using the factory's numerical designations. Today the refined Continentals - built before the introduction of the first revised model, the 356A - are among the rarest and most sought after of early Porsche 356 variants.

This Porsche 356 'Pre-A' Continental Coupé was delivered on 15th July 1955 fitted with engine number '35 286', which it retains. Like all such Continentals, this example was delivered new via the New York importer, Max Hoffman, intended for use in the USA.



Il était équipé des options suivantes, phares sealed beam, compteur en miles, logotype Continental et la séduisante combinaison de couleurs vert jade avec intérieur en faux cuir beige. La voiture a été immatriculée en août 1955. En 1970, la Porsche fut immatriculée en Pennsylvanie où elle appartenait à Jack B. Taylor. M. Taylor garda la voiture jusqu'à très récemment (il y a deux ans) lorsqu'elle prit le chemin de la Hollande.

La voiture est vendue avec une expertise d'état. Celle-ci, effectuée en 2015 établit que le moteur (numéro concordant avec celui du châssis) a été entièrement révisé récemment, qu'aucune fuite notable n'a été détectée et que le moteur et son compartiment sont propres et en bon état. Tout aussi originale, la boîte de vitesse a été révisée récemment et était en bon état, tandis que les freins eux aussi avaient été refaits récemment et jugés très bons. Récemment révisé, le châssis a été jugé en bon état d'origine. La carrosserie avait été déposée quelque temps auparavant pour une restauration qui fut jugée d'un très haut niveau de qualité et repeinte dans sa couleur d'origine jadegrün 5405. L'intérieur a été entièrement restauré et était en très bon état, comme il l'est encore aujourd'hui.

Cette magnifique Continental, rescapée d'une poignée de survivantes, est vendue avec son ancien titre américain (1970), diverses photos et factures de sa restauration et une copie de sa fiche constructeur confirmant les caractéristiques mentionnées plus haut.
€275,000 - 475,000

It came with the following options installed: sealed-beam headlights, odometer in miles, 'Continental' script, and the tasteful colour combination of Jade Green with Beige leatherette interior. The car was first registered in August 1955. In 1970, the Porsche was registered in Pennsylvania where it was owned by Jack B Taylor. Mr Taylor kept the car until very recently (some two years ago) when it moved to the Netherlands.

This car comes with a condition report. Compiled in 2015, the latter states that the engine (matching the chassis) had been totally overhauled recently, that no serious leaks were found, and that the engine and engine bay were clean and in good condition. Seemingly original, the gearbox had been overhauled recently and was in good condition, while the brakes too had been rebuilt recently and were judged very good. Recently overhauled, the chassis was found to be in good original condition. The body had been removed recently for restoration, which was judged to be of the highest standard and quality, and then professionally repainted in the original colour '5405 Jadegrün'. The interior had been totally restored and was in beautiful condition, as it is today.

One of only a tiny handful of its type surviving, this beautiful Continental also comes with a copy of the old US title (1970), sundry restoration photographs and invoices, and a copy of the factory build sheet confirming the aforementioned specification.

MERCEDES-BENZ 320 3,2 LITRES CABRIOLET B 1938

Châssis n° 435053

Moteur n° 435053

- *Rare cabriolet model*
- *Matchless pre-war style*
- *Restored to concours condition*
- *Registered in the Netherlands*



La luxueuse gamme 320 de Mercedes-Benz fut dévoilée en 1936 pour remplacer la gamme 290. Construite à l'origine sur deux empattements, la 320 fut réduite à un seul à partir de 1938, bien qu'un large éventail de carrosseries ouvertes et fermées aient continué d'être proposées, y compris une berline aérodynamique dernier cri. Le six cylindres à soupapes latérales de la 320 débuta avec une cylindrée de 3 208 cm³, avant d'être réajusté à 3 405 cm³ vers la fin de la production, pour compenser la médiocre qualité de l'essence. La puissance maximale était portée à 78 ch et les performances globales largement améliorées, tandis que la suspension à ressorts hélicoïdaux aux quatre roues assurait le meilleur confort de tous les temps.

Les brochures publicitaires d'usine restaient évasives sur la vitesse maximale, mais on sait que les modèles équipés de la boîte à quatre rapport complétée par un overdrive ZF « Autobahn » étaient censés atteindre environ 130 km/h. Les freins hydrauliques étaient un raffinement nécessaire dans une voiture qui pesait 2 000 kg carrossée en berline.

La plupart des 320 furent construites avec des carrosseries plutôt austères, bien qu'il y ait également eu des tourers, des roadsters et différents cabriolets.

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.





De ces derniers, le cabriolet B est le plus connu. Élégant et imposant, les cabriolets 320 avaient peu d'équivalents dans la catégorie des grandes voitures découvertes, offrant à leurs heureux propriétaires l'élégance de la 500 K mais sans le prix d'achat ni l'entretien pharaonique de celle-ci. La construction robuste et la qualité des Mercedes-Benz 320 étaient très appréciés par la Wehrmacht qui en commanda pour ses officiers de haut rang.

Malheureusement, aucune information n'est disponible concernant l'historique des débuts de ce cabriolet Mercedes-Benz 320, aucun document d'avant-guerre de l'usine de Mannheim où elle a été construite n'ayant survécu. Bleu métallisée avec intérieur en cuir beige, le châssis numéro 435053 a été entièrement restauré en 2010 et sera vendu avec un rapport daté du 27 juillet 2014 qui conclut qu'il a été restauré « état concours » de niveau international. Le vendeur a acheté la Mercedes et l'a immatriculée en 2011. On nous signale qu'elle a récemment bénéficié de travaux au moteur et à la boîte de vitesses et qu'elle est agréable à conduire et fonctionne parfaitement. La documentation fournie comprend ses anciens papiers d'immatriculation allemande, son TÜV (2010) et ses papiers d'immatriculation hollandaise en cours. Cet élégant cabriolet 320 représente une chance unique d'acquérir un exemplaire entièrement restauré de l'un des plus séduisants cabriolets Mercedes-Benz d'avant-guerre.

€350,000 - 450,000

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. 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.



375

LANCIA AURELIA B20 GT « S » 5E SÉRIE COUPÉ 1957

Carrosserie Pinin Farina

Châssis n° B 20S 1.276

Moteur n° B 20 4.608

- Rare 'S' (Sinistra) left-hand drive model
- Matching chassis and engine numbers
- First registered in France
- Single family ownership from new
- Eligible for the Mille Miglia, Tour Auto, etc



« La B20 représentait les débuts et la concrétisation du concept de gran turismo – c'est-à-dire une sportive élégante et confortable. Le slogan de l'époque « une voiture de sport en tenue de soirée » est tout à fait approprié et la carrosserie de Pinin Farina reste un chef-d'œuvre de beauté formelle. » Manganaro et Vinai in « Lancia Corse », 1988.

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

Éblouissant le monde sportif, une B20 légèrement préparée et pilotée par le fumeur invétéré et grand buveur de Brandy Giovanni Bracco terminait 2e des Mille Miglia en 1951, seulement devancée par la Ferrari 4, 1 litre d'usine de Luigi Villoresi ! Il est à noter que l'agile Aurelia s'était montrée plus rapide que la Ferrari dans les cols au nord de Florence. Partageant le volant de son Aurelia B20 avec Umberto Maglioli, Bracco remporta la Targa Florio pour Lancia en 1952 et, en 1954, une autre B20 remporta le rallye de Monte-Carlo aux mains du pilote monégasque Louis Chiron.

'The B20 represented the birth and the realisation of the "Gran Turismo" concept – that is, an elegant comfortable sports car. The contemporary slogan was right on target: "A sports car in Tails" and Pininfarina's bodywork remains a masterpiece of formal beauty.' – Manganaro and Vinai 'Lancia Corse', 1988.

The B10 saloon was joined the following year by the Pinin Farina-styled B20 Coupé, a fastback '2+2' on a shortened wheelbase which, with its combination of sports car performance and saloon car practicality, can be said to have introduced the Gran Turismo concept to the world. The Aurelia engine had been increased to 1,991cc in 1951 and it was this unit in up-rated form that went into the B20. Lighter and higher geared than the saloon, the B20 was good for a top speed of over 100mph.

Stunning the motor racing world, a mildly race-developed B20 driven by chain-smoking, brandy-swigging Giovanni Bracco finished 2nd in the 1951 Mille Miglia, beaten only by Luigi Villoresi's 4.1-litre works Ferrari! It is worth noting that the nimble Aurelia was actually faster than the Ferrari over the mountain passes north of Florence. Sharing his Aurelia B20 with Umberto Maglioli, Bracco won the Targa Florio for Lancia in 1952 and in 1954 another B20 won the Monte Carlo Rally in the hands of the famous Monegasque driver Louis Chiron.



Pratiquement toutes les Lancia étaient à conduite à droite à l'époque, ce qui rend cette « S » (sinistra) à conduite à gauche tout à fait inhabituelle. Cette voiture, un exemplaire à numéros concordants, a été immatriculée pour la première fois par un chanteur français bien connu en France et, depuis 1963, a appartenu à d'autres membres de sa famille.

Entre 2005 et 2007, l'Aurelia a été restaurée par un spécialiste Lancia réputé, Albert Cailler (factures au dossier). Bien soignée et entretenue régulièrement, la voiture est en excellent état, presque parfait. On nous signale que le moteur est très vivant et que la voiture fonctionne bien et tient bien la route. Éligible pour de nombreuses et prestigieuses manifestations, cette GT emblématique des années 1950 est vendue avec ses factures de restauration et sa carte grise française.

€130,000 - 150,000

Almost all Lancias of this period were right-hand drive, which makes this 'S' (Sinistra) left-hand drive B20 all the more unusual. A matching-numbers example, this car was completed in May 1956 and originally was finished in grey with matching cloth interior. First registered by a famous French chansonnier in France, it has belonged to other members of his family since 1963.

Between 2005 and 2007, the Aurelia was restored by noted Lancia specialist, Albert Cailler (invoices on file). Well cared for and serviced regularly since then, the car remains in excellent, nearly flawless condition. We are advised that the engine is responsive, and that the car handled and drives well. Eligible for a variety of the most prestigious events, this iconic 1950s GT is offered with restoration invoices and French Carte Grise.

376

PORSCHE 356A SPEEDSTER 1957

Châssis n° 83375

Moteur n° 65615

- *Delivered new by Hoffman, New York*
- *Matching numbers*
- *Believed three owners from new*
- *Never restored, highly original*
- *Original colour scheme, original upholstery*
- *Comes with Speedster seats and Coupé seats*





Ce magnifique Speedster non restauré a été livré neuf à New York aux États-Unis en mai 1957 à M. John Meunier qui a utilisé la voiture comme transport quotidien et l'a conservé de nombreuses années. En 2007, la Porsche a été vendue à un certain M. Hendrickson qui l'a conservée jusqu'en 2010. M. Hendrickson a fait quelques réparations mécaniques et a procédé à un rafraîchissement cosmétique, mais en dehors de cela, il a conservé la voiture dans son état d'origine. Le troisième propriétaire était un collectionneur belge. Ce dernier n'a utilisé le Speedster que très rarement et lui aussi l'a conservé dans son état d'origine.

Ce Speedster a été livré avec des sièges de coupé. Le second propriétaire a acheté et fait installer des sièges de Speedster, mais a heureusement conservé les sièges de coupé originaux. Après 60 ans, ils conservent leur garniture d'usine d'origine, de même que la banquette arrière, les contre-portes et le dessus du tableau de bord. Les tapis de sol et la capote ont été remplacés (mais une seule fois) et sont toujours en bel état.

This wonderful un-restored Speedster was delivered new in the USA in May 1957 to Mr John Meunier, who used the car as a daily driver and kept it for many years. In 2007, the Porsche was sold to a Mr Hendrickson, with whom it remained until 2010. Mr Hendrickson undertook some mechanical repairs and some cosmetic refreshment but otherwise keeping the car original. The third private owner was a Belgian collector. The latter only used the Speedster infrequently, and he too kept it original.

This Speedster was delivered with coupé seats fitted. The second owner bought and fitted Speedster seats, but fortunately he kept the original coupé-type seats. After 60 years, they still retain their factory-original upholstery, as does the rear bench, door cards, and dashboard top. The interior carpets and convertible top have been replaced (but on only one occasion) and are still in beautiful condition.



Bien que les planchers semblent parfaits et ne montrent aucune trace de soudure, ils ont probablement été remplacés. Le reste des panneaux de carrosserie est en principe d'origine et le capot avant et le capot moteur ont des numéros concordants avec ceux de la voiture, de même que les portes. Les alignements de panneaux carrosserie sont excellents avec des interstices minimes. Il n'y a aucune trace d'accident ou d'oxydation.

La voiture a été repeinte – une seule fois – dans sa couleur rouge d'origine et la peinture a aujourd'hui acquis une belle patine. Le moteur d'origine (60 ch) tourne bien et délivre une puissance suffisante pour offrir un plaisir de conduire authentique au volant du Speedster tandis que la boîte de vitesses passe bien d'un rapport à l'autre. En résumé, ce Speedster est un vrai plaisir à conduire.

Le vendeur nous signale que la voiture a été récemment révisée et que tout fonctionne parfaitement. Aujourd'hui immatriculée en Europe, la Porsche est vendue avec un manuel d'instructions, quelques anciennes notes d'entretien et une copie de ses papiers d'immatriculation du début des années 1970 au nom de son premier propriétaire. Alors que l'on trouve de nombreux Speedster restaurés, un exemplaire authentique en bon état et jamais restauré est très difficile à dénicher. Un état de fait qui rend cette voiture à la fois rare et exceptionnelle. Bonhams vous invite à la regarder de près.

€330,000 - 400,000

Although the floors look perfect and show no signs of welding, they are probably replacements. The remaining body panels are said to be factory original, while the front and rear deck lids are matching-numbers components, likewise the doors. Panel fit is excellent and there are pleasingly narrow gaps. There are no visible signs of rust or accidents.

The car has been repainted - only once - in its original red colour, and the paintwork has now acquired a patina of age. The original (60bhp) engine runs strongly and has sufficient power to deliver the authentic Speedster driving experience, while the gearbox is said to shift well between every gear. In short: this Speedster is a real pleasure to drive.

We are advised by the vendor that the car has recently been serviced and that everything works as it should. Currently EU registered, the Porsche comes with an instruction manual, some older service records, and a copy of the registration document from the early 1970s relating to the first owner. While there are many restored Speedsters available, un-restored and unmolested examples are very hard to find; a state of affairs that makes this car both rare and exceptional. Bonhams recommends close inspection.



377

MASERATI 3500 GTI COUPÉ 1963

Carrosserie Touring

Châssis n° AM101.2716





À la fin des années 1950, Maserati faisait face à un avenir bien sombre. Les difficultés financières de la société l'obligèrent à se retirer de la compétition et la politique de survie fut de se faire constructeur de modèle de tourisme. Cette nouvelle ère de la marque modénaise commence en 1957 avec le lancement de la 3500 GT, carrossée en Superleggera par Touring, sa première voiture de route construite en quantité significative.

La 3500 GT, une luxueuse 2+2, s'inspirait beaucoup de l'expérience de Maserati en compétition. Elle avait recours à un châssis tubulaire, la suspension avant indépendante faisait appel à des triangles et des ressorts hélicoïdaux, alors que l'arrière recevait un essieu rigide à ressorts semi-elliptiques plus traditionnel. Le concepteur de la 3500 GT n'était autre que Giulio Alfieri, créateur de l'immortelle Tipo 60/61 « Birdcage » de compétition, celui qui avait fait de la 250 F une championne du monde. Le six cylindres à double arbre à cames en tête était un proche cousin de celui que l'on trouvait sur la 250 F et développait à l'origine environ 220 ch, les derniers exemplaires grimant à 235 ch, grâce à une injection mécanique Lucas. D'abord construite avec des freins à tambours et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT fut progressivement modernisée gagnant un cinquième rapports, des freins à disque à l'avant puis, finalement, aux quatre roues. Lorsque la construction de la 3500 GT fut abandonnée, il en avait été construit environ 2 200 unités, tous modèles confondus.

By the end of the 1950s Maserati was facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties forced a withdrawal from racing, and Maserati's survival strategy henceforth centred on establishing the company as a producer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring Superleggera-bodied 3500 GT, its first road car built in significant numbers.

A luxury 2+2, the 3500GT drew on Maserati's competition experience. A tubular chassis frame was used and the suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. The 3500 GT's designer was none other than Giulio Alfieri, creator of the immortal Tipo 60/61 'Birdcage' sports-racer and the man responsible for developing the 250F into a World Championship winner. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500 GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking. By the time the 3500GT was discontinued in 1964, around 2,200 of all types had been made.



L'exemplaire de 2e série proposé ici, représente l'aboutissement ultime du modèle, sorti d'usine avec une boîte ZF à cinq rapports, le double allumage et l'injection mécanique Lucas, d'où son changement de nom en 3500 GTI, un suffixe aujourd'hui bien connu, utilisé ici pour la première fois. Le châssis 2716 a été livré neuf à Gianvico Saccardo, un industriel de Schio, près de Vicence, en Italie. Importants collectionneurs de voitures historiques, Gianvico et son frère Gianluigi sont les fondateurs du Monza Italian Bugatti Register. La Maserati de Saccardo fut par la suite exportée en Nouvelle-Angleterre, aux États-Unis, où elle a passé la majeure partie de sa vie. Henry Cabot Lodge Jr, ancien sénateur du Massachusetts et candidat à la vice-présidence pour les républicain en 1960, fut, croit-on, son second propriétaire. Dans les années 1970, Cabot Lodge avait occasionnellement été l'envoyé des États-Unis au Saint-Siège à Rome et aurait exporté la voiture d'Italie en Amérique.

Depuis sa mort, en 1985, la Maserati a connu quatre propriétaires, Anthony D. Paglia (1986-1998), John Drew (1998-2003), Christopher Derricott (2003-2014) et le vendeur. M. Drew a commandé une restauration complète à Spencer Restorations de Natick, dans le Massachusetts. Terminé en 2003, celle-ci comprend la réfection de la mécanique, une peinture sur métal nu et une restauration complète de l'intérieur dans sa couleur d'origine. Simultanément, elle a reçu des roues à rayons Borrani, un échappement en inox et des pare-chocs en inox poli.

The 2nd Series example offered here represents the pinnacle of the model's development, leaving the factory equipped with the five-speed ZF gearbox, twin-plug ignition, and Lucas mechanical fuel injection, hence the name change to '3500 GTI', the first time the now common 'GTI' appellation had ever been used. Chassis number '2716' was delivered new to Gianvico Saccardo of Schio near Vicenza, Italy, a local industrialist. Prominent collectors of historic vehicles, Gianvico and his brother, Gianluigi, were founders of the Monza Italian Bugatti Register. Saccardo's Maserati was subsequently exported to New England, USA where it has spent most of its life. Henry Cabot Lodge Jr, the former Massachusetts Senator and Republican Vice Presidential Candidate in 1960, is believed to have been its second owner. During the 1970s, Cabot Lodge served occasionally as US envoy to the Holy See in Rome, and it is believed that he imported the car from Italy to the USA.

Since his death in 1985, the Maserati has had four owners: Anthony D Paglia (1986-1998), John Drew (1998-2003), Christopher Derricott (2003-2014), and the current vendor. Mr Drew commissioned Spencer Restorations of Natick, Massachusetts to carry out a comprehensive restoration. Completed in 2003, the latter included a mechanical rebuild, bare-metal re-spray, and a full interior re-trim in the original colour. Borrani wire wheels, a stainless steel exhaust system, and polished stainless steel bumpers and trim were fitted at the same time.



La qualité de cette restauration a été reconnue lors du Lars Anderson « Tutto Italiano » meeting dans le Massachusetts, où '2716' a remporté le « Best Maserati in Show » à chaque fois qu'elle est apparue après sa restauration.

Alors qu'elle était en possession de M. Derricott au Royaume-Uni, la restauration de toute la mécanique a été complétée, moteur, transmission, freins et suspensions avec une révision complète des composants électriques et l'installation d'un nouveau faisceau. Ces travaux ont été exécutés par deux spécialistes de la marque, Prestige Restoration et CGP Auto Engineers dont les factures figurant au dossier totalisent la somme de 76 000 £ (environ 91 000 €). Le total dépensé entre juillet 2010 et juillet 2014 dépasse 85 700 £ (environ 102 600 €).

Signalons que la voiture est équipée d'un nouveau moteur 3500 GT conforme à l'origine qui a été estampillé au numéro d'origine. Il est équipé de trois carburateurs Weber 42 DCOE, une modification courante, jugée supérieure au système d'injection Lucas d'origine.

Les papiers fournis comprennent le certificat d'origine Maserati, un exemplaire de la documentation d'usine d'époque et toutes les factures relatives aux travaux effectués, tant aux États-Unis qu'au Royaume-Uni. Vendue avec ses papiers d'immatriculation UK V5C et son certificat du MoT, cette magnifique Maserati sera un complément de choix dans n'importe quelle collection privée.

€180,000 - 220,000

The quality of this restoration has been recognised at the Lars Anderson 'Tutto Italiano' meeting in Massachusetts, where '2716' won the 'Best Maserati in Show' award on each occasion it was entered following the restoration.

During Mr Derricott's ownership in the UK, the restoration process was extended to include all mechanicals including the engine, transmission, brakes, and suspension together with an overhaul of the electrical components and installation of a new wiring loom. These works were undertaken by two specialist companies: Prestige Restoration and CGP Auto Engineers, and there are related invoices on file totalling some £76,000 (approximately €91,000). The total spent between July 2010 and July 2014 was in excess of £85,700 (approximately €102,600).

It should be noted that this car is equipped with a non-original but correct Maserati 3500 GT engine that has been re-stamped with the original's number. It is fitted with three Weber 42 DCOE carburetors, a common upgrade considered superior to the original Lucas fuel injection system.

Accompanying paperwork consists of a Maserati Certificate of Origin; copies of the original factory documentation; and all restoration invoices relating to works carried out in both the USA and UK. Offered with a UK V5C registration document and current MoT certificate, this beautiful Maserati would make a stunning addition to any private collection.

378

LAMBORGHINI DIABLO VT ROADSTER 1997

Châssis n° ZA9RE37AOV LA12762

- *Delivered new in Italy*
- *One of an estimated 330 Roasters built*
- *Comprehensive service history*
- *Circa 33,000 kilometres from new*
- *Registered in Italy*

Après 17 années de production, la légendaire Countach fut remplacée par la Diablo, qui, au moment de sa présentation, était la plus rapide, la plus sophistiquée et la plus chère des Lamborghini jamais produites. Présentée pour la première fois en public à Monaco en janvier 1990, la Diablo avait été améliorée dans tous les domaines par rapport à son illustre devancière, devenant la référence en matière de supercar.

Le V12 Lamborghini 48 soupapes porté à 5,7 litres sur la Diablo recevait pour la première fois une injection et développait 492 ch. La Diablo écliprait sans difficulté sa devancière, dépassant les 322 km/h lors des essais. Plus important encore, ses accélérations et sa vitesse de pointe étaient légèrement supérieures à celles de la Ferrari F40. Une version roadster de type targa à quatre roues motrices, la Diablo VT, arriva peu après.

After 17 years in production, the legendary Countach was replaced by the Diablo, which on its arrival was the fastest, most advanced and most expensive Lamborghini ever built. First exhibited publicly at Monaco in January 1990, the Diablo improved on its illustrious predecessor in every way, setting a new benchmark in supercar design.

Stretched to 5.7 litres for the Diablo, Lamborghini's 48-valve V12 engine gained fuel injection for the first time, producing a maximum of 492bhp. The Diablo easily eclipsed its forebear, exceeding 322km/h on test. More importantly, its acceleration and top speed figures were marginally better than those of the Ferrari F40. Four-wheel drive Diablo VT and Targa-style open roadster versions soon followed.





Cette voiture l'un des 330 roadsters Diablo produits, a été livrée à son premier propriétaire dans la province de Bergame dans le nord de l'Italie le 16 juillet 1997 par le principale concessionnaire Lamborghini, Touring Auto de Padoue. Le premier propriétaire a conservé la Lamborghini jusqu'en 2000, lorsqu'elle fut acquise par son second propriétaire, un résident de la principauté de Monaco, alors qu'elle avait 12 000 km au compteur. Elle resta en possession du second propriétaire jusqu'en 2007, époque à laquelle elle avait enregistré 29 750 km et avait toujours été entretenue, soit à l'usine Lamborghini, soit chez Touring Auto.

En 2007, la Diablo retourna en Italie et fut achetée par un marchand de supercar spécialisé près de Vérone qui l'utilisa régulièrement et exécuta lui-même les petits travaux d'entretien. En 2014, la voiture fut vendue à l'actuel propriétaire qui l'a utilisée parcimonieusement et l'a fait entretenir chez Paolo Centazzo, l'atelier spécialisé de Rome. Meticuleusement entretenue cette rare supercar découverte est décrite par son vendeur comme étant en excellent état général. Avec son élégante harmonie de couleurs argent métallisé/intérieur noir, on a là une alternative bienvenue aux couleurs criardes auxquelles est souvent habituée la Diablo. Très important, cette série limitée de l'une des dernières Lamborghini produites avant la reprise par Audi remplit toutes les conditions pour devenir une voiture de collection. Le fait qu'elle soit aussi l'une des dernières supercars à être équipée d'une boîte manuelle la rend encore plus séduisante. La documentation fournie comprend le livret d'entretien d'origine, diverses factures, les anciens papiers d'immatriculation à Monaco et les papiers d'immatriculation italienne.

€200,000 - 250,000

One of an estimated 330 Diablo Roadsters built, this car was delivered to its first owner in the Bergamo province of Northern Italy on 16th July 1997 via the then Lamborghini main dealer, Touring Auto of Padova. The first owner kept the Lamborghini until 2000, when it was purchased by its second owner, a resident of the principality of Monaco, with 12,000 kilometres showing on the odometer. The car remained with the second owner until 2007, by which time it had recorded some 29,750 kilometres and had always been serviced either by the Lamborghini factory or Touring Auto.

In 2007, the Diablo returned to Italy and was purchased by a specialist supercar dealership near Verona, who used it infrequently and carried out the required minor servicing themselves. In 2014, the car was sold to the current owner, who has used it only sparingly and had it maintained at Paolo Centazzo's specialist workshop in Rome. Expertly cared for, this very rare open supercar is described by the vendor as in generally excellent condition. With its elegant colour combination of Argento Metallizzato (silver metallic) with black interior, this car is a welcome change from the loud colours the Diablo is often associated with. Importantly, it ticks all the boxes as a collector's car, being from a limited series and one of the last Lamborghinis produced prior to the Audi take-over. The fact that it is also one of the last supercars to have a conventional manual gearbox only makes it even more desirable. Accompanying documentation consists of the original service booklet, various invoices, copies of the old Monaco registration documents, and Italian registration papers.

379 Ω

BENTLEY CONTINENTAL R LE MANS COUPÉ 2001

Châssis n° SCBZB25E72CX01754

- One owner from new
- One of 46 made and of 34 left-hand drive models
- Circa 145,000 kilometres from new
- Full Bentley service history



Pour célébrer le retour victorieux de Bentley au Mans, la marque commercialisa une série limitée « Le Mans » de ses modèles Continental R et Continental T. Ces nouvelles Continental avaient été dévoilées au Salon de Genève en 1985, sous forme de concept car – Project 90 – une maquette destinée à tester les réactions du public devant un modèle à hautes performances de Bentley dont la gamme ne reposait alors que sur des modèles partageant leur plate-forme avec des produits Rolls-Royce, depuis sa résurrection dans les années 1980.

Quand la véritable voiture – la Bentley Continental R – fut dévoilée six années plus tard, la foule applaudit spontanément. Dessiné avec l'aide du studio indépendant International Automotive Design, la Continental R a bénéficié d'une conception assistée par ordinateur et d'essais en soufflerie lors de l'élaboration de ses formes aérodynamiques fluides. Malgré la nécessité d'intégrer des éléments moins traditionnels, comme les portières autoclaves, le résultat était bien dans le style de Bentley, mais revisité pour les années 1990. La boîte de vitesses était également nouvelle, une quatre rapports automatique avec un overdrive sur le dernier rapport, mais le principal intérêt résidait dans les performances de la nouvelle venue.

Inutile de dire qu'elles étaient extraordinaires, la combinaison d'un moteur de Turbo R de 325 ch, associé la carrosserie aérodynamique faisait descendre le 0 à 100 km/h à moins de 6 secondes et faisait grimper la vitesse maximale à plus de 240 km/h.

To celebrate Bentley's renewed Le Mans campaign, the company introduced limited edition 'Le Mans' versions of the existing Continental R and Continental T models. This latest Continental had first been seen at Geneva in 1985 as a concept car - 'Project 90' - a mocked-up coupé intended to gauge public response to the idea of a high-performance car unique to Bentley, whose 1980s resurgence had hitherto relied exclusively on models sharing their basic architecture with other Rolls-Royce products.

When the real thing - the Bentley Continental R - was unveiled six years later, the waiting crowd burst into spontaneous applause. Styled with the assistance of consultants International Automotive Design, the Continental R benefited from computer-aided design and wind tunnel testing in the devising of its sleekly streamlined shape. Despite the need to incorporate non-traditional features such as doors recessed into the roof, the result looked every bit a Bentley, albeit one restated for the 1990s. Also new was the gearbox, a four-speed automatic with an 'overdrive' top ratio, but the main focus of interest was the newcomer's performance.

Needless to say, this was outstanding, the combination of the 325bhp Turbo R engine in the new wind-cheating shape cutting the 0-60mph time to under 6 seconds and boosting top speed to in excess of 150mph.



Pour l'exclusive version « Le Mans », le moteur de 420 ch de la Continental T fut choisi avec toute une batterie de caractéristiques spécifiques. Elle était dotée d'extensions d'ailes, d'écusson à fond vert sur le radiateur, les roues et le coffre, de roues bâtons en alliage de 18 pouces, de pare-chocs sport, de quatre sorties d'échappement et de logotypes Le Mans sur les ailes. Les améliorations apportées à l'intérieur comprenaient des pédales perforées, un démarrage par bouton-poussoir, des sièges sport avec des appuie-tête siglés Bentley, un bloc d'instruments central avec cadrans à fond vert et cerclages chromés, un habillage en ronce de noyer avec des logotypes Bentley en relief, une plaque « Le Mans Series » sur la console centrale et un levier de vitesses type compétition à finition chrome et cuir.

Cette spectaculaire Bentley Continental R Le Mans a été achetée par son actuel propriétaire chez Loris Kessel à Lugano, le concessionnaire Bentley officiel de la région. Elle a été entretenue par Loris Kessel et Hessing Automotive (le concessionnaire Bentley officiel en Hollande) puis, plus tard, par Pon qui avait repris la franchise officielle de Hessing. La Continental Le Mans a parcouru quelques 145 000 km, principalement sur des parcours de longues distances et se trouve en excellent état général. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation suisse et son historique complet d'entretien chez Bentley. Bien que la voiture soit accompagnée d'une carte grise Suisse, veuillez noter que la voiture sera sujette à des taxes de ré importation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.
€80,000 - 120,000

For the exclusive 'Le Mans' variants, the 420bhp engine of the Continental T was adopted together with a plethora of special features. The latter included flared wheel arches; green badges to the radiator, wheels and boot; 18" five-spoke alloy wheels; sports bumper package; four-pipe exhaust outlets; and 'Le Mans' wing badges. Interior upgrades consisted of drilled control pedals; pushbutton starter; sports seats with 'Bentley' headrest logos; stacked central instrumentation cluster with chrome bezels and green dials; dark walnut veneer with embossed Bentley badges; 'Le Mans Series' logo to the centre console; and a racing-style gear knob finished in chrome and leather.

This spectacular Bentley Continental R Le Mans was purchased by the current owner from Loris Kessel in Lugano, Switzerland, the official Bentley dealership in that region. It has been maintained by both Loris Kessel and Hessing Automotive (the official Dutch Bentley dealer), and later by Pon, which took over the official franchise from Hessing. The Continental Le Mans has been driven for some 145,000 kilometres, mainly on long-distance trips, and is in generally excellent condition. Accompanying documentation consists of Swiss registration papers and full Bentley service history. Although the car also comes with a Swiss Carte Grise, please note the car will be subject to re-import tax should it return to Switzerland with a new owner.

380

Ex-Don Simpson

PORSCHE 911 CARRERA 3,2 SPEEDSTER WTL 1989

Châssis n° WP0ZZZ91ZKS173434

Chapeautant la gamme des Porsche 911 cabriolets, le Speedster ressuscitait un modèle emblématique de l'histoire de Porsche lorsqu'il fut dévoilé en 1989, le nom ayant été autrefois appliqué à la plus élégante des variantes de la 356. Reposant sur le cabriolet 911 Turbo, bien qu'il ait été équipé d'un moteur atmosphérique, le Speedster 3, 2 litres fut lancé juste avant la présentation de la nouvelle carrosserie 964 et fut donc le dernier modèle reprenant le dessin original de 1963.

Ce dernier, dessiné par le directeur du style Anatole Lapine, faisait de nombreuses références au Speedster 356 original, et arborait une paire de capôts en « bosse de chameau » très contestables, derrière les sièges, destinés à cacher la capote manuelle quand elle était repliée, un arrangement simpliste, qualifié par l'usine d'élément à usage « temporaire ». Le Speedster, une des versions les plus rares de la famille 911, ne fut construit que pendant l'année 1989 à seulement 2 065 unités.

Cette Porsche 911 Speedster « triple black » a été livrée neuve à Donald Simpson en novembre 1989 à Los Angeles et immatriculée là-bas à son nom. Né en 1946, Don Simpson est un légendaire producteur de films américain dont les succès au box office incluent *Cannonball*, *Flashdance*, *Beverly Hill Cop*, *Top Gun*, *Bad Boys*, etc...

- *Delivered new to American film producer, Donald Clarence Simpson (1943-1996)*
- *Circa 19,900 miles from new*
- *Desirable 'triple black' livery*
- *One of only 818 produced for the USA*
- *Many special features*

Completing the line-up of soft-top Porsche 911s, the Speedster revived a charismatic model from Porsche's past when it arrived in 1989, the name previously having been applied to that most stylish of the many Type 356 variants. Based on the 911 Turbo Cabriolet, though normally aspirated, the 3.2-litre Speedster was launched immediately prior to the introduction of the new Type 964 bodyshell, and thus was the last 911 model to feature the old style body based on the original design of 1963.

The latter was reworked by chief stylist Tony Lapine, incorporating numerous references to the original 356 Speedster as well as a pair of controversial 'camel hump' cowlings behind the seats that concealed the stowed-away manual hood, a simplified affair described by the factory as for 'temporary' use. One of the rarest of the 911 family, the Speedster was built during 1989 only, a mere 2,065 cars being completed.

This 'triple black' Porsche 911 Speedster was delivered new to the late Donald Simpson in November 1989 in Los Angeles and registered there in his name. Born in 1946, Don Simpson was a legendary Hollywood film producer, whose box-office successes included *'Cannonball'*, *'Flashdance'*, *'Beverly Hills Cop'*, *'Top Gun'*, *'Bad Boys'*, etc.





Simpson était un aficionado Porsche invétéré et l'un des premiers à prendre livraison d'une 911 Speedster. Le système audio exclusif de cette voiture a, dit-on, été installé à sa demande, tandis que l'on note d'autres options d'usine intéressantes, comme le levier court, les sièges réglables en hauteur, le régulateur de vitesse, l'air conditionné et un compartiment à bagages derrière les sièges, une option très rare. Suite au décès de Don Simpson, la Porsche fut vendue à Keith Melton, prolifique auteur de plus de 25 ouvrages historiques dont *The Ultimate Spy Book*, et fut immatriculée en Floride en décembre 1997.

Achetée par le vendeur en 2013, la voiture a fait partie d'une collection à thème de « Porsche noires spéciales » en Hollande. Cet exemplaire à numéros et couleurs concordants n'a jamais été accidenté, n'a jamais subi aucun dommage et n'a, pense-t-on, jamais été repeint. Le compteur affiche environ 19 900 miles (environ 32 000 km) et le Speedster se présente en excellent état général.

La voiture est vendue avec sa pochette d'origine contenant le manuel d'instructions et le carnet d'entretien, tandis que la documentation fournie comprend un rapport Carfax avec le kilométrage à différentes dates, le Geburtsurkunde Porsche listant les caractéristiques d'usine, un document des taxes acquittées (septembre 2016) confirmant l'authenticité de la voiture, des factures au nom de Don Simpson et du propriétaire actuel et les papiers de l'immatriculation hollandaise en cours.

€170,000 - 240,000

Simpson was a die-hard Porsche aficionado, and reputedly one of the first to take delivery of a 911 Speedster. This car's custom audio system is said to have been installed at his instigation, while other noteworthy features include the factory options of a short gear lever; electrically height-adjustable seats; cruise control; air-conditioning; and a storage compartment behind the seats, the latter a rare fitting. Following Don Simpson's death, the Porsche was sold to Keith Melton, prominent author of more than 25 non-fiction works including *'The Ultimate Spy Book'*, and was registered in his name in Florida in December 1997.

Purchased by the current owner in 2013, the car has since formed part of a select collection of 'special black Porsches' in Holland. A matching-numbers, matching-colours example, it appears accident-free and undamaged, and is believed never to have been repainted. The current odometer reading is circa 19,900 miles (approximately 32,000 kilometres) and the Speedster is presented in highly original and generally excellent condition.

The car comes with its original pouch containing instruction books and the service booklet, while accompanying documentation consists of a Carfax recording the mileage at various dates; Porsche Geburtsurkunde listing the factory specification; taxation report (September 2016) confirming the car's originality; invoices in the names of both Don Simpson and the current owner; and current Dutch registration papers.

