

Bonhams



THE CHANTILLY SALE

- 30.06.19 -

Automobiles d'exception

Château de Chantilly, France | 30 Juin 2019



LOT 33

BMW 507 3,2 LITRES SÉRIE II ROADSTER 1959





J'ai le très grand plaisir de vous présenter cette quatrième vente aux enchères tenue lors de cette édition 2019 du concours Chantilly Art et Élégance Richard Mille organisé dans le magnifique décor de ce lieu chargé d'histoire. Déjà présent les trois premières années à cette manifestation en tant que juge de classe, j'en avais aussitôt perçu tout le potentiel et justement deviné qu'elle allait se transformer en un éclatant succès – ce fut également le cas pour nos trois ventes précédentes. Nous sommes bien entendu ravis de notre association avec ce fabuleux événement en tant que maison de ventes élue et associée.

Nous avons donc voulu à nouveau présenter une sélection passionnante et variée d'automobiles dont certaines sont spectaculaires avec ce catalogue de l'édition 2019.

Que vous soyez un habitué des enchères qui souhaite bonifier sa collection ou un acheteur novice, je suis sûr que nous vous offrons ici quelque chose qui saura retenir votre attention.

Je voudrais aussi saisir cette occasion pour remercier Patrick Peter et son équipe d'avoir accueilli cette quatrième vente, une partie intégrale de cet événement qui s'est déjà positionné comme incontournable et de niveau mondial. Nous nous félicitons de notre partenariat continu et gratifiant avec Peter Auto qui, sous sa direction éclairée et sa quête permanente de l'innovation, ne cesse jamais de lancer de nouveaux et passionnants projets en fournissant d'excellentes opportunités marquées par la compétence et l'efficacité.

Philip Kantor

Directeur département Automobiles Bonhams Europe
Membre du Conseil d'Administration de Bonhams Europe

It gives me very great pleasure to introduce this fourth auction sale to you during the 2019 edition of the Chantilly Art et Élégance Richard Mille concours to be held in the spectacular surroundings of this historical venue. After attending the first three years' events as a class judge I immediately realized the enormous potential and guessed right away that it would turn out to be a resounding success – which was also the case for last year's third Bonhams sale. We are therefore delighted to be associated with this fabulous event as the auction house of choice.

We have once again sourced an exciting and varied selection of motor cars, some of which are spectacular, in the catalogue of the 2019 edition.

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

I would also like to take this opportunity to thank Patrick Peter and his team for hosting this fourth sale, which has proven to be an integral element of this major and world class event. We are delighted at our rewarding and ongoing partnership with Peter Auto who under his guidance and eagerness for innovation never cease to pursue new and exciting projects in providing a rewarding experience with the very best service.

Philip Kantor

Director Bonhams Europe Motor Car Department
Member of the Bonhams Europe Board of Directors





© Denis Boussard

CHANTILLY ARTS & ELEGANCE RICHARD MILLE VAUT BIEN UNE VENTE !

Nous sommes particulièrement heureux et flattés que Bonhams associe son nom et sa réputation pour la quatrième fois à Chantilly Arts & Elegance Richard Mille. Dans le cadre d'un événement célébrant l'automobile d'exception, mais également une large déclinaison de l'Art de vivre à la Française - Beaux-Arts, Arts de la Table, Mode ou encore Haute Horlogerie... - la présence de cette célèbre maison de vente aux enchères parmi les plus anciennes dans les domaines des arts et des antiquités depuis 1793 s'imposait.

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

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

Patrick Peter

Organisateur de Chantilly Arts & Elegance Richard Mille

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

We are extremely pleased and honoured, that for the fourth time in a row, Bonhams has associated its name and reputation to Chantilly Arts & Elegance Richard Mille. In the context of an event celebrating not only exceptional cars, but also the values which make up the French art de vivre (Fine Arts, Fine Dining, Fashion or even Fine Watchmaking), it appeared evident that the presence of this renowned auction house, among the oldest in the field of art and antiques since 1793, was the right decision.

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

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

Patrick Peter

Organiser of Chantilly Arts & Elegance Richard Mille







THE CHANTILLY SALE

Automobiles d'exception

Dimanche 30 juin 2019

Château de Chantilly, France

COMMISSAIRE-PRISEUR

Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

CHÂTEAU DE CHANTILLY

Pelouse du Jeu de Paume
60500 Chantilly

VENTE AUX ENCHÈRES

Dimanche 30 juin 2019
à 11h00

EXPOSITION PUBLIQUE

Vendredi 28 juin
de 14h00 à 18h00
Samedi 29 juin
de 10h00 à 18h00
Dimanche 30 juin
de 9h30 à 17h30
Entrée libre
Dimanche 30 juin
de 8h30 à 9h30

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÉNEMENT

Du samedi 29 juin au
lundi 1 juillet 2019
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

FRAIS D'ADJUDICATION

En sus du prix d'adjudication,
l'acheteur devra payer sur le prix
d'adjudication de chaque lot des frais
de vente s'élevant:
Pour les automobiles :
15% + TVA du prix au marteau.

Certains lots sont sujets à la TVA sur
le prix d'adjudication en plus de la
TVA sur les frais de vente.

Ces lots sont marqués d'un signe
étoile (*) à côté du numéro de
passage en cas d'importation
temporaire ou d'une dague (†) en
cas de mise en vente du lot par un
assujetti. Ces symboles seront
imprimés à côté du numéro du lot
correspondant dans le catalogue.

IMPORTANT

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

CATALOGUE:

€50 + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

25566

AUCTIONEER

Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

CHÂTEAU DE CHANTILLY

Pelouse du Jeu de Paume
60500 Chantilly

AUCTION DATE AND START TIMES

Sunday 30 June 2019
at 11am

VIEWING

Friday 28 June
from 2pm to 6pm
Saturday 29 June
from 10am to 6pm
Sunday 30 June
from 9:30am to 5.30pm
Free entrance
Sunday 30 June
from 8:30am to 9:30am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

From Saturday 29 June to
Monday 1 July 2019
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

Bonhams charge a buyer's
premium. For this sale we
will charge as follows:
15% + VAT of the hammer price.

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

IMPORTANT

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

CATALOGUE:

€50 + P&P

SALE NUMBER

25566

Bonhams France SAS

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

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

Informations Importantes Aux Acheteurs

Conditions de vente

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

Enchères

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

Estimations

Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication. Elles n'incluent ni les frais d'adjudication à la charge de l'acheteur, ni les taxes supplémentaires.

La conversion des estimations dans une monnaie autre que l'euro a pu être arrondi et le taux de change utilisé a pu changer depuis la préparation du catalogue. Certains lots portent la mention 'estimation sur demande', pour cela il convient de contacter une personne du département concerné.

Exposition publique

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

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

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

Il est rappelé aux acheteurs que pour les lots d'automobiles 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

Avant d'enchérir, il est important de vous assurer que vous avez des fonds disponibles afin de pouvoir procéder au paiement du lot et de la prime d'achat à la charge de l'acheteur (plus la TVA et autres frais et charges). L'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables avant 16h30 deux jours ouvrés après la vente afin que les sommes soient encaissées au huitième ouvré après la vente. Le nom du titulaire des moyens de paiement doit correspondre au nom inscrit sur la facture. Tout paiement figurant un nom différent que celui de l'acquéreur ne sera pas accepté. Bonhams se réserve le droit de modifier les conditions de paiement à tout moment. Nous recommandons le paiement par virement bancaire : vous pouvez procéder à un virement électronique sur notre compte fiduciaire. En ce cas, merci de bien vouloir mentionner votre numéro d'enchérisseur, le numéro de facture ainsi que la référence. Nos coordonnées bancaires sont les suivantes :

Bonhams France SAS

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

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

Le paiement peut également être effectué des manières suivantes :

– En espèces

Un montant maximum de 1000€ par acheteur sera accepté.

– Par chèque

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

– Par carte bancaire (Visa/Mastercard seulement)

– Paiement par téléphone

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

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

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

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

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

Préemption

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

Prix de réserve

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

TVA

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

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

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

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

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

Important Information For Buyers

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

Conditions of sale

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

Bids

Bids may be placed in person in the saleroom by bidders who have been duly registered, but also through an 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 "adjudé" (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

It is of critical importance that you ensure that you have readily available funds to pay the Purchase Price and the Buyer's Premium (plus VAT and any other charges and Expenses to us) in full before making a bid for the Lot. If you are a successful Bidder, payment will be due to us by 4.30 pm on the second working day after the Sale so that all sums are cleared by the eighth working day after the Sale. Payments made by anyone other than the registered Buyer will not be accepted. Bonhams reserves the right to vary the terms of payment at any time. Bonhams' preferred payment method is by bank transfer. You may electronically transfer funds to our Trust Account. If you do so, please quote your paddle number and invoice number as the reference. Our Trust Account details are as follows:

Bonhams France SAS

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

If paying by bank transfer, the amount received after the deduction of any bank fees and/or conversion of the currency of payment to euro must not be less than the euro amount payable, as set out on the invoice. Payment may also be made by one of the following methods:

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

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

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

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

There is a €5,000 limit on payment value if payment is made in person using Chip & Pin verification.

It may be advisable to notify your debit or credit card provider of your intended purchase in advance to reduce delays caused

by us having to seek authority when you come to pay. Note: only one debit or credit card may be used for payment of an account balance. If you have any questions with regards to card payments, please contact our Customer Services Department.

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

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds. All invoices will be sent by email where possible, or by post on the next working

Pre-emption

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

Reserve price

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

VAT

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

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

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

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

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

Avis

Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Automobilia

Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au dimanche 30 juin 18h. Ils seront ensuite transférés au bureau de Paris, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

Frais administratifs, d'enlèvement et de stockage depuis le château de Chantilly, Pelouse du Jeu de Paume:

Tous les véhicules devront être retirés au **Chateau de Chantilly, Pelouse du Jeu de Paume, le dimanche 30 juin 2019 à partir de 18h00**, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Valerie Simonet avant dimanche 10 juin 18h, s'ils viennent retirer leur véhicule dimanche 30 juin à partir de 18h.

Faute d'avoir été informé par les clients dimanche 30 juin avant 18h, votre véhicule sera transféré temporairement, le soir même, dans un garage sous surveillance près de Paris par la compagnie de transports CARS Europe à vos frais et vos risques.

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

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page.

Il est fortement recommandé que vous preniez vos dispositions avant la vente concernant un enlèvement. Tous les frais de transport et de magasinage devront être régularisés avant la délivrance ou l'organisation de tout autre transport ultérieur.

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

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

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

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

Frais administratif et d'enlèvement depuis le château de Chantilly, Pelouse du Jeu de Paume:

400€ + TVA par automobile
Frais de stockage à partir du lundi 1er juillet 2019:
40€ + TVA par automobile et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au mercredi 19 juillet 2019.

Tout véhicule non enlevé endéans les 19 jours après la vente, sera transféré et transporté pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client : 980€+TVA par voiture.

Contact:

CARS Europe
Contact: Hayley Dawson
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7943 065813 mobile
hayley@carseurope.net

Douanes

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

CARS Europe
Contact: Adam Wyand Brooks
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7860 371512 mobile
adam@carseurope.net

Assurance après la vente

Dès l'adjudication, tous les risques afférents au lot sont transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir dès l'adjudication prononcée.

Notice

Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Automobilia

All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12 noon Sunday xx July 2019. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Bonhams Paris office, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

Administration, uplift and storage charges from the Chateau de Chantilly, Pelouse du Jeu de Paume:

All vehicles must be collected from the **Chateau de Chantilly, Pelouse du Jeu de Paume, from 6pm Sunday 30 June 2019**, after the payment of funds or upon the presentation of the receipt of payment to the sale representatives.

Customers must however notify Valerie Simonet of Bonhams no later than 6pm on Sunday 30 June, if they will be collecting their vehicle from 6pm on Sunday 30 June.

Unless Bonhams hear from you by 6pm Sunday 30 June, your vehicle will be removed to a temporary saved storage facility near Paris by the logistics company CARS Europe at your expense and risk.

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

The costs uplift and storage costs are outlined on this page.

It is strongly advisable that you make contingency arrangements regarding collection in advance of the Sale. All storage and removal charges must be paid in full prior to the vehicle's collection or onward transportation.

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

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

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

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

Administration and uplift from the Chateau de Chantilly, Pelouse du Jeu de Paume:

€400 + TVA per motor car
Storage charges from Monday 1st July 2019:
€40 + TVA per motor car per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until Wednesday 19 July 2019.

Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to a permanent storage facility in the UK at the customer's expense: €980 +VAT per motor car.

Contact:

CARS Europe
Contact: Hayley Dawson
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7943 065813 mobile
hayley@carseurope.net

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact:

CARS Europe
Contact: Adam Wyand Brooks
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7860 371512 mobile
adam@carseurope.net

Insurance after sale

Buyers are reminded that their vehicles are their responsibility from the fall of the auction hammer. It is your responsibility to have adequate insurance cover in place. Neither Bonhams, nor their agents, will be liable for any damage or loss that the lot may suffer from the fall of the auction hammer.

Bonhams France SAS

4 Rue de la Paix
Paris 75002
France
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)8 97 5010 08 fax
Commissaire-Priseur:
Catherine Yaiche

**Spécialistes Automobiles
Motor Car Specialists**

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

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

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

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

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

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

**Administrateurs de la vente
Sale Administrator**

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

Clément Charton
+33 (0)1 42 61 10 11
clement.charton@bonhams.com

**Service Clients Lundi à
vendredi de 8h 30 à 18h
Customer Services**

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

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

Monday to Friday 8:30 to 18:00
+44 (0) 20 7447 7447 Tel
+44 (0) 20 7447 7401 fax
bids@bonhams.com

**Comptabilité acheteurs/vendeurs
Buyers/Sellers Accounts**

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

**Relation Presse
Press Office**

Lynnie Farrant
+44 (0) 20 7468 8363
lynnie.farrant@bonhams.com

**Abonnement aux catalogues
Catalogue Subscriptions**

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

**Société de transport
recommandée
Recommended Transporter**

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

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

**Remerciements
Acknowledgements**

Nous aimerions remercier les personnes suivantes pour leur aide et leur collaboration à l'élaboration de ce catalogue et de cette vente: We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:

Acknowledgements:

Richard Agostini
Thierry Basset – Domaine de Chantilly
Frank Benaim
Michael Bock
Yves Boitel
Eddie Daepf
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Valeria Falcone – Documentazione Alfa Romeo
Fériel Fodil – Domaine de Chantilly
Christian Huet
Celine Jehan – Peter Auto
Diane Lafon – Domaine de Chantilly
Morgan Languille – Domaine de Chantilly
Peter Marshall
Marcel Massini
Julian Messent
Général Millet – Institut de France
Donald Osborne
Nitesh Patel
Gemma Perrone – Documentazione Alfa Romeo
José Pessis
Patrick Peter – Peter Auto
José Petittute
Michael Thomas
Erik Tuytens
Daniele Turetta
Christophe Van Riet

PHOTO CREDITS:

Auto-Italia Magazine
Simon Clay
Erik Lasalle
Bob Masters
Sebastien Poinas
Daniel Reinhard
Peter Singhof
Daniele Turetta
Francis Vermeulen
Shaia Farber

Worldwide Motoring contacts

Contacts d'automobilistes à travers le monde

Europe



Philip Kantor



Gregory Tuytens



Paul Gaucher



Gregor Wenner



François Tasiaux



Michael Haag

European Motor Cars

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

United Kingdom



Malcolm Barber



Tim Schofield



Sholto Gilbertson



Rob Hubbard



John Polson



Richard Stafford



Ben Adams



James Knight

UK Motor Cars

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

West Coast USA



Jakob Greisen



Mark Osborne



Michael Caimano



Derek Boycks

West Coast Motor Cars

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

East Coast USA



Rupert Banner



Eric Minoff



Evan Ide



Greg Porter



Tim Parker

East Coast Motor Cars

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

Additional contacts

Motor Car Presentation

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

Catalogue Subscriptions

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

Buyers/Sellers Accounts UK

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

Buyers/Sellers Accounts US

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

SE RENDRE AU DOMAINE DE CHANTILLY

Le Domaine de Chantilly est à 40 km au Nord de Paris, accessible par voiture, trains et RER.

EN VOITURE

Le Domaine de Chantilly se situe à 42 minutes de Paris.

- Autoroute du Nord (A1)
De Paris : sortie *Chantilly*
De Lille : sortie *Survilliers*
- Ou RN 16 ou RN 17

Coordonnées GPS

Latitude : N49°11.670

Longitude : E002°28.930

GETTING TO THE CHANTILLY ESTATE

The Chantilly Estate is located 25 miles north from Paris, accessible by car, train and RER D line.

BY CAR

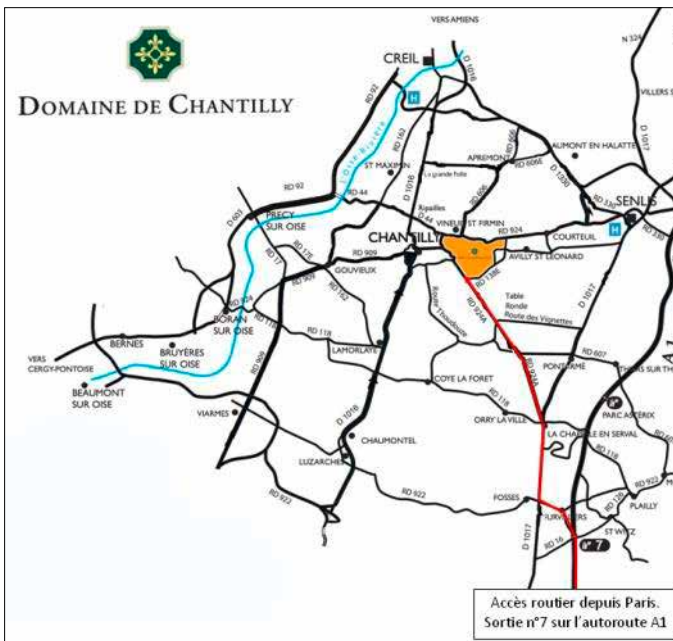
The Chantilly Estate is located 42 minutes away from Paris.

- *Autoroute du Nord (A1)*
From Paris: *Chantilly junction*
From Lille: *Survilliers junction*
- Or RN 16 or RN 17

GPS coordinates

Latitude: N49°11.670

Longitude: E002°28.930





Motor Cars

Lots 01 - 41

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



1952 Gordini Type 15S chassis 018 at the start of the 1953 24H of Le Mans (© Photo Rosenthal)

Property of a Gentleman Driver

Lots 08 - 11



CITROËN 2CV6 CHARLESTON BERLINE VERS 1989

Chassis no. VF7AZKA00KA326827

- One of the last 2CVs
- Two owners from new
- 223 kilometres from new
- Un-restored and original



"La mise en application la plus intelligente du minimalisme sur une voiture réussie." L J K Setright à propos de la 2 CV Citroën.

Il y a eu au fil des années plusieurs séries spéciales de 2 CV, dont l'une est connue sous le nom de Charleston. Lancée en octobre 1980 pour ne durer qu'un an, la Charleston fut si bien accueillie qu'elle fut presque aussitôt intégrée à la gamme en tant que version à part entière. Un changement de carburateur avait fait passer sa puissance à 29 chevaux, ce qui lui permettait d'atteindre 115 km/h ; cette évolution s'accompagnait de freins avant à disque et d'un nouveau rétroviseur. C'est une Charleston qui a été la dernière 2 CV assemblée lorsque l'usine du Portugal a cessé de la produire en juillet 1990.

Cette Charleston, qu'on suppose produite en 1988 en tant qu'année-modèle 1989, a été achetée neuve par le collectionneur hollandais bien connu qu'est Mr Wim Zegwaard, mais elle n'a été immatriculée pour la première fois qu'en 1991. Elle n'avait parcouru que 166 km lorsqu'elle a été achetée en octobre 2012 par son deuxième propriétaire (l'actuel), qui ne l'a fait rouler que rarement, juste pour la maintenir en état. Elle n'a pas été restaurée et se trouve entièrement dans son état d'origine, comme neuve. La documentation qui l'accompagne inclut des copies des certificats d'immatriculation hollandais de 1991 et 1997, sa licence d'exportation (Uitvoer verklaring) de 2012, un certificat d'immatriculation britannique V5C, un certificat de contrôle technique MoT de 2012, expiré, et sa notice d'utilisation et ses manuels d'origine, dans une pochette.

'The most intelligent application of minimalism ever to succeed as a car.' - L J K Setright on the Citroën 2CV.

Over the years there had been several 'special edition' 2CV models, one of the best known being the Charleston. Launched in October 1980 as a one-season-only model, the Charleston was so well received that it was incorporated into the regular range almost immediately. A change of carburettor boosted engine output to 29bhp, giving the Charleston a top speed of around 115km/h while other improvements included inboard front disc brakes and a new rear-view mirror. A Charleston was the last car off the 2CV production line when Portuguese manufacture ceased in July 1990.

Believed built in 1988 for the 1989 model year, this Charleston was purchased new by the famous Dutch collector, Mr Wim Zegwaard, but not first registered until 1991. The Charleston had covered a mere 166 kilometres when it was purchased in October 2012 by the current (second) owner, who has only driven the car sparingly in order to keep it in good running order. Un-restored, it remains totally original and is 'like new' in condition. Accompanying documentation includes copies of the 1991 and 1997 Netherlands registration documents; the 2012 Uitvoer verklaring (export licence); a UK V5C registration Certificate; an expired 2012 MoT certificate; and the original owner's manual, booklets, and pouch.

€25,000 - 35,000
No Reserve



VOLKSWAGEN TYPE 2 COMBI 1956

Chassis no. 20138061

- *Rare and very desirable first series*
- *Highly original*
- *Registered in France*



Aussi identifiable que l'immortelle « Coccinelle » elle-même, le Volkswagen type 2 et ses dérivés ont même connu une période de production plus longue que la berline qui leur sert de base. La version originale avait été conçue à la fin des années 1940 par un agent Volkswagen hollandais, Ben Pon, qui avait tracé les plans d'un utilitaire reprenant la plate-forme et la mécanique de la Coccinelle. Connu sous le nom de Volkswagen type 2 (la berline étant le type 1), le résultat des efforts de Pon prit corps en 1950 et fut décliné presque immédiatement en une multitude de versions vouées à toutes sortes d'activités domestiques et commerciales. La version originale reprenait le moteur refroidi par air de 1 200 cm³ de la Coccinelle, monté à l'arrière, et la boîte à quatre rapports, celle-ci étant étagée pour s'adapter au poids plus important du van. Les moteurs gagnèrent en taille et en puissance, tandis que le confort et la tenue de route s'amélioraient au fur et à mesure des évolutions. La première refonte de ce concept très réussi intervint en 1968, alors que près de 2 millions en avaient déjà été vendus dans le monde entier.

Cet exemplaire du très populaire Combi Volkswagen, une séduisante version « split-screen », a été livré neuf et immatriculé en Colombie britannique, au Canada. En 2013, le véhicule a été exporté vers la France et acheté par le vendeur. Bleu avec intérieur en vinyl noir, il est décrit par le vendeur comme étant en bon état général d'origine et n'a jamais été repeint. Complet avec sa galerie de toit et son échelle, le véhicule est vendu avec sa carte Grise française.

As readily recognisable as the immortal 'Beetle' itself, the VW Type 2 and its derivatives enjoyed an even longer period in production than their saloon progenitor. The original was conceived in the late 1940s by a Dutch Volkswagen agent, Ben Pon, who drew up plans for a van based on the Beetle floor pan and running gear. Known as the Volkswagen Type 2 (the Beetle saloon being Type 1) the result of Pon's efforts arrived in 1950 and almost immediately proliferated into a bewildering variety of models catering for an enormous range of commercial and domestic activities. The original retained the Beetle's rear-mounted 1,200cc air-cooled engine and four-speed gearbox, the latter suitably re-ratioed to cope with the van's greater weight. Engines grew in size and power while both handling and comfort improved as development progressed. The first major revision of this outstandingly successful design occurred in 1968, by which time almost two million had been sold worldwide.

An early and desirable 'split-screen' model, this example of Volkswagen's ever-popular Combi van was delivered new and first registered in British Columbia, Canada. In 2013 the vehicle was exported to France and bought by the vendor. Finished in blue with black vinyl interior, it is in generally good original condition and is described as being never been repainted. Complete with roof rack and ladder, the vehicle is sold with a French Carte Grise.

€30,000 - 50,000

No Reserve



03

Only 9,000 miles from new on odometer

MG MIDGET TF ROADSTER 1954

Chassis no. TF2280

Engine no. XPAG/TF/32015

- Desirable black over red colour scheme
- Outstandingly original
- Incredibly well-documented



Une touchante lettre dans le dossier historique de cette voiture raconte l'histoire d'un couple de jeunes salariés (alors âgé d'une trentaine d'année) quittant leur maison de Philadelphie pour prendre la route de New York au printemps 1954 à l'invitation de J. S. Inskip, le distributeur bien connu d'automobiles britanniques. Ils arrivent au volant de leur MG TD, achetée neuve juste trois ans auparavant, pour essayer le nouveau modèle MG TF. Ils tombent instantanément amoureux de la nouvelle MG, revendent leur TD et achètent immédiatement la TF.

La voiture n'a été conduite qu'à la belle saison jusqu'à ce qu'ils déménagent en Californie en 1961. Ce fut toujours une troisième voiture, la monture occasionnelle des week-ends, en Californie, mais aussi en Arizona pour une courte période à la fin des années 1970. Le couple ayant atteint ses 90 ans, la santé du mari se détériora et ils durent se séparer de leur chère et adorée MG après 57 années passés entre leurs mains.

On confia à un bon ami de la famille, collectionneur respecté de classiques rares et raffinées, la tâche de trouver une nouvelle famille d'accueil à la MG. L'annonce passée par l'ami/agent de la famille figure au dossier et vaut la peine d'être lue, vu qu'il connaissait la MG depuis de longues années. Cette annonce raconte « l'histoire d'une voiture qui a toujours été adorée » et continue « ...la voiture est dans un état absolument parfait. Jamais remise pendant de longues périodes, elle a toujours subi une attention méticuleuse. Le moteur à numéro concordant démarre sans hésitation et sans fumée. Dotée d'un ralenti stable, elle accélère avec force et souplesse sur chaque rapport et affiche une excellente compression. Son comportement est parfait. »

A charming letter in this car's history file tells the story of a young professional couple (then in their 30s), driving up to New York in the spring of 1954 from their home in Philadelphia at the invitation of J S Inskip, the well-known distributor of British automobiles. They arrived in their MG TD, purchased new just three years earlier, to test drive the new MG TF model. Instantly falling in love with the new MG, they traded in their TD and purchased the TF on the spot.