ROLLS-ROYCE CORNICHE V CABRIOLET 2001

Châssis n° SCAZK29E01CX68595

- One of 384 made
- Left-hand drive
- Delivered new to Monaco
- 19,470 kilometres from new



Rappelant les prestigieuses grandes routières d'avant-guerre, comme la Phantom II Continental, les dernières Rolls-Royce confiées à des carrossiers se limitaient à deux modèles, un coupé deux portes et un cabriolet identique, le premier dévoilé en mars 1966 et le second en septembre de l'année suivante. Ces voitures étaient construites à la main dans la meilleure tradition de la carrosserie britannique, utilisant seulement des matériaux de la meilleure qualité, comme les moquettes Wilton, le cuir Connolly et des plaquages de ronce de noyer. Malgré un prix de 50% supérieur au modèle Silver Shadow de série, la demande pour ces modèles plus exclusifs était importante, ce qui leur valut un nom spécifique – Corniche – en mars 1971. La version originale de la Corniche s'avéra un succès pour Rolls-Royce. Régulièrement mise à niveau et améliorée, elle resta en production jusque dans les années 1990, le dernier exemplaire (un cabriolet) étant livré en 1995.

Une fois le modèle original dépassé, Rolls-Royce entendait bien que le nom, et le concept lui-même, soit prolongé. C'est ainsi qu'apparut en 2000 son successeur, la Corniche V. Inversant la tradition établie, cette nouvelle Rolls-Royce était basée sur un modèle Bentley existant – l'Azure – plutôt que l'inverse et arborait des lignes dérivées de celles de la berline Rolls-Royce Silver Seraph. À cette époque Rolls-Royce était la propriété de BMW, mais la Corniche V avait été conçue alors que la firme britannique appartenait encore à Volkswagen qui allait conserver la marque Bentley et l'usine de Crewe. De ce fait, elle a une importance historique, puisqu'il s'agit de la seule Rolls-Royce conçue sous la direction de Volkswagen et de la dernière construite à Crewe.

Recalling its glamorous Grandes Routières of pre-war days such as the Phantom II Continental, Rolls-Royce's final coachbuilt models were limited to just two: a two-door coupé or similar convertible, the former arriving in March 1966 and the latter in September the following year. The cars were hand built in the best traditions of British coachbuilding using only materials of the finest quality, including Wilton carpeting, Connolly hide, and burr walnut veneers. Despite them having a price some 50% higher than the standard Silver Shadow's, demand for these more glamorous alternatives was strong right from the start, a state of affairs that resulted in them being given their own model name - 'Corniche' - in March 1971. The original Corniche proved a major success for Rolls-Royce; periodically revised and up-dated, it remained in production well into the 1990s, the last (Convertible) examples being delivered in 1995.

But although the original model had been rendered obsolete, Rolls-Royce was determined that the name, and indeed the concept, should not die. And so, for 2000, it introduced the next iteration: the Corniche V. In a reversal of tradition, this new Rolls-Royce was based on an existing Bentley model – the Azure – rather than the other way around, and featured styling derived from that of the Rolls-Royce Silver Seraph saloon. By this time, Rolls-Royce was owned by BMW, but the Corniche V had been developed while the British firm belonged to Volkswagen, which would keep both the Bentley brand and the Crewe factory.



La Corniche reprenait donc le « vieux » V8 latéral Rolls-Royce/Bentley de 6, 75 litres sous sa forme turbocompressée, au lieu du V12 plus moderne de la Seraph. Fabriquée à la main, uniquement en version deux portes, la Corniche V était plutôt conçue pour le confort que pour la vitesse même si la plupart des clients trouvaient sa vitesse maximale de 215 km/h largement suffisante pour une voiture découverte. Au moment de sa commercialisation, c'était la Rolls-Royce la plus chère du catalogue avec un prix de base de 359 900 dollars. Lorsque la dernière Corniche V sortit des ateliers en août 2002, elle marquait la fin de la production des Rolls-Royce à l'usine de Crewe qui dès lors n'allait plus produire que des Bentley.

Précédemment immatriculée à Monaco, ce cabriolet Corniche V à conduite à gauche a été immatriculé pour la première fois au Royaume-Uni par JD Classics, en février 2015, et n'a connu qu'un propriétaire particulier dans ce pays. Le premier propriétaire a utilisé la Corniche avec parcimonie, notamment pour aller au Monaco Yacht Club dont il était membre (l'écusson du yacht club est encore sur la voiture).

Révisée par le spécialiste de la marque P&A Wood en février 2015, la voiture sera vendue avec une révision récente et son certificat du MoT en décembre 2016 (factures au dossier). Elle est actuellement remise chez P&A Wood. En excellent état général, avec 19 470 km d'origine, ce beau cabriolet Rolls-Royce est vendu avec son immatriculation et ses papiers d'exportation monégasques et un certificat d'immatriculation UK V5C. **€120,000 - 150,000**

Historically significant as the only new Rolls-Royce developed under the auspices of VW, and the last built at Crewe. Thus the Corniche used the 'old' Rolls-Royce/Bentley 6.75-litre pushrod V8 in its turbo-charged form, rather than the Seraph's more modern BMW V12. Hand built in two-door convertible form only, the Corniche V was designed more with comfort in mind than outright speed, though most customers would have found its 215km/h (135mph) maximum more than sufficient for an open car. At the time of its release, it was the most expensive Rolls-Royce on offer, with a base price of US\$359,900. When the last Corniche V rolled off the production line in August 2002, it marked the end of Rolls-Royce manufacture at the Crewe factory, which henceforth would produce only Bentleys.

Previously registered in Monaco, this left-hand drive Corniche V Convertible was first registered in the UK by JD Classics in February 2015 and has had only one private owner in this country.

Serviced by marque specialists P&A Wood in February 2015, the car will be offered for sale freshly serviced and MoT'd by them (bills on file). Presented in generally excellent condition, having covered only 19,470 kilometres from new, this beautiful soft-top Rolls-Royce is offered with Monaco registration/export paperwork and a UK V5C Registration Certificate.

JAGUAR XK150SE 3,4 LITRES ROADSTER 1958

Châssis n° S830280

- Original left-hand drive roadster
- Delivered new to Canada
- Restored in 1993/1994
- Extensively upgraded in 2001
- All-synchromesh overdrive gearbox



« La nouvelle Jaguar est incroyablement rapide et, on s'en rend à peine compte, mais elle est plus spacieuse et pratique comme transport quotidien que sa devancière avec une visibilité améliorée et un style continental. » *Autosport* à propos de la Jaguar XK150, le 24 mai 1957.

Celle qui allait devenir la dernière version de la glorieuse lignée de sportives XK arriva au printemps 1957. Comme le suggère la nomenclature, la XK 150 était dérivée des XK 120 et XK 140, conservant le même châssis de base, le moteur 3,4 litres et la transmission Moss à quatre rapports de ses devancières, tout en bénéficiant d'une carrosserie plus large qui augmentait l'habitabilité et la visibilité grâce à un pare-brise bombé d'une seule pièce. Très habilement, la carrosserie utilisait de nombreux éléments emboutis des XK 120/140, la largeur supplémentaire étant obtenue par l'ajout d'un bandeau central. Une ligne d'aile plus haute, une calandre plus large figuraient parmi les différences les plus visibles, mais l'évolution la plus intéressante du nouveau modèle était ses freins à disque Dunlop. Le fading consécutif à un freinage à pleine vitesse avait été un problème sur les premiers modèles équipés de freins à tambour, mais désormais la XK avait un freinage à la hauteur de sa prodigieuse vitesse en ligne droite.

'The new Jaguar is immensely fast, one need hardly remark, but it is more roomy and practical as an everyday vehicle than its predecessors, with improved all-round visibility and a distinctly Continental line.' – *Autosport* on the Jaguar XK150, 24th May 1957.

What would turn out to be the final glorious incarnation of Jaguar's fabulous 'XK' series of sports cars arrived in the spring of 1957. As its nomenclature suggests, the XK150 was a progressive development of the XK120 and XK140, retaining the same basic chassis, 3.4-litre engine, and four-speed Moss transmission of its predecessors while benefiting from a new, wider body that provided increased interior space and improved visibility courtesy of a single-piece wrap-around windscreen. Cleverly, the new body used many XK120/140 pressings, the increased width being achieved by means of a central fillet. A higher front wing line and broader radiator grille were other obvious differences, but the new model's main talking point was its Dunlop disc brakes. Fade following repeated stops from high speed had been a problem of the earlier, drum-braked cars, but now the XK had stopping power to match its prodigious straight-line speed.



Avec 190 ch, la puissance maximale du moteur était la même que celle de la devancière XK 140 et les performances étaient donc sensiblement identiques. Les versions SE (Special Equipment) et S affichaient respectivement 210 et 250 ch. L'overdrive et une boîte automatique Borg-Warner étaient en options, la dernière se révélant être un choix de plus en plus populaire. Les roues en acier restaient la monte de série, bien que la plupart des XK 150 aient été vendues aux spécifications SE avec serrage à écrou central.

Selon le certificat du Jaguar Heritage Trust fourni, cette XK 150 SE a été livrée neuve à Jaguar of Eastern Canada à Montréal et connu comme premier propriétaire un certain L. Dorolo. Les couleurs d'origine étaient crème avec intérieur rouge et capote noire. Conservé par son dernier propriétaire pendant 30 années, la XK a été restauré « métal nu » en 1993/1994 et a été notablement améliorée par un spécialiste de la marque, Don Law. Ces améliorations comprennent une culasse polie, une boîte entièrement synchronisée, des freins et une direction assistés, un différentiel à glissement limité et des sièges baquets. Cette XK 150 crème avec intérieur rouge, judicieusement optimisée, est vendue avec ses papiers d'immatriculation suédois et le certificat du JHT mentionné ci-dessus.

€90,000 - 150,000

At 190bhp, the engine's maximum power output was identical to that of the preceding XK140, so performance was little changed. 'Special Equipment' (SE) and 'S' versions came with 210 and 250bhp respectively. Overdrive and a Borg-Warner automatic gearbox were transmission options, the latter becoming an increasingly popular choice. Steel wheels remained the standard fitting, though most XK150s were sold in SE (Special Equipment) specification with centre-lock wire wheels.

According to the accompanying Jaguar Heritage Trust certificate, this XK150SE was delivered new to Jaguar of Eastern Canada in Montreal and was first owned by one L Dorolo. The original colour scheme was cream with red interior and black hood. Kept by the last owner for 30 years, the XK was treated to a bare metal' restoration in 1993/1994, and around 2001 was extensively upgraded by marque specialist, Don Law. These improvements include a gas-flowed cylinder head; an all-synchromesh overdrive gearbox; power-assisted brakes; power-assisted steering; a limited-slip differential; and bucket seats. Finished in cream with beige leather interior, this sensibly upgraded XK150 is offered with Swedish registration papers and the aforementioned JHT certificate

PORSCHE 911 TURBO TYPE 993 X50 COUPÉ 1996

Châssis n° WPOZZZ99ZTS372174

- *Factory-fitted 'Powerkit'*
- *57,568 kilometres from new*
- *Registered in the UK*



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

Audi avait démontré les avantages des quatre roues motrices sur ses Quattro victorieuses en rallye dans les années 1980, amenant les autres constructeurs, Porsche compris, à apprécier les mérites du système. En 1987, la première Porsche de série à quatre roues motrices apparaissait sous la forme de la légendaire supercar Groupe B type 959 et sa transmission intégrale était proposée sur la Carrera 4 en 1989. Le système intégrale de Porsche faisait appel à un différentiel central contrôlé électroniquement qui optimisait la répartition entre les essieux avant et arrière, en fonction de l'état de la route. Il en résultait une motricité phénoménale et une adhérence inimaginable à n'importe quelle vitesse.

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

Audi had demonstrated the advantages of four-wheel drive on its all-conquering Quattro rally cars in the 1980s, prompting other manufacturers, Porsche included, to examine the merits of the system. In 1987, the first Porsche four-wheel-drive road car appeared in the form of the legendary Type 959 Group B supercar, and a version of this system was offered in 1989 on the 911 Carrera 4. Porsche's four-wheel drive utilised an electronically controlled central differential that optimised torque split between front and rear depending on road conditions. The result was phenomenal traction and almost unimaginable levels of grip whatever the speed.



Le haut de gamme 911 était, comme à l'accoutumée, la légendaire Turbo du type 993, équipée de la nouvelle transmission intégrale. Dotée d'un double turbo KKK, le moteur développait la stupéfiante puissance de 408 ch, transmise à la route par une boîte manuelle à six rapports. Il en résultait une vitesse maximale de 290 km/h et un 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes. Tout aussi impressionnant les freins avec antiblocage, Porsche revendiquant moins de 2,6 secondes pour passer de 100 km/h à 0. Et si cela ne suffisait pas, les clients pouvaient opter pour le kit performance X-50 – aussi appelé Powerkit – qui faisait monter la puissance à 430 ch.

Construite le 28 mai 1996, cette 911 Turbo équipée du Powerkit a été immatriculée au Japon le 17 juillet de la même année. Le certificat d'authenticité Porsche qui l'accompagne atteste que la voiture a été livrée de couleur argent polaire métallisé avec intérieur en cuir noir intégral et énumère les différentes options, sièges sport avec réglage électrique en hauteur, pare-brise à bandeau supérieur teinté, Turbo performance de 430 ch et entrées d'air. Achetée par le vendeur en novembre 2014 (à 57 000 km), la voiture a été peu utilisée depuis et se présente en excellent état général. La documentation fournie comprend le certificat d'immatriculation UK V5C et le MoT valable jusqu'en mai 2017, ainsi que la pochette du propriétaire contenant le manuel du propriétaire et le carnet d'entretien tamponné.

€100,000 - 150,000

Top of the 911 range, as ever, was the legendary Turbo, in Type 993 guise equipped with the new four-wheel-drive transmission. Equipped with twin KKK turbochargers, the engine developed a staggering 408bhp, which was transmitted to the road via a six-speed manual gearbox. The result was a top speed of 290km/h (180mph) and a 0-100km/h (62mph) time of under five seconds. Equally impressive were the anti-lock brakes, Porsche claiming a figure of only 2.6 seconds to stop from 100km/h. And if that was still not enough, customers could specify the 'X-50' performance package - also known as the 'Powerkit' - that lifted maximum engine output to 430bhp.

Completed on 28th May 1996, this Powerkit-equipped 911 Turbo was first registered in Japan on 17th July of that year. The accompanying Porsche Certificate of Authenticity shows that the car was delivered finished in Polar Silver Metallic with full black leather interior, and lists the following items of optional equipment: Sports Seats with Electric Height Adjustment; Top Tinted Windscreen; PAG Turbo Designation; Turbo Performance 430hp; and Air Intakes. Purchased by the current vendor in November 2014 (at 57,000 kilometres), the car has seen very little use since and is presented in generally excellent condition. Accompanying documentation consists of a UK V5C Registration Certificate and MoT to May 2017, and the car also comes with its original owner's wallet containing the driver's manual and stamped service booklet.

FERRARI 308 GTB GROUPE 4 1980

Châssis n° F106AB32419

- *Original dry sump, Weber carburettor model*
- *Restored and prepared for Group 4 competition in 2015/2016*
- *Engine fully rebuilt by JMR Motorsport*
- *Original engine included in sale*
- *FIA papers*
- *Registered in Spain*



Présentée au Salon de Paris en 1975, la superbe 308 GTB – seconde Ferrari de route à moteur V8 – marquait un retour apprécié aux services de Pininfarina pour son style, après la Dino 308 GT4 dessinée par Bertone. Cette 2+2 entièrement nouvelle, première de la grande famille à succès des Ferrari à moteur V8, était apparue en 1973 et était destinée à remplacer sa devancière la Dino V6. La carrosserie en coin – signée Bertone plutôt que par l'habituel Pininfarina – ne fut pas accueillie avec enthousiasme, mais les performances de son V8 3 litres à double arbres à cames en position centrale le furent et il fut reconduit sur celle qui allait lui succéder, la 308 GTB deux places.

Portant l'écusson Ferrari plutôt que celui de Dino, la nouvelle venue changeait peu mécaniquement, en dehors du raccourcissement de l'empattement, reprenant le train roulant et le V8 3 litres monté transversalement de sa devancière, désormais équipé d'une lubrification par carter sec. En version routière, ce bloc moteur magnifiquement conçu, développait 255 ch, une puissance suffisante pour propulser l'aérodynamique 308 GTB à une vitesse maximale de 240 km/h. Produite au début avec une carrosserie en résine – un matériau que Ferrari utilisait pour la première fois sur un modèle de série – la 308, construite par Scaglietti, fit appel à l'acier après avril 1977. Ce changement s'accompagnait d'une augmentation de poids et d'une réduction des performances conséquente, ainsi que d'une propension à la corrosion.

Introduced at the Paris Salon in 1975, the stunningly beautiful 308 GTB - Ferrari's second V8-engined road car - marked a welcome return to Pininfarina styling following the Bertone-designed Dino 308 GT4. An all-new 2+2 design and the first of the highly successful family of V8-engined Ferrari road cars, the latter had appeared in 1973 badged as a Dino and was intended to take over from the preceding Dino V6. Bertone's wedge-shaped body styling was not universally well received, but the performance of the amidships-mounted, double-overhead-camshaft, 3-litre V8 certainly was, and the latter was retained for its successor, the two-seater 308GTB.

Badged as a 'proper' Ferrari rather than a Dino, the newcomer had changed little mechanically apart from a reduction in wheelbase, retaining its predecessor's underpinnings and transversely mounted 3.0-litre V8 engine that now featured dry-sump lubrication. In road tune this superbly engineered power unit produced 255bhp, an output good enough to propel the car to a top speed of 150mph. Produced initially with glassfibre bodywork - the first time this material had been used for a production Ferrari - the Scaglietti-built 308 used steel after April 1977. The change brought with it a considerable weight penalty and consequent reduction in performance, as well as an increased susceptibility to corrosion.



Les évolutions successives furent l'apparition d'une version ouverte, la GTS avec un toit amovible style Targa, l'adoption de l'injection électronique Bosch K-Jetronic et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre. Bien que la 308 GTB n'ait pas été destinée à la compétition, un petit lot de voitures (estimé à 14) fut préparé à l'époque pour courir en Groupe 4 par la respectable société Michelotto de Padoue, en Italie. La 308 GTB, une voiture enthousiasmante à conduire et un régal pour les puristes Ferrari, et ses dérivées s'avèrent un véritable succès commercial pour Maranello avec plus de 12 000 exemplaires vendus, dont environ 1000 exemplaires avec moteur carter sec.

La 308 GTB proposée ici, numéro de châssis F106AB32419, est l'un des rares et séduisants modèles équipés d'origine d'une lubrification par carter sec et des carburateurs Weber et donc éligible pour les compétitions FIA Groupe 4. La voiture a été entièrement restaurée de fond en comble en 2015/2016 et préparée pour le Groupe 4 aux caractéristiques établies par Michelotto à l'époque. Ces caractéristiques comprennent le châssis renforcé, les portes et les capots en fibre de verre, les pare-chocs allégés, les fenêtres latérales en Makrolon, le pare-brise Termic, un radiateur plus grand, de nouveaux freins AP, un frein à main hydraulique, un répartiteur de freinage, de nouveaux amortisseurs Groupe 4 faits main, un volant démontable et de nombreux autres éléments (liste complète fournie). En conséquence la voiture pèse désormais 1 05 kg, plus de 200 kg de moins que la 308 GTB de série.

Further developments included the introduction in 1977 of an open-top GTS version with Targa-style removable roof; the adoption of Bosch K-Jetronic fuel injection and, finally, revised cylinder heads with four valves per cylinder. Although the 308 GTB was not intended as a competition model, a small batch of cars (14 estimated) was prepared in period for Group 4 GT racing by the highly respected firm, Michelotto of Padua, Italy. An exhilarating driver's car and a Ferrari purist's delight, the 308 GTB and its derivatives proved a huge commercial success for Maranello with over 12,000 sold, of which circa only 1000 were dry sump-engine models.

The 308 GTB offered here, chassis number '32419', is one of the rare and desirable models originally manufactured with dry-sump lubrication and Weber carburetors, and thus is eligible for FIA Group 4 competitions. The car was fully restored from the ground upwards during 2015/2016 and has been prepared for Group 4 to the specification established by Michelotto in period. Specification highlights include a ; reinforced chassis; glassfibre doors, bonnet and engine cover; lightened bumpers; Makrolon side windows; Termic windscreen; larger radiator; new AP Racing brakes; hydraulic handbrake; braking balance bar; new hand-built Group 4 dampers; a quick-release steering wheel and lots more besides (full specification listing available). As a result, the car now weighs 1,085kg, more than 200kg lighter than a stock 308 GTB.



Complètement préparée pour la compétition par JMR Motorsport (voir documentation), le moteur 3 litres à lubrification par carter sec est doté de carburateurs Weber révisés. Il a été complètement démonté et reconstruit d'après plan, recevant de nouveaux pistons forgés, des chemises en acier spécial, de nouvelles soupapes avec guides et ressorts neufs et un vilebrequin équilibré. De plus, la pompe à huile a été révisée, la pompe à eau renouvelée et le système d'allumage révisé avec de nouvelles bougies avec fils neufs et bobine plus puissante. L'allumage, la distribution et les carburateurs ont été réglés au banc, le moteur ayant enregistré une puissance maximale tout à fait respectable de 297 ch transmise à la boîte via un nouvel embrayage céramique hydraulique. Le moteur, un bloc neuf et jamais utilisé, acheté autrefois chez un concessionnaire Ferrari, a tourné pendant au moins 20 heures depuis sa reconstruction. Le moteur d'origine à numéros concordants est inclus dans la vente.

Depuis sa restauration, la Ferrari a participé à seulement une poignée de manifestations toutes en 2016, Rallye de la Costa Brava, Rallye des 2000 Virages (2e place), course de côte d'Alp La Masella (1e place). Elle a aussi participé aux track days sur les circuits de Montmelo et Calafat en Espagne. Pratique et relativement facile à entretenir, cette 308 GTB Groupe 4 est une alléchante perspective pour tout passionné de Ferrari désireux de connaître les frissons de la compétition historique.
€200,000 - 300,000

Fully competition prepared by JMR Motorsport (see documentation), the 3.0-litre dry-sump engine runs on overhauled Weber carburetors. It has been completely disassembled, blueprinted and rebuilt, incorporating new forged pistons; special steel cylinder liners; new valves, springs and guides; and a balanced crankshaft. In addition, the oil pumps have been overhauled; the water pump updated; and the ignition system overhauled with new plug leads and more powerful coils. The ignition, cam timing, and carburetors have been set up on a dynamometer, the engine being found to produce a highly respectable maximum output of 297bhp, which is transmitted to the gearbox via a new hydraulic ceramic clutch. A previously new and unused unit, bought from a Ferrari concessionaire, the engine has been run for at most 20 hours since the rebuild. The original matching-numbers engine is included in the sale.

Since completion, the Ferrari has participated in only a handful of events all in 2016: at the Costa Brava Rally, the Rally 2000 Virages (2nd position), and the Alp la Masella hill climb (1st position). It has also participated in track days at the Montmelo and Calafat circuits in Spain. Highly practical and relatively easy to maintain, this Group 4 308 GTB is an enticing prospect for the Ferrari enthusiast intent on experiencing the thrills of historic sports car racing.



SIMCA 8 DEHO ÉVOCATION 1949

Châssis n° 894718

Moteur n° 234364

- *Evocation of a rare French sports car*
- *Minimal mileage since full restoration*
- *Aluminium body*
- *1,200cc twin-carburettor engine*
- *Registered in the UK*



Simca, fondé en 1934 pour assembler et vendre les Fiat en France, se lança dans la construction de voitures sous son propre nom à partir de 1938, la Simca 8 prenant pour base la Fiat 508 C Ballila 1 100 cm³. La construction reprit après guerre et la version Sport de la 8 fut présentée en 1949. Habillée de belles carrosseries coupé ou cabriolet, dessinées par Pinin Farina et embouties en aluminium chez Facel Métallon, la 8 Sport était équipée d'un moteur portée à 50 ch (contre 32 pour la berline). Sans surprise, avec de tels arguments, la Simca 8 Sport connut un certain succès en compétition, l'équipe d'Amédée Gordini dominant notamment la classe 1 100 cm³ dans les grands classiques de la fin des années 1940. Lorsque la berline vit sa cylindrée passer à 1 200 cm³ en 1950, la Simca 8 Sport emboîta le pas, gagnant 2 ch dans le processus.

Associé à Simca de la même manière que Carlo Abarth l'était à Fiat et plus tard Gordini à Renault, Roger Deho avait ouvert son atelier en 1932 où il préparait des voitures pour la compétition. La nouvelle 8 Sport lui procurait une excellente base pour créer une sportive. On attribue le dessin de sa carrosserie à l'artiste français Geo Ham (Georges Hamel), tandis que le moteur était modifié par Deho avec une culasse spéciale, un vilebrequin équilibré, des collecteurs d'admission et d'échappement améliorés, etc... Le nombre d'exemplaires produits et les dates restent sujet à discussion.

Founded in 1934 to assemble and sell FIATs in France, Simca progressed to marketing cars under its own name from 1938 onwards, the Simca 8 being based on the 1,100cc FIAT 508C Balilla. Production resumed post-war, and in 1949 the Sport version of the '8' was introduced. Clothed in beautiful coupé or drophead coupé coachwork designed by Pinin Farina and crafted in aluminium by Facel Metallon, the 8 Sport boasted an engine tuned for 50hp (up from the saloon's 32). Not surprisingly, with such favourable credentials the Simca 8 Sport proved outstandingly successful in competitions, Amédée Gordini's team in particular dominating the 1,100cc class in classic events in the late 1940s. When the Simca 8 saloon was up-engined to 1,200cc for 1950 the Simca 8 Sport followed suit, gaining an extra 2bhp in the process.

Associated with Simca in the same way as Carlo Abarth with FIAT and Gordini with Renault later on, Roger Deho had opened his workshop in 1932 preparing sports cars for competition. The new Sport 8 model provided him with an excellent basis for a competitive sports racer. Reputedly, the body was designed by the French artist, Géó Ham (Georges Hamel) while the engine was reworked by Deho to include a special cylinder head, balanced crankshaft, tuned intake and exhaust manifolds, etc. The numbers built and the construction dates remain disputed.



Cette évocation de Simca 8 Deho, qui faisait partie de la succession d'un défunt, repose sur le même châssis et reçoit le même moteur Simca/Fiat que celle de l'époque, tandis que sa carrosserie deux places est visuellement identique à celui d'une Simca Deho de compétition de la fin des années 1930. On trouve une plaque d'identification sur la cloison pare-feu concordant avec un numéro frappé sur un des longerons du châssis. La carrosserie, bien plus récente, est entièrement en aluminium et les sièges sont garnis de cuir marron. Les autres caractéristiques notables sont les roues à rayons avec moyeux type « knock off » britanniques, les phares derrière la calandre, le pare-brise en deux parties, les fermetures de capot en cuir et les décorations et écussons d'époque.

Le moteur 1 200 cm³ est équipé de deux carburateurs et associé à une boîte à quatre rapports. La puissance est suffisante pour offrir de bonnes performances, grâce à sa carrosserie légère qui peut accueillir confortablement deux personnes. Actuellement immatriculée au Royaume-Uni, cette très jolie sportive a parcouru seulement quelques kilomètres depuis sa restauration complète et se présente prête à prendre la route. Les documents fournis sont les papiers de l'ancienne immatriculation en Allemagne et ses papiers d'immatriculation V5C du Royaume-Uni en cours.

€75,000 - 85,000

Previously forming part of a deceased's estate, this Simca 8 Deho evocation has the same type of Simca/FIAT chassis and engine used on the original, while the two-seat body bears visual similarities to that of a Deho Simca racer of the late 1930s. There is an identification plate on the firewall with matching numbers stamped on a chassis rail. The much more recent body is made entirely of aluminium, while the seats are trimmed in brown leather. Other noteworthy features include wire wheels with standard British knock-offs; headlamps inside the front grille; twin front windshields; leather bonnet straps; and period-style badges/decals.

The 1,200cc engine is fitted with twin carburetors and drives via a four-speed gearbox. There is sufficient power for a lively performance thanks to the lightweight body, which is spacious enough for two people. Now UK registered, this very pretty sports car has covered only a few miles since full restoration and is presented in 'turn key' condition. Accompanying documentation consists of the previous German registration papers and a current UK V5C document.

FORD GPA VÉHICULE MILITAIRE AMPHIBIE 1943

Châssis n° 11397

- Rare amphibious military vehicle
- One of few survivors
- Extensively restored and 'on the button'
- Registered in the Netherlands



Basé sur la fameuse Jeep, la Ford GPA a été conçu pendant la seconde guerre pour les besoins de l'armée comme un véhicule amphibie léger (G pour Government, P pour 80 pouces –2, 03 m- d'empattement et A pour Amphibious). Le concept était globalement dû à Roderick Stevens du cabinet d'architectes navals Sparkman & Stevens Inc., auquel on devait déjà le camion amphibie DUKW. La coque en tôle ondulée du GPA ressemblait beaucoup à celle du DUKW et comme celui-ci, le GPA était mu par une hélice hélicoïdale lorsqu'il était sur l'eau.

Sur terre, la GPA pouvait être conduit en deux ou quatre roues motrices au choix, et il faisait appel au « diabolique » moteur 2, 2 litres à soupapes latérales de la Jeep. Mais contrairement à la Jeep et au DUKW, le GPA ne donna pas entière satisfaction sur le terrain, comme on aurait pu l'espérer. Son poids réduisait ses capacités sur terre, tandis que sur l'eau son énorme tirant d'eau limitait ses aptitudes aux eaux très calmes et aux charges légères. Lorsque la production prit fin, en 1943, seulement 12 800 GPA avaient été livrés contre un total de 640 000 Jeep pendant la durée de la guerre. Ils sont donc bien plus rares aujourd'hui et particulièrement recherchés par les collectionneurs de véhicules militaires.

Based on the immensely successful Jeep, the Ford GPA was designed during WW2 to meet the US Army's need for a lightweight amphibious vehicle (G=Government, P=80" wheelbase, A=Amphibious). The overall design was the work of Roderick Stevens Jr of naval architects Sparkman & Stevens Inc, who already had the DUKW amphibious truck to his credit. The GPA's ribbed hull looked very much like that of the DUKW, and like the latter the GPA was driven by a screw propeller when afloat.

On land the GPA could be driven with either two-wheel or four-wheel drive, and it used the Jeep's dependable 'Go Devil' 2.2-litre sidevalve engine. Unlike the Jeep and the DUKW, the GPA did not perform on active service as well as had been hoped; its additional weight hampered performance on land, while on water the low freeboard limited its use to calm conditions and light loads. By the time production ceased in 1943, only some 12,800 GPAs had been delivered compared with a total WW2 Jeep production of almost 640,000. They are commensurately rare today, and all the more sought after by collectors of military vehicles.



Le précédent propriétaire de ce Ford GPA était M. Ab Wijker, un restaurateur professionnel de Jeep et Ford GPA en Hollande, qui contribua au livre Ford GPA, the Amphibian Jeep (première édition en 2014). M. Wijker amena le GPA en France et entreprit une longue restauration de quatre années qui fut achevée en juin 2009. Chaque année, il a participé à toutes les manifestations de véhicules amphibies sur le continent et en 2015 a vendu le véhicule à l'actuel propriétaire. Le vendeur nous signale que ce GPA a reçu plusieurs récompenses du club hollandais de véhicules militaires « Keep them rolling ».

Le GPA se présente en très bon état général et a été conduit par l'un des spécialistes de Bonhams. Aucun défaut n'a été repéré au cours de l'essai et le GPA s'est très bien comporté. Ce rare amphibie « d'infiltration », qui fera tourner plus d'une tête dans les manifestations de véhicules militaires, est vendu avec des photos de la restauration, ses papiers d'immatriculation hollandaise et un exemplaire de Ford GPA, the Amphibian Jeep dans lequel il figure.

€140,000 - 170,000

The previous owner of this Ford GPA was Mr Ab Wijker, a professional restorer of Jeeps and Ford GPAs in Holland, who helped with the reference book, 'Ford GPA, the Amphibian Jeep' (first edition 2014). Mr Wijker bought the GPA in France and started a painstaking four-year restoration that was completed in June 2009. Every year he attended European Amphibian Events all over the Continent, and in 2015 sold the vehicle to the current owner. We have been informed by the vendor that this GPA has received several awards from the Dutch military vehicle club, 'Keep Them Rolling'.

The GPA is presented in generally very good condition, and has been driven by one of Bonhams' motoring specialists; no faults were noted during the test drive, the GPA performed well. A guaranteed head-turner at any gathering of military vehicles, this rare amphibious 'Seep' is offered with restoration photographs, Netherlands registration papers, and a copy of 'Ford GPA, the Amphibian Jeep' in which it is featured.

387

ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD II CABRIOLET 1962

Carrosserie H. J. Mulliner

Châssis n° LSAE583

- *One of only 75 left-hand drive models built by H J Mulliner*
- *First owned by American radio and TV producer, Wilbur S Todman*
- *Only two former keepers*
- *Restored to concours standard*



Cet exemplaire, l'une des 75 Rolls-Royce Silver Cloud II cabriolet à conduite à gauche construites par H. J. Mulliner, a été exporté aux États-Unis par Rolls-Royce Inc. et vendue par l'agent officiel J. S. Inskip de New York. L'historique des propriétaires de cette voiture est très intéressant. Le châssis numéro LSAE583 a été immatriculé par son premier propriétaire Wilbur S. Todman, le producteur américain de radio et de télévision, responsable d'un certain nombre d'émissions innovantes et influentes dont « Beat the clock », « The price is right » et « what's my line ? ». Considéré comme un monarque de la télévision, Bill Todman fut reçu au Television Academy Hall of Fame en 2011.

La Rolls-Royce est restée aux mains de la famille de Todman, passant au fils de Wilbur, Bill Todman Jr, producteur de film mondialement connu, qui garda la voiture jusqu'à ce que l'actuel propriétaire lui achète directement, faisant ainsi de cette magnifique Silver Cloud II une voiture n'ayant connu que deux propriétaires.

One of only 75 original left-hand drive Silver Cloud II two-door drophead coupés built by H J Mulliner, this example was imported into the USA by Rolls-Royce Inc and sold via the official distributor J S Inskip of New York. This car has a very interesting ownership history. Chassis number 'LSAE583' was first registered to Wilbur S 'Bill' Todman, the American radio and television producer responsible for a succession of innovative and influential shows including 'Beat the Clock', 'The Price is Right', and 'What's My Line?' Regarded as American TV royalty, Bill Todman was inducted into the Television Academy Hall of Fame in 2011.

The Rolls-Royce stayed in the Todman family's ownership, passing in 1978 to Wilbur's son, Bill Todman Jr, the internationally renowned film producer, who owned the car up until the current vendor purchased it directly from him, making this wonderful Silver Cloud II a genuine two-private-owner example.





Restauré à un niveau d'exigence exemplaire par le passé, cette Silver Cloud reste en très bon, voire même excellent état. Les panneaux de carrosserie se présentent parfaitement bien sur toute la voiture, les jointures sont excellentes, porte et capots ferment en douceur. La peinture ivoire est sans ternissures et les chromes restent brillants et sans piqures. L'état du compartiment moteur est exceptionnel.

A l'intérieur, la Rolls-Royce représente la quintessence du luxe, avec ses tables à pique-nique à l'arrière et ses fauteuils séparés à l'avant. Les sièges sont recouverts d'un cuir bleu impeccable, tandis que les moquettes assorties ne montrent aucune trace d'usure et que les boiseries sont exceptionnelles. La capote est en excellent état, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec son mécanisme électrique en parfait état de marche.

Restored to an exemplary standard at some time in the past, this Silver Cloud remains in generally very good to excellent condition. The body panels present well in all areas; panel gaps are excellent, and the doors and boot open and close smoothly. The Ivory paintwork is virtually unblemished, and the chrome remains bright and un-pitted. Engine compartment detailing is exceptional.

Inside, the Rolls Royce is the very quintessence of luxury, boasting picnic tables to the rear, and split front seats. The seats are upholstered in unmarked blue leather, while the matching carpets show no evidence of use and the wooden trim is exceptional. The folding top is in excellent condition both inside and out, with the electric mechanism fully operational.



Le moteur démarre au quart de tour, à froid comme à chaud, la transmission automatique est très douce et les freins fonctionnent parfaitement. Tous les instruments de bord fonctionnent, indiquant une bonne pression d'huile, une température d'eau correcte et un bon taux de charge de la batterie. Le coffre à bagages contient un jeu complet d'outils conformes. Dans le dossier historique, la documentation comprend la fiche constructeur et les papiers d'immatriculation UK V5C.

Très recherchées par les connaisseurs de belles automobiles, ces Rolls-Royce carrossée sur mesure en série limitée passent rarement sous le marteau et cet exemplaire est l'un des meilleur actuellement proposés. Parfaitement utilisable et prête à partir sur la Côte d'Azur, elle laisse entrevoir un grand plaisir de conduite en perspective. Un exemplaire absolument impeccable.
€335,000 - 395,000

The engine starts readily whether cold or hot, the automatic transmission changes gear smoothly, and the brakes function correctly. All instruments are functioning, showing good oil pressure, water temperature, and rate of electrical charge. The luggage compartment contains the correct tools. Contained within the history folder, accompanying documentation includes copies of the original factory build sheets and a UK V5C Registration Certificate.

Highly sought after by connoisseurs of fine automobiles, these limited edition, coachbuilt Rolls-Royces are rarely offered for sale, and this example has to be one of the very best currently available. Highly usable and ready for the Côte d'Azur, it affords the prospect of one of the ultimate driving experiences. An absolutely stunning example.

PORSCHE 911 GT3 RS TYPE 996 COUPÉ 2003

Châssis n° WPOZZZ99Z4S691767

Moteur n° 63426929

Avant tout destinée à la compétition, tout en étant utilisable sur route, la Porsche 911 GT3 – dévoilée en 1999 – peut faire remonter ses origines à travers toute une lignée de modèles légendaires à hautes performances, jusqu'à la légendaires 911 Carrera RS de 1973. La voiture tire son nom de la catégorie GT3 de la FIA, réservée aux voitures de série, et a connu toute une série de versions depuis sa présentation en 1999 sous le type 996 de l'éternel 911.

Suite à la présentation de la GT3 type 996 originale, Porsche avait dévoilé une version encore plus spécifique pour le circuit en 2003, la GT3 RS. Les initiales RS de RennSport (littéralement Sport compétition) faisait références à l'emblématique premier modèle de la lignée, 40 ans plus tôt.

- Rare high-performance 911 variant
- Two previous owners
- Engine rebuilt circa 2,300 kilometres ago
- Full service history
- Rare colour combination

Intended primarily for racing, though still road legal, the Porsche 911 GT3 - first introduced in 1999 - can trace its ancestry all the way back through a succession of high-performance models to the legendary 911 Carrera RS of 1973. The car takes its name from the FIA's GT3 category of production sports car racing, and has been produced in a variety of versions since its introduction in 1999 on the Type 996 iteration of the perennial 911.

Following the launch of the original Type 996 GT3, Porsche introduced an even more track-focused variant in 2003: the GT3 RS. Standing for RennSport (literally 'race sport') the 'RS' designation referenced that iconic first-of-the-line model of 40 years previously.





Aux caractéristiques GT3 RS, le six cylindres à plat 3, 6 litres « Metzger » était optimisé, fournissant 400 ch, bien que sa puissance revendiquée soit restée inchangée à 318 ch, pour des raisons d'homologation. La RS était plus légère que la GT3 « ordinaire ». Les recettes d'allègement comprenaient une lunette arrière en polycarbonate, un capot et des ailes arrière en fibre de carbone, tandis que les disques de freins en fonte d'acier étaient remplacés par des rotors composites en céramique pour une meilleure résistance à la chaleur en usage compétition. La suspension de la RS était réglable et elle avait une garde au sol 3 mm plus basse que la GT3 de série. La GT3 RS type 996 ne fut produite qu'en 2003/2004 à seulement 682 exemplaires.

Construite en 2003 et immatriculée en octobre 2004, cet exemplaire de la supercar de Porsche était utilisé comme transport quotidien par un chef français bien connu qui possédait un restaurant étoilé Michelin à Bruxelles. La voiture blanche avec décorations bleues et roues assorties est l'une de seulement 200 exemplaires produits dans cette séduisante combinaison de couleur, par rapport aux 400 voitures à décoration orangées. Habillé d'Alcantara noir, l'intérieur est équipé de sièges sport et d'un arceau.

On nous avertit que le moteur a été révisé à 96 700 km (voir factures pour un total de 25 000 € au dossier) et que cette voiture bien entretenue a parcouru 99 000 km d'origine. Jamais accidentée, présentée dans un excellent état général, cette étonnante supercar Porsche est vendue avec ses anciens papiers d'immatriculation belge, un historique d'entretien complet, ses papiers d'immatriculation allemande en cours et son TÜV.
€125,000 - 165,000

In GT3 RS specification, the 3.6-litre flat-six 'Metzger' engine was up-rated, producing around 400bhp, although the claimed output remained unchanged at 318bhp for homologation purposes. The RS was lighter than the 'ordinary' GT3; weight saving measures included a polycarbonate rear window, and carbon-fibre bonnet and rear wing, while the stock cast-iron brake discs were replaced with ceramic composite rotors for greater fade resistance under competition conditions. RS suspension was adjustable, and the car ran some 3mm lower than the stock GT3. The Type 996 GT3 RS was produced during 2003/2004 only, with 682 units built.

Built in 2003 and first registered in October 2004, this example of Porsche's class-leading supercar was used as his daily driver by a well-known French chef who owned a Michelin-starred restaurant in Brussels. The car is finished in white with blue graphics and matching wheels, and is one of only 200 produced in this most attractive colour combination, compared with over 400 cars with orange detailing. Trimmed in black Alcantara, the interior is equipped with sports seats and a roll cage.

We are advised that the engine was overhauled at 96,700 kilometres (see invoices totalling €25,000 on file) and that this well maintained car has covered some 99,000 kilometres from new. Accident free and presented in generally excellent condition, this stunning Porsche supercar is offered with its former Belgian registration papers, full service history, and current German registration papers and TÜV.

389

JAGUAR TYPE E 3.8-LITRE SEMI-LIGHTWEIGHT COMPÉTITION COUPÉ HARDTOP 1962

Châssis n° 877005

- Built by Classic Restoration Services in 2015/2016
- Steel monocoque; cast-iron cylinder block
- Aluminium bonnet and outer panels
- Eligible for most pre-'66 GT series

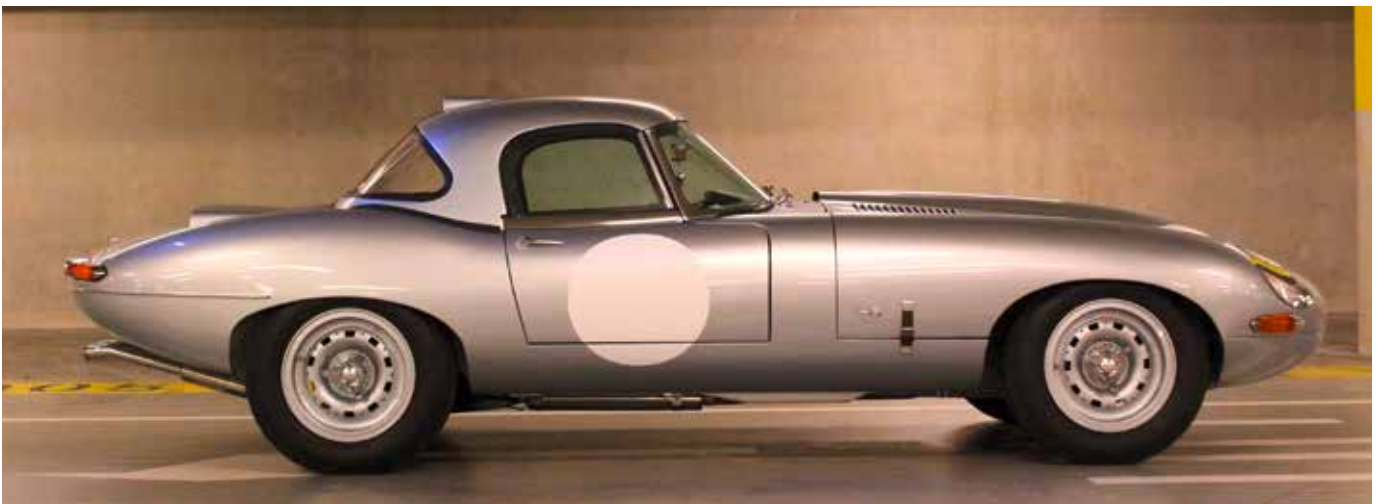


Le passage du Championnat du monde des constructeurs à la catégorie GT en 1963, poussa Jaguar à développer une petite série de voitures allégées pour se mesurer à Ferrari. Le règlement de la FIA pour la catégorie Grand Tourisme stipulait qu'un minimum de 100 voitures devait être construites mais autorisait des modifications de la carrosserie, permettant à Jaguar de prétendre que ses Lightweight étaient des Type E de série dotées d'une carrosserie spéciale.

Pour créer la version Lightweight de 1963, le caisson monocoque et les panneaux extérieurs de carrosserie en acier de la Type E étaient fabriqués en aluminium et le moteur passé à la lubrification par carter sec, doté d'une culasse « wide angle » et d'une injection Lucas, lui permettant de développer 300 ch. On eut d'abord recours à la boîte à quatre rapports de série avant d'adopter une ZF à cinq rapports. Les 12 voitures construites par l'usine étaient destinées aux concessionnaires spécialisés dans les modèles de compétition ou à des pilotes privés sélectionnés. Aujourd'hui, des copies de ces rares versions compétition font parties des Type E les plus populaires et les plus recherchées.

The elevation of the GT class to Manufacturers' Championship status for 1963 prompted Jaguar to develop a small batch of very special lightweight cars to challenge Ferrari. The FIA's regulations for the Gran Turismo category stipulated that a minimum of 100 cars had to be built, but permitted coachwork modifications, thus enabling Jaguar to claim that its lightweights were standard E-types fitted with altered bodywork.

To create the 1963 lightweight version, the E-Type's steel monocoque tub and outer body panels were remanufactured in aluminium and the engine dry-sumped and fitted with an alloy cylinder block, 'wide-angle' head, and Lucas mechanical fuel injection, producing in excess of 300bhp. The production four-speed gearbox was used initially before a ZF five-speed unit was adopted. The 12 cars built by the factory were intended for the use of competition orientated Jaguar dealers or specially selected private entrants. Today, copies of these rare competition variants are among the most popular and sought after of all E-Types.



Cette Type E semi-lightweight a été construite par Classic Restoration Services, une société qui a plus de 23 années d'expérience dans la restauration et la préservation des Jaguar de collection. Achevée en 2016, après quelques 1 150 heures de main-d'œuvre, cette étonnante semi-lightweight est la première Type E aux caractéristiques FIA que le propriétaire de CRS, Srdjan Jovović, a personnellement préparée, réalisant là un vieux rêve.

Pour reconstituer les caractéristiques d'époque, Srdjan s'est tourné vers Bob Smith de RS Panels, un maître artisan qui peut s'enorgueillir d'une expérience de 50 années à construire des Jaguar de compétition, notamment des Lightweight, dont l'aide a été essentielle.

Construite autour d'un caisson monocoque en acier, la carrosserie est équipée d'un capot, d'un hardtop, de portes et d'un couvercle de coffre ventilé en aluminium et d'un arceau intégral de sécurité aux normes FIA. Les premières Lightweight construites par l'usine faisaient appel à un caisson construit en tôles d'acier plus minces, permettant de réduire le poids, obtenu sur cette voiture en sablant le caisson d'origine. Le caisson est également soudé et brasé comme la version d'usine. On a également fait appel à l'alliage pour le hardtop, les sièges baquets (sur un dessin de Bob Smith) et même le chauffage ! Le résultat final est un poids à vide très satisfaisant – avec ses garnitures intérieures, tous les liquides et 50 litres d'essence – de 1 140 kg.

This 1962 semi-lightweight E-Type was built by Classic Restoration Services, a company with over 23 years of experience in the restoration and preservation of classic Jaguar cars. Completed in 2016, this stunning Semi-Lightweight is the first FIA-specification E-Type that CRS's owner Srdjan Jovović has personally prepared, fulfilling a long-time dream.

Seeking advice on period-correct specification, Srdjan turned to Bob Smith of RS Panels, a master craftsman with some 50 years of unrivalled experience in building competition Jaguars, especially Lightweights, whose help was invaluable.

Constructed around a steel monocoque tub, the body is fitted with an aluminium bonnet, hardtop, doors, and vented boot lid, and a special FIA-approved Custom Cages roll cage. The first few factory-built Lightweights used a monocoque made from slightly thinner steel sheet, affording a weight reduction achieved in this car's case by sand-blasting the original tub. The tub was also braced and seam-welded, just like the factory version. Alloy was also used for the hardtop, bucket seats (to a Bob Smith design), and even the heater! The end result is a highly satisfactory kerb weight for this car – including the fully trimmed interior, all fluids, and 50 litres of fuel – of 1,140kg.



En suivant les indications aimablement fournies par Philip Jordan de Crosthwaite & Gardiner, le moteur de compétition a été construit à partir d'un bloc en acier aux normes FIA à culasse « wide angle », d'un usage très courant sur les Type D, XKSS et Lister-Jaguar à l'époque. Le moteur est également doté d'un vilebrequin taillé dans la masse, d'un amortisseur harmonique, d'un volant moteur allégé, de bielles Omega et de pistons 11 : 1, tandis que la culasse a été entièrement réalisée par forage numérique. La lubrification par carter sec a été envisagée, mais finalement abandonnée, en raison des difficultés de montage sur une conduite à gauche, mais aussi en raison d'un surpoids d'environ 20 kg. Une lubrification par carter humide avec chicane anti-refoulement a été préférée. Le moteur est refroidi par un radiateur et une boîte à eau en aluminium avec ventilateur moderne débrayable.

Des arbres à cames de compétition et une injection Lucas ont également été envisagés, mais cette voiture étant destinée à un usage routier, il a été décidé de recourir à un profil de came moins agressif et à des carburateurs Weber 45 DCOE, qui donne un excellent ralenti au moteur tout en fournissant 350 ch. Les gaz d'échappement sont évacués via un échappement compétition en inox. La puissance est transmise par un embrayage renforcé de 9,5 pouces (comme sur les Lightweight d'usine) équipé d'une butée d'embrayage Dennis Welch, via une boîte Jaguar à crabot à rapports courts (avec bagues de synchronisation renforcées), puis par un différentiel à glissement limité à carter en acier.

Following advice kindly given by Philip Jordan of Crosthwaite & Gardiner, the competition engine was built up around an FIA-specification iron block and a wide-angle cylinder head, the latter being widely used in period in the D-Type, XKSS, Lister-Jaguar, etc. The engine also incorporates a billet crankshaft, harmonic damper, lightened flywheel, and Omega con-rods and 11:1 pistons, while the cylinder head has been fully CNC gas-flowed. Dry-sump lubrication was considered but rejected because of its installation difficulties on a left-hand drive car, plus the weight penalty of around 20kg. Wet-sump lubrication has been retained, the sump being fitted with an anti-surge baffle. The engine is cooled by an aluminium radiator and header tank with a modern fan switch.

Full-race camshafts and Lucas fuel injection were considered also, but as this car was intended to be road-usable it was decided to use a less aggressive cam profile and Weber 45 DCOE carburetors, enabling the engine to idle comfortably; even so, it still produces a competitive 350bhp. Exhaust gasses exit via a stainless steel, full race system. Power is transmitted via a 9.5" heavy-duty clutch (as per the factory Lightweight) with Dennis Welch throw-out bearing to a Jaguar straight-cut close-ratio gearbox (with heavy-duty baulk rings) and thence to a steel-cased, limited-slip differential.



On avait jugé la boîte Jaguar à quatre rapports entièrement synchronisés idéale pour cette voiture lorsqu'elle fut mise en production en 1964, elle était plus légère de 35 kg que la boîte à cinq rapports ZF utilisée sur 50% des Lightweight d'usine.

Le système de freinage est équipé de maîtres-cylindres AP Racing, avec répartiteur, étrier de freins avant renforcés et freins avant et arrière ventilés. Les autres caractéristiques notables sont les jambes de suspension type Lightweight, l'allumage Lucas avec MSD, un réservoir faible autonomie, une tenue de route améliorée, deux pompes compétition Facet, un régulateur et un Filter King, des durits Aeroquip, des jantes magnésium Peg Drive de 7 pouces, un extincteur, un harnais et un coupe-circuit aux normes FIA. La documentation fournie comprend le titre américain, les papiers de douane, un certificat du Jaguar Heritage Center et un dossier complet de la restauration contenant les factures pour un total de plus de 150 000 €.

Après 240 km d'essai intensif, la Type E a été envoyée sur le circuit de Zandvoort en décembre 2016 pour un article à paraître dans le numéro de mars de l'édition hollandaise du magazine *Octane* la confrontant à la nouvelle Jaguar F-Type SVR Lightweight. Cette superbe Type E semi-Lightweight qui sort tout juste de chez Interclassic à Maastricht où elle était exposée, est une perspective bien alléchante pour son futur propriétaire.
€250,000 - 350,000

The all-synchro Jaguar four-speed 'box was considered ideal for this car, as it entered production in 1964 and is some 35kg lighter than the five-speed ZF used in 50% of the factory Lightweights.

The braking system incorporates AP Racing master cylinders, a bias bar, upgraded front brake callipers, and front and rear brake cooling. Other noteworthy features include Lightweight-type suspension uprights, Lucas distributor with MSD, a short-distance fuel tank, upgraded handling kit all round, twin Facet competition fuel pumps, a Filter King and regulator, Aeroquip hoses, 7" magnesium peg-drive wheels, a fire extinguisher, and FIA full race harness, and an FIA approved kill switch. Accompanying documentation consists of a US title, customs papers, and a Heritage certificate.

Following some 150 miles of shakedown testing, the E-Type was taken to the Zandvoort race circuit in December 2016 for a feature to be published in the March edition of the Dutch *Octane* magazine, comparing it with the new Jaguar F-Type SVR Lightweight. Offered fresh from display at Interclassics Maastricht, this beautiful Semi-Lightweight E-Type is a mouth-watering prospect for its next owner.

390 *

LANCIA STRATOS GROUPE 4 COUPÉ 1976

Carrosserie Bertone

Châssis n° 829 ARO 001827

- Iconic Group 4 rally car
- One of only 400 made
- Present ownership since 1998
- Extensively campaigned, never crashed
- Engine rebuilt 4,000 kilometres ago



Coupe des Alpes



« On a là quelque chose de très particulier. Pendant plusieurs années, au cours des années 1970, l'incroyable Stratos fut tout simplement la meilleure, la plus réussie et la plus belle voiture de rallye du monde. C'était le summum de la propulsion à moteur central et la première voiture vraiment conçue pour le rallye. » - Graham Robson, A-Z of Works Rally Cars.

Modèle d'homologation construit en série limitée, la Lancia Stratos est historiquement importante pour avoir été la première voiture d'un grand constructeur conçue spécialement pour le rallye. Fer de lance de Lancia pour la saison de rallye international dans les années 1970, les origines de la Stratos remontaient à l'exercice de style à moteur central Fulvia exposé sur le stand de la carrozzeria Bertone au Salon de Turin en 1970. Elle aussi dessinée par Bertone, la Stratos de série de 1972, conservait l'étonnante carrosserie en coin de sa devancière, mais faisait appel à un moteur V6 Ferrari Dino de 2,4 litres. Il était installé dans un robuste caisson à structure monocoque enrobé dans une carrosserie en fibre de verre.

'Here was something really special. For several years in the 1970s, the amazing Stratos was quite simply the best, most successful and most beautiful rally car in the world. It was the ultimate mid-engined/rear-drive package, and really the world's first purpose-designed rally car.' – Graham Robson, 'A-Z of Works Rally Cars'.

A limited-production 'homologation special', the Lancia Stratos is historically significant as the first car from a major manufacturer conceived specifically for rallying. The spearhead of Lancia's international rally campaign in the 1970s, the Stratos had its origins in a Fulvia-powered, mid-engined design exercise first exhibited on Carrozzeria Bertone's stand at the 1970 Turin Motor Show. Also the work of Bertone, the production Stratos of 1972 retained the striking 'wedge' styling of its forbear, but employed the 2.4-litre Ferrari Dino V6 engine. The latter was housed in a robust steel monocoque body tub clad in glassfibre coachwork.



Comme il va de soi sur une voiture construite à dessein pour tous types de rallyes, la Stratos recevait une suspension indépendante par double triangulation et ressorts hélicoïdaux réglable aux quatre roues et quatre freins à disque. Avec ses 190 ch, la version de série atteignait 225 km/h. Les versions Groupe 4 d'usine étaient bien sûr bien plus puissantes, mais des problèmes de fiabilité retardèrent son succès. Après sa première victoire majeure à la Targa Florio en 1974, la Stratos domina la scène du rallye international, remportant le championnat du monde des rallyes en 1975 et 1976. Le pilote d'usine Bernard Darniche remporta deux fois le titre conducteur du championnat d'Europe des rallyes - en 1976 et 1977 - et la Stratos permit également à Markku Alen de remporter le premier titre de champion du monde des conducteurs en 1978. Alen avait partagé sa saison entre la Stratos et la Fiat 131 et ce fut le choix de la maison-mère de favoriser cette dernière, plutôt que son manque de compétitivité, qui valut sa retraite à l'incomparable Stratos.

Aussi incroyable que cela puisse paraître aujourd'hui, la majorité des 400 voitures requises pour l'homologation restèrent invendues, en raison du manque de clients. Presque aussitôt après l'arrêt de son activité en compétition, la valeur historique de la voiture fut cependant reconnue et les prix commencèrent à grimper.

As befitted a car purpose built to cope with all types of rallying, the Stratos came with fully adjustable, all-independent suspension by double wishbones and coil springs, plus four-wheel disc brakes all round. With 190bhp on tap, the production version was good for 225km/h. The works Group 4 rally cars were, of course, considerably more powerful, but reliability problems meant that success was slow to come. After its initial major victory in the 1974 Targa Florio, the Stratos went on to dominate international rallying, Lancia winning the World Rally Championship of Makes in 1975 and 1976. Works pilote Bernard Darniche triumphed twice in the world's premier drivers' competition - the European Rally Championship - in 1976 and 1977 and the Stratos helped Markku Alen to the inaugural World Drivers' Championship in 1978. Alen's season had been split between the Stratos and the FIAT 131, and it was the parent company's political decision to favour that latter, rather than any lack of competitiveness, which saw the incomparable Stratos phased out.

Incredible as it may seem today, after the 400 cars required for homologation had been completed in 1975, the vast majority remained unsold due to lack of demand. Almost as soon as it ceased active competition though, the car's historic significance was recognised and prices soared.



Tour de Corse

Cet éblouissant exemplaire d'une voiture à la réussite exceptionnelle en compétition, construit par l'une des marques les plus remarquables de l'histoire de l'automobile, porte la livrée blanc/rouge/vert de la compagnie aérienne Alitalia, parrain de l'écurie d'usine Lancia. D'abord aux mains d'un banquier suisse de Genève, la Stratos est restée là-bas jusqu'à ce qu'elle passe aux mains de son second propriétaire, M. Daniel Descoedres qui l'a revendue au propriétaire suisse actuel en mars 1998.

Cette Stratos a été souvent engagée en compétition, faisant le Tour Auto en 1992 et 1993, la Coupe des Alpes à neuf reprises entre 1993 et 2014, le Tour de Corse en 2012, 2013 et 2014 et la Gstaad Classic en Suisse en 2006. On nous signale que la voiture n'a jamais été accidentée et que le moteur a été préparé par le fameux Garage Donati (Alberto Donati), spécialiste Ferrari, en Suisse. Seulement 4 000 km ont été couverts depuis la réfection du moteur et cette excitante voiture se présente en bon état général, prête à prendre la route. Vendue avec sa carte grise suisse. Bien que la voiture soit accompagnée d'une carte grise Suisse, veuillez noter que la voiture sera sujette à des taxes de ré importation dans le cas où elle retournerait en Suisse avec un nouveau propriétaire.

€350,000 - 450,000

This stunning example of a supremely successful competition car from one of the most distinguished marques in automotive history is finished in the white/red/green livery of the Italian airline Alitalia, sponsors of Lancia's works team. First owned by a banker from Geneva, Switzerland, the Stratos remained in that country when it passed to its second owner, Mr Daniel Descoedres, who sold it to the current (Swiss) vendor in March 1998.

This Stratos has been extensively campaigned, completing the Tour Auto in 1992 and 1993; the Coupe des Alpes on nine occasions between 1993 and 2014; the Rally of Corsica in 2012, 2013 and 2014; and the Gstaad Classic, Switzerland in 2006. We are advised that the car has never been crashed, and that the engine has been prepared by the famous Ferrari specialist Garage Donati (Alberto Donati) in Switzerland. Only some 4,000 kilometres have been covered since the engine rebuild, and this exciting car is presented in generally good condition and ready to be enjoyed. Offered with Swiss Carte Grise. Although the car also comes with a Swiss Carte Grise, please note the car will be subject to re-import tax should it return to Switzerland with a new owner.

MERCEDES-BENZ E500 LIMITED 1995

Châssis n° WDB1240361C213789

Moteur n° 119974 12 010511

- Limited edition, hand built, modern classic
- Supplied new to Mercedes-Benz Leipzig
- 83,000 kilometres from new
- Automatic transmission



Dévoilée au Salon de Paris en 1990, la berline sportive 500E avait été élaborée avec l'aide de Porsche (elle était construite à la main à l'usine Porsche de Zuffenhausen) chaque 500 E étant transporté de l'usine Mercedes à l'usine Porsche de Rossle à Zuffenhausen et retour, au cours de l'assemblage. Il fallait 18 jours pour la construire. Cet exemplaire est une Limited avec des sièges deux tons en cuir noir et gris spécialement conçus pour elle, associés aux placages de bois foncé Limited. Équipée du V8 5 litres à 32 soupapes de 326 ch, la 500E offrait des performances époustouflantes, atteignant les 100 km/h en 6,1 secondes et une vitesse maximale de 260 km/h.

La E500 limited était une série limitée de la nouvelle version, construite en petite série (moins de 500) entre 1994 et 1995. En principe livrée avec toutes les options disponibles en série, la Limited recevait aussi un intérieur bicolore spécial avec des boiseries en ronce d'érable, des roues de 17 pouces EVO-II, des airbags conducteur et passagers et des seuils de portes estampillés Mercedes-Benz en inox. C'est un modèle particulièrement recherché par des aficionados de Mercedes-Benz classiques à hautes performances. Depuis juin 2011, un exemplaire de E500 Limited de 1995 est exposé au nouveau musée Porsche de Zuffenhausen.

Cette superbe E500 Limited n'a connu que deux propriétaires avant son acquisition par le vendeur. La voiture a été commandée en décembre 1994 et a été livrée neuve chez Mercedes-Benz Leipzig en 1995. Exportée par la suite, elle est bleu saphir avec intérieur cuir E500 Limited et se présente en excellent état général. La voiture est vendue avec son carnet d'entretien d'origine, toutes ses factures d'entretien, son manuel et ses papiers d'immatriculation UK V5C, ainsi que son certificat du MOT.

€35,000 - 45,000

Sans Réserve

First shown at the Paris Salon in 1990, the 500E sports saloon had been developed with assistance from Porsche (it was hand built at Porsche's Zuffenhausen factory) each and every 500E being transported back and forth between the Mercedes plant and Porsche's Rossle-Bau plant in Zuffenhausen, Germany during assembly. Each car took a full 18 days to complete. This example is a Limited, with specially designed black, grey two tone gradation leather seats combined with the signature Limited dark wood veneers. Powered by a 5.0-litre, 32-valve, 326bhp V8, the 500E delivered shattering performance, reaching 100km/h in 6.1 seconds and topping out at around 260km/h. When the W124 range was face-lifted in 1993, model designations changed from suffix to prefix, the 500E becoming the E500.

The E500 Limited was a special-edition version of the face-lifted model produced in small numbers (under 500) between 1994 and 1995. Usually supplied with every available option as standard, the Limited also came with a special two-tone interior featuring bird's-eye maple wood embellishment; 17" EVO-II alloy wheels; passenger and driver airbags; and 'Mercedes-Benz' stamped stainless steel door sills. It is much sought after by aficionados of Mercedes-Benz's classic high-performance models. As of June 2011, an example of a 1995 E500 Limited is on display in the new Porsche Museum in Zuffenhausen, Germany.

This superb E500 Limited had enjoyed only two owners prior to its acquisition by the current vendor. The car was originally ordered in December 1994 and was supplied new to Mercedes-Benz Leipzig in 1995. Subsequently exported, it is finished in Sapphire Black with E500 Limited leather interior, and is presented in generally excellent condition. The car is offered with its original service booklet, extensive service invoices, owners manual, and a UK V5C registration document alongside road fitness certificate (MOT).

392

ALFA ROMEO MONTREAL COUPÉ 1972

Carrosserie Bertone

Châssis n° AR1426028

- Formula 1 derived engine
- Restored in 2015
- Original interior
- Registered in the UK



Inspirée de l'exercice de style dessiné par Marcello Gandini pour Bertone sur base Alfa Romeo, le coupé deux places Montréal fit ses débuts au Salon de Genève en 1970. Contrairement au prototype à quatre cylindres, la Montreal de série utilisait une version « civilisée » du V8 quatre arbres de la Sport Prototype T33 qui était apparue pour la première fois dans une voiture de route sur la 33 Stradale de 1967 et qui allait être utilisé dans une version 3 litres par McLaren en Formule 1.

La série limitée Stradale utilisait la version 2 litres originale du V8, mais pour la Montreal, on préféra la version de 2 593 cm³. Le moteur à lubrification par carter sec monté à l'avant de la Montreal développait 200 ch qui étaient transmis aux roues arrière via une boîte ZF à cinq rapports, tandis que son train roulant était emprunté à la Giulia 1750 GTV contemporaine. Grâce à sa carrosserie fastback aérodynamique, la Montreal atteignait un bon 220 km/h et, malgré un prix conséquent, s'avéra très populaire, 3 925 voitures ayant été produites lorsque la fabrication prit fin en 1977. Très peu de voiture de série peuvent s'enorgueillir d'un moteur avec de tels antécédents, tant en endurance qu'en Formule 1, mais la Montreal est l'une d'entre elles.

Cette Montreal a été restaurée en 2015, y compris la réfection du moteur, par The Classic Car Workshop Ltd. Bronze avec intérieur en tissu beige remis à neuf, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation UK V5C et les factures relatives à sa restauration.

€65,000 - 70,000

Inspired by Bertone's Alfa-based styling exercise penned by Marcello Gandini, the two-seater Montreal coupé debuted at the Geneva Salon in 1970. Unlike the four-cylinder prototype, the production Montreal used a 'civilised' version of the T33 sports-racing prototype's four-cam V8, which had first appeared in a road car in the 33 Stradale of 1967 and in 3.0-litre form would be used by McLaren in Formula 1.

The limited edition Stradale had used the V8 in its original 2.0-litre capacity but the Montreal's version displaced 2,593cc. Producing 200bhp, the Montreal's front-mounted, dry-sump V8 drove the rear wheels via a ZF five-speed gearbox, while the running gear was sourced from the contemporary Giulia 1750GTV. Aided by its aerodynamic body, the Montreal was good for a top speed of 137mph (220km/h) and although expensive proved very popular, 3,925 having been produced when production ceased in 1977. Very few road cars can claim an engine with antecedents in both long-distance sports car racing and Formula 1, but the Alfa Romeo Montreal is one of them.

This Montreal was restored in 2015, including an engine rebuild, by The Classic Car Workshop Ltd. Finished in bronze with refurbished fawn cloth interior, the car comes with a UK V5C registration document and invoices relating to its restoration.

PORSCHE 911 CARRERA 2,7 LITRES MFI COUPÉ 1973

Châssis n° 9114600528

- *Iconic Porsche model*
- *Delivered new to Italy*
- *Present owner since 1985*
- *Comprehensively serviced in October 2015*
- *Registered in Italy*



L'une des plus emblématique sportive de tous les temps, la légendaire Porsche 911 RS, fut conçue lorsque Porsche prit conscience que le poids du haut de gamme de son modèle de série, la 911 S 2, 4 litres, limitait son potentiel de développement pour la compétition. On décida donc de produire et de faire homologuer une version spéciale allégée pour la compétition en GT Groupe 4, une catégorie qui exigeait un minimum de 500 exemplaires. Il était donc nécessaire d'intégrer au modèle de série les modifications pour améliorer les performances, puisqu'elles ne pouvaient pas être faites après coup. Il en résulta la légendaire Carrera RS (RennSport) allégée.

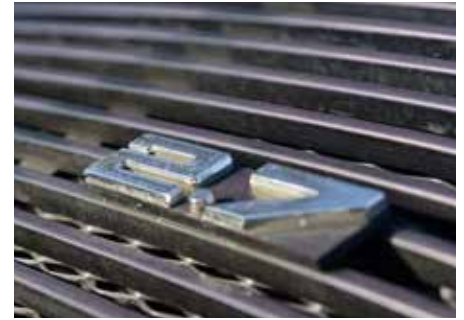
Dotée des modifications destinées à améliorer les performances qui comprenaient les passages de roues arrière élargis pour recevoir des jantes larges de 7 pouces et la première des fameuses « queue de canard », la RS était propulsé par le moteur 2, 7 litres nouvellement réalésé, équipé de l'injection mécanique Bosch (MFI) qui développait 210 ch. Ces modifications permettaient à la RS d'atteindre une vitesse maximale de 240 km/h en restant stable et contrôlable jusqu'à la limite.

La demande pour cette fabuleuse voiture fut si forte que la production fut progressivement prolongée atteignant finalement les 1 590 unités qui autorisaient une homologation en GT Groupe 3 comme voiture de série. La majorité des voitures vendues étaient aux caractéristiques « allégé » (compétition), le reste étant commercialisé comme Carrera RS tourisme, avec l'intérieur et les équipements de la 911 S (numéro de commande 472) qui générait un supplément de 2 500 DM.

One of the most iconic sporting motor cars of all time, the legendary Porsche 911 RS resulted from the Zuffenhausen factory's realisation that the excess weight of its top-of-the-range 2.4-litre 911S production model restricted its development potential for racing. It was therefore decided to produce and homologate a special lightweight limited edition variant for Group 4 GT racing, a class that required a minimum of 500 built. Thus it was necessary to incorporate, as standard, specific performance enhancements forbidden as post-production modifications. The result was the legendary lightweight Carrera RS (RennSport).

Boasting performance modifications including enlarged rear wheel arches to accommodate 7" wide wheel rims, and the first of the famous 'ducktail' spoilers, the RS was powered by the newly enlarged 2.7-litre engine that featured Bosch mechanical fuel injection (MFI) and produced 210bhp. These alterations resulted in the RS having a top speed of around 240km/h while ensuring that it remained stable and controllable right up to the limit.

The resulting demand for this fabulous car proved so great that the production run was progressively extended, eventually ending up at 1,590 units and allowing homologation in Group 3 for standard GT production cars. The majority of cars produced were to 'Lightweight' (competition) specification, the remainder being delivered as the Carrera RS Touring, complete with 911S-type interior trim and fittings (order number '472') which cost an extra DM 2,500.



En 1974, la Carrera reprenait le moteur MFI 210 ch, mais n'était plus proposée que complètement équipée et la queue de canard était en option, sauf en Allemagne.

Cette 911 Carrera modèle 1974 blanc Grand Prix appartient au propriétaire actuel depuis juillet 1985. Selon la confirmation de Porsche Italia fournie, la voiture a été vendue neuve en Italie, dans la province de Vérone. Porsche Italia confirme également qu'elle possède des numéros de châssis et de moteur concordants et que sa couleur d'origine est bien blanc Grand prix. La seule entorse notable aux caractéristiques d'usine est l'intérieur, à l'origine tendu de vinyle noir qui a été remplacé par du drap bleu sur les sièges avant.

Important, la voiture a subi une révision complète en octobre 2015 par Orlando Redolfi du très officiel Centro Assistenza Porsche de Pedrengo, près de Bergame, en Italie. Les travaux incluent les freins et l'embrayage, la pompe d'injection, et les injecteurs, le remplacement des liquides et des pneus neufs à l'avant et à l'arrière. Il en résulte que la voiture est décrite par le vendeur comme étant en bon état général et en tant que telle est certainement une occasion séduisante pour tout amateur de Porsche. Totalisant presque 9 000 €, les factures relatives à la révision de 2015 sont au dossier et la voiture est également accompagnée de son manuel du propriétaire, ses papiers d'immatriculation italienne et les certificats de Porsche Italia mentionnés plus haut.

€120,000 - 160,000

For 1974, the Carrera retained the 210bhp MFI engine but was only available with full equipment; the ducktail spoiler was an option, though not available in Germany.

Finished in Grand Prix White, this 1974-model 911 Carrera has belonged to the current owner since July 1985. According to the accompanying confirmation by Porsche Italia, the car was sold new in Italy in the province of Verona. Porsche Italia also confirms that it has matching chassis and engine numbers, and that the original exterior colour was Grand Prix White. The only notable deviation from the factory specification is the interior, which was originally trimmed throughout in black vinyl but has been changed to dark blue cloth for the front seats.

Importantly, the car was subjected to a comprehensive service in October 2015 by Orlando Redolfi of the official Centro Assistenza Porsche Pedrengo near Bergamo, Italy. The work included servicing the brake and clutch system; overhauling the fuel injection pump and injectors; a general service with new fluids; and new tyres front and rear. As a result, the car is described by the vendor as in generally good condition, and as such is certainly an attractive proposal for any Porsche enthusiast. Totalling almost €9,000, invoices relating to the 2015 service are on file, and the car also comes with an original owner's manual, Italian registration documents, and the aforementioned declaration from Porsche Italia.

394

MERCEDES-BENZ 190 SL CABRIOLET 1956

Châssis n° 1210426502351

- *Circa 92,300 miles recorded*
- *Registered in the UK*
- *Sought after triple black colour scheme*
- *Iconic 1950's cabriolet*





Présentée en 1954 et construite sur la plate forme à suspension indépendante aux quatre roues de la berline 180, la 190 SL n'entra pas en production avant janvier 1955, ce retard s'expliquant par les modifications nécessaires pour renforcer la plate-forme raccourcie de la berline, affaiblie par l'absence de toit. Monté comme un sous-ensemble détachable avec la suspension avant, la direction et la boîte manuelle à quatre rapports, le moteur de 1 897 cm³ était un quatre cylindres à arbre à cames en tête –premier moteur à offrir une telle caractéristique sur une Mercedes-Benz. Le bloc M121 respirait grâce à deux carburateurs inversés Solex et développait 105 ch à 5 700 tr/min, une puissance suffisante pour propulser la 190 SL de 0 à 100 km/h en 13 secondes et pour atteindre la vitesse maximale de 172 km/h. Le fait que la 190 SL ait été plus confortable que sportive et que de nombreuses sportives de l'époque la surpassaient alors qu'elles étaient souvent bien moins chères, ne nuit en rien aux ventes. Le modèle connut un gros succès aux États-Unis où un grand nombre des 26 000 exemplaires produits entre 1955 et 1963 trouvèrent asile.

On sait peu de choses sur l'histoire de cette 190 SL. Immatriculée au Royaume-Uni, la voiture est arrivée du Japon et se trouvait à San Francisco dans les années 1990 (comme en attestent des factures du dossier). Noire avec intérieur rouge, la voiture est vendue avec les documents d'expédition, une lettre de datation de Mercedes-Benz, ses papiers d'immatriculation UK V5C et son MoT de décembre 2016.
€80,000 - 100,000

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. Mounted on a detachable subframe 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. Breathing through twin Solex downdraft carburetors, the M121 unit produced 105bhp at 5,700rpm, an output sufficient to propel the 190 SL to 100km/h in 13-or-so seconds and on to a top speed of around 172km/h. The fact that the 190's ride was more boulevard than sporting, and that many contemporary sports cars could outperform it while costing a good deal less, 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.