The car was only driven during temperate months until they moved to California in 1961. It was always used as a third car, the occasional 'weekend driver', in California and also in Arizona for a brief period in the late 1970s. When the couple was in their late 90s and the husband's health had deteriorated, they sadly had to say goodbye to their loved and cherished MG after 57 years of ownership.

A good family friend and well-respected collector of fine and rare classic cars was given the task to find a new home for their MG. On file is a copy of the advertisement placed by the family friend/agent, which is well worth reading as he has known of this MG for quite some time. This advertisement 'tells the story of a car that was completely loved,' continuing: 'the car really is in great condition. Never stored for long periods of time, it's been hand detailed all its life. The matching numbers engine fires right up without any smoke or hesitation. Idling consistently, it pulls through each of the gears strongly and smoothly and has excellent compression. The ride quality is excellent.'





La MG fut vendue à un collectionneur britannique (les e-mails personnels figurent au dossier historique) qui accepta à son tour de ne jamais immatriculer cette superbe automobile et de la conserver dans son état d'origine aussi longtemps et autant que possible tant qu'elle serait en sa possession.

Une lettre du MG Car Club T Register britannique au dossier, datée du 17 juillet 2010, précise : « si cette voiture est bien TF2280, alors elle est dans un état d'origine exceptionnel. Selon nos fiches, TF2280 a été construite le 7 janvier 1954, elle n'a eu qu'un seul propriétaire depuis sa sortie d'usine et en mars 2010 n'a parcouru que 9 000 miles (14 500 km) ». Cette MG TF entièrement originale est vendue avec un énorme et fascinant dossier historique, que les futurs acheteurs sont encouragés à lire attentivement.

The MG was sold to a British collector (personal emails are in the history file) who in turn agreed never to register this superb car but to keep it as original as possible for as long as it is in his care.

A letter on file dated 17th July 2010 from the UK MG Car Club 'T' Register states: 'if this is indeed TF2280 then this is remarkably original. According to my records, TF2280 was built on 7th January 1954, it has only had one owner from new, and by March 2010 it has only recorded a mileage of 9,000 miles.'

This outstandingly original MG TF comes with a most substantial and fascinating history file, which prospective purchasers are urged to examine.
€40,000 - 60,000



04 *

AUSTIN-HEALEY 100 M ROADSTER 1955

Chassis no. BN2-L/228308

- *Genuine factory-built 100 M*
- *Delivered new to North America*
- *Left-hand drive*
- *Restored by JME Healeys in 2002/2003*
- *Registered in Switzerland*



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. Elles finirent 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 pouce 3/4, 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 anti-roulis 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. 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.

Le châssis numéro 228308, une BN2, est vendue avec un certificat BMIHT qui précise qu'elle était dotée d'un capot à ouïes ce qui confirme qu'il

Following the Austin-Healey 100's sensational debut in 1952, the works entered two mildly modified cars in the 1953 Le Mans 24-Hour Race. They finished 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, 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 a 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 100 M. In addition to the Le Mans kit, the latter boasted high-compression pistons, a 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. The number of BN1s converted by their owners is unknown but 1,159 cars, mostly BN2s, were built or subsequently modified to 100 M specification between 1955 and 1956. Of these, approximately 640 were completed at the factory, some 544 of which were exported to the USA.

A BN2 model, chassis number '228308' comes with a BMIHT certificate confirming that it was fitted with a louvred bonnet and thus is a genuine factory-built 100 M (or Le Mans) model.





s'agit bien d'un authentique modèle 100 M (ou Le Mans) construit par l'usine. Un pare-brise en verre laminé et un chauffage font également partie des équipements montés à l'usine tandis que sa couleur d'origine était le noir avec intérieur rouge. La voiture, à conduite à gauche destinée à être exportée en Amérique du nord, a été achevée en septembre 1955.

De nombreuses années plus tard, revenue en Europe, '228308' a été restaurée par l'un des spécialistes les plus réputés, JME Healeys de Warwick. Les factures figurant au dossier témoignent d'une approche sans regarder à la dépense pour sa reconstruction, qui s'est faite en deux étapes (en 2002 et 2003). Les deux factures de JME pour un total de 48 000 £ couvrent 19 pages, décrivant le processus de restauration en détail (lecture recommandée). Plus récemment, en janvier 2010, la capote a été remplacée par un spécialiste suisse (facture au dossier).

Le vendeur, un particulier, décrit la Healey comme en très bon état général. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation suisse, un passeport FIVA, les factures de restauration mentionnées plus haut et le certificat du BMIHT. Une chance unique d'acquérir une authentique Austin-Healey 100 M construite par l'usine, restaurée par des spécialistes reconnus.

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

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

A laminated windscreen and a heater are also listed under details of factory equipment, while the original colour scheme was black with a red interior. A left-hand drive model, the car was completed in September 1955 destined for export to North America.

Many years later, having returned to Europe, '228308' was restored by one of the most respected specialists in the business: JME Healeys of Warwick. Invoices on file testify to the no-expense-spared approach to the rebuild, which was undertaken in two stages (in 2002 and 2003). Totalling almost £48,000, JME's two bills run to 19 pages, describing the restoration process in exemplary detail (inspection recommended). More recently, in January 2010, the convertible hood was replaced by a Swiss specialist (bill on file).

The private vendor describes the Healey as in very good condition. Accompanying documentation includes Swiss registration papers, a FIVA Identity Card, and the aforementioned restoration bills and BMIHT certificate. A rare opportunity to acquire a genuine factory-built Austin-Healey 100 M, restored by recognised specialists.

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

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

€110,000 - 150,000



05

LANCIA FLAMINIA CABRIOLET 1960

Coachwork by Carrozzeria Touring

Chassis no. 82 404 1176

- *The ultimate-specification Flaminia fitted with a 3 carburettor 2.8-litre engine*
- *Purchased in un-restored condition in 1982*
- *Garage stored for 23 years*
- *Completely restored between 2005 and 2018*
- *Registered in France*



Les versions coupé et cabriolet de la Lancia Flaminia furent construites en relativement petite quantité et les exemplaires survivants en bon état sont donc très rares. La berline Lancia Flaminia, dessinée par Pinin Farina, fit ses débuts au Salon de Turin en 1956. Conçue par la nouvelle recrue Antonio Fessia et destinée à succéder à l'Aurelia, la Flaminia en reprenait l'architecture, mais la construction monocoque était différente et la traditionnelle suspension avant indépendante « télescopique », utilisée depuis 1922 sur tous les modèles, laissait place à une double triangulation avec ressorts hélicoïdaux, plus moderne. Les autres éléments repris de l'Aurelia étaient le moteur V6 ouvert à 60° à soupapes en tête et l'essieu arrière transaxle De Dion (avec freins inboard), même si le premier avait été copieusement retravaillé par Fessia pour le transformer en un moteur plus robuste que celui dessiné par son prédécesseur, Vittorio Jano. Le coupé Flaminia sur empattement court avait été présenté en 1958, suivi des coupés GT et GTL (2+2) et du cabriolet dus à Touring. Ces trois derniers partageaient un empattement encore plus court (2, 51 m) avec les modèles Sport et Super Sport qui recevaient tous des freins à disque et un moteur plus puissant. Le V6 de 2 458 cm³ développait 119 ch dans les Flaminia les plus sportives et 140 ch sur les modèles 3C à trois carburateurs, à partir de 1961, et sa puissance fut encore augmentée à l'arrivée des versions 2 775 cm³ en 1963.

The coupé and convertible versions of the Lancia Flaminia was made in relatively small numbers and surviving examples in good condition are, therefore, quite rare. Lancia's Pininfarina-styled Flaminia saloon had debuted at the 1956 Turin Motor Show. Designed by newly recruited Antonio Fessia and intended as a replacement for the Aurelia, the Flaminia retained its predecessor's mechanical layout, though the form of unitary construction was changed and Lancia's traditional 'sliding pillar' independent front suspension, which had been used on every model since 1922, gave way to a more modern double wishbone and coil spring arrangement. Aurelia carryovers were the overhead-valve, 60-degree V6 engine and De Dion rear transaxle (with inboard brakes), although the former had been extensively reworked by Fessia, resulting in a much stronger power unit than that designed by his predecessor, Vittorio Jano.

The short-wheelbase Flaminia Coupé appeared in 1958, followed by the Touring-styled GT and GTL (2+2) coupés and the Convertible. The latter trio shared a further-shortened (to 99") wheelbase with the Sport and Super Sport models, and all featured disc brakes and increased power. The 2,458cc V6 produced 119bhp when installed in the more sporting Flaminias, with 140bhp available in the 3C models from 1961, which was further increased when the 2,775cc version arrived in 1963.





Modèle à l'origine doté du 2,5 litre, ce cabriolet Flaminia a été acheté non restauré en 1982 puis remis dans un garage jusqu'en 2005. Il a été entièrement restauré au cours des 13 années qui ont suivies, la reconstruction prenant fin en 2018. Installé en 1972 pour remplacer le bloc 2,5 litres original, le moteur 2,8 litres à trois carburateurs a été entièrement révisé pendant la restauration (en 2015). Les autres travaux effectués comprennent le nouvel embrayage, le décapage et le traitement anti-corrosion du châssis, la peinture complète (en 2015), la réfection de l'intérieur 2016/2017) une nouvelle capote installé Mars 2019 (mars 2019).

Le vendeur possède les factures détaillées couvrant la restauration entière, celle concernant le bloc moteur représentant à elle seule 8 100 €. La supervision du ré-assemblage du moteur fut confiée à l'ingénieur bien connu, Gilbert Tissier, spécialiste des italiennes de collection.

La disponibilité des pièces de cette Lancia classique est excellente, Omicron Engineering ayant un stock important. Il existe aussi des spécialistes de la marque en Italie, en Hollande et aux États-Unis, ainsi que des clubs de passionnés. Bleu nuit avec intérieur beige foncé, ce magnifique cabriolet Flaminia est vendu avec sa carte grise française en cours et les factures de restauration mentionnées plus haut.

Originally a 2.5-litre model, this Flaminia Cabriolet was purchased in un-restored condition in 1982 and then stored in a garage until 2005. It was then completely restored over the course of the next 13 years, the rebuild being completed in 2018. Fitted in 1972, replacing the original 2.5-litre unit, the 2.8-litre triple-carburettor engine was fully overhauled during the restoration (in 2015). Other works carried out include fitting a new clutch; stripping and rust-treating the chassis; a full re-spray (in 2015); a complete interior re-trim (2016/2017); fitting a new soft top. (March 2019).

The vendor has detailed invoices covering the entire restoration process, those relating to the engine block alone totalling €8,100. Supervision of the engine re-assembly and re-commissioning was undertaken by the renowned engineer, Gilbert Tissier, a specialist in Italian collectors' cars.

Parts availability for these classic Lancias is excellent, with the UK's Omicron Engineering holding plentiful stocks. There are also marque specialists in Italy, Holland and the USA, as well as an enthusiastic owners' club. Finished in Night Blue with fawn leather interior, this beautiful Flaminia cabriolet is offered with a valid French Carte Grise and the aforementioned restoration bills.

€120,000 - 160,000



06 *

One owner from new

BMW Z8 ROADSTER 2001

Chassis no. WBAEJ11041AF79478

- Built to European specification finished in desirable Topaz Blue
- Original and un-restored
- Circa 21,300 kilometres from new
- Major service in April 2019
- Registered in Canada



Récemment, plusieurs constructeurs, notamment ceux qui ont un passé sportif glorieux, ont ressenti 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 d'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 naseaux et les extracteurs d'ailes 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.

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-craquelage via une boîte manuelle Getrag à six rapports.

In recent times many motor manufacturers, particularly those with a significant sporting heritage, have felt the need to reference iconic models from the past when launching their latest. BMW has proved adept at exploiting this 'retro' trend, commencing in 1996 with the Z3 coupé and convertible, the styling of which brilliantly recalled its fabulous '328' sports car of pre-war days. Its next effort along similar lines - the 'Z07' concept car of 1997 - took its inspiration from the post-war Alfred Goetz-designed '507', a luxurious limited-edition roadster.

The sensation of the 1997 Tokyo Auto Show, the Z07 was received so enthusiastically that BMW took the decision to press ahead with a production version: the Z8. For the most part the Z8 remained remarkably faithful to the original concept, retaining the 507-like twin-nostril front grille and distinctive front-wing vents. A period-style interior had been one of the Z07's most remarked upon features, and that too made it into the Z8.

The Z8's body panelling and spaceframe chassis were fabricated in lightweight and corrosion resistant aluminium, while the 32-valve 4,941cc V8 engine, shared with the M5 saloon, was built by BMW's Motorsport division. 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.





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.

Cette BMW Z8 particulière a été construite aux spécifications européennes et livrée neuve au Panama pour être exposée à Cuba et de là gagna le Canada. Vendue par son premier propriétaire, elle n'a couvert que 21 300 kilomètres depuis son origine et se présente dans un état correspondant, ayant toujours bénéficié d'un entretien exigeant et d'une réparation de panne effectuée par BMW Autohaus d'Ontario, au Canada en avril 2019 (voir la facture de 8 686 \$ au dossier). Bleu topaze métallisé avec intérieur en cuir noir, cette voiture immaculée est vendue avec ses papiers d'immatriculation canadienne et tous ses livrets et outils originaux dans leur étui et leur sacoche de cuir.

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

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

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.

This particular BMW Z8 was built to European specification and delivered new to Panama for an exhibition in Cuba, and from there went to Canada. Offered for sale by the original owner, it has covered only some 21,300 kilometres from new and is presented in commensurately excellent condition, benefiting from extensive servicing and fault rectification carried out by BMW Autohaus of Ontario, Canada in April 2019 (see accompanying bill for \$8,686). Finished in Topaz Blue Metallic with black leather interior, this pristine car comes complete with a Canadian registration document and all its original books and tools in their original leather case and rollup pouch.

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

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

€180,000 - 240,000



07

CITROËN DS19 DÉCAPOTABLE 1962

Coachwork by Henri Chapron

Chassis no. 4200446

- French automotive icon
- One of the first DS Décapotables with the desirable 'ashtray' wings
- Comprehensively restored in 2006
- Semi-automatic transmission



Ainsi qu'il l'avait déjà fait 21 ans plus tôt avec la révolutionnaire Traction Avant, Citroën étonna le monde entier en lançant au Salon de Paris 1955 la DS au style si particulier. Cette spectaculaire nouvelle venue était l'œuvre de Flaminio Bertoni, un sculpteur devenu designer automobile, et par ailleurs auteur de Citroën aussi mémorables que la Traction, la 2 CV, le fourgon H et l'Ami 6.

Cette carrosserie profilée comme un requin et aérodynamiquement efficace cachait une suspension hydropneumatique à roues indépendantes et assiette constante, des freins et une direction à assistance hydraulique et, en option, une boîte semi-automatique actionnée hydrauliquement. Le moteur de la DS, à soupapes en tête et course longue, d'une cylindrée de 1 911 cm³, développait suffisamment de puissance pour en faire pour les années à venir l'une des voitures les plus performantes et les plus confortables.

En parallèle de la DS étaient proposés l'ID, une version simplifiée et moins coûteuse, l'immense break Safari et la décapotable deux portes carrossée par Henri Chapron. Les premières décapotables de ce dernier avaient été construites indépendamment de Citroën, mais l'usine avait fini par accorder sa bénédiction à ce projet. Lancée en 1960, la décapotable d'usine était construite sur le soubassement rallongé et renforcé du break ID. Il y eut au total 1 365 décapotables d'usine construites entre 1960 et 1971, équipées des moteurs DS19 ou DS21. Chapron en construisit de son côté 389 de plus, jusqu'en 1973.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction Avant', Citroën stunned the world again in 1955 with the launch at the Paris Salon of the strikingly styled 'DS'. The spectacular newcomer was the work of sculptor turned automobile designer, Flaminio Bertoni, the man also responsible for such memorable Citroëns as the 'Traction', 2CV, H Van, and Ami 6.

Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension; plus hydraulically-operated brakes, steering, and (optional) hydraulic semi-automatic gearbox. Displacing 1,911cc, the DS's overhead-valve long-stroke engine delivered enough power to make it one of the most capable and comfortable cruisers for years to come.

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). Introduced in 1960, Citroën's usine (factory) Décapotables were built on the longer, stronger chassis of the ID Break (Estate). In total, 1,365 usine 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.





Immatriculée pour la première fois le 6 août 1962, cette DS19 décapotable est l'un des tout premiers exemplaires équipés des rares et remarquables ailes avant "cendrier". Elle a été totalement restaurée en 2006 ; les travaux ont porté sur le système hydraulique, les panneaux de carrosserie, la peinture, la sellerie et la capote. Elle a été acquise en 2008 par son propriétaire précédent, un gentleman pilote passionné, fan de Citroën DS.

Cette authentique DS décapotable gris métallisé avec intérieur en cuir bordeaux est équipée d'une boîte semi-automatique. Elle est proposée avec une copie de sa carte grise française de 2008, ses certificats de contrôle technique français de 2011 et 2017 et un certificat d'immatriculation V5C britannique.

Les DS décapotables représentent le meilleur de la technologie, du style automobile et du savoir-faire français ; l'exemplaire que nous proposons ravira à coup sûr son prochain heureux propriétaire.

First registered on 6th August 1962, this DS19 Décapotable is one of the very early examples featuring the distinctive and rare 'ashtray' front wings. The car was completely restored in 2006, when work included overhauling the hydraulic system, body panels, paintwork, upholstery, and convertible top. In 2008, the car was purchased by its immediately preceding owner, an enthusiastic gentleman racer and Citroën DS aficionado.

This genuine Décapotable is finished in metallic grey with Burgundy leather interior, and is equipped with the semi-automatic gearbox. The car is offered with a 2008 French Carte Grise (copy); 2011 and 2017 French Contrôles Technique; and a UK V5C Registration Certificate.

DS Décapotables represent the very best of French automotive style, craftsmanship, and technology, and the example we offer is sure to delight its fortunate next owner.

€170,000 - 200,000



The following 4 lots are offered from a Gentleman Driver

08

ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT COUPÉ TROIS GLACES 1956

Coachwork by Carrozzeria Touring

Chassis no. AR1900C 10481

- European delivery new
- Desirable Nardi floor shift
- Extensively restored
- Matching numbers
- Desirable original colour scheme of *Azzuro Verde Oceano*



Le châssis numéro 10481 est l'une des 600 Alfa Romeo 1900C Super Sprint produite entre 1955 et 1958, dont on estime que seulement 200 ont survécu jusqu'à nos jours. Le coupé trois glaces de Touring est connu pour être l'un des modèles les plus élégants et les plus séduisants de la série 1900, avec des lignes équilibrées toute en retenue, dénuées de tout artifice inutile. Les chromes sont remarquables par leur simplicité et le tableau de bord est clair et fonctionnel.

Bien qu'ayant l'apparence d'un simple moyen de locomotion familial, la 1900 était dotée d'éléments sportifs qui allait au-delà de son type de moteur, ses propriétaires jouissant des bienfaits d'une suspension avant indépendante triangulée avec amortisseurs à ressorts hélicoïdaux et d'un essieu arrière rigide exceptionnellement bienvenu. Personne ne fut surpris lorsque les aptitudes sportives de la 1900 furent mises en avant sous la forme de deux versions très performantes. Lancée en 1951, la 1900C Sprint recevait une carrosserie Pinin Farina (cabriolet) et Touring (coupé), les deux modèles ayant recours au moteur de la berline sport 1900TI de 100 ch. Le coupé Sprint de Touring suscita un tel engouement du public qu'il servit de base à tous les futurs coupés Alfa Romeo « aérodynamiques ». L'une de ses descendantes directes fut, bien sûr, l'adorable petite Giulietta Sprint dont la ressemblance est immédiatement perceptible.

Le coupé Sprint était conçu pour offrir des performances sportives associées à une configuration 2+2 – destinée à séduire les passionnés de modèles sportifs avec une famille à charge – tandis que la grille de calandre en forme de cœur encadrée par deux prises d'air horizontales allait devenir un trait typique des futures Alfa. En juin 1954, la cylindrée du moteur passa

Chassis number '10481' is one of 600 Alfa Romeo 1900C Super Sprints produced between 1955 and 1958, of which some 200 are believed to survive today. Touring's three-window coupé is acknowledged as the most elegant and attractive of the 1900 series, with restrained, perfectly balanced lines, devoid of any unnecessary decoration. The brightwork is notable for its simplicity while the dashboard is plain and functional.

Its factory devastated by wartime bombing, Alfa Romeo did not resume car production until 1947, the pre-war 2500C standing the Milan marque in good stead until 1952. The firm's first all-new offering of the post-war period arrived in 1950. Designed by Dr Orazio Satta Puliga and intended for volume production, the 1900 was the first Alfa to employ unitary construction and – in keeping with the company's sporting heritage – was powered by a twin-overhead-camshaft engine. A four-cylinder unit, the latter displaced 1,884cc and produced 90bhp, an output sufficient to propel the four-door saloon to 93mph.

Although ostensibly a humble family conveyance, the 1900 was endowed with sporting credentials which extended beyond its type of power unit, owners enjoying the benefits of wishbone and coil spring independent front suspension and an exceptionally well located live rear axle. It should have surprised nobody therefore, when the 1900's potential was realised in the form of two high performance derivatives. Launched in 1951, the 1900C Sprint featured bodywork by Pinin Farina (cabriolet) and Touring (coupé), both models utilising the 100bhp engine of the 1900TI sports saloon. The Touring-bodied Sprint Coupé attracted such public acclaim that it was subsequently adopted as the basis for all future 'aerodynamic' Alfa Romeo coupés. One direct descendant was, of course, the lovely little Giulietta Sprint in which the family resemblance is immediately obvious.





à 1 975 cm³ et le modèle devint « Super Sprint ». Avec leurs 115 ch et profitant d'un excellent rapport poids puissance grâce à leur carrosserie en aluminium, ces voitures pouvaient atteindre les 190 km/h. On les vit dans les compétitions de tous types. Un total de 949 Sprint et 854 Super Sprint avaient été construits lorsque la production prit fin.

Cet exemplaire unique d'un modèle-clé de l'une des marques cet exemplaire unique d'un modèle-clé de l'une des marques automobiles les plus charismatiques 'a été livrée neuf en Suisse comme confirmé par le Centro Documentazione Alfa Romeo'. La voiture est semble-t-il arrivée en France en 1971 où elle demeura les 20 années qui suivirent. En 1994, l'Alfa Romeo appartenait à M. J. Durieux de Saint-Tropez et ne quitta la France qu'en 1995 (l'ancienne carte grise figure au dossier). Plus tard, la voiture trouva le chemin de la Belgique où elle fut achetée par son actuel propriétaire en 2003. Il vendit la voiture en 2005 et l'acheteur entama une restauration « châssis nu » qui ne fut achevée qu'en 2017/2018. Les travaux effectués comprennent une magnifique peinture deux tons Azzuro Verde Oceano avec toit vert foncé et intérieur assorti. Les autres traits remarquables sont l'absence de pare-chocs, un levier de vitesses Nardi au plancher et des roues fil Borrani. Le propriétaire actuel racheta la voiture après sa restauration. Aujourd'hui, cette rare Alfa Romeo se présente en excellent état après sa restauration complète et est prête à participer à n'importe quelle manifestation.

Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge, la carte grise française originale (annulée) datée de 1971, des copies de photographies anciennes, diverses factures pour pièces et travaux effectués et un énorme dossier avec des notes et une correspondance en rapport avec la restauration, les pièces, etc.

The Sprint Coupé was designed to offer sporting performance together with '2+2' accommodation - guaranteed to appeal to the sports car enthusiast with a family - while the heart-shaped vertical grille with matched horizontal side intakes became an Alfa trademark on later models. In June 1954 the engine was enlarged to 1,975cc and the model re-designated as the 'Super Sprint'. With 115bhp on tap and possessing an excellent power-to-weight ratio courtesy of the aluminium-alloy body, these cars could top 190km/h. They shone in competitions of all kinds. A total of 949 Sprints and 854 Super Sprints had been made by the time production ceased.

This unique example of a landmark model from one of motoring's most charismatic marques was delivered new to Switzerland as confirmed by the Centro Documentazione Alfa Romeo'. The car seems to have arrived in France in 1971, staying there for the next 20 years. By 1994 the Alfa belonged to Mr J Durieux in Saint-Tropez, and only left France in 1995 (old Carte Grise on file). Later on, the car found its way to Belgium where it was bought by the current owner in 2003. He sold the car in 2005 and the buyer started a body-off restoration, which was only finished in 2017/2018. Works carried out included a repaint in lovely two-tone Azzuro Verde Oceano with a dark green roof and matching interior. Other noteworthy features include deleted bumpers, a Nardi remote gear linkage, and Borrani wire wheels. The current owner repurchased the Alfa after the rebuild had been finished. Today, this rare Alfa Romeo is presented in excellent condition after its thorough restoration and is ready for any event.

The car comes with current Belgian registration papers; the original French Carte Grise (cancelled) dated 1971; copies of old photographs; sundry invoices for parts and work carried out; and a large file with notes and correspondence regarding the restoration, parts, etc.

€200,000 - 300,000



ALFA ROMEO 2000 SPIDER 1959

Coachwork by Carrozzeria Touring

Chassis no. AR1020401128

- Italian 4-seat open top cruising
- Extensively restored by Italcara 2018/2019
- Attractive colour combination
- Matching numbers example



« Le roadster 2000, conçu pour le tourisme rapide, était équipé d'un moteur aux ressources de couple et de puissance exceptionnelles pour offrir au client sportif la possibilité d'effectuer des voyages rapides avec le maximum de sécurité. » – Luigi Fusi, « Alfa Romeo, All Cars From 1910 ».

La fameuse association de la carrozzeria Touring avec Alfa Romeo remontait à la fin des années 1920 et cette liaison se perpétua après la seconde guerre. Remplaçante de la gamme 1900, les modèles 2000 de la séries 102 firent leur apparition en 1958 et furent inhabituels dans la mesure où la production de la très stylé version spider de Touring dépassa celle de la berline, avec 3 443 exemplaires du cabriolet contre seulement 2 804 berlines. Comme le soulignent Anderloni et Anselmi dans leur livre « Touring Superleggera » : « Une commande qui fut importante pour Touring en termes de quantité fut... la fourniture du cabriolet Alfa Romeo 2000 ».

La fameuse méthode de construction *Superleggera* (super légère) de Touring fut utilisée bien que désormais les panneaux aient été emboutis à la presse et non plus formés à la main, accélérant considérablement les rythmes de production. Ce changement marqua un tournant pour Touring, lui permettant de produire des carrosseries en bien plus grand nombre, cependant encore loin de la production de masse.

'The 2000 Roadster, made for high-speed touring, was fitted with an engine having remarkable reserves of power and torque in order to offer the sport customer the possibility of making fast journeys with the maximum safety.' – Luigi Fusi, 'Alfa Romeo, All Cars From 1910'.