Little is known about the history of this 190 SL. Currently registered in the UK, the car arrived from Japan and was in San Francisco in the early 1990s (as evidenced by copy bills on file). Finished in black with red interior trim, the car is offered with copies of shipping documents; copy of a Mercedes-Benz dating letter; a UK V5C registration document; and MoT to December 2016.

395

FACEL VEGA HK500 COUPÉ 1959

Châssis n° HKL1

- *Right-hand drive*
- *Delivered new in France*
- *Pont-à-Mousson manual gearbox*
- *Restored between 2011 and 2012*



Dans sa vie relativement courte, la marque française Facel Véga a produit environ 2 900 voitures, toutes élégantes, luxueuses et rapides. Spécialisée dans la construction de carrosseries pour Panhard, Simca et Ford France, Facel devint lui-même constructeur de ses propres automobiles en lançant la Véga au Salon de Paris en 1954. Luxueuse grande routière, la Véga devait son nom à l'étoile la plus brillante de la constellation de la Lyre et arborait une carrosserie particulièrement élégante, soudée à un châssis tubulaire. Ne disposant pas de moteur français adéquat, Facel s'était tourné vers les États-Unis pour sa Véga, choisissant dans un premier temps un V8 Chrysler 4,5 litres de 180 ch avec au choix une transmission automatique par bouton- poussoir ou une transmission manuelle.

Une version améliorée, la HK 500 fut dévoilée en 1957. La puissance maximale s'établissait désormais à 360 ch, grâce à la dernière version 5, 9 litres du V8 Chrysler Hemi et la vitesse maximale grimpa à 225 km/h. La direction assistée était proposée en option et les freins à disque Dunlop furent montés en série à partir de 1960. Capable de rouler en silence sans effort à une vitesse de croisière de 190 km/h, la HK 500 offrait, selon le magazine The Motor, « un brillant cocktail de confort et de tenue de route tout à fait exceptionnelle ». La production de la HK 500 s'élève à environ 500 exemplaires entre 1958 et 1961, ce qui fait de cette grande routière franco-américaine un modèle particulièrement recherché.

In its relatively short life, the French firm of Facel produced approximately 2,900 cars, all of which were stylish, luxurious and fast. From being chiefly engaged in the supply of car bodies to Panhard, Simca and Ford France, Facel branched out into automobile manufacture in its own right in 1954 with the launch of the Vega at the 1954 Paris Salon. A luxurious Grand Routier, the Vega took its name from the brightest star in the Lyra constellation and featured supremely elegant coupé bodywork welded to a tubular-steel chassis. There being no suitable French-built power unit, Facel turned to the USA for the Vega's, that chosen initially being Chrysler's 4.5-litre, 180bhp V8, while there was a choice of push-button automatic or manual transmission.

An improved model, the HK500, appeared in 1957. Maximum power was now around 360bhp courtesy of the latest, 5.9-litre version of Chrysler's 'hemi' V8 and top speed rose to around 140mph. Power steering became an option and Dunlop disc brakes were adopted as standard equipment in 1960. Capable of effortless and virtually silent 120mph cruising, the HK500 possessed, according to The Motor, 'a brilliant combination of good comfort and quite exceptional roadholding.' HK 500 production amounted to a mere 500-or-so units between 1958 and 1961, and today this rare Franco-American Grande Routière is highly sought after.



Ce modèle à conduite à droite devait en principe être livré à la concession HWM au Royaume-Uni, mais fut finalement livré neuf en France à la société Carle, à Paris, le 11 mai 1959. Son immatriculation d'origine était 2114 JA 75 et la voiture recevait la transmission manuelle Pont-à-Mousson, des roues Rudge chromées et des freins à disque.

Le 27 janvier 1961, la voiture était vendue à un concessionnaire du XVI^e arrondissement de Paris (Paris Cannes Automobiles). Plus tard la voiture fut vendue à la société SADAM de Metz et immatriculée 840 JS 57. Il y a des factures de l'époque de SADAM datant du 18 avril 1961 et du 24 septembre 1965.

De 1972 à 2004, la Facel résida en Alsace avec différents propriétaires, dont M. Pierre-Marie Knoll qui la vendit au propriétaire actuel en 2004. Entre 2011 et 2012, la voiture a été restaurée (extérieur et intérieur) par Espace Century à Wissous, en France. Blanche avec intérieur en cuir rouge, cette superbe, rare et séduisante HK 500 est vendue avec les factures et des photographies de la restauration, sa carte grise française et son certificat de l'Amicale Facel.

€150,000 - 200,000

This right-hand drive car was supposed to be supplied to the HWM dealership in the UK, but ended up being delivered new in France to Société A Carle, Paris on 11th May 1959. The original registration was '2114 JA 75', and the car was delivered with the optional Pont-à-Mousson manual gearbox, chromed Rudge wheels, and disc brakes.

On 27th January 1961, the Facel was sold to a motor dealer in Paris 16 (Paris Cannes Automobiles). Later in 1961, the car was sold to Société SADAM in Metz and reregistered as '840 JS 57'. There are invoices on file for SADAM's period of ownership dating from 18th April 1961 to 24th September 1965.

From 1972 to 2004, the Facel was in Alsace, France with various owners, including Mr Pierre Marie Knoll, who sold it to the current vendor in 2004. Between 2011 and 2012 the car was restored (exterior and interior) by Espace Century of Wissous, France. Finished in white with contrasting red leather interior, this stunning, rare, and desirable HK500 is offered with invoices and photographs of the restoration, French Carte Grise, and 'Amicale Facel' certificate.

FERRARI 328 GTS 1988

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFWA20B000077449

- *Delivered new and registered in Germany*
- *Fully serviced in 2015*
- *Circa 34,000 kilometres from new*



Dévoilée en 1985, la Ferrari 328 GTB était identique à sa devancière 308 GTB, en dehors de son moteur 3, 2 litres. Représentante de la seconde génération de Ferrari de route à moteur V8, la toute nouvelle 308 GTB avait fait ses débuts au Salon de Paris en 1975. Cette gamme de modèle avait débuté en 1973 avec la 308 GT4 2+2 sous l'écusson Dino et succédait aux précédentes Dino 246 GT à moteur V6. La carrosserie en coin de la nouvelle venue – signée Bertone et pas Pininfarina – ne fut pas universellement appréciée, mais les performances du V8 3 litres à doubles arbres à cames en tête en position centrale le furent et une version à lubrification par carter sec du même bloc fut installé dans la version deux places qui succéda à la 308 GT4. Construite sur un empattement plus court, la très belle 308 GTB marquait un retour bienvenu de Pininfarina pour le style. Les évolutions ultérieures furent la présentation de la GTS, une version ouverte avec toit amovible type targa, en 1977, l'adoption d'une injection Bosch K-Jetronic (1980) et finalement l'adoption d'une nouvelle culasse à quatre soupapes par cylindre (1982).

La 308 fut remplacée par la 328 GTB, équipée de la même mécanique dans une cylindrée supérieure, en 1985. En accroissant à la fois la course et l'alésage, la cylindrée du moteur quatre-voles grimpa à 3 186 cm³ qui, accompagnés d'une élévation du taux de compression, de piston améliorés et s'un système de gestion Marelli, faisaient monter la puissance à 270 ch.

Introduced in 1985, the Ferrari 328 GTB was similar to the preceding 308 GTB apart from its 3.2-litre engine. Representing the second generation of Ferrari's V8-engined road cars, the entirely new 308 GTB had debuted at the Paris Salon in 1975. This particular model line had begun in 1973 with the Dino-badged 308 GT4 2+2, which took over from the preceding V6-engined Dino 246 GT. The newcomer's wedge-shaped styling - by Bertone rather than the customary Pininfarina - was not universally well received but the performance of the amidships-mounted, double-overhead-camshaft 3.0-litre V8 certainly was, and a dry-sump version of the same power unit was used for the 308 GT4's two-seat successor. Built on a shorter wheelbase, the stunningly beautiful 308 GTB marked a welcome return to Pininfarina styling. Further developments included the introduction in 1977 of an open-top GTS version with Targa-style removable roof, the adoption of Bosch K-Jetronic fuel injection (1980) and, finally, revised cylinder heads with four valves per cylinder (1982).

The 308 was superseded by the mechanically similar but larger engined 328 GTB in 1985. By increasing both bore and stroke, the quattrovalvole engine's capacity was raised to 3,186cc which, together with a higher compression ratio, revised pistons, and an improved Marelli engine management system, lifted maximum power to 270bhp.



La vitesse maximale s'élevait à plus de 250 km/h avec un 0 à 100 km/h atteint en 5,5 secondes. Extérieurement, l'élégante simplicité de la 308 original de Pininfarina était quelque peu ternie par l'adoption de pare-chocs moulés dans le style de ceux de la Testarossa, intégrant les clignotants et les feux de position, d'une jupe arrière plus prononcée et d'un aileron de toit. Sa beauté intrinsèque restait toutefois encore apparente. « Dans notre album, c'est toujours la plus belle de toutes les exotiques d'aujourd'hui – une voiture superbe », déclarait le magazine *Motor*.

Cette Ferrari 328 GTS a été immatriculée en Allemagne au nom d'Autoexpo GmbH et en 2015 a été réimportée dans ce même pays après avoir passé un certain temps à l'étranger. Meticuleusement remise et bien entretenue depuis son retour, la Ferrari a été entièrement révisée en août/septembre 2015 par Sportscar Schröder de Langenfeld en Allemagne (factures fournies). Décrite par son vendeur comme en excellent état général, la voiture est vendue avec sa trousse à outils, une roue de secours et son manuel d'instruction. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation allemande et le TÜV, une évaluation de Classic Data (noté 2+) et les factures mentionnées plus haut.

€70,000 - 90,000

Top speed was raised to within a whisker of 160mph (258km/h) with the sprint to 100km/h covered in a fraction over 5.5 seconds. On the outside, the elegant simplicity of Pininfarina's original 308 had been diluted somewhat by the addition of Testarossa-style moulded bumpers incorporating both sidelights and indicators, deeper rear valance and an unobtrusive roof spoiler. Its underlying beauty though, could not be disguised. 'In our book, this is still the most beautiful of all contemporary exotics - a gorgeous looking car,' declared *Motor* magazine.

This Ferrari 328 GTS was first registered in Germany to Autoexpo GmbH, and in 2015 was re-imported to that country having spent an unknown time abroad. Carefully stored and well maintained since its return, the Ferrari was fully serviced in August/September 2015 by Sportscars Schröder in Langenfeld, Germany (invoices available). Described by the vendor as in generally excellent condition, the car comes complete with tool kit, spare wheel, and an instruction manual. Accompanying documentation consists of German registration papers and TÜV, Classic Data appraisal (2+ rating), and the aforementioned service invoices.

397

**ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH LIMOUSINE
CHÂSSIS LONG 1956**

Carrosserie H. J. Mulliner

Châssis n° LFLW22

Moteur n° L21F

Carrosserie n° 5844

- *The 1956 Paris Auto Show car*
- *Last word in motoring luxury*
- *Fully restored by Lecoq (1987-1988)*
- *Registered in France*





Première Rolls-Royce d'après-guerre, la Silver Wraith reprenait un châssis identique à celui de la Bentley Mark VI, sur un empattement allongé de 17,8 cm. La Wraith n'était proposée qu'avec des carrosseries à façon traditionnelles au lieu de l'innovante carrosserie tout acier des Mark VI et Rolls-Royce Silver Dawn.

Nec plus ultra de l'automobile de luxe à son époque, cette limousine Silver Wraith à empattement long est équipée du moteur de 4 887 cm³ dévoilé en 1954. Le châssis numéro LFLW22 à conduite à gauche a été doté d'une carrosserie limousine très formelle par le fameux carrossier londonien H. J. Mulliner. Une fois terminée, la voiture fut exposée sur le stand Rolls-Royce au Salon de Paris en 1956, un reportage télévisé de l'inauguration du salon montrant le président de la république française René Coty en train d'admirer la Wraith.

Après le salon, la voiture fut achetée par M. Dupré, directeur du Plaza Athénée, l'hôtel cinq étoiles parisien qui l'utilisait comme navette pour l'aéroport du Bourget. En 1987-1988, la voiture a été entièrement restaurée par Lecoq à Paris et, en 1990, elle a été achetée par le propriétaire actuel. Lie de vin avec intérieur brun, elle se présente en excellent état général et en état de marche, ayant subi une révision de son système de freinage en mai 2016 (voir facture de 2 577 € au dossier). Cette magnifique Rolls-Royce est dotée d'une trousse à outils complète et d'une roue de secours (dans le coffre) et sera vendue avec sa carte grise française.
€35,000 - 55,000

Rolls-Royce's first post-war model, the Silver Wraith employed a chassis similar to that of the Mark VI Bentley, though with a 178mm longer wheelbase. The Wraith however, was only offered with traditional coachbuilt bodies rather than the pioneering 'standard steel' bodywork of the Mark VI and Rolls-Royce Silver Dawn.

The last word in motoring luxury in its day, this long-wheelbase Silver Wraith limousine has the 4,887cc engine introduced in 1954. Left-hand drive chassis number 'LFLW22' was completed with formal limousine coachwork by the highly regarded London-based coachbuilder H J Mulliner. Soon after completion, the car was displayed on Rolls-Royce's stand at the 1956 Paris Auto Show; television coverage of the event's opening day showed the Wraith being admired by the French President, René Coty.

After the show, the Rolls-Royce was bought new by Mr Dupre, Director of the Plaza Athénée, a five-star hotel in Paris, and used to collect clients from Le Bourget airport. During 1987-1988, the car was fully restored in 1987-1988 by Lecoq in Paris, and in 1990 was purchased by the current owner. Finished in Lie de Vin with brown interior, it is presented in generally excellent condition and in working order, benefiting from a braking system overhaul carried out in May 2016 (see invoice for €2,577 on file). This magnificent Rolls-Royce has a complete tool kit and spare wheel (in the boot) and is sold with a French Carte Grise.

PORSCHE 911 CARRERA RS TYPE 964 RCT COUPÉ 1992

Châssis n° WPOZZZ96ZNS491894

Moteur n° 62N82759

Immatriculée pour la première fois le 24 septembre 1992, cette Porsche 911 Carrera RS très spéciale a été équipée d'une conversion au turbo par le préparateur et constructeur allemand Ruf Automobile (RCT pour Ruf Carrera Turbo).

Évoquant les légendaires 2, 7 litres et 3 litres RS et RSR « spéciale homologation » des années 1970, Porsche dévoilait en 1991 la Carrera RS type 964 qui était, comme ses illustres devancières, une version allégée. Elle prenait pour base la voiture de compétition Carrera Cup et n'était vendue qu'en Europe, une version RS America, moins affûtée, étant réservée aux États-Unis. Il existait aussi une version tourisme qui conservait tous les équipements de route de la Carrera de série.

La Carrera RS conservait le moteur 3, 6 litres, mais poussé à une puissance maximale de 260 ch et équipée d'un volant moteur allégé pour favoriser la nervosité. La transmission G50/10 à cinq rapports recevait un étagement plus rapproché, un différentiel à glissement limité asymétrique et une synchronisation en acier, tandis que la suspension était abaissée et raffermie. L'intérieur était complètement dépouillé, direction assistée, vitres électriques, sièges arrière, air conditionné, régulateur de vitesse, matériaux insonorisant et stéréo en étaient absents. Deux sièges compétition allégés étaient installés.

Le capot avant était en aluminium, le châssis soudé en continu et les fenêtres latérales en verre plus minces. Pour parfaire cette chasse aux kilos superflus, la Carrera RS était équipée de roues Cup en magnésium de 17 pouces. Le résultat était une économie de poids de 150 kg par rapport à la Carrera 2 qui faisait de la RS une voiture plus rapide, plus agile et plus nerveuse.

- *Ruf turbo conversion*
- *Equipped with optional factory air conditioning*
- *Circa 59,000 kilometres from new*
- *Registered in the UK*

First registered on 24th September 1992, this very special Porsche 911 Carrera RS has been fitted with a turbo conversion by the German Porsche tuner and motor manufacturer, Ruf Automobile (RCT = Ruf Carrera Turbo).

Evoking memories of the legendary 2.7 and 3.0-litre RS and RSR 'homologation specials' of the 1970s, in 1991 Porsche introduced the Type 964 Carrera RS, which was a lightweight variant like its illustrious forebears. It was based on the 'Carrera Cup' competition car and sold in Europe only, though there was a lower-specification 'RS America' for the United States market. There was also a Touring version that kept most of the road equipment fitted to the standard Carrera.

The Carrera RS retained the 3.6-litre engine, albeit boosted in maximum output to 260bhp and equipped with a lightened flywheel for improved response. The G50/10 five-speed transmission featured closer ratios, an asymmetrical limited-slip differential, and steel synchromesh, while the suspension was lowered and stiffened. The interior was stripped out completely and the power steering, power windows and seats, rear seats, air conditioning, cruise control, sound deadening material, and stereo system removed. Two lightweight racing bucket seats were fitted instead.

The front bonnet was made of aluminium and the chassis was seam welded, while the side windows were made from thinner and lighter glass. Rounding off this radical exercise in weight reduction, the Carrera RS was equipped with 17" Cup magnesium wheels. The result was a total weight saving of around 150kg compared to the Carrera 2, transforming the RS into a faster, more agile and responsive car.





Grâce à sa conversion Ruf, cet exemplaire combine l'agilité de la Carrera RS avec l'énorme puissance (360 ch) d'une Turbo d'usine à carrosserie large. La plus remarquable des différences extérieures entre cette RS et le modèle de série est son aileron de Turbo fixé à l'arrière qui dégage un espace pour l'échangeur sous le capot arrière. La voiture est également équipée de doubles échappements comme la type 964 Turbo d'usine.

Le châssis numéro 491894 a parcouru 58 563 km d'origine et sera vendu avec sa pochette Porsche d'origine contenant le carnet d'entretien tamponné et le livret du conducteur. L'historique complet contient également différentes factures détaillées d'entretien montrant que la voiture a été régulièrement entretenue, la facture la plus récente remontant à 57 536 km. Le vendeur a acheté la voiture il y a quelques années, date depuis laquelle elle a été remise.

Rouge « Guards » avec intérieur en cuir noir, la RS se présente très bien, pratiquement sans défaut. Les sièges Recaro garnis de cuir sont en excellent état et ne montrent pas d'usure, tandis que les tapis de sol sont parfaitement propres et le ciel de toit impeccable. La documentation fournie comprend le certificat d'immatriculation UK V5C et l'historique mentionné plus haut.

€150,000 - 170,000

Courtesy of its Ruf turbo conversion, this example combines the agility of the Carrera RS with the awesome power (360bhp) of a factory wide-body Turbo. The most notable external difference between this RS and a standard example is its Turbo fixed rear wing, which creates space for the inter-cooler beneath the rear deck. The car also features twin exhaust pipes, just like the factory Type 964 Turbo.

Chassis number '491894' has covered 58,563 kilometres from new and comes with its original Porsche document wallet containing the stamped service booklet and driver's manual. The extensive history also includes numerous detailed maintenance invoices showing that the car has been serviced regularly, the most recent bill being issued at 57,536 kilometres. The current vendor purchased the Porsche a few years ago, since when it has been in storage.

Finished in Guards Red with black leather interior, the RS presents very well and is almost blemish free. The leather-trimmed Recaro bucket seats are in excellent condition and almost unworn, while the carpets are impeccably clean and the headlining is intact. Accompanying documentation consists of a UK V5C Registration Certificate and the aforementioned service history.

399

JAGUAR TYPE E SÉRIES 1 4,2 LITRES ROADSTER 1965

Châssis n° 1E11996

Moteur n° 7E6745-9

- *Delivered new in the USA*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Fully restored in 2016 with no expense spared*
- *All restoration records available*
- *Registered in the Netherlands*



Conçue et développée comme une voiture ouverte, la Jaguar Type E fit ses débuts au Salon de Genève en mars 1961 sous la forme d'un coupé. Elle fit sensation – des applaudissements spontanés éclatèrent lorsqu'elle fut dévoilée - avec ses lignes au classicisme instantané et sa vitesse de pointe de 240 km/h. Le concept de la nouvelle venue devait en fait beaucoup à la sportive Type D victorieuse au Mans, un caisson monocoque faisant l'essentiel de sa structure avec une extension tubulaire à l'avant pour supporter le moteur. Celui-ci n'était autre que la version 3, 8 litres S à trois carburateurs, proposée en option sur sa devancière XK 150.

En dehors de son moteur, il n'y avait que dans sa transmission, la robuste boîte Moss à quatre rapports qu'elle reprenait de sa devancière XK 150, que la Type E ne représentait pas de progrès significatif. Celle-ci fut remplacée quand le moteur 4, 2 litres fit son apparition en octobre 1964, une boîte de vitesse avec première synchronisée plus facile à utiliser et un servo-frein Lockheed bien supérieur faisant partie des améliorations apportées avec le gros moteur au couple supérieur. En dehors du badge 4.2, l'aspect extérieur de la voiture restait inchangé, mais, sous la tôle, on trouvait d'innombrables changements de détail, principalement au système électrique et au refroidissement.

Conceived and developed as an open sports car, the Jaguar E-Type debuted at the Geneva Salon in March 1961 in Coupé form. The car caused a sensation - spontaneous applause breaking out at the unveiling - with its instantly classic lines and a 140mph-plus top speed. The design owed much to that of the racing D-Type, a monocoque tub forming the main structure while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. The latter was the 3.8-litre, triple-carburettor, 'S' unit first offered as an option on the preceding XK150.

Its engine aside, only in terms of its transmission did the E-Type represent no significant advance over the XK150, whose durable four-speed Moss gearbox it retained. The latter was replaced when the 4.2-litre engine was introduced on the Series 1 in October 1964, a more user-friendly all-synchromesh gearbox and superior Lockheed brake servo forming part of the improved specification together with the bigger, torquier engine. Apart from '4.2' badging, the car's external appearance was unchanged but under the skin there were numerous detail improvements, chiefly to the electrical and cooling systems, and to the seating arrangements.



La vitesse de pointe de 240 km/h restait inchangée, l'amélioration en performances se situant au niveau de la plus grande souplesse du moteur. Pour de nombreux passionnés, la 4, 2 litres série 1 est la meilleure des Type E, combinant les avantages d'une plus forte cylindrée avec la pureté des lignes de la version originale, dessinées par Malcolm Sayer.

Ce superbe roadster 4, 2 litres série 1 a été vendu neuf via Jaguar Cars à New York. Son premier propriétaire était un certain Anthony Leon Jr et le certificat du Jaguar Heritage Center révèle également que la voiture a été livrée en rouge carmin avec intérieur noir et capote assortie.

Cette Type E se présente fraîchement sortie d'une restauration complète effectuée entre janvier et décembre 2016. Les travaux comprennent de légères réparations à la carrosserie et une peinture sur métal nu en gris canon, une réfection complète du châssis, une révision complète du moteur et de la transmission, réfection et essai du faisceau électrique et le regarnissage de l'intérieur en cuir rouge foncé. Un carnet de bord avec un rapport complet de la restauration est fourni et la voiture est vendue avec les factures relatives, l'historique complet des propriétaires successifs, ses papiers d'immatriculation aux Pays-Bas et le certificat du JHC mentionné plus haut.

€145,000 - 175,000

Top speed remained unchanged at around 150mph, the main performance gain resulting from the larger engine being improved flexibility. For many enthusiasts, the 4.2-litre 'Series 1' is the best of all E-Types, combining the advantages of the larger engine with the stylistic purity of designer Malcolm Sayer's original conception.

This superb 4.2-litre 'Series 1' E-Type roadster was sold new via Jaguar Cars, New York. Its first owner was one Anthony Leon Jr, and the accompanying Jaguar Heritage Certificate also reveals that the car was delivered finished in Carmen Red with black interior trim and matching hood.

This E-Type is presented fresh from the completion of a thorough restoration undertaken between January and December 2016. Works carried out include minor bodywork repairs and a bare metal re-spray in Gunmetal Grey; full rebuild of the chassis; complete overhaul of the engine and transmission; test and rebuild of the original electrics; and an interior re-trim in dark red leather. A logbook recording the restoration process is available, and the car also comes with related invoices, full previous owner history, Netherlands registration papers, and the aforementioned Heritage Certificate.

400

MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1971

Châssis n° 113044-10-020160

- *Delivered new to the USA*
- *Manual transmission, air conditioning*
- *Known ownership history*
- *Highly original*
- *Comprehensive history file*



Comptant parmi les moins de 200 exemplaires construits au cours de sa dernière année de production, cette magnifique « pagode » a été livrée neuve le 9 février 1971 à M. Gared N. Smith, un architecte demeurant à Newport Beach en Californie. La voiture, une des rares à boîte annuelle, a été livrée équipée de la direction assistée et de sa capote avec son hardtop. M. Smith a conservé la voiture pendant les 19 années qui ont suivi, couvrant 6 000 miles (9 650 km) chaque année. En sa possession, le moteur tomba en panne et fut remplacé par un nouveau bloc sans numéro (voir dossier historique).

En 1990, M. Smith vendit la voiture à M. Dave Roseman de San Francisco qui la garda jusqu'en 1994, couvrant 10 000 miles (16 000 km) supplémentaires. La « pagode » fut alors mise en vente et fut soumise à une évaluation indépendante à la demande M. Joachim Neumann de Hayward, en Californie, avant son achat et y est décrite comme étant éminemment authentique et conforme. M. Neumann conserva la voiture pendant les huit années suivantes (et couvrit 13 000 miles – 20 900 km) avant de la vendre à M. Mike Silva de San Francisco. M. Silva choisit le spécialiste des SL, Burlingame Motors pour procéder à une restauration mécanique complète, ainsi qu'à un regarnissage de l'intérieur, pour un coût de 40 000 \$ (factures fournies). En 2009, la Mercedes fut à nouveau évaluée indépendamment à la demande d'un acheteur potentiel, le Dr Hamid Ravan, un cardiologue de Beverly Hills, et son état fut jugé très bon.

One of fewer than 200 made in the final year of production, this beautiful 'Pagoda' was delivered new on 9th February 1971 to Mr Gared N Smith, an architect living in Newport Beach, California. A rare manual-transmission model, the car was delivered equipped with power steering and both a hardtop and soft-top. Mr Smith owned the Mercedes for the following 19 years, covering 6,000 miles annually. During his ownership the engine failed and was replaced with a new unstamped unit (see history file).

In 1990 Mr Smith sold the car to Mr Dave Roseman of San Francisco, who owned it until 1994, covering a further 10,000 miles. Then offered for sale, the Pagoda was independently assessed on behalf of Mr Joachim Neumann of Hayward, California prior to his purchase, being described as very original and correct. Mr Neumann owned the car for a further eight years (and 13,000 miles) before selling it to Mr Mike Silva of San Francisco. Mr Silva appointed SL specialists, Burlingame Motors, to undertake an extensive mechanical overhaul and interior re-trim at a cost of \$40,000 (invoices available). In 2009 the Mercedes was again independently assessed on behalf of a prospective purchaser, Dr Hamid Ravan, a cardiologist from Beverly Hills; the condition was reported as very good.



Le vendeur a acheté la « pagode » chez Exclusive Motorcars à Los Angeles, en Californie, en 2012 et l'a importée aux Émirats arabes unis. Depuis, la voiture a reçu une peinture de très haute qualité professionnelle, des joints caoutchouc neufs et une nouvelle capote en toile. Simultanément, elle a été convertie aux caractéristiques européennes avec ablation des répéteurs de clignotants et des bananes de pare-chocs (vendues avec la voiture), tandis que son moteur était remis aux caractéristiques d'origine avec grand soin. La voiture est également équipée du très rare système d'air conditionné Fridge King qui a été révisé et converti aux normes d'aujourd'hui. Elle est également équipée du siège « Kinder » complet avec sa ceinture, ainsi que de sa radio stéréo Becker d'origine (avec sorties auxiliaires) et les très rares haut-parleurs concordants.

Cette très authentique voiture est vendue avec le manuel du propriétaire d'origine, sa plaque métallique de garantie, ainsi que toutes ses factures confirmant son kilométrage et son historique.

€90,000 - 120,000

The current vendor purchased the Pagoda from Exclusive Motorcars of Los Angeles, California in 2012 and imported it to the United Arab Emirates. Since then the car has been treated to a high quality re-spray, new rubber seals, and a new fabric roof. At the same time, it was converted to European specification with removal of side repeaters and bumper over-riders (included in the sale), while the engine was carefully detailed to correct original specification. This car also has the rare dealer-fitted Fridge King air-conditioning system, which has been overhauled and converted to meet modern standards. It also has a third 'kinder' seat complete with seatbelt, and also a period Becker stereo (with auxiliary input) and very rare matching speakers.

This highly original car comes with its original owner's manual pack, metal warranty plate, data card, and tool kit, together with extensive invoices confirming mileage and ownership history.

PANHARD & LEVASSOR TYPE X8 3,6 LITRES LIMOUSINE DÉCOUVERTE 1911

Châssis n° 72092

- One of the rarest Panhard models
- Believed delivered new to Rouen
- Previously exhibited in the Nationaal Museum Van de Autombiel, Netherlands
- Electric starter fitted (see text)
- Comfortable cruising at 70-80km/h



La six cylindres Type X8, l'une des plus rares Panhard survivantes, connut une production limitée en 1911/1912 et cette voiture est, pense-t-on, l'une des 63 construites pour la marché français en 1911 (une copie du registre constructeur mentionnant ce châssis est fourni avec la voiture). Les recherches faites par le précédent propriétaire suggèrent que cette voiture a été livrée neuve à un client de Rouen, mais l'historique de la voiture est clairsemé jusqu'à sa réapparition en Hollande dans les années 1950 où on pense que l'actuelle carrosserie limousine découverte a été installée. Bien que la carrosserie ne porte pas de plaque de carrossier elle offre des caractéristiques qui laissent penser qu'il s'agit d'un carrossier installé depuis longtemps à Amsterdam, la carrosserie Schutter & Van Bakel. Jakob van Bakel avait fait ses classes chez Van den Plas à Bruxelles et avait travaillé chez Saoutchik à Paris – quel meilleur apprentissage peut-on trouver ?

Dans les années 1950, la voiture était exposée au Nationaal Museum Van de Autombiel à Driebergen, appartenant alors à G. Riemer, qui passa plus tard à la fameuse collection Louwman. La voiture passa ensuite aux mains d'un concessionnaire passionné Jan Bruijn, avant d'arriver au Royaume-Uni. Pendant son séjour au Royaume-Uni, les portes avant et l'auvent qui n'étaient pas d'époque furent retirés et remplacés par un style de carrosserie plus conforme à l'époque et les ailes style années 1920 furent elles aussi remplacées, la voiture se conformant désormais mieux au style de 1911. En possession de l'actuel propriétaire de nombreux travaux ont été entrepris, y compris mécaniques, dont de nouveaux roulements en white métal, une réfection de la pompe à eau et un meulage des soupapes aux spécifications d'origine.

One of the rarest of all surviving Panhards, the six-cylinder Type X8 had a limited production run during 1911/1912 and this car is believed to be one of just 63 built for the French market in 1911. (A copy of the original manufacturer's ledgers recording this chassis number comes with the car.) Research by previous owners suggests this car was delivered new to an owner in Rouen however the car's history is sparse until it appeared in Holland in the 1950s where it is believed the present period open drive limousine coachwork was fitted. Although the coachwork bears no maker's plate it has features that may suggest it is by the long established Amsterdam coachbuilders, Carrosserie Schutter & Van Bakel. Jacob van Bakel had served his time with Van den Plas in Brussels and had worked with Saoutchik in Paris – what better apprenticeship could he have had?

During the 1950s the car was exhibited in the Nationaal Museum Van de Autombiel at Driebergen, then owned by G Riemer, later passing into the renowned Louwman collection. The car subsequently passed through the ownership of dealer/enthusiast Jan Bruijn before arriving in the UK. During its UK ownership the non-period front doors and scuttle were removed and replaced with more correct style coachwork and the 1920s style wings were also replaced, the car now conforming more closely with 1911 styling. During the present ownership much work has been carried out, mechanical work including new white metal bearings, overhaul of the water pump and the valves reground to original specification.



De nouvelles roues ont été refaites aux dimensions 880 x 120 mm d'origine et les freins ont été regarnis récemment. Un système de graissage manuel additionnel a été installé pour suppléer le système à pompe basse pression d'origine. Depuis l'achèvement des travaux, la voiture parcourt un kilométrage conséquent, se montrant robuste dans tous ses aspects mécaniques avec une vitesse de croisière confortable de 70-80 km/h sur route ouverte et douée d'une bonne capacité en côte. Le dernier démarreur électrique installé sera réparé, mais le propriétaire confirme qu'en attendant la voiture démarre à la manivelle.

La voiture est actuellement immatriculée au Royaume-Uni. Elle est superbement équipée pour le tourisme avec des phares à acétylène Besnard et des feux arrière à pétrole avec des feux de position à pétrole Henri Labourdette. Les autres accessoires comprennent deux rétroviseurs en laiton, une corne à poire verticale, un générateur à gaz Hassia, une roue de secours avec son pneu, un compteur Ever Ready Tourometer gradué de 0 à 80 km/h et une montre de bord fixés au tableau de bord, et un superbe pare-brise repliable en deux parties à cadre en acajou et laiton. Le confort des passagers est amélioré par des ressorts hélicoïdaux JM qui complètent les ressorts arrière quart-elliptiques. Un tendelet escamotable à l'avant protège le chauffeur et le passager avant. Le compartiment arrière, tendu de tissu offre deux strapontins, des lumières de courtoisie et des fenêtres descendantes type wagon de chemin de fer, ainsi qu'une séparation chauffeur.

Cette imposante voiture arbore une magnifique patine, grâce aux soins méticuleux de ses propriétaires, qui ajoute à son imposante présence. Elle se présente comme un excellent exemple de la technologie Panhard, associée au meilleur de la carrosserie européenne.

€80,000 - 110,000

New wheels were manufactured to the original 880x120mm size and the brakes were re-lined in recent years. An additional system for manual oiling of the engine has been fitted to supplement the original splash and low pressure pump system. Since completion of this work the car has covered considerable mileage proving strong in all mechanical areas with a comfortable cruising speed of 70-80kph on the open road and exceptional hill climbing capability. The later electric starter fitted will benefit from attention, however the owner confirms that the car starts readily on the handle.

The car is presently UK registered. It is superbly equipped for touring with Besnard acetylene headlamps and oil rear lamps with oil sidelights by Henri Labourdette. Additional practical accessories include two brass rear view mirrors, a vertical bulb horn, a Hassia gas generator, a Stepney-type spare rim and tyre, a dashboard mounted 'Ever Ready' 0-80kph Tourometer and an 'Automobile' dashboard clock and a superb brass and mahogany framed two piece folding windscreen. Extra passenger comfort is provided by the JM helper coil springs complementing the rear three quarter elliptic suspension. A pull-out front canopy provides shelter for the driver and front seat passenger. The cloth upholstered rear compartment features two fold-down occasional seats, electric courtesy lights and railway carriage-style drop down side windows and division.

This imposing car has acquired a wonderful patina through careful ownership adding to its imposing presence – it now stands as an excellent example of Panhard engineering combined with the finest European coachbuilding practice.

MERCEDES-BENZ 300B CABRIOLET D 1953

Châssis n° W186014

- One of 181 built in 1953
- Purchased in the USA
- Restored in Spain between 2001 and 2004
- Exhibited at Techno Classica Essen



« Un essai sur le continent du modèle de série (Mercedes-Benz 300), récemment prêté par le constructeur, montre que la voiture est désormais au niveau de ce qui se fait de mieux dans le monde. Il y a encore très peu de berlines qui soient capables de dépasser les 160 km/h, mais obtenir ce résultat avec une voiture à 5/6 places dont l'habitabilité soit suffisante pour les passagers et leurs bagages, avec un moteur de 3 litres de cylindrée dont la puissance est donnée pour 114 ch est une remarquable réussite. » - magazine The Autocar, mai 1952.

Présentée au Salon de Francfort en 1951, la Mercedes-Benz 300 reprenait la suspension avant indépendante de la 170 S de 1949 et allait plus tard fournir la base mécanique de la remarquable sportive 300 SL. Les raffinements indispensables pour le luxueux haut de gamme de la marque comprenaient un mécanisme de direction amélioré et un réglage électrique à distance de la suspension. Développant au départ 115 ch (DIN), le six cylindres à arbre à cames en tête de 3 litres vit sa puissance augmentée sur les modèles suivants, délivrant 125 ch sur la 300b construite entre mars 1954 et août 1955. Les autres améliorations comprenaient des freins plus grands (servo-assistés à partir de 1954), une direction assistée en option et la transmission automatique en série sur la 300d. Avec son style classique, la Mercedes-Benz 300 était l'une des rares voitures de l'époque capables de transporter six passagers confortablement à une vitesse élevée soutenue. Vendue 24 700 DM en 1954, la 300b cabriolet D faisait partie des voitures les plus chères du monde – sinon la plus chère – à son époque.

'A Continental test on a (Mercedes-Benz 300) production model recently made available by the manufacturers shows that the car now challenges the best produced anywhere in the world today. There are still very few saloon cars which are capable of a mean speed of over 100mph, but to obtain this result on a five/six-seater saloon car with generous room for passengers and luggage, using an engine of three-litre capacity said to deliver only 114bhp, is a notable achievement.' - The Autocar magazine, May 1952.

Introduced at the Frankfurt Auto Show in 1951, the Mercedes-Benz 300 owed the design of its independently suspended oval-tube chassis to the 170S of 1949 and would later on provide the mechanical basis for the incomparable 300SL sports car. Additional refinements appropriate for the company's top-of-the-range luxury saloon included an improved steering mechanism and remote electrical control of the rear suspension ride height. Initially developing 115bhp (DIN), the 3-litre, overhead-camshaft six-cylinder engine was increased in power for succeeding models, producing 125bhp in the 300b built between March 1954 and August 1955. Other improvements included larger brakes (with servo-assistance from 1954) optional power steering and three-speed automatic transmission as standard on the 300d. Conservatively styled, the Mercedes-Benz 300 was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. Priced at DM24,700 in 1954, the 300b Cabriolet D was among the world's most expensive - if not the most expensive - automobiles of its day.