The famous *Carrozzeria* Touring's associations with Alfa Romeo reached back to the late 1920s and this liaison was perpetuated into the post-war era. Replacement for the 1900 line, the 102-Series 2000 cars first appeared in 1958 and were unusual in so far as production of the stylish Touring-bodied Spider version outstripped that of the Berlina, with 3,443 examples of the soft-top produced compared with only 2,804 of the saloon. As Anderloni and Anselmi remark in their book, 'Touring Superleggera': 'An order which was important to Touring in quantitative terms was that for... supplying the Alfa Romeo 2000 convertible.'

Touring's renowned *Superleggera* (Superlight) method of body construction was employed, though now the panels were machine-pressed rather than hand-beaten, greatly speeding up production. This departure marked a turning point for Touring, enabling them to manufacture bodies in greatly increased volume, though this was still far from mass production.





Sous la tôle, la 2000 restait proche des dernières 1900 avec suspension indépendante à l'avant, essieu arrière rigide, boîte à cinq rapports et freins à tambour aux quatre roues. Aujourd'hui surnommé le « vieux 2 litres », le moteur double arbre de la 2000 combinait des éléments de l'ancienne 1900 et de la nouvelle Giulietta, reprenant le bloc en acier coulé et la culasse en deux parties de la première et appliquant le système de réglage des soupapes par cale de la seconde. Les versions Spider et Sprint recevaient une variante du moteur de 115 ch qui leur donnait une vitesse maximale également de 177 km/h. Malgré une vitesse de croisière élevée et une grande souplesse, la 2000 était éclipsée à l'époque par la petite Giulietta, moins chère, et c'est seulement aujourd'hui que ce modèle commence à connaître l'intérêt qu'il mérite.

Selon les informations fournies par le registre 'Centro Documentazione Alfa Romeo', cet exemplaire est sorti d'usine le 21 décembre 1959 pour être livré le 10 février 1960 à New York. La couleur d'origine était Rosso Alfa. Les archives confirment également que l'auto est encore équipée de son moteur d'origine. En 2018/2019, elle a été entièrement restaurée par Italcars en Belgique. Les alignements sont décrits comme étant excellents.

Proposée avec l'une des combinaisons de couleurs les plus attractives, gris foncé avec intérieur rouge, cette Alfa Romeo est vendue avec ses papiers d'immatriculation Belge et un dossier sur sa restauration incluant des photos.

Beneath the skin the 2000 remained much as the last of the 1900s, with independent front suspension, live rear axle, five-speed gearbox, and drum brakes all round. Nowadays referred to as the 'old' 2-litre, the twin-cam 2000 engine combined elements of the super-seeded 1900 and new Giulietta, retaining the former's cast-iron block and separate cam covers but featuring the latter's bucket-and-shim method of valve adjustment. Spider and Sprint versions came with 115bhp on tap, good enough for a top speed in excess of 177km/h. Despite a relaxed high-speed cruising ability and excellent smoothness, the 2000 in its day tended to be overshadowed by the smaller and cheaper Giulietta, and only now is the model beginning to receive the attention it deserves.

According to information provided from the production register held at the Centro Documentazione Alfa Romeo, this example left the factory on 21st December 1959 and was delivered on 10th February 1960 to New York. The original colour was Rosso Alfa. The records also confirm that the original engine is still fitted to the car. In 2018/2019 it was comprehensively restored by Italcars in Belgium. Shut gaps and panel fit are said to be excellent. Finished in the most attractive colour combination of dark grey with a red interior, the car is offered with Belgian registration papers and a restoration file including photographs.
€100,000 - 150,000



10

INVICTA 12/45 - 4 ½-LITRE TOURER 1932

Chassis no. L66 (see text)

- *Originally a 12/45 two-seat open tourer*
- *Restored to the highest standards*
- *Presented in excellent condition*
- *Up-rated and powerful 4½-litre Meadows engine*



Au cours de sa trop courte vie, Invicta se tailla une enviable réputation dans la construction de sportives raffinées, en particulier les puissants modèles à moteur Meadows qui offraient des performances haut de gamme et une qualité de construction irréprochable.

Les origines de la société connue sous le nom d'Invicta Cars remontent à 1925, lorsque Noel Macklin et Oliver Lyle, tous deux ayant déjà une expérience dans l'industrie automobile, s'associèrent pour créer une automobile combinant le niveau de souplesse et de performances des modèles américains et la tenue de route et la qualité des modèles européens. À l'instar des Bentley contemporaines, l'Invicta avait été conçue par des hommes qui avaient un passé en compétition et toutes deux étaient construites au plus haut niveau de qualité. Le prix était une considération annexe, un facteur qui contribua à la faillite des deux firmes qui ne survécurent pas à la dépression du début des années 1930. Comme Bentley, Invicta battailla ferme contre l'augmentation des prix et la chute des ventes, la dernière voiture quittant l'usine, de manière ironique, le vendredi 13 octobre 1933, bien qu'une poignée de modèles ait encore été assemblée aux entrepôts de la société sur Flood Street, à Chelsea, entre 1934 et 1936. On estime qu'environ 1 000 Invictas de tous types furent construites.

En dehors de trois prototypes à moteur Coventry Climax construits chez Macklin à Cobham, dans le Surrey, toutes les grosses Invicta étaient propulsées par l'infatigable six cylindres construit par Henry Meadows.

In its all-too-short lifetime, Invicta carved out an enviable reputation for building fine sporting motor cars, the larger Meadows-engined models in particular offering class-leading performance and impeccable build quality.

The origins of the company known as Invicta Cars go back to 1925 when Noel Macklin and Oliver Lyle, both of whom already had motor industry experience, got together to create a car combining American levels of flexibility and performance with European quality and roadholding. Like the contemporary Bentley, the Invicta was designed by men with backgrounds in competition motoring and both were produced to the highest standard. Price was only a secondary consideration, a factor that contributed to both firms' failure to survive the Depression years of the early 1930s. Like Bentley, Invicta struggled against rising costs and falling sales, the final car leaving the factory, appropriately enough, on Friday 13th of October 1933, though a handful of cars was assembled at the company's service depot in Flood Street, Chelsea between 1934 and 1936. It is estimated that approximately 1,000-or-so Invictas of all types were made.

Apart from three Coventry Climax-engined prototypes built at Macklin's home in Cobham, Surrey, all larger Invictas were powered by the tireless six-cylinder engines made by Henry Meadows.





Les Invicta se firent rapidement une réputation pour leur extraordinaire robustesse confirmée par le très enviable Dewar Trophy du RAC en 1926 et 1929, largement dû au succès de la marque dans les rallies d'endurance longue distance, notamment les 10 000 miles « autour du monde » des sœurs Violette et Evelyn Cordery, qui accomplirent également un « 30 000 miles in 30 000 minutes » à Brooklands.

En 1928, Invicta présenta le nouveau modèle 30 HP animé par l'omniprésent six cylindres Meadows 4½-litre. Les premiers exemplaires faisaient appel au châssis 3-Litre, qui s'avéra rapidement trop peu robuste, menant au développement de la NLC (New Large Chassis), qui fit son apparition au salon de Londres à l'Olympia en 1929. Construite au standard d'une Rolls-Royce, la NLC valait la somme stupéfiante de 1 050 £ à une époque où le prix moyen d'une maison au Royaume-Uni était de 590 £ ! Elle allait fournir la base de la fameuse S-Type Sports « châssis surbaissé », l'Invicta des 100 mph.

Comme tous les moteurs à régime lent, le six cylindres Meadows fournissait un couple généreux à bas et moyen régime. En fait, avec l'Invicta, on peut accélérer à partir de 6-8 mph sur le rapport supérieur et elle prendra rapidement de la vitesse sans faire d'histoire, en restant sur le rapport le plus élevé, jusqu'à ce qu'on lève le pied. Les chiffres d'accélération donnés dans la presse d'époque parlent d'eux-mêmes. De fait, en 1930, pour leur « 30 000 miles in 30 000 minutes », les sœurs Cordery pilotèrent leur tourer de

Invicta cars quickly established a reputation for outstanding durability, bolstered by the award of the RAC's coveted Dewar Trophy in 1926 and 1929, largely for the marque's successes in long-distance reliability trials, including a 10,000-mile 'around-the-world' trip by sisters Violette and Evelyn Cordery, who also completed a '30,000 miles in 30,000 minutes' trial at Brooklands.

In 1928, Invicta introduced a new 30hp model powered by the ubiquitous Meadows 4½-litre six. Early examples used the existing 3-Litre chassis, which was soon revealed to be insufficiently sturdy, resulting in the development of the 'NLC' (New Large Chassis), which first appeared at the 1929 London Motor Show at Olympia. Finished to Rolls-Royce standards, the NLC chassis cost a staggering £1,050 at a time when the average UK house price was £590! It would go on to form the basis of the famous S-Type 'low chassis' sports model: the '100mph Invicta'.

Like most low-speed engines, the Meadows six produced ample torque in the lower and middle speed ranges. Indeed, the Invicta can be throttled down to 6-8mph in top gear and will then accelerate rapidly and without fuss, still in top gear, when the accelerator is depressed. The acceleration figures given by the contemporary motoring press speak for themselves on this subject.





Londres à Édimbourg uniquement sur le rapport supérieur. La même voiture fut pilotée par Donald Healey dans l'Alpine Trial la même année et remporta sa classe.

L'Invicta 4½-litre avait peu de rivales dans la catégorie des voitures de tourisme rapides et confortables, sa plus grande aptitude étant les longs kilométrages à des moyennes élevées sans fatigue ni pour la machine, ni pour son conducteur. Ces Invicta sont aussi indestructibles que peut l'être une automobile en usage normal.

Pour les clients moins avides de performances ultimes, la marque proposait la 12/45. Dévoilée en 1932 et construite aux standards élevés habituels de la marque, la « petite Invicta » 12 HP était un exercice de voltige pour contourner les coûteuses taxes sur la cylindrée des moteurs édictées par le gouvernement britannique entre les deux guerres. Solidement construite et bien finie selon les critères habituels d'Invicta, la 12/45 faisait appel au six cylindres à simple arbre à cames en tête Blackburne de 1½-litre et était proposée avec carrosserie tourer ou berline. Comme sa grande sœur 4½-Litre, la petite Invicta reposait sur un châssis massif avec des ressorts surdimensionnés pour une stabilité maximale.

Désignée sous le numéro de châssis L66 (sur le registre) et LC 66 partout ailleurs, la voiture proposée ici commença sa vie sous la forme 12/45 avec une carrosserie tourer deux places rouge (registre du Royaume-Uni).

Indeed, in 1930 the Cordery sisters drove their '30,000 miles in 30,000 minutes' high chassis tourer from London to Edinburgh in top gear. This same car was then driven by Donald Healey in that year's Alpine Trial, winning its class.

The 4½-litre Invicta had few equals as a very fast but comfortable high-speed touring car, its greatest appeal being an ability to cover big mileages at high average speeds with no strain, either to driver or the machinery. These Invictas are about as indestructible in normal use as a car can be.

For customers less concerned with ultimate performance, the company offered the 12/45. Introduced in 1932 and built to the firm's customary high standards, the 12hp 'Small Invicta' was an intriguing exercise in circumventing the ludicrous tax on engine capacity that dictated British design policy between the wars. Strongly built and well finished in typical Invicta fashion, the 12/45 used a 1½-litre, six-cylinder, single-overhead-camshaft Blackburne engine and was available with either tourer or saloon coachwork. Like its big 4½-Litre sister, the Small Invicta had a massive chassis with wide-set springs for maximum stability.

Referred to as chassis number 'L66' (logbook) and 'LC 66' elsewhere, the car offered here started life as a 12/45 with two-seat open tourer coachwork in red (see UK logbook).





Elle fut livrée neuve à Bessie Mabel Robinson, changeant de main en 1943, puis à nouveau en 1950 et 1951. On pense qu'elle a reçu le six cylindres Meadows de 4½-litre assez tôt.

Puis l'Invicta déménagea en Allemagne où son propriétaire et son mécanicien restaurèrent et recarrossèrent la voiture au milieu et à la fin des années 1990. La nouvelle carrosserie à panneaux d'aluminium sur structure en bois fut construite dans le style des tourers quatre places de Carbodies. Vert foncé avec intérieur en cuir fauve, elle a reçu des soins attentionnés pour la conserver en très bon état.

Entièrement révisé par des spécialistes reconnus, LMB et Historic Competition Services, le moteur a été refait aux spécifications les plus élevées avec un nouveau vilebrequin en acier, des bielles et des pistons spéciaux plus solides, des paliers neufs, un arbre à cames spécial, etc, ainsi qu'un embrayage amélioré. Le moteur est très puissant (la puissance maximale est estimée à environ 180 ch) mais il est également extrêmement souple et docile, tandis que la boîte est une quatre vitesses, entièrement refaite avec des crabots spéciaux pour faciliter les changements de rapports.

Depuis son achèvement en 2000, cette Invicta a participé avec succès à plusieurs rallyes dont le Flying Scotsman et le Rallye des Tulipes. Excellent à tous points de vue et agréable à conduire, ce délicieux pur-sang « Post-Vintage » est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge, un rapport de taxes (daté de 2014), diverses factures de travaux (la plupart émanant d'Historic Competition Services et de LMB), son certificat TÜV (daté de 2009) et le registre britannique original mentionné plus haut.

The car was delivered new to Bessie Mabel Robinson, changing hands in 1943 and again in 1950 and '51. It is understood to have received the 4½-litre six-cylinder Meadows engine early in its life.

Subsequently the Invicta moved to Germany where the German owner and his mechanics restored and re-bodied the car during the mid/late 1990s. The new aluminium-panelled, timber-framed body was constructed in the style of Carbodies four-seat open tourer. Finished in dark green with tan interior, it has received much care and attention to keep it in top condition.

Completely overhauled by recognised specialists LMB and Historic Competition Services, the engine has been rebuilt to the highest specification with a new steel crankshaft, special stronger connecting rods and pistons, new bearings, special camshaft, etc plus an up-rated clutch. The engine is very powerful (maximum output is estimated as around 180bhp) but at the same time extremely smooth and tractable, while the gearbox is a four-speed unit, fully rebuilt with special 'dog-engagement' internals to enable faster and smoother gear changes.

Since completion in 2000 this Invicta has competed successfully on several occasions on rallies including the Flying Scotsman and the Tulip Rally. Excellent throughout and a pleasure to drive, this delightful, described as 'Post-Vintage Thoroughbred' is offered with current Belgian registration papers; a taxation report (dated 2014); sundry invoices for work carried out (mainly by Historic Competition Services and LMB); TÜV document (dated 2009) and the aforementioned original UK logbook €300,000 - 400,000



1956 Tour de France and Lyon Charbonnières participant

SALMSON 2300 SPORT COUPÉ 1954

Coachwork by Henri Chapron

Chassis no. 85126

- One of only 188 Chapron-bodied examples built
- The last Salmson model produced in Billancourt
- Mille Miglia participant in 2011



Après la seconde guerre mondiale, en France, la demande pour des voitures de luxe à hautes performances du type de celles que construisait Salmson à la fin des années 1930 diminua, résultat de taxes dissuasives. Néanmoins, pour la saison 1953, la talentueuse équipe technique sortit une version améliorée de la 2,2 litres Randonnée, la 2300 Sport.

Dessinée par Eugène Martin, la 2300 Sport était un joli coupé 2+2, dont 227 exemplaires furent construits jusqu'en 1957 avec des carrosseries Esclassan (39 voitures) et Henri Chapron, ce dernier étant responsable des 188 restants. La boîte électromagnétique Cotal à quatre rapports de la Randonnée était conservée, tandis que les autres caractéristiques remarquables comprenaient la transmission par arbre et la direction à crémaillère. Toutes les Salmson étaient à conduite à droite. Avec les 105 ch de son quatre cylindres double arbre de 2,3 litres, la 2300 Sport était très performante selon les critères de l'époque, affichant une vitesse de pointe d'environ 180 km/h.

Pour Salmson et sa riche clientèle, la course et les rallyes permettaient de démontrer la robustesse, la vitesse et la fiabilité de la 2300 Sport. Elles furent engagées au Mans en 1955, 1956 et 1957 (en 1956 dans une version strictement de série avec tous les équipements de confort, y compris la radio !) et aux Mille Miglia 1956. Les résultats sur circuit furent peu convaincants mais la 2300 Sport s'avéra bien plus efficace en rallye, en remportant 13 en 1954. Quoi qu'il en soit, comme les autres marques haut de gamme en France, Salmson battait pour survivre et l'usine fut finalement rachetée par Renault en 1957.

In the aftermath of WW2, there was little demand in France for high-performance luxury cars of the type Salmson had been producing in the late 1930s, the result of punitive rates of taxation. Nevertheless, for the 1953 season their talented technical staff produced an updated version of the 2.2-litre Randonnée: the 2300 Sport.

Styled by Eugène Martin, the 2300 Sport was a pretty 2+2 coupé, 227 examples of which were made up to 1957 with bodies by Esclassan (39 cars) and Henri Chapron, the latter being responsible for the remaining 188. The Randonnée's four-speed electromagnetic Cotal gearbox was retained, while other noteworthy features included torque tube transmission and rack-and-pinion steering. All Salmson cars were built in right-hand drive configuration. With 105bhp on tap from its 2.3-litre twin-cam four, the 2300 Sport was a strong performer by the standards of the day, boasting a top speed of around 180km/h.

For Salmson and its wealthy clients, racing and rallying was to prove the strength, speed and reliability of the 2300 Sport. They competed at Le Mans in 1955, 1956 and 1957 (in 1956 in completely standard trim complete with all luxuries including a radio!) and the 1956 Mille Miglia. While little was achieved on the track, the 2300 Sport proved a much more effective rally car, winning on 13 occasions in 1954. However, like France's other quality motor manufacturers Salmson was struggling to survive and the factory was bought by Renault in 1957.





La voiture proposée ici est l'une des quelques 80 Salmson 2300 Sports qui ont survécu dans le monde. Ces modèles apparaissent rarement sur le marché, particulièrement en état de prendre la route. Le châssis numéro 85126 a été acheté par M. Paul Mazaud, propriétaire de la concession Salmson de Nantes. Modèle de démonstration, la voiture fut vendue quelques mois plus tard à M. Stanislas Motte qui l'engagea au Tour de France Automobile (Tour Auto d'aujourd'hui) en 1956, ainsi qu'au Lyon-Charbonnières. En 1967, la Salmson fut vendue à M. Letréguiilly et, en 2004, fut achetée par un certain M. Vallez.

Cette Salmson a été amoureusement rénové à plusieurs occasions au cours de sa vie. En 2005-2006, la carrosserie, le moteur et l'intérieur ont été restaurés et d'autres travaux ont été effectués entre 2009 et 2014. La voiture a participé aux Mille Miglia, à la Coupe des Alpes, au Liège-Rome-Liège (tous en 2011) et en 2014 au Tour Auto, ayant été entièrement révisée pour cette occasion. Elle n'a été que parcimonieusement utilisée depuis.

La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation belge actuelle, le passeport FIVA (daté de 2006), un article ancien dans lequel figure la voiture et des copies de photographies anciennes montrant la voiture en action lors du 5e Tour de France (1956), au 9e Rallye Lyon-Charbonnières (1956) et aux Mille Miglia (2011).

The car offered here is one of fewer than 80 Salmson 2300 Sports believed to survive worldwide. These cars very rarely come to the market, particularly so in roadworthy condition. Chassis number '85126' was purchased new by Mr Paul Mazaud, owner of the Salmson concession in Nantes. Used as a demonstrator, the car was sold a couple of months later to Mr Stanislas Motte, who competed with it in the Tour de France Automobile (now Tour Auto) in 1956 and also in the Lyon-Charbonnières. In 1967, the Salmson was sold to a Mr Letreguilly, and in 2004 was purchased by a Mr Vallez.

This Salmson has been sympathetically refurbished on various occasions throughout its life. In 2005-2006 the body, engine, and interior were restored, while further works were carried out between 2009 and 2014. The car participated in the Mille Miglia, Coupe des Alpes, and Liège-Rome-Liège (all in 2011) and in 2014 took part in the Tour Auto, being completely overhauled for that event. It has been used only sparingly since then.

Accompanying documentation includes current Belgian registration papers; FIVA identity card (dated 2006); copies of old articles featuring the car; and copies of old photographs showing the car in action during the 5th Tour de France (1956), 9th Rallye Lyon-Charbonnières (1956) and Mille Miglia (2011).
€50,000 - 70,000



12

MERCEDES-BENZ 190 SL CABRIOLET 1955

Chassis no. W121042-5500065

- *Very early chassis number '65' of 1,727 built in the first year of production*
- *Matching chassis and engine*
- *Present ownership since 2006*
- *Extensively restored and very well maintained*
- *Early and desirable bucket style seats*



Cette Mercedes-Benz 190 SL, l'une des premières construites, la 65e de ce type, a quitté l'usine le 1er août 1955 et fut livrée une semaine plus tard à Los Angeles, aux États-Unis. Il s'agit de l'un des 830 modèles destinés au marché américain sur les 1 727 produits en 1955. La fiche de données du dossier révèle que la voiture était « Weissgrau » (blanc gris) avec intérieur en cuir noir et capote en tissu assorti. Son premier propriétaire n'est pas connu, mais de 1996 à 2006, la Mercedes appartient à M M. Steinbeck de Los Angeles. En 2006, la voiture fut expédiée en Belgique où elle a été achetée par le vendeur.

Depuis son acquisition, cette 190 SL a été l'objet d'une restauration complète sans regarder à la dépense et d'un entretien assidu, comme le détaille la liste fournie des travaux effectués et des composants achetés pour un total de plus de 80 000 €. Entrepris entre 2008 et 2015, ces travaux comprennent une réfection complète du moteur en 2015 (culasse, pistons, soupapes, sièges de soupapes, courroie de distribution, tous neufs, etc) avec révision de la boîte (2008) et des carburateurs Solex (2014). De plus, les Silentbloc du moteur ont été remplacés, le ventilateur rénové et un échappement en inox installé.

En ce qui concerne les trains roulants, les tambours de freins ont été reconditionnés et de nouvelles garnitures de freins montées (2011), un nouveau servo de frein installé (2012) et les amortisseurs arrière ont été remplacés, tandis qu'un système de direction assistée EZ Electric rend désormais les manœuvres plus faciles.

Only the 65th of its type built, this early Mercedes-Benz 190 SL left the factory on 1st August 1955 and one week later was delivered new to Los Angeles, USA. It is one of 830 US-market models out of the 1,727 produced in 1955. Data-card details on file reveal that the car was originally finished in 'Weissgrau' (white-grey) with black leather interior and matching fabric hood. Its first owner is not known, but from 1996 to 2006 the Mercedes belonged to a Mr M Steinbeck of Los Angeles. In 2006 the car was shipped to Belgium where it was purchased by the current vendor.

As well as being serviced regularly since its acquisition, this 190 SL has benefited from extensive restoration with no expense spared, as detailed in the accompanying list of works carried out and components purchased totalling in excess of €80,000. Undertaken between 2008 and 2015, these works included a complete engine rebuild in 2015 (new cylinder head, pistons, valves, seals, timing belt, etc) together with overhauls of the gearbox (2008) and Solex carburetors (2014). In addition, the Silentbloc engine mounts have been replaced, the cooling fan renewed, and a stainless steel exhaust system fitted.

Turning to the running gear: the brake drums were reconditioned and new brake linings installed (2011), a new brake servo fitted (2012), and the rear shock absorbers replaced, while a new EZ Electric power assisted steering mechanism makes the car that much easier to handle.





Le volant et la colonne de direction d'origine font partie de la vente, de même qu'un filet anti-remous et un coffre en cuir (de la maison Laurent Nay) qui peut s'installer sur le coffre.

En 2008, la carrosserie a été repeinte en même temps qu'on installait un nouveau réservoir. La peinture a été rafraîchie en 2014 et une nouvelle capote avec couvre-capote ont été montés en 2016, tandis que différents éléments chromés étaient refaits au fil des ans. Les sièges baquets, identiques à ceux de la 300 SL, ont été regarnis en 2014. Les autres éléments rénovés ou remplacés comprennent les phares, le radiateur, le système de chauffage, les tapis de sol, le témoin de température d'eau et la housse de roue de secours.

Depuis son acquisition par le vendeur en 2006, cette 190 SL d'origine a parcouru environ 26 500 miles (approximativement 42 600 kilomètres), au cours de rallyes en Belgique, en France, aux Pays-bas, au Luxembourg, en Suisse et en Italie. La voiture est vendue avec diverses factures, un passeport FIVA, son livret d'instructions, un manuel d'atelier (sur CD), deux catalogues de pièces détachées, cinq monographies sur le modèle, une grande quantité de photographies d'archive et une carte grise belge.

The original steering wheel and column are included in the sale together with a windbreaker net and a leather trunk (by Maison Laurent Nay) that can be mounted on the boot.

In 2008 the body was repainted, a new fuel tank being installed at the same time. The paintwork was refreshed in 2014 and a new hood and cover fitted in 2016, while various items of chromed external trim have been re-plated over the years. Identical to those of the 300 SL, the bucket seats were refreshed with new stuffing in 2014. Other items replaced/renewed include the headlights, radiator, heater unit, floor mats, water temperature gauge, and spare wheel cover.

Since its acquisition by the current vendor in 2006, this much-loved 190 SL has covered some 26,500 miles (approximately 42,600 kilometres), attending rallies in Belgium, France, the Netherlands, Luxembourg, Switzerland, and Italy. The car is offered with sundry bills, a FIVA Identity Card, instruction books, a workshop manual (on CD), two spare parts manuals, five collectors' books about the model, a quantity of archive photographs, and a Belgian Carte Grise. €90,000 - 140,000

13
NO LOT



14

Believed genuine 35,000 kilometres from new
MASERATI GIBLI COUPÉ 4.7L 1971

Chassis no. 115 2392

- *Late production model with factory power steering*
- *Desirable Borrani wire wheels from new*
- *Original very attractive colour scheme*
- *Delivered new to Germany*



Dévoilée sur le stand Ghia au salon de Turin en 1966, la Maserati Ghibli (type AM115) succède à la 3500GT. Elle porte le nom d'un vent chaud du Sahara, une image qui lui colle à peau. Giorgetto Giugiaro qui en dessina les lignes élégantes la considérait lui-même comme son chef-d'œuvre. En 1999, il est élu designer du siècle. Icône célébrée jusque dans le septième art, le coupé 2 places carrossé par Ghia sera immortalisé dans La Piscine (1969), Alain Delon parcourant les routes de l'arrière-pays tropézien à son volant. Henri Ford lui-même, sous le charme de ses lignes sensationnelles, avait fait envoyer une Ghibli au bureau des dessinateurs de Dearborn, pour l'y présenter comme modèle d'élégance et de pureté.