« Aux caractéristiques de haute performance, à l'allure impressionnante et à la qualité de finition qui caractérisaient les grandes berlines Mercedes d'avant-guerre, s'ajoutent le silence, la souplesse et la légèreté des commandes, tandis que la nouvelle suspension arrière, héritière d'une longue expérience des voitures de Grand Prix et de tourisme, apporte un niveau de sécurité à vitesse élevée, sur surfaces inégales ou glissantes, qu'il est difficile d'égaliser », notait The Autocar.

Digne héritière de la tradition des grosses Mercedes d'avant-guerre, ce rare cabriolet D est l'un des 181 de ce type construits sur châssis 300/300b en 1953, sur une production totale de 591 cabriolets. La voiture a été achetée au Kansas, aux États-Unis, en 2001 et importée en Espagne où elle a été restaurée de façon professionnelle de fond en comble – sans regarder à la dépense et avec des pièces d'origine Mercedes-Benz – par Moret Clásicos de Villalba, à Madrid. Le coût total s'élève à 90 000 €.

Une estimation détaillée figure au dossier qui contient également un titre américain, les papiers d'expédition, les papiers d'immatriculation espagnole et des photos de la restauration. Une fois achevée, en 2004, la voiture a été exposée à Techno Classica à Essen. Seulement 1 500 km ont été parcourus depuis la rénovation et ce magnifique cabriolet Mercedes-Benz est toujours en excellent état.

€130,000 - 150,000

'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 The Autocar.

A most worthy upholder of the Grosser Mercedes tradition of pre-war years, this rare Cabriolet D is one of only 181 of its type built on the 300/300b chassis during 1953 out of a total convertible production of 591. The car was purchased from Kansas, USA in 2001 and brought to Spain where it was professionally restored from the ground upwards - with no expense spared and using original Mercedes-Benz parts - by Moret Clásicos of Villalba, Madrid. The total cost was at least €90,000.

There is a detailed estimate in the accompanying file, which also contains a US title, shipping documentation, Spanish registration papers, and photographs of the restoration. Following completion in 2004, the car was exhibited at Techno Classica Essen. Only some 1,500 kilometres have been covered since the rebuild and this beautiful Mercedes-Benz soft-top remains in commensurately excellent condition.

403

MASERATI KHAM SIN COUPÉ 1978

Carrosserie Bertone

Châssis n° AM120 US 1258

Moteur n° AM115/07/49*1258*

- *Delivered new to the USA*
- *One of only 430 made*
- *ZF five-speed manual gearbox*
- *Engine rebuilt in 2016*
- *Registered in Italy*



Dernière nouveauté majeure de Maserati sous la direction de Citroën, la Khamsin (du nom d'un vent chaud du désert) fit ses débuts au Salon de Turin en 1972 et entra en production en 1974. Dessinée par Marcello Gandini et construite par Bertone, l'attrayante Khamsin, une fastback 2+2 à hayon, était de construction monocoque tout en acier. Elle recevait une suspension indépendante dernier cri à double triangulation semblable à celle des Bora et Merak à moteur central qui, associée à une répartition des masses 50/50 entre l'avant et l'arrière, lui conférait un équilibre presque parfait. La disposition du moteur à l'avant de la Khamsin rendait son contrôle plus facile à la limite et sa direction couplée à la vitesse permettait de la piloter sans effort en ville comme sur grands trajets.

La technologie hydraulique de Citroën était appliquée aux freins et à la direction - cette dernière en particulier appréciée pour son efficacité par les essayeurs - et également aux phares escamotables. Conçu par le légendaire génie de l'ingénierie Giulio Alfieri, le moteur était une version 4,9 litres du V8 quatre arbres familier de Maserati développant 320 ch et un couple généreux de 481 Nm. Une boîte manuelle ZF à cinq rapports ou une transmission automatique Borg-Warner à trois rapports étaient en option et, équipée de la première, la Khamsin atteignait environ 240 km/h. La Khamsin était la plus grosse cylindrée et le modèle le plus cher proposé par Maserati au moment de sa présentation et pouvait s'enorgueillir d'être son modèle haut de gamme. En raison de son moteur avant, la Khamsin était plus pratique que la Bora à moteur central, offrant un intérieur plus confortable avec une meilleure habitabilité et un plus grand coffre pour les bagages.

Maserati's final major introduction while under Citroën's control, the Khamsin (named after a hot Sahara Desert wind) debuted at the 1972 Turin Show and entered production in 1974. Styled by Marcello Gandini and built at Bertone, the Khamsin's attractive, unitary construction, 2+2 hatchback body was of all-steel construction. The Khamsin featured state-of-the-art, all-independent, double-wishbone suspension similar to that of the mid-engined Bora and Merak which, combined with a 50/50 front/rear weight distribution, endowed it with near perfect balance. The Khamsin's front-engined layout made it easier to control close to the limit, while the speed-sensitive power steering enabled it to be driven as effortlessly in town as when crossing the Continent.

Citroën's hydraulic technology powered the brakes and steering - the latter, in particular, being rated as highly effective by testers - and also to raise the concealed headlamps. Designed by legendary engineering genius Giulio Alfieri, the power unit was a 4.9-litre version of Maserati's familiar quad-cam V8 developing 320bhp and a lusty 354lb/ft of torque. A five-speed ZF manual gearbox or three-speed Borg-Warner automatic transmission were options, and when equipped with the former the Khamsin was good for around 240km/h. The Khamsin was Maserati's biggest-engined and most expensive offering at the time of its introduction, and thus could justifiably claim to be its top-of-the-range model. By virtue of its front-engined layout, the Khamsin offered greater practicality than the mid-engined Bora, providing a roomier and more comfortable interior, and superior luggage carrying capacity.



En 1977, la Khamsin fit l'objet de retouches qui lui valurent trois ouïes à l'avant du capot pour améliorer le refroidissement. Seulement 430 Khamsin furent construites, dont 140 avec la transmission automatique Borg-Warner à trois rapports.

Cette Khamsin Argento avec intérieur en cuir rouge, à numéros et couleurs concordants (voir e-mail Maserati Classiche au dossier), a quitté l'usine de Modène le 29 septembre 1978 pour les États-Unis. Elle est équipée de l'attrayante boîte manuelle à cinq rapports. La Maserati est revenue en Italie depuis 1999 et de 2007 à 2012 a appartenu à un concessionnaire de voitures de sport de Vérone bien connu. Depuis 2012, la voiture fait partie de la collection du vendeur. Il est important de noter que la Khamsin a été remise aux caractéristiques européennes avec les feux arrière sur le panneau vitré, une solution bien plus esthétique que celle des étranges modèle aux normes américaines qui recevaient les feux sous le panneau vitré.

Paolo Centazzo, le spécialiste des moteurs classiques installé à Rome, a récemment procédé à une réfection complète du moteur. Les travaux effectués comprennent de nouveaux pistons, de nouveaux roulements, de nouveaux guides et sièges de soupapes, un réglage de la chaîne de distribution et un nouvel embrayage. Un reportage photographique de la réfection du moteur est fourni avec la voiture, ainsi qu'un certificat de Paolo Centazzo. Depuis l'achèvement des travaux, en septembre 2016, la voiture n'a parcouru qu'une faible distance. Vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne, il s'agit là d'un superbe exemplaire de cette Maserati à carrosserie classique dans une combinaison de couleurs séduisante avec l'avantage d'une réfection récente de sa mécanique.
€130,000 - 160,000

In 1977 the Khamsin benefited from a minor facelift that included the addition of three small vents at the bonnet front to improve cooling. Only 430 Khamsins were produced, 140 of them with the three-speed Borg Warner automatic transmission.

Finished in Argento (silver) with red leather interior, this Khamsin left the Modena factory on 29th September 1978, bound for the USA. It has the desirable five-speed manual gearbox and is a matching numbers and matching colours example (see Maserati Classiche email on file). The Maserati has been back in Italy since 1999, and from 2007 to 2012 belonged to a well-known sports car dealer near Verona. Since 2012, the car has formed part of the current vendor's private collection. Importantly, this Khamsin has been returned to European specification with the rear light clusters fitted in the glass panel, a much more aesthetically pleasing solution than that of the awkward US-specification models, which had the light cluster below the glass panel.

Rome-based classic engine specialist, Paolo Centazzo, has recently completed a comprehensive rebuild of the engine. The work included fitting new pistons, new bearings throughout, new valve guides and valve seats, a new timing chain, and a new clutch. A photographic record of the engine rebuild available and comes with the car, together with confirmation from Paolo Centazzo. Since the work was finished in September 2016 the car has been driven only a minimal distance. Offered with Italian registration documents, it is a stunning example of this classic wedge-shaped Maserati in a most attractive colour combination, with the added benefit of a freshly rebuilt engine.

404

BENTLEY S2 CONTINENTAL FLYING SPUR 1960

Carrosserie H. J. Mulliner

Châssis n° BC124AR

- *One of only 71 right-hand drive S2 Flying Spurs*
- *Supplied new in the UK*
- *Fully restored in the early 2000s*
- *Little use since restoration*
- *Extensive history file*





Cette Bentley Continental S2 arbore l'élégante carrosserie quatre portes Flying Spur de H. J. Mulliner et fait partie des seulement 71 modèles à conduite à droite sur les 125 construits dans ce style sur châssis S2.

Le châssis numéro BC124AR a été commandé via Rippon Brothers Ltd de Huddersfield par son premier propriétaire A. Lee & Sons Ltd de Trubrite Works, Meadowhall, à Sheffield. La copie de la fiche de châssis établit qu'elle était réservée à l'usage du colonel K. C. Lee et ne répertorie qu'un autre propriétaire, W. S. Trimble de Dalston, dans le comté de Cumbria (à partir du 26 mars 1965). Les équipements remarquables répertoriés sont les vitres électriques Piper, des combinés clignotants/feux de détresse, une radio 501TA, une antenne électrique, un compartiment pour un jerrycan et deux jeux de clubs de golf et des sièges « selon les désirs du client ». Il fallait également prévoir d'intégrer le minuteur Speedpilot Halda du propriétaire et les coloris d'origine de la voiture étaient une peinture deux tons vert pacifique/vert amande avec intérieur noir.

Autrefois immatriculée 211 XKJ au Royaume-Uni et plus tard en Allemagne, la Continental faisait partie d'une importante collection privée où elle fut entièrement restaurée au début des années 2000, y compris une réfection des garnitures intérieures, par l'ingénieur mécanicien en résidence de la collection (factures au dossier). Ré-immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro 864 UYE, la voiture a participé à deux rallyes Continental depuis la fin de sa restauration, mais a connu une utilisation restreinte en dehors de cela. Révisée, en parfait ordre de marche et prête à partir, cette sublime grande routière à quatre portes est vendue avec sa trousse à outils complète et un historique absolument complet qu'il faut avoir vu.

€140,000 - 180,000

This Bentley S2 Continental features the elegant, H J Mulliner-designed, 'Flying Spur' four-door coachwork, and is one of only 71 with right-hand drive out of a total of 125 completed in this style on the S2 chassis.

Chassis number 'BC124AR' was retailed new via Rippon Brothers Ltd of Huddersfield and first owned by A Lee & Sons Ltd of the Trubrite Works, Meadowhall, Sheffield. The copy chassis card notes that it was for the use of Colonel K C Lee and lists only one subsequent owner: W S Trimble of Dalston, Cumbria (from 26th March 1965). Special features listed include Piper electric windows; combined parking/flashing lights; 501TA radio; electric aerial; stowage for jerrycan and two sets of golf clubs; and 'seating to suit owner'. Provision was also to be made for the owner's Halda Speed Pilot, while the car's original colour scheme was two-tone Pacific Green/Almond Green with black interior trim.

Previously registered in the UK as '211 XKJ' and subsequently registered in Germany, the Continental previously formed part a prominent private collection where it was fully restored in the early 2000s, including an interior re-trim, by the collection's resident motor engineer (bills on file). Re-registered in the UK as '864 UYE', the car has participated in two Continental rallies since the restoration's completion but apart from that has seen relatively little use. Serviced, driving without fault and ready to enjoy, this ultimate four-door Grande Routière is offered with full tool kit and a most extensive history file, viewing of which is essential.

405

ISO RIVOLTA IR 300 COUPÉ 1967

Carrosserie Bertone

Châssis n° 410 389

- One of 797 cars produced
- Rare Italian-US hybrid
- Restored two years ago
- Always resident in Italy
- Manual gearbox



Constructeur de micro voitures, Iso rejoignit les rangs des constructeurs de supercars en 1962 en présentant au Salon de Turin le coupé Rivolta conçu par Bizzarrini. La société Isothermos de Renzo Rivolta avait débuté avant la guerre par la fabrication de réfrigérateurs avant d'aborder la production de scooters sous la marque Iso après 1945, puis celle de la micro voiture Isetta qui connut un grand succès commercial. Récemment interviewé par le magazine *Octane* (numéro 151), le fils de Renzo, Piero se rappela que son père appréciait les voitures rapides, mais qu'il n'avait pu trouver celle qui lui conviendrait vraiment, qui fût à la fois rapide, confortable et fiable. « Il décida qu'Iso produirait une voiture rapide, mais véritablement utilisable au quotidien et dont le prix la situerait entre une Jaguar et une Ferrari. » Ainsi naquit la Rivolta.

Dessinée chez Carrozzeria Bertone par Giorgetto Giugiaro et propulsée par un moteur V8 Chevrolet de 5,4 litres (327 ci), la quatre places Rivolta était construite sur une plate-forme en tôle d'acier dotée d'une suspension avant indépendante, d'un essieu arrière De Dion et de quatre freins à disque.

Bubblecar manufacturer Iso joined the ranks of supercar constructors in 1962 with the launch of the Giotto Bizzarrini-designed Rivolta coupé at the Turin Motor Show. Renzo Rivolta's Isothermos company had begun life pre-war making refrigerators, turning to the manufacture of scooters, under the Iso name, after the war and thence to the highly successful Isetta bubblecar. Interviewed recently for *Octane* magazine (issue 151) Renzo's son Piero recalled that his father liked fast cars but could not find one that really suited him; one that was fast, comfortable and reliable. 'He decided that Iso should produce a fast car that was genuinely useable every day, and priced somewhere between a Jaguar and a Ferrari.' The result was the Rivolta.

Styled at Carrozzeria Bertone by Giorgetto Giugiaro and powered by a 327ci (5.4-litre) Chevrolet V8 engine, the four-seat Rivolta employed a steel platform chassis featuring independent front suspension, a De Dion rear axle and disc brakes all round.



La première supercar d'Iso fixa la recette de celles qui la suivirent : châssis conçu par Bizzarini, carrosserie Bertone et moteurs Chevrolet, ses futurs développements comprenant la berline quatre portes Fidia dessinée par Ghia, la puissante Grifo sur châssis court et la Lele remplaçante de la Rivolta. Modèle le plus réussi d'Iso, la Rivolta fut produite jusqu'en 1970 pour un total de 797 unités.

Cette magnifique IR300 fut livrée neuve en 1968 à une firme pharmaceutique de Milan qui conserva la voiture jusqu'en 1973, date à laquelle elle passa aux mains de son deuxième propriétaire, un habitant de la province voisine de Bergame. Celui-ci vendit la voiture en 1978 à son troisième propriétaire, résidant à Presezzo dans la même province où elle demeura jusqu'en 2007. Environ deux ans après, un passionné du sud de l'Italie acheta l'Iso et la fit restaurer. Ce coupé Grand Tourisme, qui se présente désormais dans un superbe état sous une livrée bleu pâle métallisé avec intérieur en vinyle noir, bénéficie de toute la puissance tranquille du V8 Chevrolet de 5,4 litres accouplé à une boîte de vitesses manuelle. Cette rare hybride américano-italienne n'a jamais quitté l'Italie. **€80,000 - 120,000**

Iso's first supercar set the pattern for those that followed: Bizzarini-designed chassis, Bertone coachwork and Chevrolet engines, its future developments including the long-wheelbase, Ghia-styled Fidia four-door saloon, the muscular, short-wheelbase Grifo and the Rivolta-replacement Lele. Iso's most successful model, the Rivolta was produced up to 1970, by which time a total of 797 cars had been built.

This beautifully presented IR 300 was delivered new in 1968 to a pharmaceutical company based in Milan, and they would keep the car until 1973 when it passed to its second owner, a resident of the nearby province of Bergamo. He sold the car in 1978 to its third custodian, resident in Presezzo in the same province, where it would remain until 2007. Some two years ago an enthusiast in southern Italy purchased the Iso and had it restored. This Grand Touring coupé now presents beautifully in light blue metallic with black vinyl interior, while the 327ci Chevrolet engine, coupled with the manual gearbox, provides effortless power. A rare Italian-US hybrid that has always stayed in Italy.

BENTLEY CONTINENTAL R MULLINER COUPÉ 2000

Châssis n° SCBZB25E91CX63512

- *One of 131 examples*
- *Ordered new at the Geneva Motor Show*
- *Two owners*
- *Circa 59,000 kilometres from new*



Jusque-là, la gamme des Bentley des années 1980 reposait uniquement sur des modèles partageant leur soubassement avec des modèles Rolls-Royce. Mais, sur le stand du Salon de Genève en 1985 figurait le « Project 90 », une maquette de coupé, destinée à jauger les réactions du public à l'idée d'un modèle Bentley à hautes performances spécifique. Quand la version de série – la Bentley Continental R – fut dévoilé, six mois plus tard, la foule qui entourait le stand acclama spontanément le modèle. Dessinée avec l'aide des designers extérieurs John Heffernan et Ken Greenley d'International Automotive Design à Worthing, la Continental R a bénéficié d'une conception assistée par ordinateur et d'un passage en soufflerie pour l'élaboration de sa ligne fluide et aérodynamique. Malgré l'intégration de traits non traditionnels, comme les portières autoclaves, le résultat était typique du style Bentley, réactualisé pour les années 1990. La boîte de vitesses était également nouvelle, une transmission automatique à quatre rapports avec une quatrième surmultipliée, mais le plus intéressant résidait dans les performances de la nouvelle venue. Inutile de dire qu'elles étaient spectaculaires, les 325 ch du moteur Turbo R associés à l'aérodynamisme de la nouvelle carrosserie mettaient le 0 à 100 km/h en-dessous des 7 secondes et portaient la vitesse maximale aux environs des 240 km/h.

Comme si cela ne suffisait pas, les performances étaient encore accrues sur les versions suivantes, la Continental S et la Continental R Mulliner. Dévoilée à Genève au printemps 1999, cette dernière était la plus puissante des Bentley derrière la Continental T, offrant une puissance maximale de 420 ch et un couple phénoménal de 875 Nm (89, 2 mkg) à partir de 2 200 tr/min. Le 0 à 100 km/h descendait aux environs des 6 secondes et la vitesse maximale grimpa à 270 km/h.

Bentley's 1980s resurgence had hitherto relied exclusively on models whose basic architecture was shared with other Rolls-Royce products; but on display at Geneva in '85 was 'Project 90', a mocked-up coupé intended to gauge public response to the idea of a high-performance car unique to Bentley. When the real thing - the Bentley Continental R - was unveiled six years later, the waiting crowd burst into spontaneous applause. Styled with the assistance of consultants John Heffernan and Ken Greenley at Worthing-based International Automotive Design, the Continental R benefited from computer-aided design and wind tunnel testing in the devising of its sleekly streamlined shape. Despite the need to incorporate non-traditional features such as doors recessed into the roof, the result looked every bit a Bentley, albeit one restated for the 1990s. Also new was the gearbox, a four-speed automatic with an 'overdrive' top ratio, but the main focus of interest was the newcomer's performance. Needless to say this was outstanding, the combination of the 325bhp Turbo R engine in the new wind-cheating shape cutting the 0-60mph time to under 7 seconds and boosting top speed to around 150mph.

As if that wasn't enough, there was even more performance available from the follow-on Continental S and Continental R Mulliner versions. Introduced at Geneva in the spring of 1999, the latter was the most powerful Bentley after the Continental T, boasting a maximum output of 420bhp and a staggering 650ft/lb of torque, the latter delivered at all of 2,200rpm. The 0-100km/h time dropped slightly, to around 6 seconds, while top speed went up to around 270km/h (167mph).



Une suspension améliorée, une direction plus directe, un contrôle de motricité débrayable et des roues de 18 pouces permettaient de maintenir les 2 450 kg sous contrôle. Seulement 131 Bentley Continental R Mulliner furent construites entre 1999 et 2003, vendues au prix de base de 225 000 livres, mais chacune étant fabriquée selon les désirs du client, il pouvait varier de façon considérable. Sans doute l'une des Bentley les plus fantastiques jamais construites, surtout dans la série limitée Mulliner, comme celle qui est proposée ici, la Continental R est également intéressante d'un point de vue historique, puisque c'est l'une des dernières Bentley construites à la main, avant le rachat de la marque par Volkswagen.

Prune avec intérieur en cuir beige, cette Bentley Continental R Mulliner à conduite à gauche a été commandée au Salon de Genève en mars 2000 et livrée le 14 décembre 2000 à son premier propriétaire qui l'a conservée jusqu'en septembre 2011 lorsqu'il l'a vendue à son actuel propriétaire. La Bentley n'avait parcouru que 39 334 km au moment de son achat, auxquels se sont ajoutés environ 20 000 km. En 2011, afin que la voiture garde un aspect aussi proche que possible du neuf, quelques éléments de sellerie (les deux sièges avant) ont été refaits par Caribex dans le même cuir que celui d'origine, tandis qu'en 2016 le châssis était nettoyé et les quatre pneus changés (factures au dossier). Toujours bien entretenue, cette magnifique Bentley moderne qui se présente dans un excellent état général, est vendue avec sa carte grise française, son contrôle technique (en date de mars 2016 – sans réserve) et des factures pour un montant de 20 300 € sur la période de 2011 à 2016.

€60,000 - 90,000

Improved suspension, quicker steering, switchable traction control and massive 18" diameter wheels helped keep the 2,450kg plot under control. Only 131 Bentley Continental R Mulliners were made between 1999 and 2003 at a basic price of £225,000, although as each was built to individual customer order there was considerable variation. Without question one of the finest Bentleys ever made, especially in limited-edition Mulliner form as seen here, the Continental R is also historically significant as one of the last hand-built Bentleys produced before the company's acquisition by Volkswagen.

Finished in Plum with beige leather interior, this left-hand drive Bentley Continental R Mulliner was purchased new on 14th December 2000 at the Geneva Auto Show by its first owner, who kept the car until September 2011 when it was sold to the current vendor. The Bentley had covered only 39,334 kilometres at time of purchase, since when some 20,000 have been added to the total. In 2011, to keep the car looking as new as possible, some of the upholstery (the front two seats) was re-trimmed by Caribex with exactly the same leather as had been used originally, while in 2016 the chassis was cleaned and all four tyres changed (all invoices on file). Always very well maintained and presented in generally excellent condition, this magnificent modern Bentley is offered with French Carte Grise; Contrôle Technique (issued March 2016 – no faults noted); and invoices totalling €20,300 for the period 2011 to 2016.

407

**ALFA ROMEO GIULIA SPRINT
SPECIALE COUPÉ 1963**

Carrosserie Bertone

Châssis n° AR 380106

- One of only 1,400 built
- Purchased in Ireland
- Left-hand drive
- Recent professional restoration in Italy





Extérieurement presque identique à la 1,3 litre qu'elle remplace, mais pas moins intéressante pour autant, la Giulia recevait des freins à disque et une version 1 570 cm³ plus puissante et beaucoup plus fiable du classique moteur double arbre d'Alfa Romeo. Seulement 1 400 de la dernière Giulia Sprint Speciale carrossée par Bertone furent construites entre 1963 et 1965 et ce modèle est particulièrement apprécié par les connaisseurs d'Alfa Romeo aujourd'hui.

Cette magnifique Giulia SS a été achetée en Irlande, par une famille amie du vendeur, en 1990. Elle n'a été utilisée qu'avec parcimonie depuis et a été remise dans le garage de son propriétaire, chez lui à Dublin, lorsqu'elle ne roulait pas. Tristement, le propriétaire est décédé en 2008 et, en 2013, sa veuve a vendu la voiture au vendeur dont le fils et le petit-fils résident également en Irlande. La voiture fut alors rapatriée en Italie.

Comme la voiture était encore en bon état, après quelques années sans rouler, un rafraîchissement avait été envisagé, avant que l'on ne se décide de la faire entièrement restaurer par un artisan italien. La carrosserie a été entièrement restaurée avec une peinture sur métal nu, les chromes refaits et l'intérieur regarni en cuir fauve par un professionnel. Des roues à rayons Borrani ont été montées et le moteur a été récemment révisé. En résumé, la voiture peut être décrite comme en très bon état général. Elle est vendue avec divers rapports de restauration et ses papiers d'immatriculation irlandaise et fera un complément parfait dans toute collection automobile sérieuse.

€90,000 - 130,000

Outwardly almost indistinguishable from the outgoing 1.3-litre Giulietta, and no worse for that, the Giulia boasted front disc brakes and a more powerful and much less fussy 1,570cc version of Alfa's classic twin-cam four. Only 1,400 of the ultimate, Bertone-bodied Giulia Sprint Speciale were built between 1963 and 1965, and today this model is highly prized by Alfa Romeo connoisseurs.

This stunning Giulia SS was purchased in Ireland by a family friend of the vendor in 1990. Used only occasionally since then, the Alfa was stored in the garage of its owner's Dublin home when not on the road. Sadly, the owner passed away in 2008, and in 2013 his widow sold the car to the current vendor, whose son and grandson also reside in Ireland. The Alfa was then brought back to Italy.

As the car was still in solid condition, after some years off the road, refreshment was first considered before it was decided to have it comprehensively restored by Italian craftsmen. The body was fully refurbished, a bare metal re-spray carried out, the brightwork re-chromed, and the interior professionally re-trimmed in tan leather. Borrani wire wheels were fitted, and the engine freshly serviced. As a result, the car can be described as in generally very good condition. It comes with sundry restoration records and Irish registration documents, and would be a welcome addition to any serious car collection.

CHEVROLET CORVETTE STING RAY « SPLIT WINDOW » COUPÉ 1963

Châssis n° 308375107895

- *Iconic, one-year-only debut model*
- *Imported into the UK in 1991*
- *Later 5.7-litre Chevrolet V8 engine*
- *Manual transmission*
- *Formerly part of the Lichfield Collection*



En 1953, le lancement d'une sportive à deux places était une rupture radicale pour une marque qui jusque-là s'était cantonnée presque exclusivement à de sages berlines familiales. Prenant pour base la voiture de salon EX-122 de 1952, la Corvette utilisait un train roulant GM existant et un châssis raccourci autour desquels était drapée la saisissante carrosserie en fibre de verre dessinée par Harley Earl. La puissance était fournie par le six cylindres en ligne Chevrolet à soupapes en tête de 235.5 ci (3, 8 litres), inattendu sur une sportive, un choix qui fut l'objet de nombreuses critiques à l'époque.

Cette Sting Ray du premier millésime à conduite à gauche, comme toutes les Corvette de l'époque, a été construite à l'usine GM de Saint Louis, dans le Missouri. Importée au Royaume-Uni en 1991, la voiture a été dotée d'un V8 Chevrolet 350 ci (5, 7 litres) par la suite. On trouvera au dossier des factures des spécialistes de la marque Claremont Corvette et Classic Automotive concernant divers travaux effectués dont la réfection du volant moteur, l'embrayage et la boîte manuelle à quatre rapports (1995), la suspension arrière, les freins et les amortisseurs (1996), le compte-tours et le tachymètre (1997), le système d'allumage (1999), tandis que la peinture était refait en 1998 sur la résine mise à nu (photographie au dossier).

Back in 1953, Chevrolet's launch of a two-seater sports car was a radical departure for a marque hitherto associated almost exclusively with sensible family transport. Based on the 1952 EX-122 show car, the Corvette made use of existing GM running gear and a shortened chassis frame, around which was wrapped striking Harley Earl-styled glassfibre coachwork. Motive power came from Chevrolet's 235.5ci (3.8-litre) overhead-valve straight six and, unusually for a sports car, there was automatic transmission, a feature that attracted much adverse criticism at the time.

Left-hand drive, as were all Corvettes in its day, this first-year Sting Ray was manufactured in GM's factory in St Louis, Missouri. Imported into the UK in 1991, the car was subsequently upgraded with a later Chevrolet 350ci (5.7-litre) V8 engine. There are invoices on file issued by marque specialists Claremont Corvette and Classic Automotive for various works including overhauling the flywheel, clutch, and four-speed manual gearbox (1995); rear suspension, brakes, and shock absorbers (1996); rev counter and speedometer (1997); and ignition system (1999), while in 1998 the paintwork was refinished from bare gel coat to top coat (photographs on file).



En septembre 2003, la Corvette a été acquise par la Litchfield Collection. La voiture a été utilisée avec parcimonie pendant son séjour dans la collection, le certificat du MoT au dossier montrant qu'elle a parcouru environ 200 miles entre 2003 et 2011. Les travaux effectués impliquent une réparation partielle du système de freinage et le bon fonctionnement des phares escamotables.

En mai 2012, la Sting Ray a été immatriculée par le précédent propriétaire, Mme Christabel Holland. Le vendeur a acheté la voiture en juillet 2013. Bleu Daytona avec sellerie cuir assortie, ce très recherché coupé « split window » est vendu avec une lettre du Classic Corvette Club UK, un grand nombre de publications consacrées au modèle, une certificat du MoT en cours, son certificat V5C d'immatriculation, ainsi que les factures déjà mentionnées et des MoT périmés.
€60,000 - 70,000

In September 2003, the Corvette was acquired for the Litchfield Collection. The car was used sparingly during the Collection's ownership, MoT certificates on file indicating that it covered circa 200 miles between 2003 and 2011. Works carried out included a partial overhaul of the braking system and making good the pivoting headlamp mechanism.

In May 2012, the Sting Ray was registered to the immediately preceding keeper, Mrs Christabel Holland. The current vendor purchased the car in July 2013. Finished in Daytona Blue with matching leather upholstery, this highly sought-after 'Split Window' Fastback Coupé comes with a letter from the Classic Corvette Club UK; a quantity of related literature; current MoT certificate; V5C Registration certificate; and the aforementioned invoices and expired MoTs.

409

FERRARI F360 SPIDER 2002

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFYT53B000127192

Moteur n° 65678

- Landmark Ferrari model
- Optional F1-style paddle gearshift, Daytona seats, and red brake callipers
- 8,642 kilometres from new
- Wallet and book pack
- Registered in Spain

En partant d'une feuille blanche pour dessiner la 360 Modena, Ferrari et son partenaire Pininfarina ont réussi à surpasser la très réussie F355, la nouvelle voiture attirant des superlatifs qui reléguent sa devancière dans l'ombre.

À peu près le seul élément repris de la 360 était son glorieux V8, porté de 3, 5 litres à 3, 6 litres pour la 360, délivrant à 400 ch. Contrairement à celle de la F355 placé en travers, la boîte à six rapports de la 360 était montée longitudinalement derrière le moteur et pouvait être commandée avec une version améliorée des commandes par palettes inspirées de celles des F1 qu'avait inauguré la F355.

Dans tous ses aspects, la 360 était entièrement nouvelle, la rupture la plus frappante avec la tradition Ferrari était le traitement de la partie avant. Finie la grille ovale omniprésente, remplacée par deux entrées d'air séparées, placées très bas dans le bouclier. Plus imposante que la F355, la 360 devait son style radical à la recherche d'un appui accru. De plus, la 360 voyait l'apparition d'un capot moteur transparent, devenu aujourd'hui courant sur les Ferrari, exposant le beau V8 et ses couvre-culasses peints en rouge.

By starting with a clean sheet of paper in designing the 360 Modena, Ferrari and its partner, Pininfarina, succeeded in surpassing the acclaimed F355, the new car attracting superlatives that put even its illustrious predecessor in the shade.

Just about the only item carried over from the F355 was its glorious V8 engine, enlarged from 3.5 to 3.6 litres for the 360 and producing 400bhp. Unlike the F355's transverse unit, the 360's six-speed gearbox was mounted longitudinally behind the engine, and could be ordered with an improved version of the F1-inspired paddle-operated gearshift pioneered on the F355.

In every other respect the 360 was entirely new, the most striking break with Ferrari tradition being the body's frontal treatment: gone was the omnipresent oval grille, replaced by two separate intakes set low into the front fenders. A larger car than the F355, the 360 owed its radical new shape to the quest for increased downforce. Additionally, the 360 saw the introduction of Ferrari's now trademark transparent engine cover, showcasing that beautiful V8 and its red-painted cam covers.



French

English



On trouvait d'autres innovations, un châssis en aluminium plus léger et plus rigide remplaçant celui en acier de la F355. Cela accroissait la rigidité jugée indispensable pour la version spider. L'usage intensif de l'aluminium faisait que, malgré sa taille supérieure, la 360 pesait environ 100 kg de moins que la F355. Sur la version spider, la capote se repliait complètement en 20 secondes, laissant apparaître sans entraves les magnifiques lignes de Pininfarina.

Un autre changement important était l'apparition d'un panneau amovible entre le compartiment passagers et le compartiment moteur, qui en raison de la position de la courroie de distribution de la 360 à l'avant du moteur, permettait de changer la courroie avec le moteur en place, réduisant ainsi considérablement les frais d'entretien.

Bien que plus puissante (20 ch de plus) que sa devancière, la seule amélioration des performances en ligne droite revendiquée par la 360 était le 0 à 100 km/h en 5 secondes, la vitesse maximale restant inchangée à 280 km/h. Néanmoins, la dynamique de la 360 sur route représentait un progrès considérable, son meilleur temps sur le circuit de Fiorano s'établissant trois secondes au-dessous de celui de la F355.

Ce magnifique spider 360 est doté des palettes F1 optionnelles, de sièges « Daytona », d'étriers de freins rouges et reçoit une livrée nero métallisé avec sellerie cuir intégral. Ayant bénéficié d'une récente révision, avec changement des courroies, la voiture est vendue complète avec sa pochette en cuir d'origine contenant ses livrets (dont le carnet d'entretien), ses clés et son boîtier d'alarme, sa carte code de radio (x 2), la trousse à outils avec les outils, le cric et le kit de changement de la batterie (chargeur manquant). Vendue avec ses papiers d'immatriculation espagnole.
€80,000 - 120,000

There was further innovation beneath the skin – a lighter and stiffer aluminium chassis replacing the F355's steel framework. This increased stiffness was considered vital for the open Spider version. The extensive use of aluminium meant that, despite its increased size, the 360 weighed around 100kg less than the F355. On the Spider version, the top folds out of sight in a mere 20 seconds, leaving the lines of the beautiful Pininfarina body unobstructed.

Another important change was the introduction of a removable panel between the passenger compartment and engine bay; combined with the location of the 360's timing belt at the front of the engine, this meant that belt changes could be completed with the engine in situ, dramatically reducing service costs.

Although it was more powerful (by 20bhp) than its predecessor, the only straight-line performance increase claimed for the 360 was a marginal reduction in the 0-100km/h time to 5.0 seconds, top speed being unchanged at around 280km/h. Nevertheless, the 360's on-the-road dynamics constituted a significant advance, its best time around Ferrari's Fiorano test track being some three seconds faster than the F355's.

This beautiful 360 Spider has the optional F1-style paddle gearshift, Daytona seats, and red brake callipers, and is finished in Nero Metallic with full tan leather upholstery. Benefiting from a recent full service, including new belts, the car comes complete with its original leather wallet and book pack (including the service booklet); keys and alarm fobs; radio code cards (x2); and leather holders for the tools, jack and battery charging kit (charger missing). Offered with Spanish registration papers.

410

FIAT 12/15 HP TIPO 1A TORPÉDO 1913

Châssis n° 23117

- *One of only five remaining in Europe*
- *Current ownership since 1992*
- *Restored in 1993*
- *Featured in several movies*
- *Right-hand drive*
- *Registered in France*



Fondée à Turin en 1899 par un groupe d'aristocrates et de passionnés d'automobiles, la Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) construisit sa première automobile en 1900 et à la déclaration de la première guerre mondiale produisait plus que tous ses concurrents britanniques. Après une succession de petits modèles à moteur bicylindre et quatre cylindres, des modèles de moyenne et grosse cylindrées, y compris quelques monstres de course, dominaient la gamme Fiat de ces premières années. Puis, en 1908, la marque présenta le « taxi », un modeste modèle quatre cylindres de 2, 2 litres qui orientait la marque vers sa future prospérité.

Conçue, comme son nom l'indique, pour le transport urbain public, le taxi fut présenté à une époque de troubles économiques qui rendit son succès commercial fort bienvenu. Le successeur du taxi fut la Tipo 1, une quatre cylindres construite entre 1910 et 1912, aux côtés de la Tipo 2 de 2, 6 litres identique. Après deux années, le duo fut remplacé par les versions 1A et 2B plus puissantes, mais alors que la première conservait le même moteur, la seconde voyait le sien porté à 2, 8 litres.

Founded in Turin in 1899 by a group of aristocratic motoring enthusiasts, FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) built its first car in 1900 and by the outbreak of WWI was out-producing all of its British rivals. After a succession of small twins and fours, medium and large-capacity models including a number of leviathan racers dominated the FIAT line-up in its early years. Then, in 1908, the firm introduced the 'Taxi', a modest, 2.2-litre, four-cylinder model that would point the firm in the direction of its future prosperity.

Intended, as its name suggests, for urban public transport, the Taxi was introduced at a time of economic downturn that made its commercial success all the more welcome. The Taxi's successor was the Tipo 1, a 1.8-litre four built between 1910 and 1912 alongside the otherwise identical 2.6-litre Tipo 2. After only a couple of years the duo were superseded by more powerful 1A and 2B versions, but whereas the former retained its original engine, the latter's was enlarged to 2.8 litres.



Cet exemplaire, l'une des 1 368 Tipo 1A construites entre 1913 et 1915, a été en la possession d'un collectionneur pendant de longues années et appartient au vendeur depuis 1992. Restaurée en 1993 et bien entretenue depuis (de nouvelles roues en bois ont été montées en 2008), il s'agit de l'une des cinq de ce type survivant en Europe et l'une des plus anciennes Fiat encore en état de marche en France.

Elle a fait de nombreux rallyes en France et dans le reste de l'Europe et apparaît dans plusieurs films dont *Arsène Lupin* (2004), *Les Brigades du tigre* (2005), *Séraphine* (2007), *Coco avant Chanel* (2008) et *Les Extraordinaires Aventures d'Adèle Blanc-Sec* (2010). Elle apparaît aussi dans le numéro d'avril 2001 du magazine *Gazoline*. Un exemplaire de celui-ci est fourni avec la voiture qui est vendue avec sa carte grise française et les factures des nouvelles roues.
€40,000 - 50,000

One of 1,368 Tipo 1A cars manufactured between 1913 and 1915, this example has been owned by collectors for many years and has belonged to the current vendor since 1992. Restored in 1993 and maintained since then (new wooden wheels were fitted in 2008), it is one of only five of its type remaining in Europe and one of the oldest FIATs that is still driven in France.

The car has participated in several rallies in France and the rest of Europe, and has appeared in several movies including *'Arsène Lupin'* (2004); *'The Tiger Brigades'* (2005); *'Séraphine'* (2007); *'Coco before Chanel'* (2008); and *'The Extraordinary Adventures of Adèle Blanc-Sec'* (2010). It also featured in *'Gazoline'* magazine's April 2001 edition. A copy of the latter is available, and the car also comes with a French Carte Grise and the invoice for the new wheels.

411

TRACTA D2 SPORT 1928

Châssis n° 503

Moteur n° 22010

- One of a tiny handful sold in the UK
- Le Mans Classic Eligible
- Original UK registration
- Groundbreaking front wheel drive design
- Restored in the late 1980s



« Né à Paris en 1899, le polyvalent Jean-Albert Grégoire était ingénieur, écrivain, champion d'athlétisme, pilote de course, inventeur et fabricant d'automobile. Il fut un pionnier de la traction avant, auteur d'un brevet pour un système d'arbre de transmission, mis en œuvre avec succès sur sa Tracta de compétition et ses modèles de route au cours des années 1920. » *The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile*.

La traction avant est aujourd'hui devenue la norme pour les voitures particulières depuis si longtemps que l'on oublie facilement que ce fut un véritable défi technique pour les ingénieurs automobiles avant la seconde guerre. Le premier à proposer un système efficace fut Jean-Albert Grégoire qui installa son atelier, le Garage des Chantiers, à Versailles, financé par un homme d'affaire dans l'industrie pétrolière, Pierre Fenaille. Construite avant tout pour la compétition - une Tracta à traction avant avait remporté sa classe au Mans en 1927 - les premières voitures de Grégoire étaient animées par des moteurs quatre cylindres Scap, recevaient une suspension avant télescopique indépendante et avait recours à la traction avant. Grégoire emménagea rapidement dans de nouveaux locaux rue de Colombes à Asnières, ajoutant des modèles à moteur Continental et Hochkiss plus puissants à sa gamme. Il abandonna les modèles de compétition pour se concentrer sur la production de voitures particulières qui attirèrent l'attention de quelques-uns des carrossiers les plus en vue d'Europe dont Henri Chapron, Letourneur et Marchand, Duval, et Mignon et Billebaud.

'Born in Paris in 1899, the multi-talented Jean-Albert Grégoire was an engineer, writer, athletic champion, racing driver, inventor and vehicle builder. He was a front-wheel drive pioneer, with a patented drive-shaft system, proven in his successful Tracta race and road cars during the 1920s.' - *The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile*.

Front-wheel drive has been established as the norm for mainstream passenger cars for such a long time that it is easy to overlook the fact that before WW2 it represented a stern engineering challenge to automobile designers. One of the first to perfect a viable system was Jean-Albert Grégoire, who set up shop in the Garage des Chantiers at Versailles, backed by finance from petroleum industry entrepreneur, Pierre Fenaille. Built primarily for competition use - a front-wheel-drive Tracta won its class at Le Mans in 1927 - Grégoire's first cars were powered by four-cylinder SCAP engines and featured sliding pillar independent front suspension as well as front-wheel drive. Grégoire soon relocated to a small factory in Rue de Colombes, Asnières, adding larger Continental and Hotchkiss-powered models to the range. He moved away from track-focused sports models, concentrating instead on the production of passenger cars that attracted the attention of some of Europe's foremost coachbuilders including Henri Chapron, Letourneur et Marchand, Duval, and Mignon et Billebaud.



Pourtant, Grégoire tira peu de profit, sinon aucun, de cette affaire et cessa la production des Tracta en 1934, continuant une carrière dans l'industrie automobile en tant qu'ingénieur indépendant, l'une des ses premières mission concernant le châssis en fonte d'aluminium de l'Amilcar Compound.

Cette très rare Tracta D2, qui fait partie de la petite poignée vendue aux Royaume-Uni, a été achetée à Dumfries en 1986 par son précédent propriétaire Branislav Sudjic – grand connaisseur des voitures françaises de caractère – au fils du premier propriétaire. Le premier propriétaire était un passionné des voitures à traction avant et possédait également une Alvis FWD, mais il considérait la Tracta supérieure. Ayant grand besoin d'une remise à neuf complète au moment de son achat, la Tracta a été restaurée par Randall Stewart (carrosserie) et le spécialiste des Salmson, John Deacon (mécanique). Signalons que le moteur Scap est un 1 600 cm3 et pas un 1 100 cm3 comme le mentionnent les papiers d'immatriculation UK V5C fournis. M. Sudjic se souvient que la voiture marchait bien avec un bon couple. Cette rare pionnière de la traction avant fera un apport historique intéressant dans la collection d'un amateur.

€60,000 - 80,000

However, it appears that Grégoire made little if any profit from this line of business, and he ceased Tracta production in 1934, continuing his career in the motor industry as a freelance design consultant, one of his first commissions being the aluminium chassis of the Amilcar Compound.

One of only a tiny handful sold new in the UK, this very rare Tracta D2 was purchased in Dunfermline in 1986 by former owner Branislav Sudjic - a connoisseur of quality French cars - from the original owner's son. The original owner was an enthusiast for front-wheel-drive cars and also had a FWD Alvis, though he considered the Tracta superior. In need of a complete rebuild when acquired, the Tracta was restored by Randall Stewart (body) and Salmson specialist John Deacon (mechanicals). It should be noted that it has a SCAP engine displacing 1,600cc, not 1,100cc as on the accompanying UK V5 registration document. Mr Sudjic remembers the car as going well, with plenty of torque. This rare front-wheel-drive pioneer would make an historically interesting addition to any connoisseur's collection.

412 Ω

PORSCHE 911 TURBO TYPE 930 COUPÉ 1984

Châssis n° WPOZZZ93ZFS000104

- Sold new in Germany
- Circa 70,800 documented kilometres from new
- Continuous history and lovingly maintained

À la fin de 1980, Porsche cessa de commercialiser la 911 Turbo aux États-Unis, laissant les éventuels clients sans autre possibilité que d'en acheter une en Europe ou au Canada et de l'importer à titre privé. Cette Porsche 911 Turbo a été vendue neuve par l'agent Porsche allemand, Zentrum Kaiserslautern, et immédiatement exportée aux États-Unis. La voiture a réussi son test EPA (voir la lettre au dossier datée du 9 mai 1985) et tous les papiers afférant sont disponibles. Les options d'usine comprenaient le différentiel à glissement limité, des sièges chauffants réglables électriquement et un toit ouvrant électrique.

At the end of 1980, Porsche ceased to sell the 911 Turbo in the USA, leaving would-be purchasers with no option but to buy one in Europe or Canada and import it privately. This Porsche 911 Turbo was sold new through the German Porsche agent, Zentrum Kaiserslautern and then immediately imported into the USA. The car passed its EPA testing (see letter on file dated 9th May 1985) and all the relevant paperwork is present. Factory extras included a limited-slip differential, electrically adjustable heated seats, and an electric sunroof.





La Porsche fut ensuite vendue au Dr Eric Thomas de New Jersey qui la conserva jusqu'à sa vente en 1990. Une lettre datée du 2 février 1990, écrite par le Dr Thomas atteste : « La voiture décrite ci-dessus a un compteur affichant un kilométrage précis et réel de 5 867 miles (9 442 km) et, à ma connaissance, c'est le seul kilométrage retenu comme tel. » Après le Dr Thomas, la Porsche trouva le chemin de Jersey, dans les îles anglo-normandes, plus tard dans l'année 1990. L'historique et les travaux d'entretien sont bien documentés dans le dossier historique de la voiture.

Après neuf années à Jersey, la Turbo a été achetée par un collectionneur de Porsche passionné de Guernesey, M. Roy Carre qui la conserva pendant 17 années. La voiture n'a exigé que peu en possession de M. Carre et a été entretenue et soignée sans regarder à la dépense. Les travaux entrepris comprennent une révision « moteur sorti », un nouvel embrayage, une révision de la boîte de vitesse et un réglage des suspensions pour un total de 8 000 £, il y a 10 000 miles (16 000 km) et, en 2016, un jeu de pneus Pirelli a été monté sur les jantes Fuchs d'origine.

Toujours dans sa livrée d'origine, noire avec intérieur en cuir assorti, ce dernier intact et entièrement d'origine, cette remarquable 911 Turbo est vendue avec son certificat Porsche d'authenticité, son livre de bord de Guernesey et le dossier historique mentionné plus haut.

€75,000 - 110,000

The Porsche was then sold to Dr Eric Thomas of New Jersey, who kept the car until its sale in 1990. Written by Dr Thomas, a letter on file dated 2nd February 1990 states: 'The vehicle described above has a true and accurate odometer reading of 5,867 miles and, to the best of my knowledge this is the only mileage recorded as such'. After its time with Dr Thomas, the Porsche made its way to Jersey, Channel Islands later in 1990. History and continuing service work is well documented by the car's detailed history file.

After nine years in Jersey, the Turbo was purchased by a keen Porsche collector in Guernsey, Mr Roy Carre, who kept the car for 17 years. The car wanted for nothing during Mr Carre's care, and has been serviced and maintained regardless of cost. Works carried out included an 'engine out' check over, new clutch, gearbox check, and suspension alignment at a cost of £8,000 fewer than 10,000 miles ago, while in 2016 a set of new Pirelli tyres was fitted to the original Fuchs wheels.

Retaining its original colour scheme of black with matching full leather interior, the latter original and untouched, this stunning 911 Turbo is offered with Porsche Certificate of Authenticity, Guernsey logbook, and the aforementioned detailed history file.

FERRARI F355 SPYDER 1995

Châssis n°ZFFPR48B000103134

- *First registered in Germany*
- *Circa 75,000 kilometres from new*
- *Registered in the UK*
- *Service history*



Dévoilée à la presse spécialisée en mai 1994, la F355 rétablissait la réputation du V8 Ferrari qui, en dépit des 328 et 348, avait souffert de la commercialisation de la Mondial, « la voiture universelle ». Celle-ci, avec ses quatre places, son intérieur bien propre et son comportement – relativement – confortable était considérée comme trop sage pour être une vraie Ferrari. La F355, elle, était coulée dans le moule de la 246 GT, une vraie voiture de conducteur. Son avance et son efficacité peuvent se mesurer au fait que le meilleur temps de la F355 sur le circuit de Fiorano était 3 secondes au-dessous de celui de la formidable 512 TR.

Immatriculée pour la première fois en Allemagne en 1995, cette F355 Spyder a été exportée vers le Royaume-Uni en août 2000 et a connu trois propriétaires dans ce pays. On peut voir cinq tampons dans le carnet d'entretien, les deux premiers d'un concessionnaire Ferrari d'Allemagne, Autohaus Isert (1996 et 1997), suivi par trois au Royaume-Uni du spécialiste Ferrari de Windsor QV (2002, 2005 et 2015). La voiture a été longuement remise ces dernières années d'où le temps écoulé entre les révisions. Les plus récents travaux, un remplacement de courroie de distribution effectué par QV, remonte à mars 2015 (à 74 990 km). De plus, le liquide de freins a été changé et les tubulures en cuivre et les durits et plaquettes de frein arrière remplacés. Se présentant en très bon état général, cette belle Ferrari moderne est vendue avec son manuel du propriétaire, son mode d'emploi de la stéréo, les facture d'entretien au Royaume-Uni, différents certificats du MoT, des papiers d'immatriculation UK V5C et le manuel mentionné plus haut.
€60,000 - 70,000

First presented to the motoring press in May 1994, the F355 effectively re-forged the reputation of Ferrari's V8 which, 328 and 348 notwithstanding, had suffered since the introduction of the Mondial 'world car'. The latter, with its four seats, well-appointed interior, and - relatively - soft ride, was considered far too sensible to be a 'proper' Ferrari. The F355 though, was cast in the mould of that great driver's car, the Dino 246 GT. Just how great an advance it was may be gauged from the fact that the F355's best time around Ferrari's Fiorano test track was three seconds quicker than the formidable 512 TR's.

First registered in Germany in 1995, this F355 Spyder was imported into the UK in August 2000 and has had three keepers in that country. There are five stamps in the service booklet: the first two by Ferrari dealer Autohaus Isert in Germany (1996 and 1997), followed by three in the UK by Windsor-based Ferrari specialists, QV (2002, 2005 and 2015). The car has been kept in storage in recent years, hence the lengthy gap between services. The most recent cam belt change was undertaken by QV in March 2015 (at 74,990 kilometres). In addition, the brake fluid was changed, and the copper brake pipes, rear brake hoses, and rear brake pads replaced. Presented in generally very good condition, this beautiful modern Ferrari is offered with owner's manuals, stereo instructions, invoices for UK services, several MoT certificates, a UK V5C registration document, and the aforementioned service booklet.

415

PORSCHE 911S 2,7 LITRES COUPÉ 1977

Châssis n° 9117200053

- *Delivered new to the USA*
- *One owner from new up to the end of 2013*
- *Well documented*
- *Circa 90,100 kilometres from new*



En 1974 toutes les versions de la Porsche 911 recevaient le moteur 2, 7 litres jusque-là réservé à la Carrera, quand celle-ci passa à 3 litres. Bien que dans sa version non Carrera le bloc 2, 7 litres de 175 ch (DIN) développât un peu moins de puissance que l'ancien 2, 4 litres, il avait été adroitement retravaillé pour offrir bien plus de couple sur une plage de régime plus large et offrait de bien meilleures accélérations. Associé à une tolérance à l'essence normale, une consommation améliorée et un réservoir agrandi, la nouvelle 911 se révélait une grande routière rapide, supérieure à sa devancière dans tous les domaines.

Cette Porsche 911 S, un modèle 1977, a été livrée neuve dans l'état de Washington aux États-Unis en 1976 et est restée en possession de son premier propriétaire jusqu'à la fin de 2013. Ultime routière des années 1970, la voiture est de couleur terre de sienne métallique avec un intérieur en faux cuir et velours à rayures fines couleur homard et se présente dans un magnifique état. Les autres caractéristiques notables comprennent le toit ouvrant, les jantes Fuchs, la radio Blaupunkt CR-3001 et un téléphone de voiture Motorola « Brick II ». La voiture conserve son moteur d'origine et a parcouru quelques 56 000 miles (90 100 km) d'origine. Elle est vendue avec le formulaire de commande d'origine, le carnet d'entretien d'origine (avec les tampons Porsche jusqu'en 1987), le manuel du propriétaire d'origine, diverses factures (1976-2013), un certificat d'authenticité Porsche et ses papiers d'immatriculation UK V5C.

€45,000 - 65,000

Sans Réserve

In 1974 all variants of the Porsche 911 received the 2.7-litre engine, hitherto reserved for the Carrera, when the latter went to 3.0 litres. Although in non-Carrera tune the 175bhp (DIN) 2.7-litre unit made slightly less power than the old '2.4', it had been skilfully reworked to produce significantly more torque over a much wider rev range and offered noticeably improved acceleration. Coupled to tolerance of low-lead petrol, vastly superior fuel consumption, and increased tank capacity, the new 911 proved superior to its predecessor in every way as a fast, long-distance tourer.

A 1977 model, this particular Porsche 911S was delivered new in Washington State, USA in 1976 and remained with its original owner until the end of 2013. The ultimate '70s road trip, the car is finished in Sienna metallic with a lobster leatherette and pinstripe velour interior, and is presented in wonderful condition. Other noteworthy features include a sunroof, Fuchs wheels, Blaupunkt CR-3001 radio, and a Motorola 'Brick II' car 'phone. The car retains its original engine, and has covered some 56,000 miles (approximately 90,100 kilometres) from new. It is offered with the original order form, original service book (Porsche-stamped up to 1987), original owner's manual, sundry invoices (1976-2013), Porsche Certificate of Authenticity, and a UK V5 registration document.

FERRARI 575M MARANELLO COUPÉ 2003

Châssis n° ZFFBT55J00132339

- Desirable black over black colour scheme
- 'F1' paddle-shift gearbox
- Ferrari main dealer partial service history
- Circa 16,000 kilometres from new



« La Maranello n'a besoin d'aucune excuse, elle est logique, un retour aux valeurs traditionnelles, mais des valeurs et un niveau qui sont largement au-dessus de ceux établis par la Daytona quand elle se traînait, en voie d'extinction, il y a un quart de siècle » - *Car*.

La Ferrari 575 M (Modificata), présentée en 2002, était une évolution de la très prisée 550 Maranello, plutôt qu'un modèle entièrement nouveau. En dévoilant la 550 Maranello, Ferrari retournait à sa vieille tradition des sportives à V12 à l'avant, ressuscitant une lignée qui avait été suspendue depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona » en 1974. Le cœur de toute Ferrari, c'est son moteur et le V12 5, 5 litres à 48 soupapes de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, soit environ 100 de plus que celui de la Daytona. Ferrari avait depuis longtemps découvert que pour obtenir un équilibre optimal sur une sportive à moteur avant, il fallait utiliser une boîte transaxle sur l'essieu arrière et celle de la Maranello offrait six rapports. Les trains roulants étaient montés sur un châssis tubulaire en acier sur lequel était installée la carrosserie en aluminium, tandis que la suspension indépendante offrait deux modes d'amortissement (normal/sport), commandés par un bouton au tableau de bord et complétés par une assistance de direction couplée à la vitesse.

'The Maranello needs no excuses: it is right-minded, a return to traditional values, albeit values and standards that tower high above those set by the Daytona when it shuffled off to extinction a quarter of a century ago.' – *Car* magazine.

Introduced for 2002, the Ferrari 575M (Modificata) represented an evolution of the acclaimed 550 Maranello rather than an entirely new model. With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari had returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, switch-selectable by the driver, which was complemented by speed-sensitive power-assisted steering.



Dessinée par Pininfarina, comme son illustre devancière la Daytona, la 550 Maranello arborait les mêmes proportions, adoptant la vieille recette d'un long capot avec un habitacle reculé et un arrière tronqué. L'aérodynamique avait été élaborée en soufflerie où des heures d'essais avaient permis de combiner une traînée minimale avec un appui constant en toutes circonstances, des considérations de première importance sur une voiture qui atteint les 320 km/h. Des détails de style, comme l'entrée d'air de capot ou les ouïes de débouffrage derrière les passages de roue avant rappelaient les grandes Ferrari de compétition d'autrefois, en particulier la 250 GTO, tandis qu'à l'arrière, on retrouvait les feux circulaires caractéristiques. Sur la 575 M, la cylindrée du moteur avait été portée à 5 748 cm³ et la puissance maximale à 515 ch, transmise aux roues via une boîte manuelle à six rapports, commandée par palettes au volant, une technologie que Ferrari avait développée en Formule 1.

Cette superbe 575 M, noir avec intérieur assorti à passepoil jaune, a été livrée au Japon en mai 2003 par l'importateur officiel, Cornes & Co. La voiture a parcouru quelques 16 000 km et sera vendue avec son porte-documents Cornes contenant le carnet d'entretien, les instructions de sécurité et le manuel du propriétaire. Le Cornes & Co's Setagaya Service Centre a tamponné le carnet trois fois, le 19/3/2004 à 1 113 km, le 17/6/2005 à 3 001 km et le 15/2/2006 à 3 819 km. Un exemplaire peu utilisé d'une Ferrari très recherchée qui a déjà acquis son statut de classique.
€80,000 - 120,000

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past, in particular the immortal 250GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights. For the 575M, engine displacement grew to 5,748cc and maximum power to 515bhp, while transmitting it to the ground was a new six-speed 'paddle shift' semi-automatic gearbox, a technology that Ferrari had developed in Formula 1.

Finished in black with matching yellow-piped interior, this beautiful 575M was delivered new to Japan in May 2003 via the official Ferrari importer, Cornes & Co. The car has covered some 16,000 kilometres and comes with its Cornes wallet containing the service booklet, alarm instructions, and owner's manual. Cornes & Co's Setagaya Service Centre has stamped the service booklet three times: 19/3/2004 at 1,113kms; 17/6/2005 at 3,001kms; and 15/2/2006 at 3,819kms. A little used example of a much sought-after Ferrari that has already achieved classic status.

417

MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET 1969

Châssis n° 113044-12-013407

- Automatic transmission
- Rare original factory air conditioning
- Registered in the UK





Dernier maillon d'une gamme populaire à succès qui avait débuté avec la 230 SL en 1963, la Mercedes-Benz 280 SL fut dévoilée en 1967. Le nouveau moteur 6 cylindres 2, 8 litres développait 180 ch, 20 de plus que celui de sa devancière la 250 SL. La vitesse maximale de 195 km/h de la 280 SL n'était pas plus élevée, mais la voiture était plus nerveuse et son 0 à 100 km/h en 10 secondes était amélioré d'une seconde par rapport à celui de sa devancière. Surnommés « pagode » en raison de la forme caractéristique de leur pavillon – dessiné par le styliste français passionné de voitures anciennes Paul Bracq -, ces modèles SL faisaient parties des sportives de tourisme les plus appréciées de l'époque et restent aujourd'hui très recherchés des collectionneurs.

Cette séduisante 280 SL à numéros concordants a été achetée en 2006 par son propriétaire actuel, un résident de la capitale italienne, Rome, mais a conservé son immatriculation du Royaume-Uni. La « Pagode » est gris argent et reçoit un intérieur noir en tissu Mercedes-Benz très résistant. Elle est équipée de la très agréable transmission automatique et d'un très rare système d'air conditionné d'origine, ainsi que d'une radio Becker Grand Prix. Depuis son achat, la voiture n'a eu besoin que d'un entretien régulier avec un changement d'huile et des liquides d'assistance et de l'huile de boîte tous les ans, et elle a été repeinte seulement l'an dernier avec une grande exigence qualité. Le propriétaire estime qu'il n'a pas parcouru plus de 3 000 km au total avec la voiture, depuis son achat. Vendue avec ses papiers d'immatriculation UK V5C. **€75,000 - 100,000**

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967. The new 2.8-litre six-cylinder engine produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 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 - devised by French designer and classic car enthusiast, Paul Bracq - these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

This attractive matching-numbers 280 SL was purchased in 2006 by the current owner, a resident of the Italian capital, Rome but kept on UK plates. The Pagoda is finished in classic silver metallic and has the hard-wearing black MB-Tex interior. It features the user-friendly automatic gearbox and a rare original factory air conditioning unit, as well as its original Becker Grand Prix radio. Since acquisition the car has only needed regular servicing, which included yearly oil changes as well as changing the power steering fluid and gearbox oil, while only last year was it treated to a high quality re-spray. The owner estimates that he has driven the car for not more than 3,000 kilometres in total since its purchase. Offered with a UK V5 registration document.

418

MERCEDES-BENZ 280 SE COUPÉ 1970

Châssis n° 111024-12-004911

- *Delivered new in Germany*
- *Matching numbers and colours*
- *Rare model with sliding steel sunroof*
- *Restored in Germany circa 2004/2005*





Cet élégant coupé Mercedes-Benz 280 SE, immatriculée le 8 juillet 1970, a été livrée neuf à un fabricant de parapluies de Sarrebruck, en Allemagne. La voiture est restée en Allemagne jusqu'en 2014 et sera vendue avec ses anciens Kraftfahrzeugbrief et Pappdeckel allemands. Entièrement restaurée entre 2004 et 2005 par son propriétaire de l'époque, propriétaire d'une agence Mercedes-Benz, la voiture a conservé son toit ouvrant métallique électrique, ses vitres électriques et sa boîte automatique et arbore ses couleurs d'origine, gris métallisé avec intérieur en cuir rouge. À noter qu'elle est accompagnée du rapport d'un expert allemand indépendant de 2012, certifiant son très bon état général. Ce rapport stipule que la peinture ne présente aucun défaut ni trace d'usure et que le châssis et la carrosserie sont en très bon état avec des portes et des capots avant et arrière aux jointures parfaites. Les chromes sont en très bon état général et toutes les vitres teintées ont été rénovées au cours de la restauration.

Le moteur d'origine (numéros concordants) démarre et tourne bien, sans fumée détectable, et la transmission automatique fonctionne bien. On ne note aucun jeu excessif dans la direction ou les roulements de roues, tous les amortisseurs et les ressorts ont été changés et l'essieu arrière révisé. Les pneus (Michelin MXV-P) sont en bon état. Le rigoureux rapport allemand conclut par un verdict de « condition 2 » (en parfait état de marche, sans défaut, pièces manquantes ou défaut de carrosserie) et contient également quelques photos de la restauration. Le vendeur a acheté la Mercedes en 2014, date depuis laquelle elle a fait partie de sa collection et a été peu utilisée.

€70,000 - 90,000

First registered on 8th July 1970, this elegant Mercedes-Benz 280SE coupé was delivered new to an umbrella manufacturer in Saarbrücken, Germany. The car stayed in Germany until 2014 and will be offered with an old-style German 'Kraftfahrzeugbrief' - 'Pappdeckel'. Comprehensively restored between 2004 and 2005 on behalf of the then owner, proprietor of a German Mercedes-Benz agency, the car retains its original electric steel sunroof, electric windows, and automatic gearbox, and is finished in its original colour scheme of silver metallic with red leather interior. Importantly, it comes with an independent German specialist report from 2012 testifying to its generally very good condition. This report states that the paintwork does not show defects or any wear, and the chassis and body are in very good condition with doors, bonnet and boot fitting well. The brightwork is in generally very good condition, while all the tinted glass was renewed during restoration.

The original (matching numbers) engine starts and runs well with no detectable smoke, and the automatic transmission changes well. There is no excessive play in the steering or wheel bearings; all shock absorbers and springs have been exchanged; and the rear axle has been overhauled. The tyres (Michelin MXV-P) are in good order. The rigorous German report concludes with a verdict of 'Condition 2' (fully operational without defects, missing parts or cosmetic defects) and also contains some pictures of the restoration. The current vendor purchased the Mercedes in 2014, since when it has formed part of his private collection, seeing relatively little use.

JAGUAR XK120 ROADSTER 1953

Châssis n° 673222

- *Modelled on the Brooks Stevens XK120*
- *Believed unique two-tone paint scheme*
- *Exceptionally original and un-restored*



Cette Jaguar XK120 inhabituelle a été calquée sur celle que possédait Brook Stevens, l'influent designer industriel américain, dont le roadster fut, pense-t-on, le seul exemplaire livré neuf avec une peinture deux tons. Photographiée au Brooks Stevens Auto Museum en 1959, la XK120 de Stevens figure dans le livre de Glen Adamson intitulé *Industrial Strength Design : How Brooks Stevens Shaped Your World*. Né en 1911, Stevens a fait ses études à l'université Cornell et a connu une carrière prolifique dans le design de mobilier, de matériel électro-ménager, d'automobiles, de motocyclette, aussi bien que comme styliste graphique. En 1944, il faisait partie du groupe qui, avec Raymond Loewy, fonda l'Industrial Designers Society of America.

Le premier propriétaire de cette XK120 connaissait Brook Stevens et décida de faire peindre sa voiture dans une livrée deux tons, comme l'exemplaire de Stevens. Souhaitant qu'elle soit unique, il opta pour un noir sur rouge (alors que celle de Stevens était noir sur beige).

Maintenant aux mains de son troisième propriétaire seulement, la XK120 est en bon état et en principe 100% d'origine, n'ayant jamais été restaurée. On nous signale que le second propriétaire, un homme très âgé, est encore en vie. Il est rare de trouver une Jaguar XK120 non restaurée qui ne soit pas complètement rouillée. Celle-ci est absolument indemne de rouille, probablement du fait qu'elle a été remise dans le désert californien.

This unusual Jaguar XK120 has been modelled on that owned by Brooks Stevens, the influential American industrial designer, whose roadster is believed to be the only example delivered new with two-tone paintwork. Pictured at the Brooks Stevens Auto Museum in 1959, the Stevens XK120 is illustrated in Glen Adamson's book, *'Industrial Strength Design: How Brooks Stevens Shaped Your World'*. Born in 1911, Stevens studied at Cornell University and went on to enjoy a prolific career designing home furnishings, domestic appliances, cars, and motorcycles, as well as working as a graphic designer and stylist. In 1944, he was one of the group, including Raymond Loewy, which founded the Industrial Designers Society of America.

This XK120's first owner knew Brooks Stevens and decided to have his car painted in two-tone livery like Stevens' example. He wanted his car to be unique and chose black over red (the Stevens car was black over beige).

Currently in the hands of only its third owner, the XK120 is in good condition and virtually 100% original having never been restored. We are advised that the second owner, a very old gentleman, is still alive. It is rare to find an un-restored Jaguar XK120 that is not totally rusted; this one's rust-free condition being attributable to its storage in the Californian desert.



Tous les composants les plus importants sont d'origine – moteur, boîte, transmission, etc...- et les planchers en bois eux-mêmes ont survécus, intacts. En dehors de la base des sièges, la sellerie en cuir est d'origine, y compris le tableau de bord et les contre-portes et même le bac de batterie. Tous les tapis de sol sont présents ainsi que la capote, sa structure et la trousse à outils (le tissu de la capote devra être changé). La voiture possède également ses clés d'origine et son manuel, fourni par le concessionnaire à l'époque. Cinq pneus noirs sont vendus avec la voiture.

La voiture est censée être en bon état de marche, le moteur tourne bien, les freins ont été révisés, les batteries changées et quatre pneus à flanc blanc BF Goodrich neufs ont été montés. La documentation fournie comprend la carte grise française de collection, le carnet d'entretien d'origine, le certificat de conformité Jaguar et un rapport d'état sur la carrosserie.
€100,000 - 150,000

All major components are original – engine, gearbox, transmission, etc – and even the original wooden floors have survived unscathed. Apart from the seat bases, the interior leather upholstery is original, including the dashboard and door trim, and even the case for the batteries. All the original carpets are present also together with the hood, hood frame, and tool kit (the hood fabric needs to be changed). The car also comes with its original keys and the maintenance manual supplied by the original dealer. Five all-black tyres are included in the sale.

The car is reported to work well; the engine performs strongly, the brakes have been overhauled, the batteries changed, and four new BF Goodrich Silvertown whitewall tyres fitted. Accompanying documentation consists of a French Carte Grise de Collection, original service and maintenance books, Jaguar Certificate of Conformity, and a report on the condition of the bodywork.

420

FIAT DINO 2400 SPIDER 1971

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 135B50001374

- *Desirable 2.4-litre model*
- *Left-hand drive*
- *Well maintained*
- *Registered in the UK*



Au milieu des années 1960, Ferrari avait besoin d'un moteur 2 litres de série pour la nouvelle Formule 2 et conçut la Dino à moteur central pour disposer d'un tel moteur. Devant l'énorme tâche que représentait la construction de 500 exemplaires dans l'année pour l'homologation, Ferrari demanda l'aide de Fiat, l'accord débouchant sur la construction du V6 Dino à quatre arbres à cames par ce dernier et sur un modèle inattendu pour Fiat.

Dévoilé sous la forme d'un Spider à carrosserie Pininfarina au Salon de Turin en 1966, la Fiat Dino recevait le moteur 2 litres de 160 ch de façon conventionnel à l'avant et se distinguait pour être la première Fiat dotée d'un moteur à quatre arbres à cames en tête et différentiel à glissement limité en série. Dotée d'une carrosserie en acier, la nouvelle Fiat recevait une boîte de vitesses Fiat à cinq rapports et une suspension avant indépendante à double triangulation et ressorts hélicoïdaux, un essieu arrière rigide et des freins à disque aux quatre roues. Un coupé à carrosserie Bertone, sur un empattement allongé, fit son apparition l'année suivante. En 1969, la cylindrée du V6 était portée à 2 418 cm³, et une boîte ZF, ainsi qu'une suspension arrière indépendante à bras oscillants longitudinaux de Fiat 130 étaient adoptées.

In the mid-1960s, Ferrari needed a 2.0-litre production-based engine for the new Formula 2, conceiving the mid-engined Dino to provide the necessary basis. Faced with the daunting task of building 500 units per annum to meet the homologation requirements, Ferrari turned to FIAT for assistance, the resulting agreement for the latter to build the Dino's four-cam V6 engine leading to a spin-off model for FIAT.

Launched in Pininfarina-bodied Spider form at the 1966 Turin Show, the FIAT Dino carried its 2.0-litre, 160bhp engine ahead of the driver in conventional manner and was notable as the first FIAT to employ four overhead camshafts and a limited-slip differential as standard. Steel bodied, the newcomer employed a FIAT five-speed gearbox and featured independent front suspension by means of wishbones and coil springs, a live rear axle and disc brakes all round. A longer-wheelbase Coupé model with Bertone coachwork appeared the following year. In 1969 the V6 engine's capacity was increased to 2,418cc for the '2400' model and a ZF gearbox and FIAT 130-type trailing-arm independent rear suspension adopted.



La puissance était portée à 180 ch (DIN) à 6 600 tr/min. Les modifications stylistiques restaient mesurées, se limitant dans le cas du Spider à une nouvelle grille de calandre, des bandes caoutchoutées dans les pare-chocs et des moyeux de roue différents, tandis que l'intérieur profitait de nouvelles commandes et d'un coffre moqueté. Élegant moyen de transport pour quatre personnes, la Fiat Dino abattait le 0 à 100 km/h en quelque 8 secondes et atteignait les 210 km/h, accompagnée de l'enivrant vacarme d'une Ferrari. La production prit fin en 1972.

Ce spider Fiat Dino est équipé du moteur 2, 4 litres plus coupleux et de la boîte ZF supérieure. Ce modèle à conduite à gauche a été immatriculé au Royaume-Uni depuis le 1er juin 1978 et se trouve en possession du vendeur depuis mai 2001. Le propriétaire est un membre de l'aristocratie et la voiture a été ré-immatriculée en avril 2009 lorsque son nom a changé, après qu'il eut hérité du titre familiale.

De nombreuses factures détaillées au dossier, pour beaucoup émanant de Leiter Motor Company de Shaftesbury dans le Dorset, montrent que ce modèle méticuleusement entretenu n'a exigé aucun soin particulier pendant seize années aux mains du vendeur. Elle a été entretenue pour la dernière fois en novembre 2016 et sera accompagnée des factures de 2 362 £ (environ 2 774 €) afférentes et de ses papiers d'immatriculation UK V5C.

€100,000 - 180,000

Power went up to 180bhp (DIN) at 6,600rpm. Styling changes were few, in the Spider's case being confined to a new front grille, rubber centre strips in the bumpers and different wheel centres, while the interior benefited from improved switch gear and a carpeted boot. A stylish conveyance for four, the FIAT Dino 2400 raced to 100km/h in around 8 seconds and could reach 210km/h (130mph) while making all the right Ferrari-esque noises. Production ceased in 1972.

This FIAT Dino Spider has the torquier and more powerful 2.4-litre engine and superior ZF gearbox. A left-hand drive model, the car has been registered in the UK since 1st June 1978 and has been in the current vendor's possession since May 2001. The owner is a member of the British nobility, and the car was re-registered in 2009 when his name changed upon inheriting the family title.

Numerous detailed invoices on file, many issued by the Leiter Motor Company of Shaftesbury, Dorset, show that this most fastidiously maintained car has wanted for nothing during the vendor's almost 16 years of ownership. It was last serviced in November 2016 and comes with the related bill for £2,362 (approximately €2,774) and a UK V5C registration document.

FERRARI 208 GTB 1981

Carrosserie by Pininfarina

- Rare Italian-market model
- One of only 160 made
- 64,915 kilometres from new
- Engine rebuilt 2015
- Registered in the UK



En 1975, Ferrari présentait une version 2 litres de la Dino 308 GT4 – la 208 GT4 – pour profiter du système de taxation des véhicules sur le marché italien et fit de même par la suite avec ses héritières les modèles 308 GTB et GTS en 1980. Les 208 GTB et GTS étaient équipées du même V8, qui recevait un alésage réduit de 66,8 mm (au lieu de 81 mm) pour une cylindrée de 1 991 cm³ et développait 155 ch à 7 700 tr/min. Lorsqu'elles furent remplacées par des versions Turbo en 1982, un total de 160 GTB et 140 GTS avait été construit.

Immatriculée pour la première fois le 5 mars 1981 en Italie, cette 208 GTB est restée dans son pays d'origine jusqu'à la fin de 2014 quand elle fut exportée vers le Royaume-Uni. À son arrivée la voiture a été contrôlée et révisée et a reçu son MoT. En février 2015, le moteur a été sorti, démonté et refait avec remplacement de la courroie de distribution et de l'huile de la boîte. Au dossier, les factures, pour plus de 9 000 £, détaillent les pièces et les travaux effectués. En mars 2015, la Ferrari a été immatriculée par son unique propriétaire au Royaume-Uni. Au cours de l'année 2015, les amortisseurs avant et les colliers ont été remplacés, le boîtier de direction refait, suivi d'un alignement des quatre roues.

Peinte en rosso corsa avec intérieur en cuir Connolly noir, cette voiture est équipée de l'air conditionné, de vitres électriques, d'un radio cassette et d'un volant Nardi. Elle repose sur des roues Cromodora de 14 pouces en alliage conformes chaussées de pneus Michelin XWX. En très bon état d'origine, cette rare Ferrari est vendue avec sa trousse à outils complète et sa roue de secours et accompagné de ses papiers d'immatriculation UK V5C.
€60,000 - 70,000

In 1975 Ferrari had introduced a 2.0-litre version of the Dino 308GT4 - the 208GT4 - to take advantage of the Italian market's vehicle taxation system, and it did the same following the introduction of the successor 308 GTB and GTS models in 1980. The 208 GTB and GTS used the same V8 engine, which featured a reduced bore size of 66.8mm (from 81mm) for a capacity of 1,991 cc and produced 155bhp at 7,700rpm. By the time they were superseded by Turbo versions in 1982, a total of 160 GTB and 140 GTS models had been completed.