L'éternelle rivale de la Ferrari Daytona 365 GTB/4 s'en distinguait toutefois par son prix et son confort supérieur. Moins à l'aise sur circuit, la Maserati Ghibli se destinait aux grandes étendues et aux lignes droites. Propulsée par son V8 de 4,719cc à double arbre cames en tête entièrement réalisé en aluminium, le coupé 2 places promettait des performances stupéfiantes avec sa vitesse de pointe annoncée de près de 265 km/h. Développant 310 CV à 5,500tr/min, la Ghibli est équipée de 4 carburateurs Weber double corps à injection.

À sa sortie d'usine en 1971, le châssis 115.2329 est livré dans le Nord de l'Allemagne. En 1982, elle change de main pour rejoindre une importante collection de la région de Essen. Elle y est restaurée avec des pièces neuves d'origine, malgré son pourtant faible kilométrage (27,000 km).

Presented on Ghia's stand at the Turin Motorshow in 1966, the Maserati Ghibli (type AM115) supersedes the 3500GT. It takes the name of a warm wind of the Sahara desert, an image which sticks to it. Giorgetto Giugiaro who designed the elegant lines himself regarded it as his masterpiece. In 1999, he was elected designer of the century. Icon celebrated even up to the seventh art, the 2 seat coupé by Ghia is immortalised in the movie La Piscine (1969), Alain Delon driving it in Saint-Tropez's countryside. Henry Ford himself, under the spell of its incredible lines, had one sent to his designers' office in Dearborn, to present it as a model of elegance and purity.

Eternal rival to the Ferrari Daytona 365 GTB/4 it was different by its superior price and comfort. Much less at ease on a circuit, the Maserati Ghibli was intended for large areas and cruising on long straight roads. Propelled by its double overhead 4,719cc all aluminium V8, the 2 seat coupé promised stunning performances with a top speed of 165 mph (265 km/h). Developing 310 bhp at 5,500 rpm, the Ghibli received 4 double barrel Weber carburettors.

Leaving the factory in 1971, chassis 115.2329 was delivered in the north of Germany. In 1982, it changed hands to join a very important collection from the Essen area. It was then restored with original new spare parts, in spite of its very low mileage (27,000 km). In 1997, its new owner entrusted the car to the Maserati importer in Germany where it





En 1997, son nouvel acquéreur la confie à l'importateur Maserati en Allemagne où elle est équipée d'un nouvel échappement et entièrement révisée, le tout pour une facture d'environ 20,000 DM de l'époque. Son état est à tel point exceptionnel qu'elle est invitée à participer la même année au concours d'élégance Louis Vuitton à Bagatelle, Paris. Elle est ensuite acquise en vente aux enchères en 2004 par Gilles Bonnafous, renommé journaliste automobile et père du présent propriétaire. C'est l'histoire d'un véritable coup de cœur, l'accomplissement d'un rêve de quarante ans. En 2010, il transmettra à son fils cette Ghibli tout à fait exceptionnelle, un véritable graal chéri de tous ses possesseurs, dont il aimait à dire : « rouler à 100 km/h dans ce chef d'œuvre, c'est comme danser un slow dans les bras de Mona Lisa ».

Comptabilisant seulement 35 000 km au compteur, cet exemplaire bleu céleste avec intérieur beige est une sérieuse prétendante aux concours d'état. Équipée de 4 roues Borrani et de la direction assistée, de rares options d'origine, cette Ghibli immatriculée en France est accompagnée de sa trousse à outils, des factures de restauration, son carnet d'entretien et son manuel d'origine. Une grande révision moteur par Pierre Nallet (Garage du Trident) sera effectué avant la vente. Sans le moindre doute, cette Maserati Ghibli représente l'occasion rêvée pour tout passionné d'acquérir l'un des plus beaux exemplaires en vente sur le marché, peut-être même le plus remarquable d'entre tous.

was equipped with a new exhaust system and completely overhauled, for a bill totalising some 20,000 DM of the time. Its condition is so exceptional that it is invited to enter the Louis Vuitton concours d'élégance at Bagatelle, Paris, that same year. It is then acquired in an auction in 2004 by Gilles Bonnafous, renowned car journalist and father of the present owner. It's a story of love at first sight, the fulfilment of a 40 year old dream. In 2010, he gave to his son this very exceptional Ghibli, a real graal cherished by all its different owners, of which he used to say : « To drive this masterpiece at 100 km/h is like dancing in Mona Lisa's arms ».

Reading only 35,000 km on the odometer, this sky blue with beige leather interior example is a serious contender to any "concours d'élégance". Equipped with the rare period options of 4 Borrani wheels and power steering, this Ghibli registered in France is accompanied by its tool roll, restoration invoices, service booklet and original owner's manual. The engine will be revised by Pierre Nallet (Garage du Trident) before the sale. Without any doubt, this Maserati Ghibli represent to any amateur the opportunity of a to acquire one of the most beautiful on the market or even the most remarkable of all.
€160,000 - 220,000



15

Ferrari Classiche certified

FERRARI 308 GTB VETRORESINA 1976

Coachwork by Pininfarina/Scaglietti

Chassis no. F106 AB 18889

- Rare early glassfibre-bodied dry-sump model
- One of only 712 vetroresina models produced
- Original colour combination
- Fully restored to the highest standards
- Comes with original books and Ferrari pouch



La 308 GTB proposée ici est dotée de la carrosserie légère en résine (vetroresina) et de la lubrification par carter sec des premières voitures produites qui sont les plus recherchées par les passionnés aujourd'hui.

Présentée au Salon de Paris en 1975, la magnifique 308 GTB – second modèle de série de Ferrari à moteur V8 – marquait un heureux retour à Pininfarina après la Dino 308 GT4 due à Bertone. Recevant le « vrai » écusson Ferrari plutôt que celui de Dino, le nouveau modèle changeait peu mécaniquement, en dehors de la réduction de l'empattement, et reprenait les trains roulants et le moteur V8 3 litres à quatre arbres à cames en tête, désormais équipé d'une lubrification par carter sec, de son prédécesseur. Dans sa version route, cette mécanique magnifiquement conçue développait 255 ch, une puissance suffisante pour propulser la 308, aérodynamiquement très efficace, à la vitesse de 240 km/h.

Produite à l'origine avec une carrosserie en résine (vetroresina) – un matériau qu'utilisait pour la première fois Ferrari sur une voiture de série – la 308 GTB construite par Scaglietti fit appel à l'acier par la suite à partir d'avril 1977. Ce changement s'accompagna d'une considérable prise de poids (environ 80 kg) et d'une réduction des performances en conséquence, ainsi que d'une propension à la corrosion.

The 308GTB offered here has the lighter glassfibre (vetroresina) bodywork and dry-sump lubrication of the very first cars produced, which are the most sought after by enthusiasts today.

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. Badged as a 'proper' Ferrari rather than a Dino, the newcomer had changed little mechanically apart from a reduction in wheelbase, while retaining its predecessor's underpinnings and transversely mounted quad-cam 3.0-litre V8 engine, which now featured dry-sump lubrication. In road tune this superbly engineered power unit produced 255bhp, an output good enough to propel the aerodynamically efficient 308 to a top speed of 150mph (240km/h).

Produced initially with glassfibre (vetroresina) bodywork – the first time this material had been used for a production Ferrari – the Scaglietti-built 308 GTB used steel after April 1977. The change brought with it a considerable weight penalty (around 80kg) and consequent reduction in performance, as well as an increased susceptibility to corrosion. Naturally, anyone wanting to race a 308 GTB started out with the vetroresina version if they could.





Naturellement, tous ceux qui voulaient engager la 308 GTB en compétition se rabattirent sur les versions vetroresina lorsqu'ils le purent. Les développements successifs furent l'introduction d'une version ouverte GTS style Targa avec toit amovible, l'adoption d'une injection Bosch K-Jetronic (1980) et, finalement, une nouvelle culasse à quatre soupapes par cylindre (1982).

Cet exemplaire, l'un des 712 coupés 308 GTB vetroresina produits, conserve son harmonie de couleur rouge avec intérieur en cuir noir et affiche un total de quelques 67 000 kilomètres au compteur. Les travaux entrepris récemment sur la voiture comprennent le remplacement de l'embrayage, des ressorts de suspensions, des disques de freins, du système d'échappement, des câbles d'allumage, tandis que la carrosserie a été rénovée. Décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, elle est vendue avec son manuel d'instruction, son livret d'entretien, diverses factures, un contrôle technique, des papiers d'immatriculation belge et le très important certificat Ferrari Classiche.

Une magnifique opportunité d'acquérir un exemplaire original de cette séduisante version de l'emblématique Ferrari 308 GTB.

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).

One of only 712 vetroresina 308 GTB coupés produced, this example retains its original colour combination of red with black leather interior, and currently displays a total of some 67,000 kilometres on the odometer. Works carried out relatively recently include replacing the clutch, suspension springs, brake discs, exhaust system, ignition leads, and electrics, while the bodywork has been refurbished. Described by the vendor as in generally very good condition, the car comes complete with service book, instruction manuals, sundry invoices, technical inspection, Belgian registration papers, and the all-important Ferrari Classiche certification.

A wonderful opportunity to acquire an original example of this most desirable version of the iconic Ferrari 308 GTB.

€150,000 - 200,000



16

**ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT
EXTRALUSSO CABRIOLET 1947**

Coachwork by Stabilimenti Farina

Chassis no. 915335

- *Delivered new in Italy*
- *Matching engine*
- *Present ownership in Italy since 2007*
- *Engine rebuilt circa 2,000 kilometres ago*





Selon l'ouvrage de référence sur le modèle – Alfa Romeo 6C 2500 d'Angelo Tito Anselmi – le châssis numéro 915335 a quitté l'usine le 18 avril 1947 et fut livré à son premier propriétaire le 10 juin 1947. Le numéro de moteur indiqué est le 926.116, le même que celui figurant sur le moteur de la voiture aujourd'hui. Le premier propriétaire est enregistré sous le nom de Società Italiana Spiriti à Rome, une ancienne distillerie italienne (les bâtiments de la distillerie abritent aujourd'hui la Fondazione Prada).

Cette étonnante voiture passa ensuite quelque temps aux États-Unis comme le prouve un autocollant de Chicago sur une vitre datant des années 1950. En 2007, l'Alfa revint dans son Italie d'origine (via l'Allemagne), pour rejoindre la collection privée de l'actuel propriétaire. Avec une restauration déjà ancienne qui se présente toujours bien, cette 6C 2500 Extralusso a été dessinée par Giovanni Michelotti pour les Stabilimenti Farina, tandis que l'intérieur à couper le souffle n'est dû à personne d'autre que Mario Revelli di Beaumont.

According to the seminal book on the model – 'Alfa Romeo 6C 2500' by Angelo Tito Anselmi - chassis number '915335' left the factory on 18th April 1947 and was then consigned to its first owner on 10th June 1947. The engine number recorded therein is '926.116', the same as that of the engine installed in the car today. The first owner is recorded as Società Italiana Spiriti in Rome, a former Italian spirit distillery (their former distillery building in Milan now houses the Fondazione Prada).

This stunning car then spent some time in the USA, as evidenced by a window sticker from Chicago dating from the 1950s. In 2007 the Alfa returned to its native Italy (via Germany), joining the current owner's private collection. An older restoration that still presents very well, this 'Extralusso' 6C 2500 was designed by Giovanni Michelotti for Stabilimenti Farina, while the breathtaking interior is the work of none other than Mario Revelli di Beaumont.





Cette sublime Alfa Romeo est équipée de nombreux, intéressants et très rares éléments, parmi lesquels une poignée de capot en perspex, un volant spécial et ce qui doit être l'un des premiers ordinateurs de bord informant le conducteur dans quatre langues sur les phares, les clignotants, le frein à main, les feux de positions et les freins hydrauliques. On pense que seulement quelques exemplaires similaires furent construits par les Stabilimenti Farina (tous avec de subtiles différences), et on suppose que celle-ci est l'une des deux survivantes avec ce type de carrosserie (l'autre appartenant à la fameuse collection de Corrado Lopresto).

Il y a 10 ans le moteur a été refait comme précisé dans les factures y afférant dans le dossier pour un total de 19 000 €. Selon le vendeur, la voiture n'a parcouru que 2 000 kilomètres depuis cette importante restauration. Grise métallisée avec intérieur en cuir rouge sombre, cette étonnante, inhabituelle et rare version de la légendaire Alfa Romeo 6C 2500 est prête à être appréciée pour des balades ou des manifestations n'importe où dans le monde. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne et la documentation mentionnée plus haut.

This sublime Alfa Romeo is equipped with numerous charming and very rare features, among them the Perspex bonnet release, special steering wheel, and what must be one of the earliest onboard 'computers', informing the driver in four languages about the lights, indicators, handbrake, parking light, and the hydraulic brakes. It is believed that only a few similar designs were built by Stabilimenti Farina (all of which had subtle differences), and it is believed that this is one of only two remaining with this body style (the other belonging to the world-famous collection of Corrado Lopresto).

Some 10 years ago the engine was rebuilt, as detailed in related invoices on file totalling some €19,000. According to the vendor, the car has covered only some 2,000 kilometres since this major overhaul. Finished in grey metallic with dark red leather interior, this stunning, unusual, and rare variant of the legendary Alfa Romeo 6C 2500 is ready to be enjoyed on tours and at shows the world over. The car is offered with Italian registration documents and the aforementioned documentation.
€250,000 - 300,000





17

Mille Miglia Storica participant (2012, 2015, 2016)

ARNOLT BRISTOL DELUXE ROADSTER 1954

Chassis no. 404/X/3097

- A rare survivor of only 130 produced
- Original matching numbers engine
- Professionally restored in 2013/2014





Après avoir fait fortune pendant la deuxième guerre mondiale, l'industriel américain Stanley Harold « Wacky » Arnolt put se livrer le restant de sa vie à sa passion pour les automobiles, et en 1952 était distributeur régional de BMC et de la marque Bristol pour tous les États-Unis. En 1952, une visite à la Carrozzeria Bertone permit à Arnolt de prendre des parts dans la société italienne, afin de mettre sur pied la construction des MG Arnolt à carrosserie Bertone. Il fit plus tard appel à Bristol, la 404 du constructeur anglais recevant à son tour une carrosserie Bertone en 1953. Bien qu'elle fasse appel à une conception BMW d'avant-guerre, la Bristol possédait l'un des meilleurs châssis de l'époque et son moteur six cylindres 2 litres était l'un des plus efficaces.

Having made his fortune during WW2, American industrialist Stanley Harold 'Wacky' Arnolt was able to indulge his lifelong love of automobiles, and by 1952 was a regional BMC distributor and US distributor for Bristol cars.

In 1952, a visit to Carrozzeria Bertone led to Arnolt buying a stake in the Italian company and arranging manufacture of Bertone-bodied Arnolt MGs. His next venture made use of the Bristol connection, the UK manufacturer's 404 getting the Bertone treatment in 1953. Despite being based on a pre-war BMW design, the Bristol possessed one of the finest chassis of its day, and its 2.0-litre six-cylinder engine was one of the most efficient around.





Celui-ci pouvait être préparé pour développer plus de 150 ch et rapidement, les jolies Arnolt se firent un nom dans les courses de voitures de sport de série aux États-Unis. Après des victoires de classe à Sebring et au Mans en 1955, l'écurie de l'usine fut dissoute, retournant à Sebring seulement en 1960 pour remporter à nouveau sa classe et un trophée par équipe. La production cessa en 1963 après un total de 130 voitures vendues.

Selon les informations fournies par le vendeur, cet étonnant roadster DeLuxe fut à l'origine livré à Efrain Aranda Osorio, le gouverneur de la région du Chiapas au Mexique. En 1970, la voiture fut découverte dans un garage au Guatemala et exportée aux États-Unis. Elle fut plus tard achetée par Andrew Howarth et exportée au Royaume-Uni où, après sa restauration, elle fut immatriculée 518 XUN.

'3097' fut alors acquise par son actuel propriétaire en 2009 avec l'intention de participer aux Mille Miglia. Il y prit part avec succès en 2012 sans aucun ennui, mais décida néanmoins d'entreprendre une seconde restauration complète. Effectuée en 2013/2014, cette reconstruction coûta 130 000 €. Il pilota la voiture dans les éditions 2015 et 2016 des Mille Miglia, sans le moindre accroc.

The latter could be tuned to produce in excess of 150bhp, and before long the pretty Arnolts were making their mark in production sports car races in the USA. After class wins at Sebring and Le Mans in 1955, the works team was disbanded, returning to Sebring in 1960 to capture class and team awards yet again. Production ceased in 1963 after a total of 130 cars had been sold.

According to information supplied by the vendor, this stunning DeLuxe Roadster was originally delivered to the Governor of Mexico's Chiapas region, Efrain Aranda Osorio. In 1970, the car was discovered in a garage in Guatemala and exported to the USA. It was subsequently purchased by Andrew Howarth and brought to the UK, where, after restoration, it was registered as '518 XUN'.

'3097' was sold to its current custodian in 2009 with a view to participate in the Mille Miglia. The owner successfully completed the 2012 event without any trouble but nevertheless decided to embark on a second comprehensive restoration; undertaken during 2013/2014, the rebuild cost some €130,000. He then went on to drive the car in the 2015 and 2016 editions of the Mille Miglia, again without it missing a beat.





De belle présentation, ce modèle DeLuxe bénéficie de quelques éléments de confort qui le différencient des version Bolide très spartiates – des sièges mieux rembourrés, une boîte à gants, des pare-chocs avant et arrière, un pare-brise plus haut, une capote, des moquettes – reçoit une magnifique livrée British Racing Green avec intérieur en cuir fauve.

La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande, divers documents sur son historique, un certain nombre de catalogue d'époque (dont certains en français et en anglais), un stylo d'Arnolt Corporation et même deux sachets de sucre avec la mention « Stolen from Wacky Arnolt, Warsaw, Indiana » (volé à Wacky Arnolt, à Warsaw, Indiana) imprimée dessus. Important, elle est également vendue avec un extrait de l'Arnolt Bristol Register confirmant que 3097 a conservé son moteur d'origine (numéro BS1 Mk2 300). La voiture a récemment bénéficié d'une réfection de carburateur par une société spécialisée du Royaume-Uni et a passé son TÜV allemand sans défaut le 13 juin 2018. Cet exemplaire, parmi une poignée de survivantes, mérite une attention toute particulière.

Beautifully presented, this DeLuxe model has the added benefit of some creature comforts, distinguishing it from the more Spartan Bolide variants - deeper padded leather seats, a glove compartment, front and rear bumpers, higher windscreen, convertible hood, carpets - and is finished in the handsome colour combination of British Racing Green with tan leather interior.

The car is offered with German registration papers; sundry documents relating to its history; a quantity of original sales brochures (some of which are in both French and English); a pen from the Arnolt Corporation; and even two sugar sachets with the printed legend 'Stolen from Wacky Arnolt, Warsaw, Indiana'. Importantly, it also comes with an extract from the Arnolt Bristol Register confirming that '3097' retains its original engine (number 'BS1 Mk2 300'). The car benefits from a recent carburettor rebuild by a specialist company in the UK, and passed its German TÜV without defects on 13th June 2018. One of a mere handful of survivors, it is worthy of the closest inspection.
€290,000 - 330,000



18 *

Originally supplied to noted jeweller Albert Janesich in Paris

ROLLS-ROYCE 40/50 HP SILVER GHOST LONDRES-ÉDIMBOURG TOURER SPORT 1913

Coachwork by Kenneth Neve in the London-Edinburgh style

Chassis no. 2371

Sportive, incroyablement stylée et aussi fiable qu'une montre suisse, la Silver Ghost Londres-Édimbourg a été convoitée pendant un siècle, depuis le jour de sa présentation.

La voiture, châssis numéro 1701, qui a donné le nom de « Londres-Édimbourg » était la seconde construite selon de nouvelles caractéristiques, notamment un énorme tube abritant l'arbre de transmission, un carter de pont arrière renforcé et, pour les deux premiers modèles de la série, des ressorts semi-elliptiques arrière inversés. 1701 recevait une élégante et légère carrosserie tourer de Holmes of Derby Ltd, carrossier depuis le 19e siècle. Avec un taux de compression plus élevé, un carburateur plus gros et une fine carrosserie aérodynamique, 1701 réalisa plus tard un spectaculaire 101 mph (162 km/h) sur le mile lancé à Brooklands avec Edward W. Hives (qui allait devenir président de Rolls-Royce) à son volant. Non seulement Rolls-Royce allait pouvoir satisfaire le marché qui exigeait les voitures statutaires les plus confortables construites dans la meilleure tradition, mais aussi offrir une sportive sans rivale.

- *One of only 188 London-Edinburgh Silver Ghosts built*
- *Delivered new in Paris*
- *Comprehensively restored*
- *Ideal long-distance touring car*

Sporting, sensationally styled, and as reliable as the proverbial Swiss watch, the London-Edinburgh Silver Ghost has been coveted throughout the century since its introduction.

Chassis number '1701', the car that gave the new model its 'London-to-Edinburgh' name, was the second built to a new specification with a massive torque tube to carry the propeller shaft, strengthened rear axle casings and, in the case of the first two cars in the series, inverted semi-elliptic rear springs. '1701' carried an elegant light tourer body by Holmes of Derby Ltd, carriage builders since the 19th Century. With the engine's compression ratio increased, a larger carburettor, and a skimpy wind-cheating body, '1701' later recorded a spectacular 101mph over the flying half-mile at Brooklands with Edward W Hives (later to become Chairman of Rolls-Royce) at the wheel. So not only could Rolls-Royce satisfy the market that demanded the most comfortable formal cars built in the best coachbuilding traditions, but also offer a sporting car with few, if any, equals.



Tous ces exploits promotionnels largement médiatisés étaient réalisés par les mêmes casse-cous que ceux qu'utilisait le très influent S. F. Edge chez Napier, qui était probablement le concurrent le plus sérieux de Rolls-Royce sur le marché des voitures de luxe. Que Rolls-Royce ait été plus efficace en matière de promotion de ces exploits et dans son excellence technologique est confirmée par le départ de Edge de chez Napier en 1912 et par le retrait de Napier de la construction automobile en 1924. Incontestablement, la présentation de la nouvelle Silver Ghost Londres-Édimbourg avait été le coup de grâce pour Napier.

Le parcours aller-retour Londres-Édimbourg – quelque 800 miles (1 300 km) vers le nord par la Great North Road et retour par l'ouest du pays – fit la une des journaux. Le carnet de commandes de Rolls-Royce, enrichi de nouveaux clients-conducteurs plus sportifs, mit la pression à l'usine de Derby.

La publicité de Rolls-Royce en 1911 présentait la Silver Ghost 1701 et son remarquable voyage aller-retour Londres-Édimbourg cette année-là, en décrivant la prouesse en ces termes :

« La voiture... était un châssis Rolls-Royce six cylindres de série de 40/50 HP.

« L'épreuve... consistait à démontrer que la voiture pouvait réaliser le trajet de Londres à Édimbourg et retour entièrement sur le rapport supérieur et qu'elle pouvait le faire avec une consommation exceptionnellement basse tout en maintenant une vitesse considérable lorsque nécessaire.

All these much-publicised promotional exploits were driven by the similar stunts promoted by arch self-publicist S F Edge at Napier, which was perhaps Rolls-Royce's most serious rival for the luxury car market. That Rolls-Royce were more effective in their marketing exploits and in their engineering excellence is substantiated by Edge's departure from Napier in 1912 and Napier's withdrawal from motor car manufacture in 1924. Arguably the introduction of the new 'London-to-Edinburgh' Silver Ghost was one of the final nails in Napier's coffin.

The London to Edinburgh and return run – some 800 miles travelling north, mainly via The Great North Road and returning down the western side of the country – certainly captured the headlines. Rolls-Royce's subsequent order book, with a raft of new, more sporting owner-drivers, undoubtedly put pressure on the manufacturing facilities at Derby.

Rolls-Royce advertising in 1911 featured Rolls-Royce Silver Ghost '1701' and its remarkable London to Edinburgh and return journey that year, describing the feat in the following terms:

'The car... was a standard Six-Cylinder Rolls-Royce chassis of 40/50h.p.

'The trial... was to demonstrate that the car could travel from London to Edinburgh and back entirely on the top gear, that at the same time it could show an exceptionally economical petrol consumption, and yet attain considerable speed when required.





« Le résultat... la voiture réalisa le voyage de Londres à Édimbourg et retour entièrement sur le rapport supérieur avec une consommation de 24,32 miles par gallon (9,67 litre/100 km), puis, sans aucune modification ni aucun réglage particuliers, atteignit la vitesse de 78,26 miles à l'heure (125,94 km/h) sur l'anneau de Brooklands ».

Presque aussitôt après que 1701 eut accompli son périple sur le rapport supérieur entre les deux capitales britanniques, ils décidèrent avec bon sens de capitaliser sur ce succès. Le modèle Londres- Édimbourg renouela l'image de la marque, faisant écho à ses précédents succès au Tourist Trophy et à d'autres événements.

Sur plus de 6 700 Silver Ghost livrées au cours des 19 années de production, seulement 188 Londres-Édimbourg furent construites, les premiers modèles étant livrés aux carrossiers au printemps 1912 et le dernier, le numéro 2699, en octobre 1913. Après plus 100 années, les survivantes telles que cette voiture sont extrêmement rares.

L'exemplaire proposé ici, châssis numéro 2371, est l'un de ces modèles Londres-Édimbourg si convoités, succinctement référencé sur sa fiche constructeur comme étant une copie directe du châssis 2148, lui-même une copie directe de l'originale 1701.

Ce châssis Londres-Édimbourg arborait à l'origine une carrosserie torpédo type Londres-Édimbourg due au carrossier préféré de Rolls-Royce,

'The result... the car travelled from London to Edinburgh and back on top gear on a petrol consumption of 24.32 miles per gallon, afterwards without alteration or adjustment attaining a speed of 78.26 miles per hour on the Brooklands track.'

Almost as soon as '1701' had completed the original 'Top Gear' run between the British capitals, they wisely sought to capitalise on this success. The London-Edinburgh model refashioned the image of the brand, echoing its early successes in the Tourist Trophy and other events.

Of the more than 6,700 Silver Ghosts delivered in their epic 19-year production run, only 188 of 'London-to-Edinburgh' cars were built, the first production models being delivered to the coachbuilders in the spring of 1912 and the last, number '2699', in October 1913. Some 100 years on, survivors such as this car are extremely rare.

The example offered here, chassis number '2371', is one of these coveted London-to-Edinburgh models, succinctly cross-referenced on its build sheets as being a direct copy of chassis '2148', which itself was a direct copy of the original '1701'.

This London-Edinburgh chassis originally carried a London-Edinburgh type torpedo body by Rolls-Royce's favoured coachbuilders Barker & Co, and much like '1701' would have looked striking in its original colour scheme of Silver Grey with ivory coachlines and upholstery to match,





Barker & Co, et, comme 1701, devait paraître spectaculaire dans sa livrée originale gris argent soulignée d'ivoire et sa sellerie assortie, doté d'un coussin supplémentaire en cuir sur le siège avant. Des notes très détaillées sur la fiche constructeur indiquent qu'elle avait été commandée avec des roues fil Rudge-Whitworth, des pneus à gorge Dunlop, des éclairages C. A. Vandervell, plusieurs coffres Brooks, une trompe cobra, un tachymètre gradué en kilomètres et une montre de bord additionnelle. Tous les accastillages étaient nickelés et on pouvait voir les initiales A.J. sur les portes. Le A.J. en question n'était autre que Albert Janesich, un joaillier très réputé qui se sépara de la somme considérable de 1 350 £ pour sa Londres-Édimbourg sur mesure. La fabuleuse nouvelle Rolls-Royce de Janesich fut brièvement immatriculée au Royaume-Uni sous le judicieux numéro R 1733, et en juillet 1913 traversa la Manche vers Paris où son apparence dut sûrement soulever un intérêt considérable.

Le registre mentionné ci-dessus atteste d'un entretien effectué par l'usine jusqu'à la fin des années 1920, époque à laquelle l'agence de M. Janesich avait déménagé du 12, rue Lafayette au 21 de l'avenue Montaigne. Il continua probablement d'utiliser sa Rolls-Royce à Paris, un accident endommageant la voiture en 1927 qui nécessita une reconstruction complète par l'usine !

Comme beaucoup de ces voitures, il y a une lacune dans l'historique au-delà de cette date jusqu'à sa découverte à Paris dans les années 1990. Deux chercheurs réputés de voitures anciennes, le grand collectionneurs

which included an additional leather cushion on the front seat. Highly detailed notes in the factory build sheets indicate it was specified with Rudge-Whitworth wire wheels, Dunlop grooved tires, C A Vandervell lighting, multiple Brooks trunks, cobra horn, speedometer calibrated in kilometres, and an additional clock. All brightwork was finished in nickel, and the initials 'A.J.' were to be emblazoned on the doors. The 'A.J.' in question was none other than Albert Janesich, a jewellery dealer of considerable repute, who parted with the considerable sum of £1,350 for his bespoke London-Edinburgh. Janesich's fabulous new Rolls-Royce was briefly registered in the UK with the appropriate number 'R 1733', and in July 1913 was shipped across the English Channel to Paris where its appearance must have caused considerable excitement.

The aforementioned records chart maintenance overseen by the factory well into the late 1920s, by which time Mr Janesich's agency had moved from 12 Rue Lafayette to 21 Avenue Montaigne. He must have continued using his Rolls-Royce around Paris, as a small accident befell the car in 1927, necessitating a full rebuild by the factory!

As with so many of these cars, beyond this time there is a gap in the history until its discovery in Paris in the 1990s. Two noted sleuths of early cars, famed book collector Peter Richley (whose collection is now housed in the Revs Institute in Naples, Florida) and Michael Sapsford had been alerted to the existence of a Silver Ghost chassis just outside





d'archives automobile Peter Richley (dont la collection se trouve aujourd'hui au Revs Institute de Naples, en Floride) et Michael Sapsford avaient eu vent de l'existence d'un châssis Silver Ghost près de Paris, ce châssis étant le 2371. Évoquant cette découverte il y a quelques années, Mr Sapsford déclarait que la structure était dans un bon état remarquable avec des traces évidentes de l'ancienne peinture grise qui était probablement celle d'origine. L'histoire de la voiture voulait qu'elle ait été démontée pendant la guerre pour éviter d'être prise par les Allemands et cachée dans le grenier d'une maison.

Messieurs Richley et Sapsford se séparèrent de 2371, qui passa aux mains du collectionneur de Rolls-Royce Walter Wilson en Irlande. M. Wilson, qui travaillait avec James Black, commanda une restauration complète pour remettre la voiture dans sa configuration originale. Les pièces manquantes furent fabriquées ou trouvées, y compris le moteur, un bloc de 1914 numéroté 10K, dont on sait qu'il avait été installé à l'origine dans le châssis 37MA. Une heureuse coïncidence voulut que la réplique de carrosserie que Kenneth Neve avait installée sur la Londres-Edimbourg originale pendant sa restauration en 1970 soit disponible. Démontée de cette voiture au cours de sa dernière restauration, elle fut installée sur 2371 et s'y trouve encore aujourd'hui, une plaque sur le seuil en attestant. Une fois la restauration achevée, on rechercha l'immatriculation britannique originale R 1733 et on la racheta.

Paris, that chassis being '2371'. Recalling the discovery a few years ago, Mr Sapsford reported that the frame was in remarkably good order, with old grey paint evident that was quite possibly original. The story that came with the car was that it had been stripped during wartime to avoid being taken by the Germans, and hidden in the loft of a house.

Messrs Richley and Sapsford parted with '2371', which passed to Rolls-Royce collector Walter Wilson in Ireland. Mr Wilson, working with James Black, commissioned a comprehensive restoration to return the car to its original configuration. Missing components were made or sourced, including the engine, a 1914 unit numbered '10K', which is understood to have been fitted originally to chassis '37MA'. A fortunate coincidence was the availability of the replica coachwork, which Kenneth Neve had fitted to the original London-Edinburgh car during its restoration in 1970. Removed from that car during its later restoration, it was fitted to '2371' and remains in place today, with kicker plates attesting to this. On completion of the car's rebuild, the original British registration – 'R 1733' – was applied for and retrieved.

Walter Wilson owned the Rolls-Royce for the next two decades, enthusiastically enjoying the car before passing in on to the immediately preceding custodian in 2014.





Walter Wilson posséda la Rolls-Royce pendant les deux décennies suivantes, en profitant avec enthousiasme avant de la céder au précédent propriétaire en 2014.

Elle est aujourd'hui ivoire avec une sellerie rafraîchie en cuir fauve et de magnifiques pièces en métal nickelé. Elle repose sur des roues fil Rudge Whitworth conformes et arbore une silhouette basse et sportive. La restauration de grande qualité est exceptionnellement bien préservée et la voiture a toujours reçu un entretien professionnel aux mains de son actuel propriétaire. On nous informe que la voiture est en bon état mécanique, des sommes considérables ayant été dépensées pour son entretien esthétique et mécanique ces dernières années, elle sera une monture idéale pour les longs trajets ou les manifestations de voitures anciennes.

La Silver Ghost 2371 a un historique fascinant, confirmé par les fiches constructeur mentionnées plus haut, ainsi que dans les pages du livre de référence sur ces modèles, « The Edwardian Rolls-Royce » de John Fasal et Bryan Goodman. Cette merveilleuse Silver Ghost est un exemplaire bien connu, séduisant et agréable de ce modèle exceptionnel, prêt à prendre la route pour des voyages au long cours.

Veillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale.

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

It is currently presented in light ivory with refreshed tan leather upholstery and beautiful nickel-plated fittings. Riding on correct-specification Rudge Whitworth wire wheels, it has a delightfully low-slung and sporting appearance. The high-quality restoration is exceptionally well preserved, and the car has received expert care and attention in the hands of its current keeper. We are informed it is in sound mechanical condition with considerable amounts having been spent on cosmetic and mechanical upkeep in recent years, it would make the ideal companion for long-distance touring and Veteran car events.

Silver Ghost '2371' has a fascinating history, which is documented by the aforementioned build sheets as well as within the pages of the seminal reference work on these cars, 'The Edwardian Rolls-Royce' by John Fasal and Bryan Goodman. This marvellous Silver Ghost is a well-known, delightfully attractive, and thoroughly enjoyable example of this highly desirable model, ready for transcontinental touring.

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

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

€650,000 - 750,000



JAGUAR XK 140 DROPHEAD COUPÉ 1956

Chassis no. 819165

- *Rare and desirable left-hand drive Drophead Coupe example*
- *Matching engine*
- *Present ownership since 2008*
- *Sensibly upgraded (five-speed gearbox, power steering, disc brakes, etc)*



Ce cabriolet XK 140, un des 2 310 construits avec conduite à gauche, a été livré neuf à Jaguar Cars, à New York au États-Unis le 29 novembre 1956. Le certificat du Jaguar Heritage Trust qui l'accompagne précise que la voiture était à l'époque noire avec capote assortie et intérieur rouge. Quelque temps plus tard, la Jaguar revint en Europe et fut photographiée au Pays-Bas en 2006, alors qu'elle était de couleur Bordeaux, équipée de roues en tôle et de flasques à l'arrière, un accessoire très rare sur une XK 140. On disait alors qu'elle était dans son état d'origine, conservant ce qui semble être son intérieur (en mauvais état) et son moteur d'origine.

La Jaguar passa rapidement en Belgique où elle fut restaurée et subit une révision mécanique par MB-Motors, un spécialiste local, fut repeinte dans sa couleur originale noire et entièrement regarnie en cuir beige. Simultanément, la voiture fut améliorée mécaniquement pour éliminer quelques-uns des défauts de la XK 140 et reçut un ventilateur électrique, une direction assistée (en parfait état de marche), une boîte à cinq rapports et des freins à disque à l'avant, associés à de magnifiques roues fils chromées (le boîtier de direction d'origine et la boîte Moss à quatre rapports font partie de la vente). La voiture est également équipée d'un Trip Master ancien modèle.

One of 2,310 built in left-hand drive configuration, this XK140 drop-head coupé was delivered new to Jaguar Cars, New York, USA on 29th November 1956. The accompanying Jaguar Heritage Trust certificate states that the car was originally finished in black with matching soft-top and a red interior. Sometime later the Jaguar returned to Europe and was photographed in the Netherlands 2006, at which time it was finished in Burgundy and equipped with steel wheels and rear wheel spats, the latter a rare feature on an XK140. It was said to be in original condition, retaining what appeared to be the original interior (in poor condition) and the original engine.

The Jaguar moved swiftly to Belgium where it was restored and mechanically overhauled by local specialist MB-Motors, being repainted in its original black exterior colour and completely re-trimmed in beige leather. At the same time the car was mechanically upgraded to eliminate some of the XK140's shortcomings, receiving an electric cooling fan, electric power steering (working flawlessly), a five-speed gearbox, and front disc brakes in combination with beautiful chrome wire wheels (an original steering box and Moss four-speed gearbox are included in the sale). The car also has an old-type Trip Master installed.





Peu après l'achèvement de la restauration, la XK fut achetée (en 2008) par son actuel propriétaire, passionné de Jaguar de longue date domicilié en Belgique, pour participer occasionnellement à des rallies. La voiture a été immatriculée en Belgique et porte une plaque au numéro particulièrement approprié, 004 JAG, sous lequel elle est encore enregistrée en Belgique.

Avec sa restauration déjà ancienne qui a bien vieilli, cette XK 140 a été judicieusement améliorée pour la rendre agréable dans la circulation actuelle avec un excellent freinage, une direction légère et une vitesse de croisière supérieure. Bonhams a pu conduire la voiture sur une cinquantaine de kilomètres et nous pouvons affirmer qu'elle s'est parfaitement comportée. Ce cabriolet XK 140 à numéros concordants peut vraiment partir pour toute destination. La documentation fournie comprend le certificat des taxes acquittées en 2018 et les papiers d'immatriculation belges.

Shortly after the restoration's completion the XK was purchased (in 2008) by the current owner, a lifelong Jaguar enthusiast based in Belgium, to participate occasionally in social rally events. The car was registered with the most appropriate Belgian numberplate '004 JAG', under which it is still road registered in Belgium.

An older restoration that holds up well, this XK140 has been sensibly upgraded to make it a capable and more enjoyable runner on modern-day traffic, with excellent stopping power, light steering, and a much higher comfortable cruising speed. Bonhams had the chance to drive the car over a 50km distance and we can report that it performed excellently. Truly, this matching-numbers XK140 DHC is ready to use on any occasion. Accompanying documentation consists of a 2018 taxation report and Belgian registration papers. €75,000 - 95,000



20

The 1965 Turin Motor Show

FIAT 500 ÉLÉGANCE VOITURE DE PLAGÉ 1965

Coachwork by Carrozzeria Savio, Turin

Chassis no. 0872263

- *The only example produced*
- *Previously owned by Count Vittorio 'Gughi' Zanon di Valgiurata*
- *Restored in 2008*
- *Registered in Italy*





La « voiture de plage » unique proposée ici a été construite par la Carrozzeria Savio de Turin et exposée au Salon de Turin 1965, faisant la une du numéro du magazine Auto Italiana couvrant l'événement (exemplaire au dossier). Bien qu'il s'agisse d'un carrossier italien de moindre importance, la Carrozzeria Savio a pu remonter à ses origines en 1919 lorsqu'elle fut fondée à Turin par les frères Antonio et Giuseppe Savio. Débutant par un contrat avec Itala, Savio continua en carrossant des châssis pour tous les grands constructeurs italiens, se concentrant sur les châssis Fiat après la seconde guerre.

En 1965, Savio lança la Jungla, un véhicule récréatif dans la veine de la Mini Moke sur base de Fiat 600 (puis plus tard de 850), dont le succès fut probable, à l'origine de l'échec du projet de voiture de plage. D'après ce qu'on en sait, la voiture proposée ici est un exemplaire unique.

On sait peu de chose sur l'historique des propriétaires de cette voiture, mis à part que son précédent propriétaire était le comte Vittorio « Gughì » Zanon di Valgiurata, une figure éminente du sport automobile international qui contribua à la carrière de pilotes comme Ayrton Senna, Michele Alboreto et Ronnie Peterson.

En 2008, la Savio fut restaurée en Italie par un spécialiste de Turin. Les travaux effectués comprennent la révision des freins, la réfection des boiseries intérieures, le chromage de l'accastillage, la réfection de la capote et le montage d'une batterie et de pneus neufs. La voiture est actuellement immatriculée en Italie et selon le vendeur est en très bon état.

The unique 'beach car' offered here was built by Carrozzeria Savio of Turin and displayed at the 1965 Turin Motor Show, appearing on the cover of Auto Italiana magazine's edition covering the event (copy on file). Although one of Italy's lesser known coachbuilders, Carrozzeria Savio could trace its origins back as far as 1919 when it was founded in Turin by brothers Antonio and Giuseppe Savio. Commencing with a contract from Itala, Savio went on to build bodies for all of Italy's major motor manufacturers, concentrating on FIAT chassis after WW2.

In 1965 Savio launched the Moke-like Jungla recreational vehicle, based on the FIAT 600 (and later 850), the success of which almost certainly killed off the beach car project. As far as is known, the car offered here is the sole example built.

Little is known of this car's ownership history apart from the fact that the previous owner was Count Vittorio 'Gughì' Zanon di Valgiurata, an influential figure in international motor sport who helped further the careers of drivers including Ayrton Senna, Michele Alboreto, and Ronnie Peterson.

In 2008 the Savio was restored in Italy by a Torinese specialist. Works carried out included overhauling the brakes, refurbishing the interior woodwork, re-chroming the brightwork, restoring the soft-top, and fitting new tyres and a new battery. The car is currently registered in Italy and according to the vendor is in very good condition.

€75,000 - 105,000



21

SHELBY COBRA 427 ROADSTER 1966

Chassis no. CSX3276

- Sold new in Pennsylvania, USA
- Desirable 427ci 'side oiler' engine
- Resident in Germany since the early 1970s
- Present ownership since 2005
- Listed in the Shelby American Registry
- Well documented
- Original colour combination







« La Cobra était la voiture des rêves de Carroll Shelby. Et ce fut Carroll Shelby – et lui seul – qui réalisa son rêve. Il est vrai qu'il arrivait au bon moment, mais qu'il a du s'accrocher. Quand la chance frappe à votre porte, vous ne voulez pas être laissé pour compte sur le bas-côté. »
Richard J. Kopec Shelby American Guide, 1978.

À juste titre considérée comme l'une des plus grandes sportives de tous les temps, l'athlétique Cobra cracheuse de feu réussit à ravir le cœur des passionnés comme peu de ses contemporaines surent le faire. Convaincu qu'il y avait un moyen de combiner la technique d'un châssis européen et la puissance d'un V8 américain dans une sportive, le pilote texan vainqueur des 24 Heures du Mans Carroll Shelby concocta un cocktail improbable entre AC Cars et la Ford Motor Company. L'Ace d'AC fournit son châssis tubulaire – conçu par John Tojeiro – dans lequel on fit entrer un des V8 « small block » de Ford. On s'était aperçu qu'il était plus léger que le six cylindres de la Ford Zephyr qu'utilisait AC, offrant de plus une puissance bien supérieure. Pour encaisser ce surcroît de puissance, le châssis AC fut renforcé avec des tubes de plus gros diamètre et reçut des freins à disque aux quatre roues. Pesant à peine 76 kg de plus que l'AC Ace à moteur Bristol mais développant le double de puissance et de couple, la Cobra offrait des performances à couper le souffle, couvrant le 0 à 100 km/h en 4,4 secondes et atteignant les 160 km/h en moins de 12 secondes, des chiffres exceptionnels au regard des normes de ce début des années 1960 et toujours respectables de nos jours.

'The Cobra was Carroll Shelby's dream car. And Carroll Shelby – and maybe only Carroll Shelby – was the person who made it happen. Granted, he came along at the right time, but he followed through. When opportunity knocks, you don't want to be outback in the outhouse.' – Richard J. Kopec, 'Shelby American Guide' 1978.

Rightly regarded as one of the all-time great classic sports cars, the muscular, fire-breathing Cobra succeeded in capturing the hearts of enthusiasts like few of its contemporaries. Convinced that a market existed for an inexpensive sports car combining European chassis engineering and American V8 power, Le Mans-winning Texan racing driver Carroll Shelby concocted an unlikely alliance between AC Cars and the Ford Motor Company. The former's Ace provided the simple twin-tube chassis frame - designed by John Tojeiro - into which was persuaded one of Ford's lightweight, small-block V8s. It was discovered that the latter was lighter than the six-cylinder Ford Zephyr unit that AC was using yet with vastly greater potential. To cope with the projected power increase, the Ace chassis was strengthened with heavier gauge tubing and supplied fitted with four-wheel disc brakes. Weighing a mere 1½cwt more than a Bristol-engined Ace yet endowed with double the power and torque, the Cobra turned in a breathtaking performance, racing to 60mph in 4.4 seconds and reaching the 'ton' in under 12, exceptional figures by early 1960s standards and none too shabby even today.





Le prototype 260 (4, 2 litres) roula pour la première fois en janvier 1962, la production démarrant un peu plus tard la même année. Au départ réservée au marché américain, les Cobras –sans moteur – arrivaient d'Angleterre pour être finies chez Shelby, en Californie, et ce ne fut pas avant 1963 qu'AC Cars à Thames Ditton construisit la première Cobra complète aux spécifications européennes. Après 75 exemplaires construits, le moteur 289 (4, 7 litres) fut adopté en série en 1963. Une direction à crémaillère fut ensuite installée, puis, en 1965, un nouveau châssis plus rigide, monté sur ressorts hélicoïdaux, fit son apparition pour recevoir le V8 Ford 427 (7 litres) qui, dans sa version compétition, était capable de fournir plus de 400 ch. Connue sous le nom de MkIII, ce nouveau châssis avait été conçu par Bob Negstadt de Shelby American et Allen Turner d'AC, et reprenait le principe de base du châssis original de Tojeiro en utilisant des tubes plus gros et plus espacés. Une carrosserie plus musclée avec des passages de roue élargis et une calandre de radiateur agrandie donnait à la Cobra 427 son allure définitive qui fut si souvent copiée.

Lors de son essai d'une Cobra 427 dans son numéro de décembre 1971, le magazine The Autocar constata qu'elle accélérât de 0 à 100 miles à l'heure en 11,7 secondes, ce qui en faisait la voiture la plus rapide aux 100 miles qu'ils aient essayée à cette date. Le 400 m était couvert en 12,9 secondes, deux secondes plus vite que la Jaguar Type E 4,2 litres. Seule des modèles strictement de compétition pouvaient surpasser la 427 au départ arrêté, tandis que les plus courageux pouvaient espérer afficher un authentique 265 km/h au compteur (en fonction du rapport de pont).

The 260ci (4.2-litre) prototype first ran in January 1962, with production commencing later that year. Exclusively for the USA initially, Cobras - minus engines - were sent from England to be finished off by Shelby in California, and it was not until late in 1963 that AC Cars in Thames Ditton got around to building the first fully finished cars to European specification. After 75 cars had been built, the 289ci (4.7-litre) unit was standardised in 1963. Rack-and-pinion steering was the next major up-date; then in 1965 a new, stronger, coil-suspended chassis was introduced to accommodate Ford's 427ci (7.0-litre) V8, an engine that in race trim was capable of producing well in excess of 400bhp. Known as the 'MkIII', this new chassis had been designed by Shelby American's Bob Negstadt and AC's Allen Turner, and kept the basic layout of the Tojeiro original while featuring larger main tubes set farther apart. Wider bodywork, extended wheelarch flares, and a bigger radiator intake combined to create the definitive - and much copied - Cobra 427 look.

Testing a Cobra 427 for its December 1971 edition, The Autocar magazine found that it could accelerate from 0-100mph in 11.7 seconds, making it the quickest car to 100mph that it had tested to date. The standing quarter-mile was covered in 12.9 seconds, a full two seconds quicker than the 4.2-litre Jaguar E-Type. Only purpose-built competition cars could outrun a 427 from a standing start, while braver owners could expect to see a genuine 165mph on the speedometer (depending on axle ratio).





Se maintenir au plus haut niveau de la compétition sur circuit fut l'aiguillon qui incita Shelby à adopter le moteur 427, bien que certaines versions « route » aient été équipées du V8 Ford 428 à poussoirs hydrauliques, moins puissant. Toutes les versions compétition et semi-compétition ou street-compétition (S/C) utilisaient le bloc 427. Près de 1 000 Cobra de tous types furent construites entre 1962 et 1967, parmi lesquelles seulement 316 sont des versions 427, vendues exclusivement aux États-Unis. Son référencement dans le Shelby American Registry indique que cette voiture, châssis numéro CSX3276, fut facturée à McCafferty Ford de Trenton, dans le New Jersey le 15 octobre 1966. Toujours invendue cinq mois plus tard, la Cobra fut échangée avec Pletcher Ford de Jenkinstown, en Pennsylvanie en mars 1967 et vendue dans le mois à son premier propriétaire, Cecil Harris de Merion, en Pennsylvanie. L'entrée du registre énumère différents travaux de réparation sur la Cobra en la possession de Harris, mais on ignore précisément quand il la vendit.

Au début des années 1970, 3276 fut exportée en Allemagne où elle a résidé depuis. Son premier propriétaire dans ce pays la vendit au second en 1973, tandis que le suivant l'achetait en 1975. Le Shelby American Registry fait la remarque suivante : « À la fin des années 1970, 3276 était équipée de roues Halibrands 7.5"x9.5", d'échappement chromés latéraux, d'une roll-bar chromée, d'un bouchon de réservoir de compétition et d'une entrée d'air sur le capot. Les doubles feux arrière ronds furent remplacés à un moment ou à un autre par des feux rectangulaires des premiers modèles ». Les noms des propriétaires mentionnés figurent au Registry.

Keeping ahead of the competition on the racetrack had been the spur behind Shelby's adoption of the 427 engine, though some cars to 'street' specification came with Ford's less powerful 428ci hydraulic-lifter V8. Competition and semi-competition or street-compétition (S/C) versions used the 427. Only 1,000-or-so Cobras of all types were built between 1962 and 1967, 316 of them the ultimate 427 version, which was sold only in the USA. Its entry in the Shelby American Registry records that this car, chassis number 'CSX3276', was invoiced to McCafferty Ford of Trenton, New Jersey on 15th October 1966. Still unsold some five months later, the Cobra was traded with Pletcher Ford of Jenkinstown, Pennsylvania in March 1967 and later that same month was sold to its first owner, Cecil Harris of Merion, PA. The Registry entry lists various remedial works carried out while the Cobra was owned by Harris, though precisely when he sold it is not known.

By the early 1970s '3276' had been exported to Germany where it has resided ever since. Its first owner in that country sold it on to the second in 1973, while its next owner acquired the car in 1975. The Shelby American Registry notes the following: 'By the late '70s 3276 had been fitted with 7.5"x9.5" Halibrands, chrome side pipes, a chrome roll bar, a competition fuel cap and a hood (bonnet) scoop. At some point the car's twin round tail lights were replaced with earlier rectangular units.' Names of the aforementioned owners are listed in the Registry.





Immatriculée en Allemagne E-NX4, la Cobra figurait en couverture et à l'intérieur du magazine Motor Klassik (numéro de novembre 1987). En 1993, la voiture fut endommagée à l'arrière (sans gravité) et fut réparée par AC Cars au Royaume-Uni (voir photographies au dossier). Après quelques 30 années aux mains du même propriétaire, la Cobra fut mise en vente en 2003 et en 2005 fut achetée par le vendeur, un amateur allemand de Cobra et de Shelby. 3276 a figuré dans le numéro d'avril 2012 de Oldtimer Markt et dans le livre à tirage limité de Trevor Legate « Cobra – The Story of an Icon », publié à l'occasion du 50e anniversaire de la Cobra en 2012. Il est important de noter que 3276 est équipée du rare et recherché V8 427 « side oiler » à culasse en aluminium et non pas du bloc 428, moins noble. À l'époque de sa production, on conseillait à tous ceux qui désiraient courir sur une Cobra d'installer un bloc 427, car le 428 n'avait pas été conçu pour la compétition.

Bien documentée, 3276 est en très bon état – l'intérieur présente une magnifique patine – et tous les numéros que doit avoir une Cobra sont en bonne place. Cette rare et charismatique Cobra 427 est vendue avec son manuel d'origine, son couvre-tonneau et sa capote et possède quelques-uns des meilleurs accessoires et options disponibles chez Shelby American. Construite aux spécifications les plus élevées et d'une provenance limpide, 3276 est sûrement l'une des meilleures Cobra « big block » proposées à la vente ces dernières années.

German-registered 'E-NX4', the Cobra appeared on the front cover and within Motor Klassik magazine (November 1987 edition). In 1993 the car suffered rear-end damage (not substantial) and was repaired by AC Cars in the UK (see photographs on file). After some 30 years with the same owner, the Cobra was offered for sale in 2003 and in 2005 was purchased by the current German vendor, a well-known Cobra and Shelby connoisseur. '3276' was featured in the April 2012 edition of Oldtimer Markt and in the limited edition book 'Cobra – The Story of an Icon' by Trevor Legate, which was released for the Cobra's 50th Anniversary in 2012. Importantly, '3276' has the rare and desirable 427ci 'side oiler' V8 engine with aluminium cylinder heads, and not the inferior 428ci unit. At the time of production, anyone wishing to race a Cobra was advised to install a 427 unit because the 428 was never intended for competition work.