First registered on 5th March 1981 in Italy, this 208 GTB remained in its home country until late 2014 when it was imported into the UK. On arrival, the car was checked over, serviced and MoT'd. In February 2015, the engine was removed, stripped, and rebuilt, including replacement of the cam belt and gearbox oil. On file, the related invoice for over £9000 details the parts and labour involved. In March 2015, the Ferrari was registered to its sole UK keeper. During 2015, the nearside front shock absorber and bushes were replaced, and the steering rack rebuilt, followed by alignment of all four wheels.

Finished in Rosso Corsa with Nero Connolly leather interior, this car is equipped with air conditioning, electric windows, radio/cassette, and a Nardi steering wheel. It sits on correct Cromodora 14" alloy wheels, which are shod with appropriate Michelin XWX tyres. Presented in generally very good original condition, this rare Ferrari model comes complete with tool kit and spare wheel, and is offered with a UK V5C registration document.

422

PORSCHE 928 S3 COUPÉ 1985

Châssis n° WPOZZZ92ZF5860235

- *Rare and desirable manual transmission model*
- *Restored in 2015*
- *82,500 kilometres from new*
- *Registered in France*



Dévoilée au Salon de Genève en 1977 et élue Voiture de l'année en 1978, la 928 était censée devenir la remplaçante haut de gamme de la vieillissante 911, mais la classique Porsche traditionnelle à moteur arrière allait finalement survivre à sa remplaçante. L'élégante carrosserie deux volumes à hayon de la 928 à moteur avant était dotée de portières, d'un capot et d'ailes avant en aluminium, afin de réduire son poids, tandis que d'ingénieux pare-chocs à absorption en plastique couleur caisse étaient installés à l'avant et à l'arrière. Le moteur V8 – une première chez Porsche – avait une cylindrée de 4,5 litres pour 234 ch. Une boîte transaxle à cinq rapports ou une boîte automatique à trois rapports étaient les deux options de transmission. En 1979, la 928S avec un moteur 4,6 litres faisait son apparition, puis en 1986, le modèle était à nouveau modifié et retouché pour devenir la 928S4. D'abord dévoilée aux États-Unis pour l'année-modèle 1985, son moteur fournissait 320 ch (288 ch aux normes américaines) grâce à ses deux culasses à 16 soupapes et à un accroissement de la cylindrée à 4 957 cm³. Porsche n'a depuis rien proposé de comparable et cette classique moderne fait aujourd'hui partie des modèles les plus exceptionnels encore accessibles.

Livrée neuve aux États-Unis, ce modèle S3 est équipé du moteur 5 litres 32 soupapes de 288 ch et de la rare et très recherchée boîte manuelle. Restaurée en 2015, la voiture est en excellent état général et aura reçu de nouveaux amortisseurs au moment de la vente. Les courroies de distribution ont été changées en 2016. Noire avec intérieur assorti, cette belle classique moderne est vendue avec sa carte grise française de collection et son contrôle technique.
€25,000 - 35,000

Unveiled at the Geneva Salon in 1977 and voted Car of the Year for 1978, the 928 was intended as an upmarket replacement for the long-running 911, but in the event Porsche's rear-engined classic would outlive its younger sibling. The front-engined 928's stylish hatchback body used aluminium for the doors, bonnet, and front wings in the interests of weight saving, while ingenious impact-resistant 'bumpers' made of colour-matched plastic were incorporated in the nose and tail. The V8 engine - Porsche's first - displaced 4.5 litres and produced 234bhp. A five-speed transaxle gearbox or three-speed automatic were the transmission options. In 1979 the 928S with 4.6-litre engine arrived and then in 1986 the model was further revised and restyled, becoming the 928 S4. First introduced in the North American market for 1985, the latter's engine produced 320bhp (288 horsepower in US specification) courtesy of twin-cam 16-valve cylinder heads and enlargement to 4,957cc. Porsche has not made anything like the 928 since its deletion in 1995, and today this underrated modern classic is increasingly seen as offering exceptional value for money.

Delivered new to the USA, this S3 model has the 32-valve, 288bhp, 5.0-litre engine and the rare and desirable manual transmission. Restored in 2015, the car is in generally excellent condition and will have been fitted with new shock absorbers for the sale. The cam belts were changed in 2016. Finished in black with matching interior, this beautiful modern classic is offered with a French Carte Grise de Collection and Contrôle Technique.

RENAULT GOÉLETTE PICK UP 1961

Châssis n° 09100283

- *Iconic French commercial vehicle*
- *Used to promote a Parisian restaurant*
- *Diesel engine*
- *Circa 50,000 kilometres recorded*
- *Registered in France*



L'utilitaire léger 206 E1 1 000 kg de Renault fut l'un des premiers nouveaux utilitaires présentés après la deuxième guerre, dévoilé en 1945 sous forme de prototype, avant d'entrer en production en 1947. Une version 1 400 kg suivit rapidement et en 1956 ces deux utilitaires populaires furent baptisés Voltigeur (1 000 kg) et Goélette (1 400 kg). Contrairement au H à traction avant, son rival de chez Citroën, le Renault 206 E1 était doté d'une conventionnelle transmission aux roues arrière avec moteur à l'avant. Il faisait appel à un châssis séparé et une carrosserie construite (jusqu'en 1950) selon la méthode traditionnelle de panneaux fixés sur les montants du châssis. Les Renault 206 E1 connurent un immense succès, achetés en grandes quantités par les forces de l'ordre, l'administration et l'armée, aussi bien que par des entreprises commerciales privées de toutes sortes. Différentes motorisations essence furent proposées au fil des ans et, en 1961, une version diesel fut pour la première fois ajoutée au catalogue. La production du 206 E1 se prolongea jusqu'en 1965.

Complètement restauré en 2015, ce charmant pick up Renault Goélette est équipé du moteur diesel. Celui-ci a été révisé par Tous les Moteurs, un spécialiste français (factures fournies). Acheté par le vendeur dans le Cantal il y a quinze ans, l'utilitaire se présente dans la livrée gris/orange d'un restaurant parisien (GabyLou) et a servi de véhicule publicitaire pour promouvoir l'établissement. Vendu avec sa carte grise française.

€10,000 - 20,000
Sans Réserve

Renault's 206 E1 1,000kg light van was one of its first new commercial vehicle introductions after WW2, appearing in 1945 in prototype form before going into production in February 1947. A 1,400kg version soon followed, and in 1956 these two popular vans were branded as the Voltigeur (1,000kg) and Goélette (1,400kg). Unlike rival Citroën's front-wheel-drive H Van, the Renault 206 E1 was a conventional front engine, rear-wheel-drive design. A separate chassis was used, and bodies built (up to 1950) by the traditional method of fixing steel panels to a timber frame. The 206 E1 Renaults were immensely successful, being purchased in large numbers by police forces, government departments and the military, as well as commercial enterprises of all sorts. A variety of petrol engines was offered over the years, and then in 1961 a diesel option became available for the first time. Production of the 206 E1 continued until 1965.

Fully restored in 2015, this charming Renault Goélette Pickup Truck has the optional diesel engine. The latter has been overhauled by Tous les Moteurs, a French specialist (invoices available). Purchased by the current vendor in the Cantal region of France 15 years ago, the truck is painted in the grey/orange livery of a Parisian restaurant (GabyLou) and has been used as a publicity vehicle to promote that establishment. Sold with French Carte Grise.

CITROËN DS 23IE PALLAS BERLINE 1975

Châssis n° DSFG02FG2232

- *Ultimate and most desirable model of the DS range*
- *Rare five-speed manual gearbox*
- *Rare sliding sunroof*
- *Restored in 2009/2010*



Construite aux spécifications du haut de gamme Pallas, ce modèle tardif de DS 23ie conserve son moteur 2, 3 litres à injection d'origine qui a été révisé et équipé d'un nouvel embrayage et reçoit la très séduisante boîte manuelle à cinq rapports. Les autres caractéristiques intéressantes sont le toit ouvrant métallique et le crochet de remorque. La voiture a été livrée neuve en Allemagne où elle a connu deux propriétaires et a résidé dans une collection privée après le second propriétaire.

En 2009/2010, le véhicule a été entièrement démonté et restauré avec le plus grand soin, un travail documenté qui fait l'objet d'un CD fourni avec la voiture. Le rapport Classic Data qui l'accompagne classe cette voiture en « condition 1 » (concours), en regard des nombreuses pièces neuves utilisées pour la restauration. Ce qui inclut les ceintures de sécurité, l'échappement complet, les joints caoutchoucs, les pneus, les tapis de sol de qualité, les garnitures de coffre, les seuils de portes en inox, les sphères hydrauliques, les freins, la pompe à eau, les clignotants en inox, etc. Le réservoir a été réparé et étanchéifié. La voiture arbore une étonnante livrée cuivre métallisée avec le toit peint en beige, tandis que l'intérieur d'origine restauré est tendu de cuir brun avec moquette beige et ciel de toit assorti de la meilleure qualité.

Le vendeur a acheté la DS en septembre 2010, date depuis laquelle elle a fait partie d'une importante collection au Royaume-Uni. Décrite comme « très bonne » dans tous ses aspects, cette DS bien restaurée est vendue avec les documents de sa restauration, un ancien Fahrzeugbrief et un TÜV périmé.
€35,000 - 45,000

Built to top-of-the-range Pallas specification, this late-model DS23ie retains its original fuel-injected 2.3-litre engine, which has been overhauled and fitted with a new clutch, and has the rare and desirable five-speed manual gearbox. Other noteworthy features include a metal sunroof and a rare towing hitch. The car was supplied new to Germany, where it enjoyed two owners, and resided in a private collection after the second German ownership.

In 2009/2010 the vehicle was fully dismantled and restored with great attention to detail, the work being documented on an accompanying CD. Classic-Data's accompanying appraisal rates this car as 'Condition 1' (Concours), consideration having been given to the numerous new parts used during restoration. These include the seat belts, complete exhaust system, rubber seals, tyres, high quality carpets, boot lining, stainless steel door sills, hydraulic spheres, brakes, water pump, stainless steel indicators, etc, while the fuel tank has been repaired and resealed. The car is finished in the stunning colour combination of copper metallic with beige/cream painted roof, while the restored, original interior is trimmed in brown leather with beige carpets and matching headlining of the finest quality.

The current vendor purchased the DS in September 2010, since when it has formed part of his significant private collection in the UK. Described as 'very good' in all departments, this well restored DS is offered with assorted restoration documents, old German Fahrzeugbrief and expired TÜV.

JAGUAR TYPE E SÉRIE 2 ROADSTER 1970

Châssis n° 2R 13655

- *Delivered new to the USA*
- *Left-hand drive*
- *Restored at a cost of £63,500*
- *Five-speed gearbox, power steering, air conditioning*
- *Registered in the UK*



En 1968, les trois versions de la Type E subirent une refonte complète pour répondre aux normes environnementales et de sécurité américaines, donnant naissance à la série 2 qui perdait ses carénages de phares. De plus, des feux de position et des feux arrière de plus grandes dimensions étaient adoptés, tandis que la barre de la section centrale du pare-chocs avant, plus épaisse, masquait une entrée de radiateur agrandie. Les changements intérieurs concernaient la colonne de direction télescopique et les basculeurs à la place des anciens boutons.

Sous le capot, le familier moteur XK 4, 2 litres recevait désormais des couvre culasse nervurés et, sur les voitures destinées au marché américain, deux carburateurs Stromberg remplaçaient les trois SU qui restaient montés en série pour les autres marchés. L'adoption des Stromberg, associée à leur admission plombée et un nouvel allumage Lucas, permettait à la Type E de se plier aux normes d'émissions américaines, mais en perdant inévitablement un peu de sa puissance. Après l'essai d'une Type E aux normes américaines, en février 1968, *Autocar* trouvait que cela faisait peu de différence à l'accélération, la voiture étant dotée du rapport de pont le plus bas pour le marché nord américain, et que la consommation moyenne était pratiquement identique et faisait remarquer : « ...en tout état de cause nous avons préféré le rapport de pont bas sur les routes anglaises encombrées.

In 1968 all three versions of the Jaguar E-Type underwent major revision to comply with US safety and emissions legislation, emerging in 'Series 2' guise minus the original's distinctive headlight covers. In addition, enlarged side and rear lights were adopted while a thickened front bumper centre section bridged a larger radiator intake. Interior changes included a collapsible steering column and rocker switches in place of the earlier toggles.

Beneath the bonnet, the familiar 4.2-litre XK engine now boasted ribbed cam covers and, on cars destined for North America, twin Stromberg carburettors, replacing the previous triple SUs that remained standard on those supplied to other markets. The adoption of the Strombergs, together with their associated inlet plumbing and a new Lucas ignition distributor, enabled the E-Type to meet the emissions targets but, inevitably, resulted in a reduction in power. Testing a US-specification E-Type in February 1968, *Autocar* found that this made little difference to acceleration, as the car had the lower overall gearing standardised for North America, and that fuel consumption overall was virtually identical, remarking: '... in many ways we preferred the lower overall gearing for Britain's crowded roads.



En dehors des performances chiffrées, la Type E reste une délicieuse voiture à conduire, que ce soit lentement ou rapidement. Elle se montre toujours étonnamment docile et nous avons pu réaliser des accélérations sur le plus haut rapport à partir de 15 km/h avec le 4, 2 litres tournant à 460 tr/min ». Encore aujourd'hui, peu de voitures sont en mesure d'égaliser ces performances.

Ce roadster série 2 aux caractéristiques américaines a été livré au distributeur Jaguar de New York le 25 août 1970. La Type E est ensuite revenue au Royaume-Uni et y a été immatriculée par un certain Jeremy Parkin en février 2005. La voiture est vendue avec un jeu complet de factures relatives à son entretien, ses révisions et sa restauration, entrepris au cours des 12 dernières années (leur lecture vaut la peine). Ces travaux comprennent l'installation d'une boîte à cinq rapports (en 2008) et une réfection complète du moteur (en 2014), la voiture n'ayant parcouru que 500 miles (800 km) depuis.

En outre, la carrosserie a été restaurée et l'intérieur regarni de cuir et doté de nouveau tapis. Les autres améliorations comprennent l'air conditionné, la direction assistée, deux ventilateurs Kenlowe, des freins Coopercraft, des amortisseurs pneumatiques, une radio Bluetooth et un nouvel échappement inoxydable (y compris le collecteur). Une nouvelle capote en mohair noire a été installée en 2016. Vendue en excellent état général, cette Type E améliorée et entièrement restaurée est accompagnée de ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5C, de son certificat du MoT et des factures mentionnées plus haut.
€60,000 - 80,000

Performance figures apart, the E-Type remains a delightful car to drive, slow or fast: it is still astonishingly docile, and we were able to take acceleration figures from a mere 10mph in top gear with the 4.2-litre engine turning over lazily at only 460rpm.' Even today there are few cars that can match this effortless performance.

This US-specification Series 2 roadster was despatched to Jaguar's New York distributor on 25th August 1970. The E-Type eventually returned to the UK, and was registered there to one Jeremy Parkin in February 2005. The car comes with all invoices relating to the extensive servicing, maintenance, and restoration works carried out over the last 12 years (close inspection recommended). These works have included the installation of a five-speed gearbox (2008) and a full engine rebuild (2014), since when the car has covered a mere 500 miles.

In addition, the bodywork has been restored and the interior newly re-trimmed in leather and fitted with new carpets. Other desirable upgrades include air conditioning, power steering, twin Kenlowe fans, Coopercraft brakes, gas shock absorbers, Bluetooth equipped radio, and a new full stainless steel exhaust system (including manifolds). A new black mohair hood was fitted in 2016. Presented in generally excellent condition, this extensively restored and upgraded E-Type roadster is offered with a UK V5C registration document, current MoT certificate, a quantity of expired MoT certificates, Jaguar Daimler Heritage Trust Certificate, and the aforementioned invoices.

BENTLEY CONTINENTAL CABRIOLET 1987

Carrosserie H. J. Mulliner Park Ward

Châssis n° SCBZD42A2HCX16663

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



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

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

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

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

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

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



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

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

Cette Continental n'a jamais été accidentée et a un historique impeccable, comme le confirme le document Carfax au dossier. Plus important, la Bentley est vendue avec tous ses papiers d'usine d'origine, son manuel, sa serviette du propriétaire et ses outils. De plus l'historique complet de la voiture est consigné dans un livre de bord. Décrite par le vendeur, un particulier, comme étant en très bon état général, cette belle, rare et séduisante Bentley Continental sera un complément de qualité à toute collection. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation monégasque et l'historique mentionné plus haut.
€70,000 - 90,000

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

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

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

427

APAL HORIZON GT COUPÉ 1968

Châssis n° 2

- One of only ten of this model produced
- One of circa 150 APAL coupés produced
- Not registered until 2016
- Restored condition





Fondé par le spécialiste de la fibre de verre Edmond Pery, le constructeur belge Apal (Application Polyester Armé de Liège) commença à construire des voitures en 1961 et s'est surtout fait connaître avec ses buggies et ses répliques de Porsche Speedster. Le premier modèle d'Apal était un coupé inspiré de la Porsche Carrera Abarth de 1959, construit sur un châssis de Volkswagen « Coccinelle », dont il fut construit quelques 150 exemplaires au cours des années 1960. La plupart d'entre elles faisaient appel au train roulant de la Coccinelle mais une trentaine d'entre elles étaient équipées de mécanique d'origine Porsche et d'autres composants comme les sièges et le tableau de bord. Les coupés Apal connurent un certain succès en compétition et en rallye et se révélèrent plus rapides que les Porsche contemporaines dans le rallye Liège-Sofia-Liège, en raison de leur moindre poids.

Cette Apal particulière a été fabriquée à la fin de 1967 ou au début de 1968 et s'avère être l'un des dix exemplaires seulement construits. Ce coupé deux portes deux places est équipé d'un moteur Volkswagen d'environ 1,7 litre de cylindrée et affiche une vitesse de pointe de près de 200 km/h. Son panneau de toit amovible que l'on peut stocker dans le coffre est particulièrement intéressant. La mécanique et la carrosserie ont été restaurées et la voiture se présente en effet « comme neuve ». Cette rare pièce de l'histoire automobile est une incontournable pour tout collectionneur sérieux de Porsche.

€50,000 - 70,000

Founded by glassfibre specialist, Edmond Pery, the Belgian manufacturer APAL (Application Polyester Armé de Liège) started producing cars in 1961 and is mainly known for its beach buggies and Porsche Speedster replicas. APAL's first model was a coupé inspired by the 1959 Porsche Carrera Abarth and built on a Volkswagen 'Beetle' chassis, some 150 examples of which were produced during the 1960s. Most cars also used the VW power train but some 30 were equipped with original Porsche mechanicals and other items such as the seats and dashboard instruments. The Apal coupés enjoyed success in racing and rallying, and in the Liège-Sofia-Liège Rally proved faster than the contemporary Porsches thanks to their much lower weight.

This particular APAL was built at the end of 1967/beginning of 1968 and is one of only ten examples produced. A two-door, two-seater coupé, it is powered by a Volkswagen engine of around 1.7 litres capacity and 100bhp, and has a maximum speed of circa 200km/h. Of particular interest is the detachable roof panel, which when removed can be stowed in the boot. This car was never registered, but it will be registered in Belgium prior to the sale. The mechanicals and exterior have been restored, and the car is presented in effectively 'as new' condition. This rare piece of automotive history is a 'must have' for the serious Porsche collector.

428

JAGUAR XK150 3,8 LITRES COUPÉ 1957

Châssis n° S834413BW

Moteur n° V1545-8

- Supplied new in France
- Guy Broad 3.8-litre engine
- Five-speed Getrag gearbox
- FIVA Passport





« La nouvelle Jaguar est incroyablement rapide et, on s'en rend à peine compte, mais elle est plus spacieuse et pratique comme transport quotidien que sa devancière avec une visibilité améliorée et un style continental. » *Autosport* à propos de la Jaguar XK150, le 24 mai 1957.

'The new Jaguar is immensely fast, one need hardly remark, but it is more roomy and practical as an everyday vehicle than its predecessors, with improved all-round visibility and a distinctly Continental line.' – *Autosport* on the Jaguar XK150, 24th May 1957.

À l'origine livrée neuve en France avec un moteur 3, 4 litres, ce coupé XK150 à conduite à gauche a été acheté par le vendeur lors d'une vente aux enchères au Royaume-Uni en 1998, et appartient à son nouveau propriétaire depuis bientôt vingt ans. La voiture a été restaurée en 1998 et a bénéficié de nombreuses améliorations mécaniques. Ce qui inclut un moteur modifié, construit par le spécialiste bien connu Guy Broad en version 3, 8 litres avec trois carburateurs SU 2 pouces, des pistons Venolia, un joint d'étanchéité d'arbre Arrow, une conversion au joint de culasse à lèvres, une culasse straight port avec soupapes de 1, 75 pouce à l'admission et de 1, 875 pouce à l'échappement et des cames au profil Type D. L'amélioration des performances se fait aussi grâce à une boîte à cinq rapports Getrag, un différentiel à glissement limité, une direction assistée, un radiateur en aluminium, des roues fil de 15 pouces et des freins à disque aux quatre roues. La XK a participé à plusieurs rallyes européens et sera vendue avec son passeport FIVA. Décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation EU et les factures de Guy Broad et Don Law (pour un total de 20 000 £) en 2000/2001).

Originally a 3.4-litre model supplied new in France, this left-hand drive XK150 coupé was purchased by the current vendor at a UK auction in 1998, having been with its then owner for some 20 years. The car was restored in 1998 and also benefits from numerous mechanical upgrades. These include an improved engine, built by recognised specialist Guy Broad to 3.8 litres capacity, which incorporates triple SU 2" carburetors, Venolia pistons, Arrow rear oil seal, lip seal cylinder head conversion, straight porting with 1¾" inlet and 1⅝" exhaust valves, and D-type specification camshafts. Additional performance enhancements include a five-speed Getrag gearbox, limited-slip differential, power assisted steering, aluminium radiator, 15" chromed wire wheels, and disc brakes all round. The XK has completed various European rallies and comes with a FIVA passport. Described by the private vendor as in generally very good condition, the car also comes with EU registration papers and invoices from Guy Broad and Don Law (totalling some £20,000 in 2000/2001).

€50,000 - 70,000

429

JAGUAR TYPE E SÉRIE III V12 ROADSTER AVEC HARDTOP D'USINE 1972

Châssis n° UD1S21059

Moteur n° 78S449LA

- Imported from California, USA
- Desirable manual transmission model
- Circa 19,474 miles from new
- Registered in France



« Du coupé ou du roadster, le second est certainement le plus séduisant à regarder, que ce soit sous ses formes hardtop, cabriolet ou roadster. Le biotope naturel de la Type E est la route, surtout celles du continent. Capote ouverte, dans les hauteurs des Alpes, il n'y a pas de compagne plus agréable que la Type E surtout quand on peut entendre la musique du V12 dont l'écho se répercute sur les parois rocheuses. » *Classic Cars*, février 1974.

Cette belle Type E a été exportée au Pays-Bas dans les années 1990 de la Californie ensoleillée par « The Roadster Group », une société spécialisée dans la recherche de modèles à faible kilométrage aux États-Unis. À l'époque la Jaguar avait enregistré environ 16 000 miles (25 750 km) au compteur et fut vendue à un gentilhomme hollandais qui déménagea en Belgique en 2001. La dernière inspection technique en Hollande (datée du 21 mai 2001) fait état d'un kilométrage de 28 277 km (17 571 miles), alors qu'au premier contrôle technique en Belgique le 26 septembre de cette même année, le kilométrage relevé était de 32 072 km (19 929 miles). Depuis, la voiture a été peu utilisée ne faisant qu'un « tour du pâté de maison » de 3 km chaque année. Le kilométrage actuel est seulement de 19 474 miles, soit environ 31 360 km !

'Of the coupe and the roadster, the latter is certainly the most attractive to look at in any of its three forms: hard- or soft-tops and open. The natural habitat of the E-Type is the open road, preferably the Continental road; hood down, high in the Alps, there can be few more enjoyable companions than a V12 "E", and you might even be able to hear the music of a V12 on song echoing off the mountainside.' - *Classic Cars*, February 1974.

This beautiful E-Type was imported into the Netherlands in the 1990s from sunny California by 'The Roadster Group', a company that specialised in sourcing low mileage cars from the USA. At the time the Jaguar had approximately 16,000 miles recorded on the odometer, and was sold to a Dutch gentleman who moved to Belgium in 2001. The last Dutch technical survey (dated 21/5/2001) shows a recorded mileage of 17,571, while at the first Belgian technical survey on 26th September that same year the mileage was recorded as 19,229 miles. Since then the car has seen very little use, making only a single 'around the block' trip of a couple of miles each year. The current mileage is only 19,474, which is approximately 31,360 kilometres!



La Type E est réputée être en très bel état général et originale, sa carrosserie ne présentant ni soudure ni oxydation, ayant été repeinte une seule fois (dans sa couleur argent d'origine), l'intérieur restant d'origine.

Rénovée il y a quelques temps, la capote est rouge foncé et sa protection assortie est présente. Les autres caractéristiques notables sont la séduisante boîte manuelle à quatre rapports, un très rare hardtop d'usine de la couleur de la carrosserie, un volant à jante bois conforme à l'origine et cinq jantes à rayons chromées de 15 pouces. Une révision mécanique importante et une vérification ont été effectuées juste avant l'achat de la voiture par le vendeur, en février 2012, et une nouvelle batterie et un coupe-circuit ont été installés à l'époque. Cette magnifique Type E est vendue avec ses papiers d'immatriculation française.
€60,000 - 70,000

The E-Type is reported to be in very solid and original condition overall, its body being un-welded and rust free, while the exterior has been repainted once (in the original silver colour), the interior being factory original.

Renewed in recent years, the soft-top is dark red and its matching original cover is present. Other noteworthy features include the desirable four-speed manual gearbox, a very rare original factory hardtop in body colour, period-correct wood-rim steering wheel, and five original 15" chromed wire wheels. A major mechanical service and check-up was carried out immediately prior to the vendor's purchase of the car in February 2012, and a new battery and cut-off switch fitted at the same time. This beautiful V12 E-Type is offered with French registration papers.

430

CADILLAC SERIES 62 CABRIOLET 1947

Châssis n° 8443511

- *Believed formerly owned by Claude François*
- *Last 'pre-fins' model*
- *Recent extensive mechanical refurbishment*
- *Registered in the UK*



Remontant à la dernière année de production des Cadillac sans « ailerons », ce cabriolet Séries 62 a, croit-on, appartenu au chanteur français Claude François, auteur de la chanson « Comme d'habitude » devenue un hit mondial, chantée par Frank Sinatra sous le titre « My Way ». Un précédent propriétaire, aujourd'hui décédé, aurait vendu la Cadillac à Claude François qui l'aurait lui-même vendue à M. Roy James, bien qu'il n'y en ait aucune trace écrite. La voiture a été immatriculée au nom de M. James en 1986. En 1989, le précédent propriétaire mentionné plus haut, a racheté la voiture à M. James (facture de vente au dossier). En possession de M. James, la Cadillac a figuré dans un magazine, avant sa restauration, alors qu'elle était encore beige (voir photos fournies).

L'actuel propriétaire, résident au Royaume-Uni, a acheté la Cadillac en février 2014, date depuis laquelle elle a été l'objet d'une importante rénovation de sa mécanique effectuée par Hilltop Services de Yarcombe, dans le Devon, et qui inclut la réfection du système de freinage et des suspensions avant (voir factures au dossier). Ce magnifique cabriolet Cadillac, une grande américaine classique, confortable et pratique, encore relativement abordable, est vendu avec le magazine mentionné plus haut, une sélection de photos de sa restauration et diverses factures d'entretien, ses papiers d'importation en Belgique, un certificat de transfert, une carte grise française périmée et son certificat d'immatriculation UK V5C.
€40,000 - 60,000

Dating from the last year of 'fin-less' Cadillac production, this Series 62 convertible is believed to have belonged to the French pop singer, Claude François, composer of the song « Comme d'habitude » which became a global hit under the title « My Way » sung by Frank Sinatra. A previous owner, now deceased, is understood to have sold the Cadillac to Claude François, who then sold it to a Mr Roy James, though there is no written proof of this. The car was registered in Mr James' name in 1986. In 1989 the aforementioned late owner bought the car back from Mr James (bill of sale available). While in Mr James' ownership the Cadillac featured in a French magazine prior to restoration and while still finished in beige (see accompanying photographs). It was claimed to be one of only two of its kind known in France at that time.

The current, UK-based vendor purchased the Cadillac in February 2014, since when it has benefited from considerable mechanical refurbishment undertaken by Hilltop Services of Yarcombe, Devon, including overhauling the braking system and front suspension (see bills on file). A supremely comfortable and useable classic American at a relatively affordable price, this beautiful Cadillac convertible is offered with a copy of the aforementioned magazine; a selection of restoration photographs; sundry maintenance invoices; Belgian importation documents; certificate of transfer; cancelled French Carte Grise; and a UK V5C Registration Certificate.

431

LINCOLN CONTINENTAL MARK IV CABRIOLET 1959

Châssis n° H9YC406833

- *Iconic American luxury car*
- *Automatic transmission*
- *Restored condition*
- *Registered in France*



Dévoilée au Salon de Paris en octobre 1955, la Continental Mark II était un modèle coupé hardtop aux lignes sublimes dessinées par une équipe qui comprenait Gordon Buehrig, William Clay Ford et John Reinhart. Facturée aux environ de 10 000 dollars, une somme colossale, la Continental Mark II était forcément un modèle très exclusif. Toujours est-il qu'on prétend que Ford perdait environ 1 000 dollars pour chaque Mark II vendue, une situation intenable qui précipita le lancement de la Mark III, profondément remaniée et considérablement moins chère, en 1958. Les modifications apportées au modèle suivant, la Mk IV, se cantonnaient à quelques détails stylistiques extérieurs, le plus visible étant une lunette arrière inversée. Le V8 Lincoln 430 ci (7 049 cm³) à soupapes en tête restait de mise sur la gamme Continental, ses 350 ch se montrant largement suffisants pour déplacer ces énormes voitures à plus de 160 km/h.

L'un parmi seulement 2 195 cabriolets Continental Mark IV construits en 1959, cet exemplaire a été restauré entre 2012 et 2016 (factures fournies) et se présente en excellent état général, complet avec sa capote fonctionnant. La peinture est neuve (2016) et les pare-chocs seront rechromés pour la vente. Bleue avec intérieur noir et blanc, ce sublime cabriolet américain est vendu avec sa carte grise de collection française et son contrôle technique.

€35,000 - 55,000

Premiered at the Paris Salon in October 1955, the Continental Mark II was a sublimely styled hardtop coupe created by a team that included Gordon Buehrig, William Clay Ford and John Reinhart. Priced close to the then breathtaking \$10,000 mark, the Continental MkII was necessarily a most exclusive automobile. Nevertheless, Ford is reputed to have lost around \$1,000 on every Mark II sold, an unsustainable situation that prompted the introduction of the heavily revised and considerably cheaper Mark III for 1958. Changes to the successor Mark IV were mainly confined to external styling details, the most obvious of which was a reverse slant rear window. Lincoln's 430ci (7,049cc) overhead-valve V8 engine continued to power the Continental range, its 350bhp more than sufficient to propel these huge cars well past 100mph.

One of only 2,195 Continental Mark IV convertibles made in 1959, this example was restored between 2012 and 2016 (invoices available) and is presented in generally excellent condition, complete with working soft-top. The paintwork is new (2016) and the bumpers will be re-chromed for the sale. Finished in blue with black/white interior, this ultimate American soft-top is offered with French Carte Grise de Collection and Contrôle Technique.

FORD MUSTANG COUPÉ FASTBACK 1970

Châssis n° 0F02F176625

Moteur n° 162781

- *Iconic American classic*
- *5.0-litre V8 engine*
- *Restored in 2013*
- *Registered in France*



Ford créa une nouvelle catégorie de voitures presque instantanément lorsqu'il présenta son coupé sportif Mustang, en plein milieu de l'année-modèle 1964, prenant de court le reste de l'industrie automobile américaine. Enfant chérie de Lee Iacocca – qui allait plus tard sauver la Chrysler Corporation – la Mustang est l'un des plus remarquables modèles à succès des temps modernes et sans doute le sommet de sa carrière chez Ford. Destinée à une jeune clientèle pour laquelle l'automobile est autant un style de vie qu'un moyen de transport, la Mustang réussit brillamment avec plus d'un quart de million de modèles vendus à la fin de 1964. Ces remarquables débuts furent suivis d'un étonnant chiffre de 524 791 ventes en 1965, qui firent la fortune de Ford.

Le secret du succès de la Mustang tenait à son pouvoir de séduction qui dépassait largement sa cible, grâce à un excellent rapport qualité prix, combinant un aspect sportif à une consommation raisonnable et de bonnes performances. On pouvait commander des Mustang aux caractéristiques allant de l'économique six cylindres à la luxueuse V8, tandis que les clients pouvaient choisir parmi un large catalogue d'options, si bien qu'il est rare de rencontrer deux Mustang identiques. La Mustang fut agrandie et modifiée en 1969 et à nouveau en 1971.

Construite à Dearborn, l'usine du Michigan, ce modèle fastback, gris avec intérieur noir, est équipé du V8 302 (5 litres) et de la transmission manuelle. Restauré en 2013 par un spécialiste parisien, la voiture est vendue avec sa carte grise française de collection, son contrôle technique et les factures relatives à sa restauration.

€25,000 - 35,000

Sans Réserve

Ford created a new class of car almost overnight with the introduction of the Mustang sports coupé part way through the 1964 season, catching the rest of the US auto industry off guard. Brainchild of Lee Iacocca - subsequent saviour of the Chrysler Corporation - the Mustang is one of the most remarkable automotive success stories of modern times and arguably the pinnacle of his long career with Ford. Aimed at the affluent young, for whom a car was as much a lifestyle statement as means of transport, the Mustang succeeded brilliantly, achieving sales in excess of a quarter million by the end of '64. This remarkable debut was followed by a staggering 524,791 sales in 1965, earning Ford a fortune.

The secret of the Mustang's success was a broad appeal that extended beyond the target market thanks to a great value-for-money package combining sporty looks, decent economy and brisk performance. Mustangs could be ordered in specifications ranging from six-cylinder 'economy' to V8-powered luxury, while customers could choose from an extensive range of factory options, with the result that seldom are two Mustangs identical. The Mustang was enlarged and restyled for 1969 and again for 1971.

Built in Ford's Dearborn, Michigan plant, this fastback model has the 302ci (5.0-litre) V8 engine and manual transmission, and is finished in grey with black interior. Restored in 2013 by a Parisian specialist, the car comes with French Carte Grise de Collection, Contrôle Technique, and invoices relating to the restoration.

433

FORD SHELBY MUSTANG GT500 COUPÉ 2006

Châssis n° 1ZVFT885675221191

- *Revival of the iconic 1960s Shelby GT500*
- *Two owners from new*
- *Used sparingly*
- *Registered in Italy*



En 2006, Ford ressuscita sa collaboration avec Carroll Shelby pour créer un ensemble de modèles spéciaux en série limitée, au sommet duquel trônait la Shelby GT500. Présentée au Salon de New York 2005, la production de la GT500 débuta en mai 2006, comme modèle 2007. La GT500 recevait un V8 330 ci (5, 4 litres) à compresseur dont les 500 ch étaient délivrés via une transmission manuelle Tremec à six rapports. Parmi les caractéristiques spéciales, des suspensions renforcées, un kit carrosserie et des roues de 18 pouces. La production ne dura que trois années (2007-2009) avec environ 30 000 exemplaires produits. Carroll Shelby décéda en 2012 et la GT500 est l'une des dernières voitures à porter le nom du grand homme.

Cette GT500 a été achetée neuve en 2006 par un riche homme d'affaire suisse qui n'a conduit la voiture que sur quelques miles en Suisse, avant de la vendre au propriétaire actuel, un passionné de voitures américaines, en 2007. Depuis son acquisition, la Shelby faisait partie de la collection du vendeur et a été régulièrement entretenue par son mécanicien. Son usage a été parcimonieux, se limitant à un voyage de la Sicile vers nord de l'Italie et retour. Depuis, cette rare et attirante supercar américaine a été remise dans un garage hors humidité et se présente en état bien préservé et entièrement d'origine.
€40,000 - 50,000

In 2006, Ford revived its alliance with Carroll Shelby to create a series of special limited edition models, at the pinnacle of which sat the Shelby GT500. Introduced at the 2005 New York Auto Show, the GT500 commenced production in May 2006 as a 2007 model. The GT500 was powered by a 330ci (5.4-litre) supercharged V8 engine, whose 500 horsepower was delivered to the road via a Tremec six-speed manual transmission. Special features included up-rated suspension, a body kit, and 18" diameter wheels. Production continued for only three years (2007-2009) with approximately 30,000 cars completed. Carroll Shelby died in 2012, and the GT500 is one of the last cars to carry the great man's signature.

This GT500 was purchased new in 2006 by a wealthy Swiss businessman, who drove the car for only a handful of miles in Switzerland before selling it to the current vendor, an American-car enthusiast, in 2007. Since its acquisition, the Shelby has formed part of the vendor's private collection and been maintained regularly by his mechanics. Its use has been sparing – confined to one trip from Sicily to northern Italy and back. Since then, this rare and desirable American supercar has been kept in a dehumidified garage and is presented in well-preserved and completely original condition.