Well documented and correctly detailed, '3276' is in very good condition – the interior has a wonderful patina – while all numbers, which a Cobra must have, are in the right places. This rare and charismatic Cobra 427 comes with an original manual, tonneau cover and soft-top, and boasts some of the best upgrades and accessories you could order from Shelby American. Built to the ultimate specification and possessing impeccable provenance, '3276' must be one of the best 'big block' Cobras to be offered for sale in recent times
€850,000 - 950,000



22 *

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1961

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. AR169591

- Professionally restored in 2015
- Engine and body fully rebuilt
- Excellent condition
- Registered in Switzerland



Avec la Giulietta, Alfa Romeo inaugurerait la formule « petite voiture, grande performance » qui allait, à partir de là, caractériser le meilleur de la marque milanaise. Première des Giulietta, le coupé Giulietta Sprint dessinée par Bertone fit ses débuts au Salon de Turin en avril 1954, animée par une version 1,3 litre tout aluminium du classique quatre cylindres à double arbre à cames en tête d'Alfa Romeo, conçu par un ancien ingénieur de Ferrari, Giuseppe Busso.

La première Giulietta Sprint coupé de la série 750 de 1954 fut rapidement rejointe par des versions berline et Spider. C'est Max Hoffman, importateur de différentes marques européennes aux États-Unis, qui a suggéré qu'Alfa Romeo construise un roadster pour concurrencer les petites sportives britanniques qui se montraient si populaires en Amérique du nord. Des propositions de style furent commandées à Bertone et Pinin Farina, ce dernier décrochant le contrat, bien qu'Hoffman ait préféré l'autre.

Dessiné et construit par Pinin Farina, le Spider - qui fut son premier modèle de grande série - apportait à la catégorie des petites sportives un niveau de raffinement et de sophistication mécanique qui faisaient passer ses concurrentes pour archaïques.

With the introduction of the Giulietta, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula that would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. First of the Giuliettas, the Bertone-styled Giulietta Sprint Coupé debuted at the Turin Motor Show in April 1954 powered by a 1.3-litre, all-alloy version of Alfa's classic twin-cam four designed by one-time Ferrari engineer Giuseppe Busso.

The original 750-Series Giulietta Sprint Coupé of 1954 was soon joined by Berlina and Spider versions. It was Max Hoffman, importer of various European makes into the UK, who has suggested that Alfa Romeo build an open roadster to compete with the small British Sports cars that were proving so popular in North America. Design proposals were commissioned from Bertone and Pininfarina, with the latter securing the commission despite Hoffman's preference for the former.

Designed and built by Pininfarina and notable as the famous Turin coachbuilder's first volume-produced car, the Spider brought a level of refinement and mechanical sophistication to small sports cars that made the opposition look dated.





Avec un tel pedigree, il n'est pas surprenant que le Spider ait connu un tel succès, devenant la petite sportive la plus vendue sur le continent européen, ce succès se prolongeant avec la série 101, la version à empattement allongé, dévoilée en 1959. Le succès de la famille Giulietta surprit même Alfa Romeo. Les objectifs de production furent revus à la hausse et pour répondre à la demande de performances accrues, des versions « Veloce » du coupé Sprint et du cabriolet Spider furent présentés en 1956. La nouvelle Giulietta Sprint Veloce fut aussitôt engagée avec succès en compétition, remportant sa classe aux Mille Miglia en terminant 11e au classement général, glanant des victoires de classe dans la Coupe des Dolomites, au Tour de France et aux Mille Miglia avec une victoire absolue au Rallye des Alpes.

Ce modèle de la série 101 a été restauré en 2015, un travail effectué à la fois en Suisse et au Portugal. Les tâches effectuées comprennent la réfection complète de la carrosserie et du moteur, la peinture de la carrosserie, la réfection totale de l'intérieur « à neuf » et l'installation de nouveaux pare-chocs et de toutes les pièces chromées. Se présentant en excellent état général et marchant parfaitement bien, la voiture est vendue avec sa carte grise suisse, mais malheureusement aucune facture n'est fournie.

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

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

With such a pedigree the Spider was, not surprisingly, a huge success, becoming mainland Europe's best-selling small sports car and continuing in revised, longer wheelbase form after the introduction of the 101 Series in 1959. The Giulietta family's success surprised even Alfa themselves: production targets were revised upwards and to satisfy demands for increased performance upgraded 'Veloce' versions of the Sprint coupé and Spider convertible were introduced for 1956. The new Giulietta Sprint Veloce was soon being raced with success, winning its class in the 23rd Mille Miglia and finishing 11th overall, while class victories were achieved in the Coppa Dolomiti, Tour de France, and Mille Miglia, and the Alpine Rally won outright.

This 101-Series model was restored in 2015, the work being carried out in both Switzerland and Portugal. Works undertaken include full rebuilds of the body and engine; repainting the bodywork; fully re-trimming interior to 'as new' condition; and fitting new brightwork and bumpers. Described as being in generally excellent condition and driving very well, the car is offered with Swiss Carte Grise but unfortunately there are no bills available.

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

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

€60,000 - 80,000



23

MERCEDES-BENZ 220 SEB CABRIOLET 1963

Chassis no. 111023 12 040134

- *Highly original example*
- *Circa 105,000 kilometres from new*
- *Sold by Mercedes-Benz Classic to the current owner 16 years ago*
- *Extremely well-documented*
- *Matching numbers and matching colours*



Ce cabriolet Mercedes-Benz 220 SEb a été vendu neuf par la société Maschinenfabrik Petzholdt de Francfort-sur-le-Main et livré le 23 décembre 1963, probablement comme cadeau de Noël pour l'épouse du propriétaire (d'où la mention « private use » dans le carnet de bord). On peut retracer le kilométrage grâce à celui-ci, très détaillé, qui est vendue avec la voiture. Les mentions sur ce carnet prennent fin en 1976, époque à laquelle la voiture a parcouru seulement 37 161 kilomètres.

Trois années et seulement 12 kilomètres plus tard, la voiture fut vendue à M. Felix Baumann, qui la conserva 13 ans, puis la passa à M. Axel Detlef Funcke en 1992. M. Funcke n'utilisa la voiture que parcimonieusement la vendant à son propriétaire suivant, M. Barié de Stuttgart, alors que le compteur affichait à l'époque seulement 60 000 kilomètres.

La voiture continua d'être entretenue régulièrement (factures au dossier) et en 2003 fut rachetée au Mercedes-Benz Classic Centre par son actuel propriétaire, alors que le compteur affichait environ 85 000 kilomètres. En sa possession les coins des sièges avant ont été rénovés car ils étaient usés ; le reste de l'intérieur est apparemment d'origine, y compris les tapis de sol merveilleusement patinés. Le propriétaire a également complètement révisé le moteur en 2005 (seulement 10 000 kilomètres ont été parcouru depuis).

This Mercedes-Benz 220 SEb Cabriolet was sold new to the Maschinenfabrik Petzholdt company in Frankfurt am Main and was delivered on the 23rd December in 1963, most probably as a Christmas present for the owner's wife (hence the reference to 'private use' in the logbook). We can trace the car's mileage in the very detailed logbook that comes with it. Logbook entries cease in 1976, by which time the car had covered only 37,161 kilometres.

Three years and only 12 kilometres later, the car was sold to Mr Felix Baumann, who kept it for 13 years, passing it on to Mr Axel Detlef Funcke in 1992. Mr Funcke used the car only sparingly before selling it to the next owner, Mr Barié in Stuttgart, the odometer reading at that time being only some 60,000 kilometres.

The car continued to be serviced regularly (invoices on file) and in 2003 was purchased from the Mercedes-Benz Classic Centre by the current owner, at which time the odometer reading was circa 85,000 kilometres. Whilst in the current owner's possession the corners of the front seats have been refurbished as they were worn; the rest of the interior is believed to be original, including the wonderfully patinated carpets. The owner also had the engine completely overhauled in 2005 (only some 10,000 kilometres ago).





En plus du carnet de bord mentionné plus haut, la voiture est vendue avec les accessoires suivants :

- La pochette originale, le manuel du propriétaire et le carnet d'entretien (avec la fiche d'origine à l'intérieur)
- Le mode d'emploi de la radio Becker Grand Prix (toujours en place)
- Le bon de garantie de la radio Becker Grand Prix
- Un ancien Fahrzeugbrief
- Quelques anciennes factures mentionnant le kilométrage au compteur (la plupart émanant d'un concessionnaire Mercedes-Benz)
- Un contrôle technique allemand (TüV) daté de 1998
- Et ses papiers d'immatriculation belge actuelle.

Se présentant aujourd'hui toujours dans un état globalement d'origine (elle a été partiellement repeinte, semble-t-il) et ayant couvert juste un peu moins de 105 000 kilomètres depuis sa sortie d'usine, la voiture est décrite par le vendeur comme une voiture de tourisme très fiable et confortable avec laquelle il a effectué de nombreux voyages en famille très agréables. Les enfants ayant grandi et ayant quitté la maison, son propriétaire passionné n'utilise plus la Mercedes aussi fréquemment que par le passé, d'où sa décision de la vendre. Exemplaire bien documenté et jamais restauré, toujours dans sa livrée d'origine Horizontblau avec intérieur rouge et capote bleu foncé, cet exceptionnel cabriolet Mercedes-Benz 220 SEb est prêt à prendre la route.

In addition to the aforementioned logbook the car is offered with the following:

- Original pouch, owner's manual, and service booklet (with the original Datakart inside)
- Operating instructions for the Becker Grand Prix radio (still installed)
- Warranty ticket for the Becker Grand Prix radio
- Old German Fahrzeugbrief
- Some old invoices recording the odometer readings (mainly from a Mercedes Benz dealership)
- German TÜV dated 1998
- and current Belgian registration papers.

Presented today still in largely original condition (partly re-sprayed only it seems) and having covered just under 105,000 kilometres from new, the car is described by the vendor as a very reliable and comfortable cruiser in which he has had a lot of fun on family trips. With his children now grown up and no longer living at home, the enthusiast owner no longer uses the Mercedes as frequently as he once did, hence the decision to sell it. A well-documented and unmolested example finished in its beautiful original colour combination of Horizontblau with red interior and dark blue soft-top, this exceptional Mercedes-Benz 220 SEb Cabriolet is ready for any trip.

€75,000 - 95,000



24

BENTLEY 3½-LITRE CABRIOLET 1935

Coachwork by Corinthian Coachwork

Chassis no. B65BN

- *The only 'Derby' Bentley bodied by Corinthian*
- *Unique coachwork*
- *Known ownership history*
- *Present family ownership since 1959*
- *Restored in the 1980s and again in the 2010s*



La Bentley Derby était bien sûr une voiture fabriquée à l'unité et compte tenu de son caractère sportif était presque toujours habillée de carrosserie coupé ou cabriolet pour un propriétaire conducteur, les modèles les plus typiques étant ceux dus à Park Ward. Des 2 442 exemplaires construits, 50% furent carrossés par Park Ward (y compris le modèle 4¼-Litre qui suivit). Celle proposée ici arbore une carrosserie cabriolet profilée de style « Art Déco » due à un petit carrossier peu connu, Corinthian. Installé à Kilburn, au nord de Londres, la carrosserie Corinthian occupait les anciens ateliers de Mayfair Carriage Company, mais ne construisit que trois voitures : deux Lagondas et cette Bentley Derby.

B65BN a été livrée aux ateliers Corinthian le 20 septembre 1934. Un article sur la carrosserie sous forme de publicité fut publié dans le magazine The Motor du 16 octobre 1934, suivi d'un article sur la voiture achevée dans le numéro du 9 avril 1935. Le registre de l'usine montre que B65BN a été dotée d'une colonne de direction allongée, modification qui entraîna une majoration de 4 £ au prix catalogue de 1 100 £. La Bentley fut immatriculée BYV 187, un numéro Londonien qu'elle a conservé.

Livrée neuve à sa première propriétaire, une certaine Miss Phyllis Robins de Londres, le 14 septembre 1935, puis B65BN passa à son second propriétaire – un certain J. James de Stockton-on-Tees – le 7 décembre 1936. Puis la Bentley passa aux mains de trois autres propriétaires (détails au dossier), avant d'arriver dans la famille qui en est propriétaire aujourd'hui, en janvier 1959.

The 'Derby' Bentley was, of course, an exclusively coachbuilt automobile and as befitted its sporting nature was almost always fitted with owner-driver saloon or drophead coupé coachwork, the 'standard' designs being the work of Park Ward. Of the 2,442 examples manufactured (including the subsequent 4¼-Litre model) almost 50% were bodied by Park Ward. That offered here though, boasts streamlined drophead coupé coachwork in 'Art Deco' style by the little known firm of Corinthian. Based in Kilburn, North London, Corinthian Coachwork occupied the former premises of the Mayfair Carriage Company but bodied only three cars: two Lagondas and this Derby Bentley.

'B65BN' was delivered to Corinthian's premises on 20th September 1934. Publicity for the bodywork in the form of an advertisement appeared in The Motor magazine's edition of 16th October 1934, which was followed by an article on the completed car in its edition of 9th April 1935. Factory records show that 'B65BN' was fitted with an extended steering column, a modification that added £4 to the £1,100 list price. The Bentley was registered 'BYV 187', a London mark, which it retains.

Delivered new to its first owner, a Miss Phyllis Robins of London, on 14th September 1935, 'B65BN' passed to its second owner - one J. James of Stockton-on-Tees – on 7th December 1936. The Bentley then passed through the hands of three further custodians (details on file) before coming into the present family ownership in January 1959.





Utilisée au départ, la voiture fut retirée de la circulation en 1965, la carrosserie ayant été endommagée, et resta remise jusqu'en 1984 lorsque commença sa restauration. La carrosserie a été restaurée par Peter Plunkett Automobile Services d'Oldham et le châssis par Steve Owen de Market Weighton, tandis que le moteur était refait par Bill Barrott de Beighton, près de Sheffield. Un compte-rendu photographique de la restauration de la carrosserie et des détails de la reconstruction du moteur figurent au dossier. Fiennes Engineering de Clanfield, dans l'Oxfordshire, révisa le différentiel et les freins arrière en 1999 et remplaça l'embrayage en 2003 (factures au dossier). En 2007, la Bentley fut à nouveau retirée de la circulation et inutilisée jusqu'à ce qu'elle soit restaurée par Ken Lea en 2011. Le rapport détaillé de l'histoire de la voiture de Ken Lea et de la restauration complète entreprise se trouve dans le dossier historique, avec les factures y afférant (lecture recommandée). Le coût total s'élève à 83 538 £. Plus récemment (en 2018) Frank Dale & Stepsons, grand spécialiste de la marque, effectua un entretien important incluant la révision des freins, le remplacement d'un pivot de fusée et des pneus neufs Blockley.

Cette belle et unique Bentley Derby, élégamment carrossée dans une style Art Déco et connu sous le nom de « la Corinthienne ». B65BN fera à coup sûr tourner les têtes lors des célébrations du 100e anniversaire de la marque prévues cette année.

Used initially, the car was taken off the road in 1965, the coachwork having deteriorated, and remained in storage until 1984 when its restoration commenced. The body was restored by Peter Plunkett Automobile Services of Oldham and the chassis by Steve Owen of Market Weighton, while the engine was rebuilt by Bill Barrott of Beighton, Sheffield. A photographic record of the body restoration and details of the engine rebuild are on file. Fiennes Engineering of Clanfield, Oxfordshire overhauled the differential and rear brakes in 1999, and replaced the clutch in 2003 (invoices on file). In 2007 the Bentley was taken off the road again and remained unused until it was re-commissioned by Ken Lea in 2011. Ken Lea's detailed account of the car's history and the extensive re-commissioning undertaken may be found in the accompanying comprehensive history file, together with relevant invoices (perusal highly recommended). Total cost was £83,538. More recently (in 2018) marque specialists Frank Dale & Stepsons carried out a major service, which included overhauling the brakes, replacing one kingpin, and fitting five new Blockley tyres.

A lovely and unique Derby Bentley, elegantly bodied in 'Art Deco' style and known as 'The Corinthian', 'B65BN' is a guaranteed head-turner at any of the marque's 100th Anniversary celebrations planned for this year. **€150,000 - 200,000**



ROLLS-ROYCE PHANTOM III CABRIOLET 1936

Coachwork in style of Vanvooren

Chassis no. 3AZ72

- Spectacular body constructed to the exact dimensions of a Vanvooren DHC
- Attractive period-style colour scheme
- Present ownership since 2004
- Engine fully rebuilt
- Well documented history



La voiture de luxe la plus extraordinaire des années 1930 était probablement la Rolls-Royce Phantom III – du moins outre-Manche. Présentée en 1936, la Phantom III à moteur V12 de 7 340 cm³ succédait à la Phantom II dont on estimait que le six cylindres avait atteint son développement maximal. Le choix d'une architecture à 12 cylindres en V était logique pour Rolls-Royce, la marque ayant déjà acquis une expérience considérable dans la construction de moteur V12 pour l'aéronautique, comme celui de l'hydravion Supermarine S6B briseur de records. Une autre considération était évidemment le besoin de disposer d'une multicylindre pour faire face à la concurrence, notamment celle des V16 Cadillac et des V12 Hispano-Suiza.

Chef-d'œuvre de conception utilisant des matériaux innovants et des techniques comme le bloc « squelette » avec chemises humides et culasse en aluminium, le V12 de la Phantom III développait 165 ch dans sa forme initiale. La puissance maximale fut par la suite portée à 180 ch, suffisants pour propulser les derniers exemplaires à 160 km/h, les premiers modèles se contentant de 145 km/h. En dehors de la configuration de son moteur, la Phantom III représente une étape importante dans l'histoire de Rolls-Royce puisqu'il s'agit de son premier modèle à suspension indépendante à l'avant. Un total de 710 exemplaires fut construit avant que la deuxième guerre ne mette fin à la production, dont 300 ont survécu jusqu'à aujourd'hui dans le monde.

'The most captious critic is obliged to admit that a Phantom III provides all that can be wished for in a large luxury motor-car. The comfort, silence and road-holding with really impressive acceleration and maximum speed made a combination of virtues which few cars of the time could equal.' - Anthony Bird, Rolls-Royce Motor Cars, 1964. Perhaps the most outstanding luxury car of the 1930s - certainly on this side of the Channel - was the Rolls-Royce Phantom III. Introduced in 1936, the 7,340cc V12-engined Phantom III succeeded the Phantom II, the six-cylinder engine of which was considered to be at the end of its development life. The choice of a V12 configuration was a logical one for Rolls-Royce, the company already having had considerable experience of manufacturing V12 aero engines such as that used in the record-breaking Supermarine S6B seaplane. No doubt another consideration was the need to match the multi-cylinder opposition, notably the V16 Cadillac and V12 Hispano-Suiza.

A state-of-the-art design employing advanced materials and techniques such as 'skeleton' cylinder blocks with wet liners and aluminium alloy cylinder heads, the PIII V12 produced 165bhp in its debut form. The maximum output was subsequently raised to 180 brake horsepower, which was sufficient to propel later examples to 100mph, earlier models being capable of around 90. Its engine configuration aside, the Phantom III represents an important milestone in the history of Rolls-Royce cars, being the first with independent front suspension. Including 10 experimental cars, only 727 Phantom IIIs were made between 1936 and 1940, of which around 300 exist worldwide today.





Le livre de référence de Lawrence Dalton, Rolls-Royce, The Derby Phantoms, montre que le châssis numéro 3AZ72 était à l'origine carrossé en berline avec séparation chauffeur par Windovers. Le premier propriétaire de la voiture, un certain Alfred Sainsbury de Cadogan Square, à Londres, fut suivi de C. S. Pollock de Crowborough, dans le Sussex en 1947. On sait que la Phantom est restée au Royaume-Uni au moins jusqu'en 1960. Plusieurs années plus tard, la voiture fit partie de la fameuse collection Max Lips en Holland où elle était exposée. L'actuel propriétaire a acheté la voiture à la vente Bonhams de Rockingham Castle en juin 2004 (Lot 509) époque à laquelle elle avait encore la carrosserie berline de Windovers.

Une carrosserie cabriolet de style Vanvooren fut installée, construite aux dimensions exactes d'un vrai cabriolet Phantom III Vanvooren. Simultanément une capote sur mesure fut confectionnée et l'intérieur regarni de cuir avec des sièges ergonomiques à réglages multiples. Elle est peinte en deux tons de bleu clair/foncé, une harmonie inspirée de celles en vogue dans les années 1930 et utilisée par Vanvooren. Le moteur a été entièrement démonté et refait, et le châssis restauré « à neuf ». Véritable chef-d'œuvre Art Déco, cette Phantom III unique est vendue avec un dossier historique complet qui contient le manuel d'instruction, un carnet d'entretien, des ouvrages techniques, des photographies de la restauration, ses papiers d'immatriculation hollandaise et la liste des anciens propriétaires.

Lawrence Dalton's definitive work, Rolls-Royce, The Derby Phantoms, records that chassis number '3AZ72' was originally bodied as a saloon-with-division by Windovers. The car's first owner was one Alfred Sainsbury of Cadogan Square, London SW1, who was followed by one C S Pollock of Crowborough, Sussex in 1947. The Phantom is known to have remained in the UK until at least 1960. Many years later the car formed part of the famous Max Lips Collection in Holland and was on museum display there. The present owner purchased the car at Bonhams' Rockingham Castle Sale in June 2004 (Lot 509) at which time it still had the Windovers saloon body.

A new Vanvooren-style drophead coupé body was fitted, having been constructed to the exact measurements of an original Phantom III Vanvooren DHC. At the same time a new bespoke soft-top was installed and the interior reupholstered in leather, the seats being of an ergonomic, multi-adjustable design. Executed in two-tone light/mid blue, the attractive colour scheme was inspired by those popular in the 1930s and subsequently applied by Vanvooren. The engine was completely dismantled and rebuilt, and the chassis restored to 'as new' condition. A beautiful 'Art Deco' masterpiece, this unique Phantom III comes complete with an extensive history file containing instruction manuals, handbooks, technical literature, restoration photographs, Netherlands registration papers, and records of former owners.

€150,000 - 250,000
No Reserve



26

GORDINI TYPE 15S 1952

Chassis no.018 Type 15 S 1952

Former chassis no. 04 GC Type 11 1947

- *1 of 2 remaining, the other in the Cité de l'automobile Mulhouse-Schlumpf Collection*
- *Eligible for major events*
- *Chassis driven in period by the great Juan-Manuel Fangio*
- *Continuous history documented by marque historian Christian Huet*





Chassis 018 at the start of the 1953 24H of Le Mans (© Photo Rosenthal)

Comme beaucoup de Gordini barquette de la catégorie « Sport », le châssis n°018 a eu une précédente vie dans la catégorie « Monoplace ». C'est en effet un des cinq châssis type 11 fabriqués en 1946 et 1947. La monoplace 04 GC, équipée d'un moteur type 11, est immatriculée 7090-RQ en août 1947, mais n'est pas engagée en course cette année-là (elle est vraisemblablement la voiture de réserve du Prince Igor Troubetzkoy qui pilote sa Gordini 02 GC).

En 1947, la 04 GC fait sa première apparition comme « mulet » à la disposition de Jean-Pierre Wimille au Grand Prix de Pau, avec un moteur 1220cc. Puis se succèdent à son volant, Prince Igor à Perpignan et Robert Manzon à Genève. Pour le Grand Prix de Monaco, le 16 mai, disputé en Formule Internationale, semblable à celle de la future Formule 1 de 1950 (1500cc suralimentés ou 4500cc atmosphériques), c'est avec un moteur 1430cc sans compresseur qu'Amédée Gordini confie la 04 GC à Jean-Pierre Wimille, après qu'il ait accidenté la 06 GC lors de la première séance d'essais. En course, Wimille, à l'étonnement général, parvient à se maintenir à la seconde place jusqu'au 57^e tour ou il abandonne à cause d'un problème de qualité d'huile, laissant la victoire à Farina sur Maserati 4 CLT.

Le 18 juillet, pour le G.P. de l'A.C.F. à Reims également disputé en Formule Internationale, la 04 GC est entre les mains du futur quintuple Champion du Monde de Formule 1, Juan-Manuel Fangio qui est

Like many Gordini barquette sports-racers, chassis number '018' is a former single-seater. Indeed, it is one of the five Type-11 chassis built in 1946 and 1947. A single-seater fitted with a Type-11 engine, '04 GC' was registered in August 1947 as '7090-RQ' but did not enter any competitions that year (probably it was the spare car of Prince Igor Troubetzkoy, driver of Gordini '02 GC').

In 1947, '04 GC' made its first appearance, with a 1,220cc engine, in the Pau Grand Prix, serving as a 'mule' for Jean-Pierre Wimille. It was then driven by Prince Igor in Perpignan and Robert Manzon in Geneva. For the Monaco Grand Prix on 16th May, run under the International Formula for 1½-litre supercharged or 4½-litre normally aspirated engines (similar to the future Formula 1 of 1950), Amédée Gordini entrusted '04 GC', with its normally aspirated 1,430cc engine, to Jean-Pierre Wimille, who had crashed '06 GC' during the first practice session. During the race, Wimille surprised everybody by holding 2nd place until lap 57 when he was forced out by a lubrication problem, handing victory to Farina and his Maserati 4 CLT.

On 18th July, at the Reims ACF Grand Prix, also run under the International Formula, '04 GC' was driven by the future quintuple Formula 1 World Champion Juan-Manuel Fangio, who likewise was forced to retire. Over the 1949, 1950, and 1951 seasons, Aldo Gordini (Amédée's son) drove '04 GC' in 13 races with Type-15 or Type-16 engines





également contraint à l'abandon. Durant les saisons 1949, 1950 et 1951, Aldo, le fils d'Amédée Gordini, pilote la 04 GC dans treize courses avec des moteurs type 15 ou 16 et à Reims 1951 avec un moteur type 15 C à compresseur. Le 10 septembre 1951, c'est Jean Behra qui lui offre une victoire dans la première Elimatoire de la course de Cadours et la 3e place en Finale.

Pour le début de la saison 1952, la Gordini 04 GC avec un moteur type 18 à double arbre à cames en tête (135cv à 6500tr/mn), est louée au Prince Bira jusqu'au Grand Prix de Suisse à Berne, le 18 mai. Dès le lendemain, dans l'atelier Gordini, 69/71 boulevard Victor à Paris 15e, elle est entièrement démontée. Toutes les spécifications type 15 S sont soudées sur le châssis avant qu'une carrosserie barquette/spider neuve, qui l'attendait, n'y soit posée. Le châssis est alors renuméroté 18 avant de revoir le moteur n°21 type 18 et d'être immatriculée 4098-BH-75 le 12 juin 1952, pour entamer une nouvelle vie.

Le 14 juin 1952, engagée par l'Equipe Gordini, la nouvelle barquette, à conduite à gauche et sans portière à droite, est positionnée en épis pour prendre le départ des 24 Heures du Mans avec Roger Loyer et « Charles Rinen » (Henri de Clarens). Elle abandonne à 18h 20' à cause d'un problème d'embrayage. Mais dans la course Sport du Grand Prix de Reims, le 29 juin, Roger Loyer termine 4e et 1er de la catégorie 2000cc.

and with a supercharged Type-15 C engine in the 1951 Reims race. On 10th September 1951, Jean Behra won the first qualifying round of the Cadours race and secured 3rd place in the final.

For the beginning of the 1952 season, Gordini '04 GC', fitted with a Type-18 twin-cam engine (135bhp at 6,500rpm) was leased to Prince Bira until the Swiss Grand Prix in Bern on 18th May. On the following day, it was totally disassembled in Gordini's premises at 69/71 Boulevard Victor in Paris. All the Type-15 S-specific parts were welded onto the chassis and a new purpose-built barquette (spider) body fitted. This chassis was then renumbered as '18' and received the Type-18 engine (number '21') and was registered as '4098-BH-75' on 12th June 1952, ready to start a new life.

On 14th June 1952, entered by the Gordini Team, the new barquette (left-hand drive with no right-side door) was ready for the Le Mans 24 Hours race, to be driven by Roger Loyer and 'Charles Rinen' (Henri de Clarens). It retired at 18:20 due to a clutch issue. But on 29th June, at the Reims Grand Prix Sportscar Race, Roger Loyer was classified 4th overall and 1st in the 2,000cc class.

Between the 1952 and 1953 seasons, the steering, control pedals, and dashboard were transferred from the left side to right side, and a right-side door fitted. A windscreen and navy blue leather seats were





Pendant l'intersaison 1952/53, la direction, les pédales et le tableau de bord passent de gauche à droite alors qu'une portière est installée de ce côté. Après avoir été équipée d'un pare-brise en coupe-vent et de sièges en cuir bleu marine, une très belle peinture bleu ciel est refaite. Début avril, la Gordini, dorénavant appelée 18 S (pour éviter des confusions avec une nouvelle barquette à moteur à six cylindres, également numérotée 18), est expédiée à New-York pour être exposée sur le stand de Luigi Chinetti du Motors Sport Show au Grand Central Palace du 4 au 12 avril 1953. N'ayant pas trouvé d'acheteur, elle revient en France ou elle est engagée, les 13 et 14 juin, aux 24 Heures du Mans par le Capitaine Marceau Crespin.

Le 5 juin, la cylindrée de 1491cc du moteur n°25 type 18 est vérifiée par un contrôleur agréé par l'A.C.O. et le 9 juin, c'est le numéro de châssis qui est contrôlé. Pendant les premières heures de course, la Gordini est chronométrée sur les Hunaudières, à 190,780km/h, mais à 20h 42', un piston se perce et c'est l'abandon.

Le 21 juin 1953, la 18 S est engagée par l'Equipe Gordini, dans le Grand Prix de l'A.C. du Nord à Roubaix pour l'argentin Roberto Mieres, toujours avec le moteur n°25. Il s'agit d'une course à handicap où la Gordini termine seconde devant des Maserati, Porsche, Aston-Martin, Osca et Jaguar. Deux spectateurs irlandais, Redmond Gallagher et son beau-frère Dermot O'Clery, propriétaire du garage Dean's Grange à Dublin, sont très impressionnés par la performance et la tenue de route de la Gordini.

installed, and the body repainted sky blue. At the beginning of April, the Gordini – now called '18 S' in order to avoid any confusion with a new six-cylinder barquette, also numbered as '18' – was shipped to New York to be shown on Luigi Chinetti's stand at the Motor Sport Show in the Grand Central Palace, from the 4th-12th April 1953. Unsold, it returned to France where it was entered in the Le Mans 24 Hours by Captain Marceau Crespin.

On 5th June, the 1,491cc Type-18 engine number '25' was checked by an ACO-recognized inspector and on 9th June, the chassis number was checked. During the first hours of racing, the Gordini was timed at 118.5mph on the Hunaudières straight, but at 20:42 a piston failed and the car had to be withdrawn.

On 21st June 1953, '18 S' was entered by the Gordini Team in the AC du Nord in Roubaix for the Argentinian driver Roberto Mieres, still with engine number '25'. In this handicap race, the Gordini was classified 2nd ahead of some Maseratis, Porsches, Aston Martins, OSCAs, and Jaguars. Two Irish spectators, Redmond Gallagher and his brother-in-law Dermot O'Clery, the owner of Dean's Grange in Dublin, were impressed by the Gordini's performance and handling. They asked Jean Lucas, the manager of the Gordini Team, to arrange an appointment with Amédée Gordini. On 26th June in Paris, '18 S' was sold to the Irish garage for 2,600,000 Francs (the price of an Alfa-Romeo 1900),





Ils demandent à Jean Lucas, Directeur de Course de l'Equipe Gordini, un rendez-vous avec Amédée Gordini. Fixé le 26 juin à Paris, la 18 S est rapidement vendue au nom du garage irlandais pour 2.600.000Fr (le prix d'un coupé Alfa-Romeo 1900) avec le pare-brise en coupe-vent pour la version barquette (deux places) et un saute-vent et le carénage de la place gauche, pour la version spider (une place).

Après une grande révision générale, la carrosserie est repeinte en vert foncé avec une bande orange ceinturant le bas de la carrosserie, les couleurs de l'Irlande. L'engagement de la barquette Gordini 17 S dans les 9 Heures de Goodwood, le 22 août, est l'occasion de livrer la Gordini 18 S à ses nouveaux propriétaires. Pilotées par Jean Behra et Harry Schell, les deux Gordini partent de Paris par la route, jusqu'à Cherbourg où elles embarquent pour Portsmouth en Angleterre. Gallagher réceptionne ainsi sa nouvelle voiture qu'il fait immatriculer RIK-939.

Le 5 septembre 1953, la Gordini verte est engagée dans le célèbre Tourist Trophy à Dunrod où Gallagher et Cahill terminent 10e et 1er de la catégorie 1500cc. En 1954, Gallagher termine 5e à Oulton Park, 15e à Silverstone, 1er au Wakerfield Trophy et 7e et 1er de la catégorie 155cc dans le T.T. à Dunrod. Pour ces courses, le moteur a été équipé de quatre carburateurs Amal. En mai 1955, Gallagher passe une annonce dans la revue du SCCA (Sport Car Club of USA) pour la vendre avec en plus les carburateurs Solex à double-corps d'origine et diverses pièces. Il

with its windscreen for the two-seater barquette, and a fly-screen and a left-seat fairing for the single-seater.

After a major overhaul, the body was painted in dark green with an orange strip all around its lower part - the colours of Ireland. On 22nd August, entering Gordini '17 S' barquette in the Goodwood Nine Hours race brought the opportunity to deliver '18 S' to its new owners. The two Gordinis were driven by Jean Behra and Harry Schell from Paris to Cherbourg where they boarded for Portsmouth. Gallagher took delivery of his new car, which was registered as 'RIK-939'.

On 5th September 1953, the green Gordini was entered in the Dundrod Tourist Trophy, in which Gallagher and Cahill were classified 10th overall and 1st in the 1,500cc class. In 1954, Gallagher was classified 5th at Oulton Park, 15th at Silverstone, 1st in the Wakefield Trophy and 7th (1st in the 1,500-cc class) in the Dundrod TT. For these races, the engine was fitted with four Amal carburetors. In May 1955, Gallagher placed an advertisement in the SCCA (Sport Car Club of America) journal in order to sell it, with its original twin-choke Solex carburetors and various additional parts. He did not find a buyer in America but did find one in Dublin, Colonel John Burk, who bought the car and had it repainted sky blue. He took part to a few races, among them the Tralee hill climb on 10th August 1963. In 1967, he sold the car to Colin Crabbe, owner of the Antique Automobiles garage in Baston.





ne trouve pas d'acheteur en Amérique, mais à Dublin où le Colonel John Burk l'achète et la repeint en bleu ciel.

Il participe à quelques courses de Club, dont la Course de Côte de Tralee le 10 août 1963. En 1967, il vend la Gordini à Colin Crabe, un marchand qui a le garage Antique Automobiles à Baston. Dans la revue *Motors Sport* d'octobre 1967, une annonce du garage propose la Gordini 18 S sans indiquer de prix. Le collectionneur Tony Gosnell de Farnham en Angleterre, l'achète mais ne l'utilise pas.

En 1978, Tony Gosnell passe une annonce dans la revue *Classic-Cars* de février. Jean-Louis Hamoniaux de Allonnes près du Mans, grand passionné de Gordini, téléphone à Gosnell qui lui indique qu'un acheteur doit venir pour la prendre ! Un mois plus tard, J.L. Hamoniaux rappelle T. Gosnell qui lui indique que la vente ne s'est pas faite est qu'elle est toujours à vendre pour l'équivalent de 50.000Fr (valeur d'une Citroën CX Pallas). Jean-Louis Hamoniaux demande alors à Amédée Gordini et à Christian Huet de l'accompagner en Angleterre pour examiner, expertiser la Gordini convoitée. En avril 1978, au volant de sa Renault 16 TX, Amédée Gordini conduit J.L. Hamoniaux, son épouse Anaïck et C. Huet chez les frères Gosnell.

La 18 S n'est pas en état de fonctionnement, mais elle n'a pas subi de modifications importantes, à part les tambours de frein arrière et un cylindre de suspension avant qui ont été remplacés et le carénage inférieur qui a été perdu. Jean-Louis Hamoniaux l'achète et la 18 S retourne momentanément, en juillet 1978, chez Gordini à Paris

An advertisement placed in the October 1967 issue of *Motor Sport* featured Gordini '18 S', but with no price. Tony Gosnell, a car collector from Farnham, England, bought it but did not use it.

In 1978, Tony Gosnell placed an advertisement in the February issue of *Classic Cars*. Jean-Louis Hamoniaux, a Gordini enthusiast from Allonnes, near Le Mans, called Gosnell who told him that a buyer was coming to take it! A month later, Hamoniaux again called Gosnell, who explained that the transaction had not taken place, and that the car was still for sale at the equivalent of 50,000 Francs (the price of a Citroën CX Pallas). Hamoniaux then asked Amédée Gordini and Christian Huet to go to England with him in order to examine and assess the coveted Gordini. In April 1978, in his Renault 16 TX, Amédée Gordini drove Hamoniaux, his wife Anaïck, and Christian Huet to the Gosnell brothers.

'18 S' was not in a running condition but it had not undergone any major modification, apart from the rear brake drums and a front suspension cylinder, which had been replaced, and the lower fly-screen, which had been lost. Hamoniaux bought '18 S', which in July 1978 went back to Gordini in Paris while the house he was building was finished; the car would then be kept in its garage. Amédée Gordini still owned the original 1952 registration certificate in his name, which he wished to keep. He asked Christian Huet to have it duplicated by the Paris Préfecture of Paris so that he could offer it to Hamoniaux.



en attendant qu'il y ait la place de la garer dans la maison qu'il fait construire. Amédée Gordini possède encore la carte-grise d'origine de 1952, qui est à son nom et qu'il souhaite conserver. Il demande à Christian Huet d'en faire un duplicata à la Préfecture de Paris pour l'offrir à Hamoniaux.

Le 25 mai 1979, J.L. Hamoniaux récupère sa Gordini 18 S...le jour où Amédée Gordini décède. Par la suite, J.L. Hamoniaux n'a plus eu les moyens financiers de faire restaurer la Gordini. Ce n'est qu'en 2005 que Jean Sage finance la restauration chez Corrado Capello à Zané en Italie, pour partager avec Hamoniaux, sa passion du pilotage d'une Gordini : tenue de route, précision de la direction, couple moteur, etc. Des sièges baquet ont remplacé les sièges d'origine en cuir, qui sont cependant vendus avec la voiture. Ils participèrent ensemble aux Mille Miglia, à Monaco Historique, au Mans Classic etc.

À la mort de Jean Sage en octobre 2009, J.L. Hamoniaux récupère la Gordini 18 S, pour participer de façon statique à quelques manifestations de voitures de collection.

En France, il n'y a plus que deux Gordini « Sport » (la barquette n°18 S et la berlinette n°20) dans des collections privées et dans le monde entier, la Gordini 18 S est la seule barquette à moteur à quatre cylindres, pouvant être achetée (la seconde barquette Gordini à moteur à quatre cylindres –châssis n°39- existant dans le monde, est la propriété de la Collection Schlumpf/Cité de l'Automobile à Mulhouse). La Gordini 18 S permettra à son nouveau propriétaire, de participer aux plus emblématiques courses et manifestations historiques du monde.

On 25th May 1979, the very day Gordini died, Hamoniaux took possession of his Gordini, '18 S'. Afterwards, Hamoniaux was not, financially speaking, in a position to restore the Gordini. It was not until 2005 that Jean Sage provided funds for the car to be restored by Corrado Capello in Zané, Italy. Thus he could share with Hamoniaux his passion for driving a Gordini: handling, steering accuracy, engine torque, and so on. Bucket seats replaced the original leather seats, which had been sold with the car. Together, they took part to the Mille Miglia, Monaco Historique, Le Mans Classic, and so on. When Jean Sage died in October 2009, Hamoniaux retrieved Gordini '18 S' and took part in some static events dedicated to collectors' cars.

There are only two Gordini 'Sports' left in France in private collections (barquette number '18 S' and berlinette number '20'). Gordini '18 S' is the only four-cylinder barquette available for sale (the other Gordini four-cylinder barquette, chassis number '39', is the property of the Schlumpf Collection/Cité de l'Automobile in Mulhouse).

Gordini '18 S' will enable its new owner to take part in the world's most prestigious historic races and events.

€700,000 - 1,000,000



PIÈCES DÉTACHÉES GORDINI 18S TYPE 15S

Chassis no. 018

- 2 pneus Englebert 500/15 Compétition montés sur 2 roues Borrani en 32
- Volant Simca 8 d'origine
- Ensemble de deux sièges d'origine
- Ensemble de sièges datant de la restauration de la 18S en Italie
- Culasse pour moteur Gordini type 18
- 3 pistons d'origine pour moteur Gordini type 18
- 3 chemises d'origine pour moteur Gordini type 18
- 2 arbres à cames d'origine pour moteur Gordini type 18
- 2 amortisseurs arrière d'origine
- 3 régulateurs Bosch
- Divers feux pour Gordini T15S
- Jauge à essence Jaeger
- Photo d'archive : Robert Manzon au volant de la 18S
- 2 Englebert 500/15 Compétition mounted on 2 32 Borrani wheels
- Original Simca 8 steering wheel
- Both original seats
- A set of seats dating from the 18S restoration in Italy
- Cylinder head for Gordini engine type 18
- 3 original pistons for Gordini engine type 18
- 3 original piston sleeves for Gordini engine type 18
- 2 original camshafts for Gordini engine type 18
- 2 original rear shock absorbers
- 3 Bosch regulators
- Miscellaneous lights for Gordini T15S
- Jaeger fuel gauge
- Photo archive: the late Robert Manzon at the wheel of the 18S

Pièces détachées Gordini

- Bloc moteur Gordini type 66, n°G66 MOT 15
- Cache arbre à cames en tête avec linguet pour moteur Gordini 6 cylindres type 23, n°23 MOT 26

Gordini spare-parts

- Type 66 Gordini engine block, n°G66 MOT 15
- Overhead camshaft cover for 6-cylinders type 23 Gordini engine, n°23 MOT 26

Estimate: Refer department



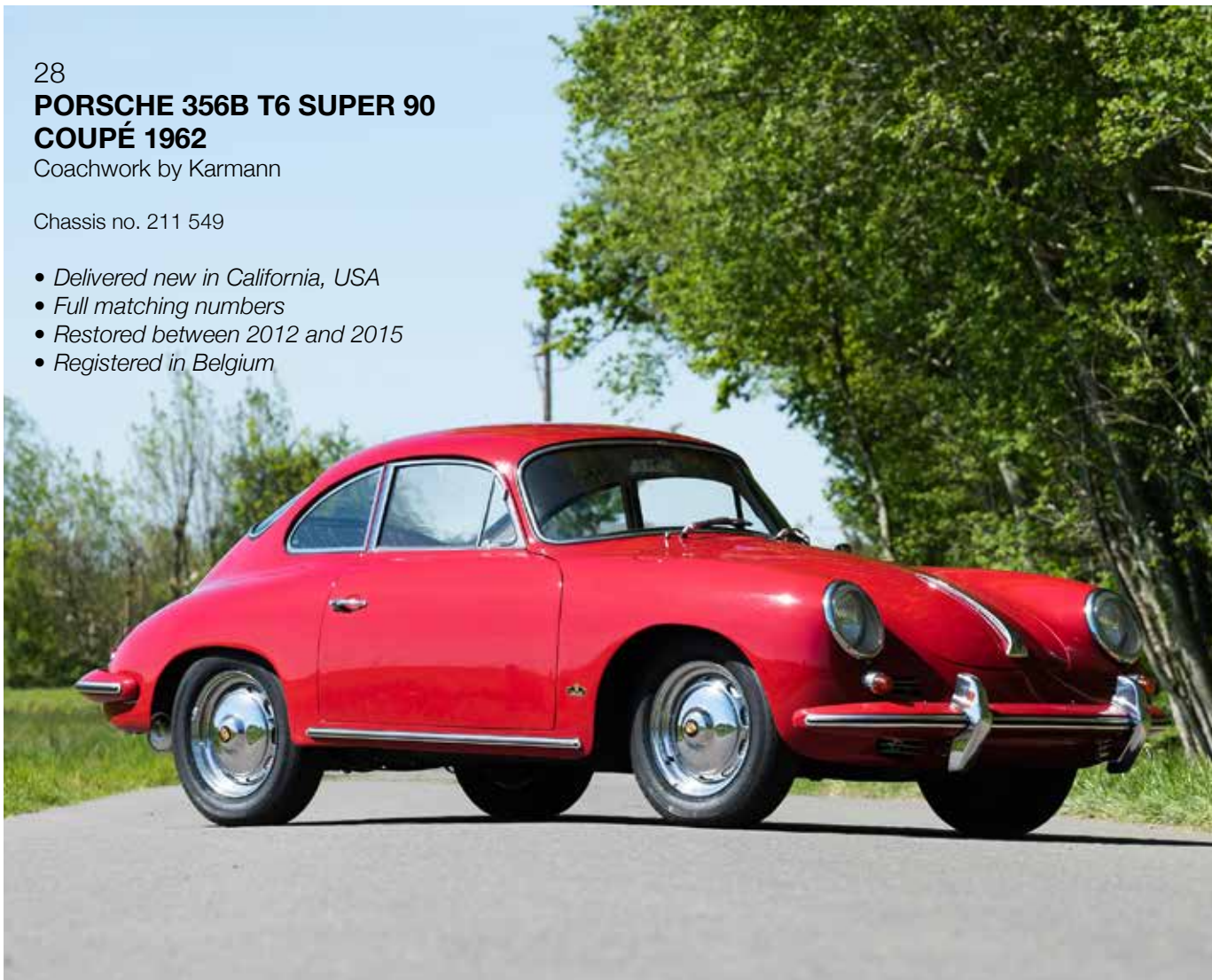
28

**PORSCHE 356B T6 SUPER 90
COUPÉ 1962**

Coachwork by Karmann

Chassis no. 211 549

- *Delivered new in California, USA*
- *Full matching numbers*
- *Restored between 2012 and 2015*
- *Registered in Belgium*





Présentée en septembre 1959, la 356B marque un progrès significatif en matière de comportement et de confort par rapport aux précédentes versions de la 356 et représente un accès rapide pour apprécier les valeurs traditionnelles de qualité, de fiabilité et de robustesse mécanique de Porsche. Cette Porsche 356B carrossée par Karmann a été construite le 5 septembre 1962, commandée par Competition Hollywood en Californie, aux États-Unis, le concessionnaire qui avait livré sa Porsche à James Dean quelques années auparavant. Le premier propriétaire de la voiture était Mr Simon Scott (1920-1991), un comédien de télévision bien connu de Sherman Oaks en Californie. Le vendeur a acheté la Porsche en 2015.

Il s'agit d'un exemplaire dont tous les numéros sont concordants, comme le confirment les copies des registres de l'usine et un certificat d'authenticité Porsche au dossier. Figurent également au dossier des photographies et des factures de pièces détachées relatives à la restauration de la voiture. Effectués entre 2012 et 2015, ces travaux incluent un nouveau plancher, un réservoir neuf, une nouvelle sellerie, des câbles de compteurs neufs, etc, ainsi qu'un entretien de routine et un réglage des carburateurs. La voiture a aussi bénéficié de nouveaux pneus et d'une batterie neuve.

Souvent conduite par le vendeur et décrite par lui comme étant en excellent état général, cette magnifique Porsche 356B est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge, un certificat d'inspection de sécurité, deux jeux de clés, deux manuels originaux (en français et en anglais), un manuel d'atelier (en anglais), ses papiers d'importation, un catalogue Porsche 356 S90 original et les factures et registres d'usine mentionnés plus haut, etc.

Announced in September 1959, the 356B represents significant advances in driveability and comfort over earlier 356 models, and is a pleasingly quick way to enjoy the traditional Porsche values of quality, reliability and mechanical robustness. This Karmann-bodied Porsche 356B was built on the 5th September 1962 having been ordered by Competition Hollywood in California, USA, the same dealership that delivered James Dean's Porsche a couple of years earlier. The car's first owner was Mr Simon Scott (1920-1991), a well-known TV actor living in Sherman Oaks in California. The current vendor acquired the Porsche in 2015.

This is a full matching numbers example, as confirmed by copies of the factory records and a Porsche Certificate of Authenticity on file. Also on file are photographs and spare parts invoices relating to the car's restoration. Carried out between 2012 and 2015, these works included a new floor, new fuel tank, new upholstery, new rev counter cable, etc together with routine maintenance and re-balancing the carburetors. The car also benefits from new tyres and a new battery.

Driven often by the vendor, and described by him as in generally excellent condition, this beautiful Porsche 356B is offered with Belgian registration documents; safety inspection document and Car Pass; two sets of keys; two original handbooks (French and English); an original workshop manual (English); importation documents; an original Porsche 356 S90 catalogue; and the aforementioned invoices and factory records, etc.

€60,000 - 90,000

No Reserve



29

PORSCHE 356B T5 SUPER CABRIOLET 1960

Coachwork by Reutter

Chassis no. 154385

- Original and desirable 'Slate Grey' over red colour scheme
- Tuned engine producing over 100bhp
- Front disc brakes
- Excellent condition following professional restoration



Cette rare et séduisante Porsche 356B cabriolet a été livrée neuve aux États-Unis et immatriculée en février 1961. Le numéro du moteur (87959) sur le certificat d'authenticité Porsche montre que cette voiture était à l'origine équipée de l'excellent moteur Super de 75 ch, tandis que la combinaison de couleurs originale était « Slate Grey » avec intérieur en cuir rouge, la même qu'elle conserve aujourd'hui.

Plus tard, la voiture a reçu un moteur type 616/13, un moteur de 356 destiné à un usage industriel. Ces moteurs sont généralement superbement entretenus (on les utilise pour entraîner les générateurs d'urgence) et compte un nombre d'heures d'utilisation réduit. Le numéro du moteur 804406 (ré-estampé) laisse penser qu'il s'agit d'un Super 90, mais ce n'est pas le cas.

Quoi qu'il en soit, le moteur a été dûment préparé et amélioré pour développer plus de 100 ch, ce qui le rend particulièrement performant, selon les dires du vendeur. Très important également, la voiture a été dotée de freins à disque à l'avant, qui étaient installés en série sur le modèle 356C qui lui a succédé.

This rare and desirable Porsche 356B Cabriolet was delivered new to the USA and first registered in February 1961. The engine number ('87959') on the accompanying Porsche Certificate of Authenticity shows that this car was originally equipped with the desirable 75hp Super engine, while the original colour scheme is recorded as Slate Grey with red leather interior, the same as it is today.

Later in its life this car received a replacement Type 616/13 engine, a 356 unit produced for industrial use. These engines are generally accepted to be superbly maintained (e.g. for powering emergency generators) and to have not been run for many hours. The (re-stamped) engine number ('804406') suggests that it is a Super 90 engine, but this is not the case.

Nevertheless, the engine has been properly prepared and tuned to produce in excess of 100bhp making it a particularly strong performer, according to the vendor. Equally importantly, this car has been fitted with front disc brakes, which were standardised on the successor the 356C model.





Récemment restaurée au plus haut niveau, la voiture montre des lignes nettes, un bon alignement des panneaux et la qualité de sa peinture et de sa finition est tout aussi excellente. De plus, l'intérieur a été complètement rénové et se présente en excellent état, de même que la capote noire.

En résumé : cette voiture a été rendue plus rapide, plus sûre et plus confortable (freins à disque, appuie-tête, etc) que lorsqu'elle a quitté l'usine. Livrée dans une combinaison de couleurs très séduisante pour une 356B cabriolet, elle est prête à partir sur un coup de démarreur et particulièrement agréable à conduire selon le vendeur.

La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge, le certificat d'authenticité mentionné plus haut et un rapport d'état illustré (daté de juin 2018) confirmant que la voiture est en excellent état suite à sa restauration professionnelle.

Recently restored to the highest standards, this car has excellent shut lines and panel gaps, while the quality of the paint finish seems equally excellent. Furthermore, the interior has been completely renewed and is presented in excellent condition, likewise the black soft-top.

To summarise: this is a car that has been made faster, safer, and more comfortable (disc brakes, headrests, etc) than when it left the factory. Presented in arguably the most attractive colour combination for a Porsche 356B Cabriolet, it is 'on the button', reliable, and a great driver according to the vendor.

The car is offered with Belgian registration papers; the aforementioned Certificate of Authenticity; and an illustrated condition report (dated June 2018) confirming the car's excellent condition following its professional restoration.

€130,000 - 160,000



30

Ordered originally for a member of the Bertone family

ALFA ROMEO GIULIETTA SS COUPÉ 1961

Coachwork by Carrozzeria Bertone

Chassis no. AR101 2000551

- *Delivered new to Switzerland*
- *Matching numbers*
- *Completely restored in Switzerland to the highest standard*



La Giulietta a permis à Alfa Romeo de lancer du concept de "petite voiture, haute performances" qui allait être la marque de fabrique du constructeur milanais pour les années à venir. La Giulietta Sprint Coupé dessinée par Bertone a été la première des Giuliettas ; elle a été présentée au Salon de Turin d'avril 1954, équipée d'un moteur de 1,3 litre, une version tout alliage du classique quatre-cylindre double arbre dû à Giuseppe Busso, un ancien ingénieur de Ferrari. Le Coupé Sprint des débuts est bientôt rejoint par la Berlina et le Spider. Le succès de la famille des Giulietta surprend Alfa lui-même ; les cadences de productions sont revues à la hausse et, pour satisfaire une demande de performances améliorées, on lance en 1956 des versions Veloce du coupé Sprint et du cabriolet Spider.