Conditions Générales

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

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

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

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

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

- **'Acquéreur'** ou **'Acheteur'** ou **'Adjudicataire'**: la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.
 - **'Commissaire-priseur'** ou **'Commissaire-priseur habilité'**: le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.
 - **'Enchérisseur'**: la personne qui enchère lors de la vente ou dans le cas d'une enchère intervenant par l'intermédiaire d'un représentant de Bonhams France SAS en vertu d'un ordre d'achat.
 - **'Lot'**: tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.
 - **'Prix d'adjudication'** ou **'Prix au Marteau'**: le prix sans les frais, exprimé dans la devise du pays dans lequel la vente a lieu, auquel un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité à l'acheteur.
 - **'Prix de réserve'**: le prix minimum auquel un Lot peut être vendu et convenu entre Bonhams et le Vendeur.
- Les Lots marqués d'un (#) sont mis en vente par un membre de Bonhams.

Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des **'conditions reports'** sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du département concerné.
- Tous les renseignements concernant l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les **'conditions reports'** ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les **'conditions reports'** concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.
- L'état d'un Lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Toute variation de ce type sera annoncée au moment de la vente et consignée au procès-verbal de vente.

Les enchères

- Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.
- Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n'ait expressément porté à la connaissance de Bonhams, par écrit, qu'il agissait pour le compte d'un tiers et que ce tiers ait été agréé par Bonhams.
- Le fait d'enchérir impliquera automatiquement pour l'enchérisseur qu'il aura lu, compris et accepté les conditions de vente générales.
- La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique.
- Les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différer des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.
- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser à toute personne la participation aux enchères.
- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.
- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.
- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.
- La mise à prix sera fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

Ordres d'achat

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

Les incidents de la vente

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

Adjudication

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

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

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

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

Préemption de l'état français

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

Le paiement

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

- Concernant les lots de Automobiles et de Motos
15% sur chaque véhicule

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

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

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

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

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

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

Symboles précédents les numéros de Lot :

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

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

* TVA sur les objets importés à un taux préférentiel de 5.5% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.

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

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

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

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

Automobiles et Motos de collection

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

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

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

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

Exportations des Lots

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

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

Certificat d'exportation

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

Espèces En Voie De Disparition

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

Droits de reproduction

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

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

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

Loi et compétence juridictionnelle

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

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

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

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

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

General Conditions

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

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

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

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

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

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

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

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

Condition of Lots

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

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

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

Auctions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Absentee bids

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

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

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

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

Incidents affecting the sale

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

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

Sale

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

Pre-emption right of the French state

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

Payment

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

Symbols beside Lot numbers:

- † TVA at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- Ω TVA on imported items at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- * TVA on imported items at a preferential rate of 5.5% on Hammer Price and the prevailing rate on Buyer's Premium
- Y Lots may be subject to specific regulations when exporting these items outside the EU. Please see the section on Endangered Species in the catalogue.
- Φ This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of ivory into the USA.
- ≈ Please note that as a result of recent legislation ruby and jadeite gem stones of Burmese (Myanmar) origin may not be imported into the US. Rubies and jadeite of non-Burmese origin require certification before import into the US.

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

Collectors cars and Motorcycles

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

Exporting Lots

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

Export licence

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

Endangered Species

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

Copyright

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

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.
- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.
- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.
- The clauses in these general conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another.
- Only the French version of these general conditions has legal force. Any version in another language will be deemed merely ancillary.

**THE LAS VEGAS
MOTORCYCLE AUCTION**

Thursday January 26, 2017
Rio Hotel & Casino, Las Vegas

*Offered from
The Larry Bowman Collection*
1914 FEILBACH LIMITED 10HP
\$200,000 - 250,000

INQUIRIES

USA

+1 (323) 436 5470

+1 (415) 391 4000

motorcycles.us@bonhams.com

UK

+44 (0) 20 8963 2817

ukmotorcycles@bonhams.com



Bonhams

MARCH 9, 2017
Fernandina Beach Golf Club

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

THE
AMELIA ISLAND
AUCTION

CONSIGNMENTS NOW INVITED



Platinum award winning
One of two with factory competition features
1955 FERRARI 250 EUROPA GT ALLOY COUPE
Coachwork by Pinin Farina

Bonhams

bonhams.com/amelia

**IMPRESSIONIST
& MODERN ART**

Thursday 2 February 2017 at 5pm
New Bond Street, London

GIORGIO DE CHIRICO (1888-1978)

Vita silente di oggetti su tavolo
oil on canvas
92 x 138.3cm (36 1/4 x 54 7/16in).
£130,000 - 180,000

ENQUIRIES

+44 20 7468 8328
india.phillips@bonhams.com



Bonhams

LONDON

bonhams.com/impressionist

**IMPRESSIONIST &
MODERN ART**

Thursday 2 February 2017
New Bond Street, London

MARC CHAGALL (1887-1985)

Clown au bouquet de fleurs
signed 'Marc Chagall' (lower right)
India ink and wash on paper
60.9 x 45.6cm (24 x 17 15/16in).
Executed circa 1975
£100,000 - 150,000
\$122,000 - 183,000

ENQUIRIES

india.phillips@bonhams.com
+44 (0) 20 7468 8328

Closing date for entries

Friday 9 December 2016



Bonhams

LONDON

bonhams.com/impressionist

**MODERN SPORTING
GUNS, RIFLES AND
VINTAGE FIREARMS**

Thursday 11 May 2017
Knightsbridge, London

**A FINE .470 SIDELOCK EJECTOR
RIFLE BY J. RIGBY, NO. 17777**
£15,000 - 20,000

ENQUIRIES

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

Closing date for entries

Friday 24 March



Bonhams

bonhams.com/gun

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



Steve Burton Photography



The Quail
A Peninsula Signature Event

CALLING ALL CARS!

The Quail, A Motorsports Gathering • Friday, August 18, 2017 • 10:00am to 4:00pm • Hosted at Quail Lodge & Golf Club in Carmel, California

The 15th Annual *The Quail, A Motorsports Gathering* invites you to participate in one of the world's most exclusive concours held during Monterey Car Week by entering a vehicle from your private collection! *The Quail's* 2017 Featured Classes include: Mid-Engine Marvels and Originals. *The Quail's* Traditional Classes include: Pre-War Sports and Racing, Post-War Racing, Post-War Sports 1945-1960, Post-War Sports 1961-1975, The Great Ferraris, Supercars, Custom Coachwork, and Sports and Racing Motorcycles.

To enter a vehicle from your private collection, obtain an application by visiting signatureevents.peninsula.com or by calling +1 (831) 620-8879.

FOLLOW US!

Facebook.com/PSE.TheQuailEvents • Twitter.com/TheQuailEvents
Instagram.com/TheQuailEvents • YouTube.com/QuailSignatureEvents

THE PENINSULA
SIGNATURE EVENTS

THE ZOUTE SALE®

Important Collectors' Motor Cars

Friday 6 October 2017
Knokke-Le Zoute, Belgium



The Bonhams annual auction at Knokke-Le Zoute offers an unbeatable platform to sell your motor car. Auction spaces are limited, please contact the department.

ENQUIRIES

Philip Kantor
+32 (0) 476 879 471

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

ENTRIES NOW INVITED



1955 PORSCHE 356 'PRE-A' 1600 SPEEDSTER
Sold for €586,500, Zoute 2016



1969 MERCEDES-BENZ 280SL
Sold for €230,000, Zoute 2016

Bonhams



Fondation *Cartier*
pour l'art contemporain

**auto
photo**
De 1900 à nos jours

Exhibition from April 19 to September 24, 2017

261, boulevard Raspail 75014 Paris / fondation.cartier.com / #FONDATIONCARTIER    #AUTOPHOTO

LEE FRIEDLANDER, MONTANA, 2008. © LEE FRIEDLANDER. COURTESY FRAENKEL GALLERY.

CHAMPAGNE

*Clos * Lanson*
2006

Un Vin Précieux



*Issu d'un hectare de vigne qui porte le même nom, le Champagne Clos Lanson 2006 n'est disponible qu'en 7 870 exemplaires, tous numérotés.



VERSAILLES > GENEVA

1-4 June 2017

The modern automobile epic

+INFOS → www.1000kmGT.com

Se puoi sognarlo puoi farlo.

Ferrari



Padre[®]
Figlio

FATHERS, SONS & FERRARIS . 6-9 JULY 2017 . TUSCANY (ITALY)

+INFO → www.RadunoPadreFiglio.com

If you can dream it, you can do it



THE BEST CLASSIC CARS IN
A PERFECT INDUSTRIAL
AMBIANCE IN **AMSTERDAM**
AT
18 AND 19 MARCH 2017



Bonhams

BONHAMS JOINS CAPITAL CARS & CLASSICS AMSTERDAM 18 & 19 MARCH 2017

Capital Cars & Classics is the classic car fair in the heart of The Netherlands. A top quality event with international allure where you can see the very best and most exclusive classic cars in a perfect industrial ambiance in Amsterdam. Tasty selected old-timers, young-timers and some modern supercars will be shown as the main theme. This exclusive event took place in april 2016 for the first time and is already named alongside European events as Techno Classica and Retromobile. An event for high end visitors.

Furthermore we will offer high-end culinary surprises for the food aficionados as well as luxury lifestyle items such as watches, clothing and car-event organisers. In brief, Capital Cars & Classics is a great happening that will make your heart beat faster.

Bonhams joins Capital Cars & Classics. Can we welcome you also?

Save the date on Saturday 18th and Sunday 19th of March 2017!

CLASSICUS CARROS
— PRIVATE INSURANCE —

ORDER TICKETS ON WWW.CC-C.NL

13th

CONCOURS D'ÉLÉGANCE PALEIS HET LOO

www.concourselegance.com



1st & 2nd JULY
2017



SOTOGRADE GRAND PRIX

SOTOGRADE - SAN ROQUE CÁDIZ - SPAIN

24th - 28th MAY 2017

WWW.SOTOGRADEGRANDPRIX.COM



SOTOGRADE
ANDALUCÍA



ZOUTE GRAND PRIX

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
5-8 OCTOBER 2017

8th EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE



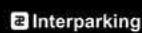
KNOKKE-HEIST

PLATINUM SPONSORS



introduced by
GERMAIN
CLAEYS

GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS





The Endurance Rally Association
Home of the Peking to Paris Rally

Baltic Classic

28 May - 10 June 2017

A brand new addition to the ERA calendar aimed at Vintage and Classic cars. Starts in Copenhagen, passing through Denmark, Sweden, Finland, Estonia, Latvia, Lithuania and Poland before finishing in the historic German capital of Berlin.

Blue Train Challenge

18 - 22 September 2017

All new, five-day event designed for pre-1948 cars. Recapturing a nostalgic age when pioneering motorists set out to beat the famous Train Bleu on its journey across France from the English Channel to the Cote d'Azur.

Peking to Paris

June - July 2019

The longest, and perhaps toughest, driving challenge for Vintage and Classic cars. 2019 will see an exciting new proposed route taking competitors from Mongolia into Kazakhstan and across to Azerbaijan, Turkey, and Greece.



Ten Classic Rallies across the globe 2017 to 2019

The Endurance Rally Association (ERA) specialises in long-distance rallies for vintage and classic cars. We welcome newcomers and experienced crews. Our events are real challenges, but we strive to make them hugely enjoyable and social - the camaraderie is second to none. The routes are well researched and mechanical and medical support is provided throughout.

Our team has organised over 70 major rallies, through more than 50 countries. Recently returned from the epic Peking to Paris Motor Challenge, we now turn to our next events...

Contact the rally office for entry details



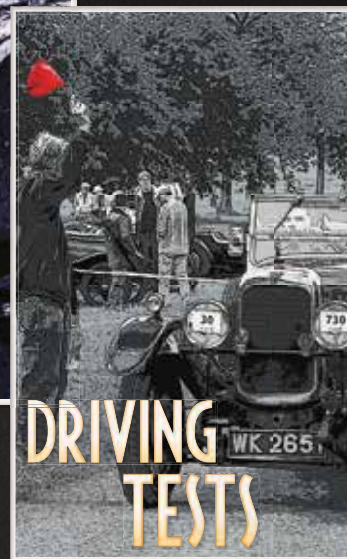
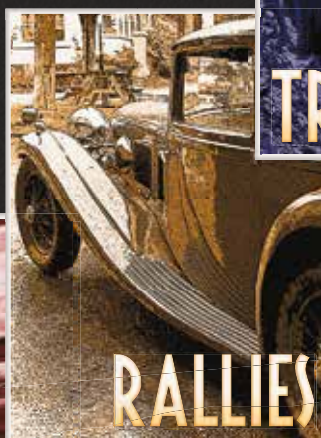
f T: 01235 831221 E: admin@endurorally.com

www.endurorally.com

Supported by:

Bonhams 1793

A CLUB FOR ALL SEASONS



Since 1934, The Vintage Sports-Car Club has become one of the world's best regarded Pre-war and Historic motoring clubs, organising around forty competitive and social events each year, from Circuit Racing, Trials and Rallies to Touring Assemblies and hundreds of Pub Meets.

A CLUB FOR EVERYONE

AS A **CAR OWNER, MARSHAL, COMPETITOR** OR SIMPLY AS AN **ENTHUSIAST!**

LOOK OUT FOR DETAILS OF
OUR 2017 SEASON AT WWW.VSCC.CO.UK



THE VSCC IS SUPPORTED BY

Bonhams

HAGERTY
CLASSIC CAR INSURANCE



t +44 (0)1608 644777 e info@vsc.co.uk f The Vintage Sports-Car Club @vintagecarclub

THE VINTAGE SPORTS-CAR CLUB | THE OLD POST OFFICE | WEST STREET | CHIPPING NORTON | OXFORDSHIRE OX7 5EL

MOTORING SALES DIARY 2017

19 January	The Scottsdale Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia The Westin Kierland Resort & Spa Scottsdale, Arizona, USA	30 June	The Goodwood Festival of Speed Sale Collectors' Motor Cars and Automobilia Goodwood House, Chichester, UK
28 January	The Las Vegas Motorcycle Auction Collectors' Motorcycles and Memorabilia Rio Las Vegas Hotel and Casino Las Vegas, Nevada, USA	7 - 9 July	The Le Mans Motorcycle Sale Le Mans Bike Festival Circuit de la Sarthe, France
9 February	Les Grandes Marques du Monde au Grand Palais Exceptional Motor Cars, Motorcycles and Automobilia Paris, France	18 August	The Quail Lodge Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia Carmel, California, USA
9 March	The Amelia Island Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia Fernandina Beach Golf Club Fernandina Beach, Florida, USA	2 September	The Beaulieu Sale Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia The National Motor Museum, Hampshire, UK
19 March	The 74th Goodwood Members' Meeting Sale Important Sports & Competition Motor Cars Goodwood Motor Circuit Chichester, UK	9 September	The Goodwood Revival Sale Collectors' Motor Cars and Automobilia Goodwood Motor Circuit, Chichester, UK
23 April	The Spring Stafford Sale Pioneer, Vintage and Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia Stafford, UK	10 September	The Chantilly Sale Important Collectors' Motor Cars Chateau De Chantilly Paris, France
21 May	The Spa-Classic Sale Spa-Francorchamps Motor Circuit Belgium	2 October	Preserving the Automobile Collectors' Motor Cars and Automobilia Simeone Foundation Philadelphia, Pennsylvania, USA
13 May	The Aston Martin Sale Aston Martin, Lagonda Motor Cars and Related Automobilia Aston Martin Works, Newport Pagnell, UK	6 October	The Zoute Grand Prix Sale Collectors' Motor Cars Knokke-Le-Zoute, Belgium
4 June	Greenwich Concours d'Elegance Collectors' Motor Cars and Automobilia Greenwich, Connecticut, USA	15 October	The Autumn Stafford Sale Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia Stafford, UK
		3 November	The London to Brighton Veteran Car Run Sale Veteran Motor Cars and Related Automobilia New Bond Street, London, UK
		2 December	The Bond Street Sale Important Collectors' Motor Cars New Bond Street, London, UK
		6 December	The December Sale Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia RAF Museum, Hendon, London, UK

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

--	--	--	--

Paddle number (for office use only)

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

Data protection – use of your information

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

Credit and Debit Card Payments

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

Notice to Bidders.

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

Sale title: Grand Palais		Sale date: 9 February 2017													
Sale no. 24103		Sale venue: Le Grand Palais, Paris													
<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 style="width: 100%;"> <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 TVA 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 & TVA)	Covering bid*

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

Your signature:

Date:

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

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.

Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
 Bonhams France SAS, 4 Rue de la Paix, 75002 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

Formulaire d'inscription et d'enchère

(Ordre d'achat en personne / en absence / en ligne / par téléphone)

Veuillez entourer le mode d'enchère ci-dessus.

Bonhams

--	--	--	--

Numéro d'identification (réservé à l'administration)

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

Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels

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

Paiements par carte de débit et de crédit

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

Avis aux enchérisseurs.

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

Titre de la vente aux enchères: Grand Palais		Date de la vente: 9 février 2017												
N° de la vente: 24103		Lieu de la vente: Le Grand Palais, Paris												
<p>Si vous n'assistez pas à la vente en personne, veuillez fournir les coordonnées des lots pour lesquels vous souhaitez faire une enchère au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies à la surenchère inférieure la plus proche. Veuillez consulter l'avis aux enchérisseurs publié dans le catalogue pour tout complément d'information se rapportant aux offres par téléphone, en ligne ou par écrit que Bonhams peut accepter en votre nom. Bonhams fera tout son possible pour exécuter ces ordres d'achat en votre nom mais ne sera pas tenu pour responsable en cas d'erreurs ou de manquement à exécuter ces offres d'achat.</p> <p>Paliers d'enchère généraux:</p> <table border="0"> <tr> <td>€10 - 20010s</td> <td>€10,000 - 20,0001,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 50020 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,0002,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,00050s</td> <td>€50,000 - 100,0005,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000100s</td> <td>€100,000 - 200,00010,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000200 / 500 / 800s</td> <td>au-delà de €200,000à la discrétion du commissaire-priseur</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000500s</td> <td></td> </tr> </table> <p>Le commissaire-priseur peut, à sa discrétion, diviser les offres d'achat à tout moment.</p>			€10 - 20010s	€10,000 - 20,0001,000s	€200 - 50020 / 50 / 80s	€20,000 - 50,0002,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,00050s	€50,000 - 100,0005,000s	€1,000 - 2,000100s	€100,000 - 200,00010,000s	€2,000 - 5,000200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000à la discrétion du commissaire-priseur	€5,000 - 10,000500s	
€10 - 20010s	€10,000 - 20,0001,000s													
€200 - 50020 / 50 / 80s	€20,000 - 50,0002,000 / 5,000 / 8,000s													
€500 - 1,00050s	€50,000 - 100,0005,000s													
€1,000 - 2,000100s	€100,000 - 200,00010,000s													
€2,000 - 5,000200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000à la discrétion du commissaire-priseur													
€5,000 - 10,000500s														
Numéro client		Titre												
Prénom		Nom												
Nom de la société (pour l'envoi de la facture le cas échéant)														
Adresse														
Ville		Département/Région												
Code postal		Pays												
N° de téléphone portable		Téléphone (jour)												
Téléphone (soir)		Télocopie												
Numéro(s) préféré(s) pour les ordres d'achat par téléphone (indicatif de pays compris)														
Adresse courriel (en lettres majuscules)														
En fournissant votre adresse courriel ci-dessus, vous autorisez à Bonhams d'envoyer à cette adresse des informations vis-à-vis nos ventes, des matériaux de marketing et des nouvelles concernant Bonhams. Bonhams ne vend pas et n'échange pas d'adresses courriels.														
Je m'inscris pour faire des offres en tant que particulier <input type="checkbox"/>		Je m'inscris pour faire des offres en tant que client professionnel <input type="checkbox"/>												
Si vous êtes inscrit à la TVA au sein de l'UE, veuillez saisir ici votre numéro : □□□ / □□□□ - □□□□□ - □□□		Veuillez cocher la case ci-contre si vous vous êtes déjà inscrit chez nous <input type="checkbox"/>												

Remarque : tous les appels téléphoniques sont enregistrés.

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

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

Votre signature:

Date:

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

N.B. Seuls les paiements provenant d'un compte dont le titulaire porte le même nom que celui indiqué sur la facture et le formulaire d'inscription aux enchères seront acceptés. Veuillez envoyer par courriel ou télécopie le formulaire d'inscription aux enchères et les renseignements demandés à l'adresse suivante :

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, Londres, W1S 1SR. Tél. : +44 (0) 20 7447 7447 Fax : +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Bonhams France SAS, 4 Rue de la Paix, 75002 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck
Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
stephen.cleminson@
bonhams.com

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

Somerset / Dorset
Mike Penn
The Haynes
Motor Museum
Sparkford, Nr. Yeovil
BA22 7UI
Tel: (01963) 440 804
Fax: (01963) 441 004

Devon / Cornwall
Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
mike.jackson@
bonhams.com

**East Anglia
Motorcycles**
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481 890
david.hawtin@
bonhams.com

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242
robert.hadfield@
bonhams.com

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

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

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

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

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

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

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

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

European (Head office)

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

European Representatives

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

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

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

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

The Netherlands
Koen Samson
De Lairesestraat 154
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Mark Osborne
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 503 3353
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

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

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

USA Representatives

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

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

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

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

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

Rest of the World

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

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

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

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

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

Bonhams Specialist Departments

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

19th Century Paintings

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

20th Century British Art

Matthew Bradbury
+44 20 7468 8295

Aboriginal Art

Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

African, Oceanic & Pre-Columbian Art

U.S.A.
Fredric Backlar
+1 323 436 5416

American Paintings

Kayla Carlsen
+1 917 206 1699

Antiquities

Siobhan Quin
+44 20 7468 8225

Antique Arms & Armour

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

Art Collections, Estates & Valuations

Harvey Cammell
+44 (0) 20 7468 8340

Art Nouveau & Decorative Art & Design

UK
Mark Oliver
+44 20 7393 3856
U.S.A.
Frank Maraschiello
+1 212 644 9059

Australian Art

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

Australian Colonial Furniture and Australiana

+61 2 8412 2222

Books, Maps & Manuscripts

UK
Matthew Haley
+44 20 7393 3817
U.S.A.
Christina Geiger
+1 212 644 9094

British & European Glass

UK
John Sandon
+44 20 7468 8244
U.S.A.
Suzy Pai
+1 415 503 3343

British Ceramics

UK
John Sandon
+44 20 7468 8244

California & American Paintings

Scot Levitt
+1 323 436 5425

Carpets

UK
carpets@bonhams.com
U.S.A.
Hadji Rahimipour
+1 415 503 3392

Chinese & Asian Art

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

Clocks

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

Coins & Medals

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

Contemporary Art

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

Entertainment Memorabilia

UK
Katherine Schofield
+44 20 7393 3871
U.S.A.
Catherine Williamson
+1 323 436 5442

European Ceramics

UK
Sebastian Kuhn
+44 20 7468 8384
U.S.A.
Peter Scott
+1 415 503 3326

Furniture

UK
Thomas Moore
+44 20 8963 2816
U.S.A.
Andrew Jones
+1 415 503 3413

European Sculptures & Works of Art

UK
Michael Lake
+44 20 8963 6813

Greek Art

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

Indian, Himalayan & Southeast Asian Art

H.K.
Edward Wilkinson
+85 22 918 4321
U.S.A.
Mark Rasmussen
+1 917 206 1688

Islamic & Indian Art

Oliver White
+44 20 7468 8303

Japanese Art

UK
Suzannah Yip
+44 20 7468 8368
U.S.A.
Jeff Olson
+1 212 461 6516

Jewellery

UK
Jean Ghika
+44 20 7468 8282
U.S.A.
Susan Abeles
+1 212 461 6525
HONG KONG
Graeme Thompson
+852 3607 0006

Marine Art

UK
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962
U.S.A.
Gregg Dietrich
+1 917 206 1697

Mechanical Music

Jon Baddeley
+44 20 7393 3872

Modern, Contemporary & Latin American Art

U.S.A.
Alexis Chompaisal
+1 323 436 5469

Modern Design

Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Motor Cars

UK
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
U.S.A.
Mark Osborne
+1 415 503 3353
EUROPE
Philip Kantor
+32 476 879 471

Automobilia

UK
Toby Wilson
+44 8700 273 619
Adrian Pipiros
+44 8700 273621

Motorcycles

Ben Walker
+44 8700 273616

Native American Art

Ingmars Lindbergs
+1 415 503 3393

Natural History

U.S.A.
Claudia Florian
+1 323 436 5437

Old Master Pictures

UK
Andrew Mckenzie
+44 20 7468 8261
U.S.A.
Mark Fisher
+1 323 436 5488

Orientalist Art

Charles O'Brien
+44 20 7468 8360

Photography

U.S.A.
Judith Eurich
+1 415 503 3259

Prints and Multiples

UK
Robert Jones
+44 20 7468 8212
U.S.A.
Judith Eurich
+1 415 503 3259

Russian Art

UK
Daria Chernenko
+44 20 7468 8334
U.S.A.
Yelena Harbick
+1 212 644 9136

Scientific Instruments

Jon Baddeley
+44 20 7393 3872
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Scottish Pictures

Chris Brickley
+44 131 240 2297

Silver & Gold Boxes

UK
Ellis Finch
+44 20 7393 3973
U.S.A.
Aileen Ward
+1 323 436 5463

South African Art

Giles Peppiatt
+44 20 7468 8355

Sporting Guns

Patrick Hawes
+44 20 7393 3815

Travel Pictures

Veronique Scorer
+44 20 7393 3962

Urban Art

Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Watches & Wristwatches

UK
Jonathan Darracott
+44 20 7447 7412
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Whisky

UK
Martin Green
+44 1292 520000
U.S.A.
Erin McGrath
+1 415 503 3363
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

Wine

UK
Richard Harvey
+44 (0) 20 7468 5811
U.S.A.
Kate Wollman
+1 415 503 3221
Erin McGrath
+1 415 503 3363
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

UNITED KINGDOM

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

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

South East England

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

Isle of Wight

+44 1273 220 000

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

West Sussex

+44 (0) 1273 220 000

South West England

Bath
Queen Square House
Charlotte Street
Bath BA1 2LL
+44 1225 788 988
+44 1225 446 675 fax

Cornwall – Truro

36 Lemon Street
Truro
Cornwall
TR1 2NR
+44 1872 250 170
+44 1872 250 179 fax

Exeter

The Lodge
Southernhay West Exeter,
Devon
EX1 1JG
+44 1392 425 264
+44 1392 494 561 fax

Tetbury

22a Long Street
Tetbury
Gloucestershire
GL8 8AQ
+44 1666 502 200
+44 1666 505 107 fax

Representatives:

Dorset
Bill Allan
+44 1935 815 271

East Anglia and Bury St. Edmunds

Michael Steel
+44 1284 716 190

Norfolk

The Market Place
Reepham
Norfolk NR10 4JJ
+44 1603 871 443
+44 1603 872 973 fax

Midlands

Knowle

The Old House
Station Road
Knowle, Solihull
West Midlands
B93 0HT
+44 1564 776 151
+44 1564 778 069 fax

Oxford

Banbury Road
Shipton on Cherwell
Kidlington OX5 1JH
+44 1865 853 640
+44 1865 372 722 fax

Yorkshire & North East England

Leeds

30 Park Square West
Leeds LS1 2PF
+44 113 234 5755
+44 113 244 3910 fax

North West England

Chester

2 St Johns Court,
Vicars Lane,
Chester,
CH1 1QE
+44 1244 313 936
+44 1244 340 028 fax

Manchester

The Stables
213 Ashley Road
Hale WA15 9TB
+44 161 927 3822
+44 161 927 3824 fax

Channel Islands

Jersey

La Chasse
La Rue de la Vallee
St Mary
Jersey JE3 3DL
+44 1534 722 441
+44 1534 759 354 fax

Representative:

Guernsey
+44 1481 722 448

Scotland

Edinburgh ●

22 Queen Street
Edinburgh
EH2 1JX
+44 131 225 2266
+44 131 220 2547 fax

Bonhams West of Scotland

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

Representatives:

Wine & Spirits
Tom Gilbey
+44 1382 330 256

Wales

Representatives:

Cardiff
Jeff Muse
+44 2920 727 980

EUROPE

Belgium

Boulevard
Saint-Michel 101
1040 Brussels
+32 (0) 2 736 5076
belgium@bonhams.com

Denmark

Henning Thomsen
+45 4178 4799
denmark@bonhams.com

France

4 rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0) 1 42 61 10 10
paris@bonhams.com

Germany - Cologne

Albertusstrasse 26
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 Lairesestraat 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

Johann Leibbrandt
+34 915 78 17 27
or Teresa Ybarra
+34 930 087 876
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
arizona@bonhams.com

California

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

Colorado

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

Florida

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

Georgia

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

Illinois

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

Massachusetts

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

Nevada

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

New Jersey

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

New Mexico

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

Oregon

Sheryl Acheson
+1(503) 312 6203
oregon@bonhams.com

Pennsylvania

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

Texas

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

Virginia

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

Washington

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

Washington DC

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

CANADA

Toronto, Ontario ●

Jack Kerr-Wilson
20 Hazelton Avenue
Toronto, ONT
M5R 2E2
+1 (416) 462 9004
info.ca@bonhams.com

Montreal, Quebec

David Kelsey
+1 (514) 341 9238
info.ca@bonhams.com

SOUTH AMERICA

Brazil

+55 11 3031 4444
+55 11 3031 4444 fax

ASIA

Hong Kong ●

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

Beijing

Suite 511
Chang An Club
10 East Chang An Avenue
Beijing 100006
+86(0) 10 6528 0922
+86(0) 10 6528 0933 fax
beijing@bonhams.com

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

Motorcycle Index

Lot No	Year	Sale Item Description
212	1985	Bimota 748 cm3 DB1R1
211	1972	Ducati 750 Sport « Desmo » Course
210	1972	Ducati Formula 750 « Imola Replica » Course
209	1974	Ducati Formula 750 SS « course »
208	1988	Ducati 851 Strada « Tricolore »
207	2009	Ducati 990 cm3 Desmosedici RR
215	1939	Gilera 500 cm3 VTE Gran Sport '8 Bulloni'
204	1957	Gilera 175 cm3 Rossa Extra
206	1954	Motobi 250 GS
214	2016	Motul 800 cm3 Onirika 2853
203	2010	MV Agusta F4 1000 R
201	1938	NSU 241 cm3 251 OSL Sport
213	1986	Suzuki RG500 Gamma TT Formula 1 course
202	1917	Terrot 500 cm3 Motorette Type B
205	1950	Vincent 499cc Comet

Motor Car Index

Lot No	Year	Sale Item Description
349	1934	Alfa Romeo 6C 2300 Pescara Siluro
330	1963	Alfa Romeo 2600 Sprint Coupé
407	1963	Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale Coupé
331	1963	Alfa Romeo Giulia TI Sports Saloon
311	1967	Alfa Romeo Giulia Sprint GT Veloce
315	1968	Alfa Romeo 1300 GTA Junior
392	1972	Alfa Romeo Montreal Coupé
361	1975	Alfa Romeo GT 1600 Junior Coupé
427	1968	APAL Horizon GT Coupé
355	1928	Aston Martin 1½-Litre Standard Sports Model
339	1935	Aston Martin Ulster Two-seater Sports
312	1977	Aston Martin V8 Series 3 Sports Saloon
323	1988	Aston Martin V8 Vantage Volante
370	1985	Audi Quattro Sport SWB Coupé
336	1955	Austin-Healey 100M 'Le Mans' Roadster
359	1956	Austin-Healey 100M 'Le Mans' Roadster
360	1957	Bentley S1 Continental Drophead Coupé
404	1960	Bentley S2 Continental Flying Spur Saloon
357	1965	Bentley S3 Continental Coupé
426	1987	Bentley Continental Convertible
338	1990	Bentley Turbo R Sports Saloon
406	2000	Bentley Continental R Mulliner Coupé
379	2001	Bentley Continental R Le Mans Coupé
328	1893	Benz Victoria
324	1900	Benz Ideal 4½hp Vis-à-Vis
352	1972	BMW 2002 Cabriolet Baur
371	2004	BMW Z8 Alpina V8 Roadster with Hardtop
333	1923	Bugatti Type 27 Brescia Torpedo
430	1947	Cadillac Series 62 Convertible
308	1971	CAP-FIAT 500 Scoiattolo
408	1963	Chevrolet Corvette Sting Ray Split window
369	1964	Citroën DS 19 Cabriolet Chapron
424	1975	Citroën DS23ie Pallas Saloon
326	1930	Delage D8 Cabriolet
317	1958	Facel Vega FV3B Coupé
395	1959	Facel Vega HK500 Coupé
319	1962	Facel Vega Facellia F2B Convertible
348	1959	Ferrari 250 GT 'Series 1' Coupé
367	1966	Ferrari 330 GT 2+2 'Series 2'
358	1972	Ferrari 365 GTB/4 'Daytona' Berlinetta
341	1980	Ferrari 308 GTB
384	1980	Ferrari 308 GTB Group 4
409	1981	Ferrari 208 GTB
396	1988	Ferrari 328 GTS

Motor Car Index

Lot No	Year	Sale Item Description	Lot No	Year	Sale Item Description
414	1995	Ferrari F355 Spider	394	1956	Mercedes-Benz 190 SL Convertible
421	2002	Ferrari F360 Spider	320	1966	Mercedes-Benz 230 SL Convertible with hardtop
416	2003	Ferrari 575M Maranello Coupé	417	1969	Mercedes-Benz 280 SL Convertible
410	1913	FIAT 12/15hp Tipo 1A Torpedo	418	1970	Mercedes-Benz 280 SE Coupé
307	1933	FIAT 508 Bailla Pickup Truck	340	1970	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with hardtop
345	1950	FIAT Giannini 750 Sport	400	1971	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with hardtop
420	1971	FIAT Dino 2400 Spider	329	1973	Mercedes-Benz 450 SL Convertible
309	1972	FIAT 130 Coupé	354	1991	Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Sports Saloon
310	2010	FIAT 500 Jollycar	391	1995	Mercedes-Benz E500 'Limited' Saloon
386	1943	Ford GPA Amphibious Military Vehicle	306	1957	MV Agusta 1100 D2 Autocarro Project
432	1970	Ford Mustang Fastback Coupé	366	1957	OSCA-Maserati 1.5-Litre Barchetta Evocation
433	2006	Ford Shelby Mustang GT500 Coupé	325	1902	Panhard-Levassor 7hp Type A Voiturette
332	1928	Hispano Suiza 27HP T49 Short-chassis Tourer	401	1911	Panhard-Levassor Type X8 3.6 litre Open Drive Limousine
405	1967	Iso Rivolta IR 300 Coupé	347	1955	Porsche 356 'Pre-A' 1500 Super Speedster
419	1953	Jaguar XK120 OTS Roadster	373	1955	Porsche 356 'Pre-A' Continental Coupé
365	1956	Jaguar XK140SE Coupé	376	1957	Porsche 356A 1600 Speedster
428	1957	Jaguar XK150 3.8-Litre Coupé	334	1959	Porsche 356A 1600 T2 Sunroof Coupé
382	1958	Jaguar XK150SE 3.4-Litre Roadster	362	1970	Porsche 911E 2.2-Litre Coupé
346	1961	Jaguar E-Type 3.8-Litre 'Flat Floor' Roadster	342	1970	Porsche 914/6 Coupé
389	1962	Jaguar E-Type 3.8-Litre Semi-Lightweight Competition Hardtop Roadster	393	1973	Porsche 911 Carrera 2.7-Litre MFI Coupé
321	1964	Jaguar E-Type 'Series 1' 3.8-Litre Coupé	415	1977	Porsche 911S 2.7-Litre Coupé
399	1965	Jaguar E-Type 'Series 1' 4.2-Litre Roadster	412	1984	Porsche 911 Type 930 Turbo Coupé
301	1969	Jaguar 420G Saloon	422	1985	Porsche 928 S3 Coupé
425	1970	Jaguar E-Type Series 2 Roadster	380	1989	Porsche 911 Carrera 3.2-Litre 'WTL' Speedster
429	1972	Jaguar E-Type Series III V12 Roadster with factory hardtop	344	1991	Porsche 911 Type 964 Carrera RS NGT Coupé
305	1957	Lamborghini DLA 35 Tractor	398	1992	Porsche 911 Type 964 Carrera RS RCT Coupé
378	1997	Lamborghini Diablo VT Roadster	322	1993	Porsche 911 Type 964 Turbo 3.6-Litre Coupé
327	1956	Lancia Aurelia B24S Convertible with hardtop	383	1996	Porsche 911 Type 993 Turbo X-50 Coupé
375	1957	Lancia Aurelia B20 GT 'S' 5th Series Coupé	388	2003	Porsche 911 Type 996 GT3 RS Coupé
363	1962	Lancia Flaminia Super Sport Coupé	303	1978	Range-Rover 4x4
337	1966	Lancia Fulvia 1.2 Coupé	356	1939	Renault Viva Grand Sport Cabriolet
302	1972	Lancia Fulvia 1.3 S Montecarlo Coupé	353	1955	Renault 4CV 'Pie' Parisian Police Car
390	1976	Lancia Stratos Group 4 Coupé	423	1961	Renault Goélette Pickup Truck
314	1977	Lancia Stratos Coupé	372	1983	Renault 5 Turbo Tour de Corse Group B Works Rally Car
343	1994	Lancia Hyena Coupé	397	1956	Rolls-Royce Silver Wraith Long-wheelbase Limousine
304	1952	Land Rover Series I Pickup	387	1962	Rolls-Royce Silver Cloud II Drophead Coupé
431	1959	Lincoln Continental Mark IV Convertible	316	1965	Rolls-Royce Silver Cloud III Drophead Coupé
351	1984	Maserati 4.9-Litre Quattroporte III Saloon	381	1981	Rolls-Royce "Corniche V Convertible"
377	1963	Maserati 3500 GTI Coupé	364	1952	SIATA Daina Gran Sport Type A Barchetta
403	1978	Maserati Khamsin Coupé	385	1949	Simca 8 Deho Evocation
368	1939	Maybach SW-38 Spezial Cabriolet	318	1967	Simca 1000 Coupé
374	1938	Mercedes-Benz 320 3.2-Litre Cabriolet B	335	1958	Talbot-Lago T14 America Coupé
402	1953	Mercedes-Benz 300b Cabriolet D	411	1928	Tracta D2 Sports
350	1955	Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing' Coupé			





1793

Bonhams

4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11



Supported by