En 1957, Alfa Romeo lance la Sprint Speciale, désormais tenue pour la meilleure Giulietta, et qui est le premier modèle de la nouvelle série 101. Cette alléchante et voluptueuse "SS", construite sur un empattement légèrement plus court que la Sprint standard et elle aussi dessinée par la Carrozzeria Bertone, est proposée avec un moteur de 100 chevaux et une boîte à cinq rapports qui lui permettent d'atteindre les 200 km/h. Compacte, aérodynamique et très puissante pour sa taille, la SS décroche succès sur succès dans la catégorie des 1 300 cm³, dans le monde entier. Il y en aura eu 1 366 de produites avant qu'elle ne soit remplacée en 1963 par la Giulia 1 600 cm³, qui est la seule voiture de la nouvelle gamme à conserver une carrosserie dans le style des Giuliettas

With the introduction of the Giulietta, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula that would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. First of the Giuliettas, the Bertone-styled Giulietta Sprint Coupé debuted at the Turin Motor Show in April 1954 powered by a 1.3-litre, all-alloy version of Alfa's classic twin-cam four designed by one-time Ferrari engineer Giuseppe Busso. The original Sprint Coupé was soon joined by Berlina (saloon) and Spider (open) versions. The Giulietta family's success surprised even Alfa themselves; production targets were revised upwards and to satisfy demands for increased performance, upgraded 'Veloce' versions of the Sprint coupé and Spider convertible were introduced for 1956.

In 1957 Alfa Romeo introduced the model now recognised as the ultimate Giulietta - the Sprint Speciale - which was the first of the new 101-Series cars. Built on a slightly shorter wheelbase than the standard Sprint, and again the work of Carrozzeria Bertone, the mouth-wateringly curvaceous 'SS' came with 100bhp on tap, a five-speed gearbox, and a top speed of 200km/h (125mph). Compact, aerodynamically efficient, and very powerful for its size, the SS proved highly successful in 1,300cc class racing the world over. A mere 1,366 had been produced by the time the model was superseded in 1963 by the 1,600cc Giulia version, which was the only car in the new range to retain an existing Giulietta body style. Outwardly distinguishable from





existantes. La Giulia ne se distingue extérieurement des Giulietta Sprint Speciale antérieures que par son logo arrière, ses feux latéraux et son nouveau tableau de bord. Elle est équipée de freins avant à disque et du moteur Veloce, plus puissant (129 chevaux). La Giulia Sprint Speciale à carrosserie Bertone est construite entre 1963 et 1965 à 1 399 exemplaires, ce qui porte le total des deux versions à 2 765 exemplaires. Ces deux modèles, de par leur rareté, sont hautement appréciés des connaisseurs d'Alfa Romeo.

Ce modèle de la série 101 aux numéros concordants a été commandé par une dame de la famille Bertone et a été livrée neuve au concessionnaire Alfa Romeo de Lugano, en Suisse. On pense que c'est le seul exemplaire qui existe avec des lève-vitres électriques. La voiture n'a connu que quatre propriétaires. Complètement restaurée en Suisse, cette magnifique Giulietta a conservé sa couleur bordeaux d'origine avec intérieur gris clair et bordeaux. Elle est présentée en état de concours.

the outgoing Giulietta Sprint Speciale only by identifying tail script, different sidelights, and a revised dashboard, the Giulia boasted front disc brakes and the more powerful (129bhp) Veloce-specification engine. 1,399 examples of the Bertone-bodied Giulia Sprint Speciales were built between 1963 and 1965, making the total for both types 2,765, and today both of these rare models are highly prized by Alfa Romeo connoisseurs.

This matching-numbers 101-Series model was originally ordered for a lady member of the Bertone family and eventually delivered new to the Alfa Romeo dealership in Lugano, Switzerland. It is believed to be the only existing example with electric windows. The car has had only four owners from new. Completely restored in Switzerland, this gorgeous Giulietta is finished in its original exterior colour of Burgundy with light grey/Burgundy interior and is presented in concours condition.
€70,000 - 100,000



31

PORSCHE 964 CARRERA RS 1992

Chassis no. WP0ZZZ96ZNS490908

- EU-delivery from new
- Rare limited-edition model
- Matching numbers
- Original and un-restored
- Circa 67,000 kilometres from new



En souvenir des légendaires « modèles d'homologation » des années 1970 RS et RSR de 2, 7 et 3 litres de cylindrée, Porsche présenta une type 964 RS en 1992, une version allégée comme ses illustres devancières. Elle était réalisée sur la base de la version compétition Carrera Cup et n'était vendue que sur le marché européen, bien qu'il y ait aussi eu une version « RS America » moins puissante pour le marché américain. Elle utilisait le six cylindres 3, 6 litres porté à une puissance maximale de 260 ch. Il y avait aussi une version Touring qui reprenait la majorité des équipements routiers de la Carrera de série et c'est ce modèle que nous proposons ici.

La Carrera RS faisait appel au six cylindres 3, 6 litres, mais porté à une puissance maximale de 260 ch et équipée d'un volant moteur allégé pour améliorer la réactivité. La transmission à cinq rapports G50/10 disposait d'un étagement rapproché, d'un différentiel à glissement limité asymétrique et d'un synchroniseur en acier, tandis que la suspension était abaissée et plus ferme. Sur la version allégée, l'intérieur était complètement dépouillé et la direction assistée, les vitres et les sièges électriques, les sièges arrière, l'air conditionné, le régulateur de croisière, l'isolation phonique et le système stéréo enlevés. Deux sièges baquets allégés de compétition étaient installés.

Le capot avant de la lightweight était en aluminium et le châssis était soudé en continu tandis que les vitres latérales faisaient appel à du verre

Representing a major step forward in the development of Porsche's perennial 911, the Carrera 4 and Carrera 2 ('Type 964' in factory parlance) had been launched in 1989, the former marking the first time that four-wheel drive had been seen on a series-production model. Porsche had experimented with four-wheel drive on the 959 supercar, and many of the lessons learned from the latter influenced the design of the new Carreras' chassis and suspension. Face-lifted but retaining that familiar shape, the newcomers had been given a more extensive work-over mechanically, 87% of parts being claimed as entirely new. The pair shared the same 3.6-litre flat-six engine, while power-assisted steering (another 911 'first'), anti-lock brakes and a five-speed manual transmission were standard.

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, and it is this model that we offer here. 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. For the lightweight version, 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.





plus mince et plus léger. Pour parfaire cet exercice radical de réduction de poids, la Carrera RS était équipée de roues en magnésium Cup de 17 pouces. Le résultat était une réduction de poids d'environ 150 kg par rapport à la Carrera 2, transformant la RS en une voiture plus rapide, plus agile et plus réactive. En dehors des versions America et des RSR, seulement 2 051 exemplaires de Carrera RS type 964 furent produites.

Ce magnifique exemplaire a été construit aux spécifications du marché hollandais et destiné à une « livraison touristique » (pour être prise en charge à l'usine à Stuttgart). Le carnet d'entretien a été tamponné à cinq reprises par des agents Porsche, le dernier en date du 14 mai 2007 à 66 538 kilomètres (le compteur affiche aujourd'hui environ 67 000 kilomètres).

Le vendeur a acquis la Porsche pour sa collection personnelle en 2012, date depuis laquelle elle a été utilisée avec parcimonie. Elle a été démarrée régulièrement et la batterie et l'huile changés. Rouge avec intérieur en cuir gris/noir, elle est décrite par le vendeur comme étant en état « showroom », magnifique d'aspect et se conduisant comme il se doit. La voiture est vendue avec son manuel du conducteur original, ses papiers d'immatriculation à Andorre et le carnet d'entretien mentionné plus haut. Une magnifique opportunité d'acquérir un exemplaire relativement peu utilisé de cette très rare supercar Porsche à collectionner, présentée en excellent état.

The lightweight's 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. Excluding America and RSR variants, only 2,051 units of the Type 964 Carrera RS were produced.

This beautiful example was built to Netherlands market specification and earmarked for 'Tourist Delivery' (to be collected from the factory in Stuttgart). The service booklet has been stamped on five occasions by Porsche agents, the last being dated 14th May 2007 at 66,538 kilometres (the current odometer reading is circa 67,000 kilometres).

The current vendor acquired the Porsche for his private collection in 2012, since when it has been used sparingly. The car has been started regularly and the battery and oils changed. Finished in red with grey/black leather interior, it is described by the vendor as in showroom condition, looking wonderful and driving as it should. The car is offered with its original owner's handbook, Andorran registration papers, and the aforementioned service records. A wonderful opportunity to acquire a relatively little-used example of this very rare and collectible Porsche supercar, presented in excellent condition.

€140,000 - 180,000



PORSCHE 993 CARRERA RS 1995

Chassis no. WPOZZZ99ZTS390135

- Rare limited-edition model
- French market specifications, delivered new in Andorra
- Matching numbers
- Original and un-restored
- Circa 44,000 kilometres from new



L'excitante voiture proposée ici est un exemplaire de l'une des versions de la Porsche 911 type 993 les plus rares : la Carrera RS équipée du moteur 3,8 litres, destinée aux pilotes amateurs sportifs et produite en nombre limité.

En 1993, Porsche présentait celle qui est aujourd'hui considérée comme la plus belle de toutes les 911, la type 993. La gamme restait à peu près la même que par le passé, offrant des modèles à deux et quatre roues motrices, la Turbo et le cabriolet, toutes animées par la dernière mouture 3,6 litres de l'éternel six cylindres à plat Porsche.

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

Pour la Carrera RS 3.8, l'alésage du moteur avait été agrandi de 2 mm pour obtenir une cylindrée de 3 746 cm³. La puissance maximale passait à 300 ch, des suspensions abaissées amélioraient la tenue de route et la RS recevait le différentiel à glissement limité optionnel en série, ainsi que des

The exciting car offered here is an example of one of the rarest of Porsche 911 Type 993 variants: the Carrera RS with the 3.8-litre engine, which was intended for amateur motor sports use and produced in limited numbers. In 1993 Porsche had introduced what is regarded by many as the most beautiful 911 of all: the Type 993. The range offered remained pretty much as before, comprising two- and four-wheel drive models, the legendary Turbo and the Cabriolet convertible, all powered by the latest 3.6-litre version of Porsche's perennial flat-six engine.

In January 1995 the range was extended by the introduction of the Carrera RS. Described by its maker as a 'street-legal two-seater', the RS was based on the two-wheel drive Carrera and like its legendary RennSport forebear of the 1970s, was considerably lighter and more powerful than the stock version. Everything considered unnecessary for competition purposes - electric windows, electric mirrors, central locking, headlight washers, stereo speakers, etc - was discarded, while aluminium was used for the front luggage compartment lid, and thinner window glass specified. The result was a reduction in weight of around 100kg. Power assisted steering was retained. For the Carrera RS '3.8', the engine's bore size was increased by 2mm for a capacity of 3,746cc. maximum power went up to 300bhp, lowered suspension improved the handling, and the RS came as standard with the optional dynamic limited-slip differential and RS Cup-type '18" wheels. There was also a more 'hardcore', though still road-legal, Clubsport version, 100 of which were built to meet the FIA GT2 homologation requirements, and the track-only Carrera Cup RSR.





roues type RS Cup de 18 pouces. Il y avait également du « hard », mais toujours « homologué route », la version Clubsport, dont 100 exemplaires furent construits pour les besoins de l'homologation FIA GT2 et la Carrera Cup RSR, destinée uniquement au circuit.

Cette Carrera RS, une des 1 014 de ce type produites, a été construite aux spécifications du marché français, mais livrée neuve en Andorre où elle a été entretenue exclusivement par l'agent Porsche local. Le carnet d'entretien a reçu cinq coups de tampon, le dernier en date du 11 août 2005 à 42 110 kilomètres (le compteur affiche aujourd'hui environ 44 000 kilomètres). La voiture a été livrée avec les options suivantes :

- Batterie plus robuste
- Sièges sport de Carrera RS/GT2
- Sans préparation radio
- Aileron arrière de Carrera RS Club Sport
- Airbags frontaux
- Air conditionné
- Vitres électriques

Le vendeur a acquis la Porsche pour sa collection en 2012, date depuis laquelle elle a été utilisée avec parcimonie. Elle a été démarrée régulièrement et la batterie et l'huile changées. Rouge avec intérieur en cuir gris/noir, elle est décrite par le vendeur comme étant en état « showroom », magnifique d'aspect et se comportant comme il se doit. La voiture est vendue avec son manuel du conducteur original, ses papiers d'immatriculation à Andorre et le carnet d'entretien mentionné plus haut. Une magnifique opportunité d'acquies un exemplaire relativement peu utilisé de cette très rare supercar Porsche à collectionner, présentée en excellent état.

One of only 1,014 of its type produced, this Carrera RS was built to French market specification but delivered new to Andorra where it was serviced exclusively by the local Porsche agent. There are five stamps in the service booklet, the last dated 11th August 2005 at 42,110 kilometres (the current odometer reading is circa 44,000 kilometres). The car was delivered with the following options:

- Stronger battery
- Carrera RS/GT2 sports seats
- Without preparation for radio
- Carrera RS Club Sport rear spoiler
- Front airbags
- Air conditioning
- Electric windows

The current vendor acquired the Porsche for his private collection in 2012, since when it has been used sparingly. The car has been started regularly and the battery and oils changed. Finished in red with grey/black leather interior, it is described by the vendor as in showroom condition, looking wonderful and driving as it should. The car is offered with its original owner's handbook, Andorran registration papers, and the aforementioned service records. A wonderful opportunity to acquire a relatively little-used example of this very rare and collectible Porsche supercar, presented in excellent condition.

€230,000 - 300,000



33

**BMW 507 3,2 LITRES SÉRIE II
ROADSTER 1959**

Chassis no. 70223

- *One of only 252 built*
- *Automotive design icon*
- *Professionally restored in the 1980s*
- *Eligible for numerous prestigious events including the Tour Auto*



Au cours des années 1950, les stylistes automobiles des deux côtés de l'Atlantique ont créé quelques-uns des plus grands chefs-d'œuvre automobiles de tous les temps, mais aucune n'est plus classique dans sa beauté que la sublime BMW 507. On peut juger de l'importance de l'emblématique 507 par la ré-introduction du modèle par BMW, après un interlude de 40 années, sous la forme du roadster Z8. À une époque où il est de rigueur pour les constructeurs conscient de leur patrimoine historique d'intégrer des clins d'œil stylistiques de leurs plus illustres modèles sur leur dernières créations, peu s'étaient aventuré aussi loin que BMW dans l'hommage rendu à une classique.

During the 1950s, car designers on both sides of the Atlantic produced some of the all-time greats of automotive styling, none of them more classically beautiful than the sublime BMW 507. Indeed, a measure of the 507's iconic significance may be discerned from BMW's 're-introduction' of the model, after a gap of 40 years, in the form of the Z8 roadster. In an age when it has become de rigueur for heritage-conscious motor manufacturers to incorporate styling cues from landmark models into their latest offerings, few have ventured as far as BMW in paying homage to a recognised classic.





D'inspiration européenne – destinée au marché des États-Unis, dessinée par un allemand expatrié à New York et construite en Allemagne - la 507 reflétait le goût américain mais dans un style d'origine typiquement européenne. La saga de la 507 commença en 1954, quand Max Hoffman, un natif d'Autriche, à l'époque importateur de plusieurs marques européennes, réussit à convaincre BMW que s'il construisait une rivale de la 300 SL, il pourrait en vendre suffisamment aux États-Unis pour rendre le modèle viable. Hoffman connaissait aussi l'homme capable de la dessiner, le comte Albrecht von Goertz, un designer industriel indépendant qui avait travaillé avec le légendaire Raymond Loewy sur les Studebaker dernier cri. Designer dans tous les domaines, du stylo aux meubles, Goertz n'avait jamais dessiné une voiture complète, et après la 507 n'allait pas retravailler pour BMW avant les années 1980.

L'essentiel des éléments de la future sportive de BMW existait déjà sur la berline 502, notamment le V8 3, 2 litres tout aluminium qui fut installé dans un châssis raccourci pour la 507. La conception mécanique fut confiée aux fidèles Fritz Fiedler et Alex von Falkenhausen, Goertz faisant la navette entre les États-Unis et l'Allemagne pour superviser la réalisation de la maquette en argile. La robuste construction du châssis 502 de base impliquait l'utilisation de l'aluminium pour la carrosserie de la 507 afin de contenir son poids, la voiture finie accusant environ 1 280 kg sur la balance. Avec 150 ch, les performances étaient suffisantes, même

Transatlantic in inspiration - aimed at the United States market, styled by a New York-domiciled German ex-patriot and built in Germany - the 507 reflected North American taste yet was unmistakably European in origin. The 507 saga began in 1954, when Austrian-born entrepreneur Max Hoffman, at that time the US importer of various European makes, convinced BMW that if they built a sports car to rival Mercedes-Benz's successful 300 SL, he could sell sufficient in the 'States to make the project viable. Hoffman knew just the man to style the car too: German émigré Count Albrecht Graf von Goertz, an independent industrial designer who since his arrival in the USA in 1936 had worked for the legendary Raymond Loewy on the latter's trend-setting Studebakers. Designer of everything from fountain pens to furniture, Goertz had never before styled an entire car, and post-507 would not work for BMW again until the 1980s.

The fundamental elements of BMW's proposed new sports car already existed in the 502 saloon, most notably its 3.2-litre, all-aluminium V8 engine, which was installed in a shortened chassis for the 507. Mechanical design was handled by BMW stalwarts Fritz Fiedler and Alex von Falkenhausen, with Goertz shuttling back and forth between the USA and Germany to oversee production of the full-size clay model.





si elles n'étaient pas étonnantes, la voiture de série pouvant atteindre les 200 km/h, avec un 0 à 100 km/h en 11 secondes. La 507 n'avait pas sa pareille pour la conduite décontractée, son V8 dernier cri délivrant un généreux couple sur une large plage de régimes.

Bien que le prototype exposé au Salon de Francfort 1955 ait été salué avec enthousiasme, l'accueil de la 507 au Salon de New York pour ses débuts deux mois plus tôt avait été décevant. BMW avait largement dépassé le prix de vente fixé à 5 000 \$ par Hoffmann, le prix de la 507 atteignant 9 000 \$ aux États-Unis, plus du double du prix d'une Ford Thunderbird ou d'une Chevrolet Corvette. Au Royaume-Uni, on pouvait s'acheter deux Jaguar XK150 pour le prix d'une seule 507. Même la 300 SL coupé de Mercedes-Benz était moins chère, Stuttgart avait pourtant été suffisamment impressionné (inquiété ?) par l'arrivée de la 507 pour présenter une concurrente directe sous la forme de la 300 SL Roadster.

La production de la 507 ne commença pas avant 1956, la première série étant construite jusqu'en juin 1957 quand on apporta quelques modifications de détail. Les améliorations portaient essentiellement sur l'intérieur, qui reçut un tableau de bord plus profond, un réglage des sièges d'avant en arrière plus important et un compartiment pour les bagages à l'arrière. S'ensuivit une inévitable hausse du prix qui ne fit que rendre la 507 encore plus inaccessible au commun des mortels. Pour ceux qui pouvaient s'offrir du style à n'importe quel prix, l'élégant

The robust nature of the 502-based chassis necessitated the use of aluminium for the 507's bodywork in the interest of weight saving, the finished car tipping the scales at around 1,280kg. With 150bhp on tap, performance was adequate if not stunning, production cars being capable of around 200km/h (125mph), with 100km/h (62mph) coming up in 11 seconds. For relaxed cruising though, the 507 had few peers, its state-of-the-art V8 engine delivering ample torque over a wide rev range.

Although the prototype displayed at the 1955 Frankfurt Auto Show met with critical acclaim, the 507's reception at its New York debut two months earlier had been disappointing. BMW had missed Hoffman's \$5,000 price target by a wide margin, the 507's initial US selling price being set at \$9,000, more than double the cost of a Ford Thunderbird or Chevrolet Corvette. In the UK, one could buy two Jaguar XK150s for the price of a single 507. Even Mercedes-Benz's 300 SL Coupé was cheaper, though the Stuttgart firm was sufficiently impressed (worried?) by the 507 to introduce a direct competitor in the form of the 300 SL Roadster.

Production proper of the 507 did not begin until 1956, the first series being built until June 1957 when the design was revised in detail. Improvements were mainly concentrated on the interior, which gained a deeper dashboard, a greater range of fore-and-aft seat adjustment, and a rear parcel shelf.





roadster de BMW était LA voiture dans laquelle il fallait être vu : l'idole de la chanson Elvis Presley, le champion du monde de moto John Surtees, les comédiens Alain Delon et Ursula Andress, le champion de ski Toni Sailer, le Prince Rainier de Monaco et l'Aga Khan en furent tous propriétaires à un moment ou un autre. Mais une clientèle aussi limitée, aussi élitiste fût-elle, ne pouvait justifier la production de la 507, et celle-ci prit fin en décembre 1959 après seulement 252 exemplaires vendus.

Selon le BMW Zertifikat (copie au dossier), cette magnifique 507 série II a été livrée le 20 février 1959 au principal agent BMW, Gebr. Spicker Automobil-Gesellschaft. La couleur originale notée sur le certificat est le silberblau, un bleu clair métallisé. On pense que la voiture fut alors livrée à la baronne von Thyssen à Lugano, en Suisse. On sait que la voiture changea de mains, toujours en Suisse, chez un concessionnaire, puis passa à M. Giaco Klainguti à Pontresina.

À partir de 1982, la BMW, achetée par Fritz Widl de Munich, résida en Allemagne. M. Widl commanda une restauration complète qui fut effectuée par Freund à Munich, une société réputée qui n'existe plus, son propriétaire étant décédé. Au cours de cette restauration, la livrée de la voiture fut changée pour une combinaison plus séduisante, peinture bleu foncé et intérieur en cuir Connolly beige. Un reportage photographique de la restauration se trouve dans le dossier. On pense que le moteur actuellement dans la voiture date de 1960, mais on ignore

There was, almost inevitably, an increase in price that only served to place the 507 even further beyond the reach of ordinary mortals. For those who could afford style at any price however, BMW's svelte roadster was the car to be seen in; pop idol Elvis Presley, motorcycling and Formula 1 World Champion John Surtees, film stars Alain Delon and Ursula Andress, skiing champion Toni Sailer, Prince Rainer of Monaco and the Aga Khan all being owners at one time or another. Nevertheless, such a limited clientele, however exclusive, could not sustain the 507 in production, which ceased in December 1959 after only 252 cars had been sold.

According to the BMW Zertifikat (copy on file), this beautiful Series II 507 was delivered on 20th February 1959 to the BMW main agent Gebr. Spicker Automobil-Gesellschaft. The original colour noted on the certificate is silberblau, a light metallic blue. It is believed that the car was then delivered to Baroness von Thyssen in Lugano, Switzerland. Reportedly, the car then changed hands again in Switzerland, first to a dealer and then to a Mr Giaco Klainguti in Pontresina.

From 1982 the BMW resided in Germany having been purchased by Fritz Widl of Munich. Mr Widl commissioned a comprehensive restoration, which was carried out by Freund in Munich, a very reputable company that no longer exists, its owner having passed away.





s'il fut installé au moment de la restauration. Celle-ci fut supervisée par l'Ing. Schmidhuber qui rédigea également le rapport lorsque la voiture fut achevée, attestant de son excellent état à l'époque.

En 1985, la BMW fut vendue à M. Kastner de Günzburg, en Allemagne, qui demanda une évaluation du club BMW V8 cette même année. En 1990 une pompe à essence électrique fut installée, ainsi que des roues Rudge. Un rapport Classic Data daté de 2002 (copie fournie) note l'état de la voiture « 2+ » (très bon). En 2004, la BMW changea à nouveau de mains, passant à son plus récent gardien qui la conserva jusqu'à la fin 2018. Les papiers fournis comprennent la documentation de la restauration, diverses factures et le BMW Zertifikat mentionné plus haut, ainsi que le rapport d'évaluation de son état.

Rare et fascinante, 70223 représente une rare opportunité d'acquérir une de ces BMW sportives si exclusives – plus rares que les Mercedes-Benz 300 SL – avec un style classique typiquement allemand incarnant l'impressionnant pedigree sportif de la marque bavaroise.

During restoration the car's colour scheme was changed to the most attractive combination of dark blue paintwork with beige Connolly leather interior. A photographic record of the restoration is on file. The engine presently in the car is believed to date from 1960, though it is not known if it was installed at the time of restoration. The restoration was supervised by Ing. Schmidhuber, who also wrote a report when the car was finished, attesting to its excellent condition at that time.

In 1985 the BMW was sold to a Mr Kastner of Günzburg, Germany, who commissioned a valuation by the BMW V8 club that same year. In 1990 an electric fuel pump was installed and Rudge wheels fitted. Dated 2002, a Classic Data report (copy available) rated the car's condition as '2+' (very good). In 2004 the BMW changed hands again, passing to its most recent custodian, who kept it until late 2018. Accompanying paperwork consists of restoration documentation, various invoices, and the aforementioned BMW Zertifikat and condition/valuation reports,

Glamorous and ultra-rare, '70223' represents a rare opportunity to own one of these exclusive BMW sports cars – rarer than a Mercedes-Benz 300 SL – with classic German styling and reflecting the impressive sporting pedigree of the Bavarian marque.

€1,800,000 - 2,200,000



34

INTERMECCANICA INDRA COUPÉ FASTBACK 1973

Chassis no. 100025414

- Number '25' of 27 Indra Fastback Coupés built
- Listed in 'Intermeccanica – The Story of the Prancing Bull' by Paula Reisner
- Present ownership since 2016



(This page & opposite) © Auto Italia Magazine

Dernière d'une série limitée de sportives construites par la Carrozzeria Intermeccanica basée à Turin, l'Indra est une vraie rareté. Cette hybride italo/américaine, dessinée par Franco Scaglione et construite en acier entièrement à la main en Italie, est propulsée par un moteur V8 de Chevrolet Corvette 327 ci (5,4 litres).

25e sur seulement 27 coupés fastback construits, cet exemplaire a été livré neuf en Italie avant d'appartenir à des propriétaires basés en Suisse et en France, puis d'atterrir aux mains de son actuel propriétaire au Royaume-Uni en 2016. La voiture n'a jamais été restaurée, bien qu'elle ait été repeinte en rouge à la place de son Antilli Verde (vert moyen) d'origine et dotée de roues de 15 pouces (les 14 pouces originaux sont fournis). Toujours bien entretenue, cette voiture a échappé aux « améliorations » qui défigurent les autres exemplaires. Elle conserve son V8 Chevrolet d'origine et sa transmission automatique TH400 qui procurent à la fois une vitesse de croisière reposante et de formidables accélérations dans la meilleure tradition Gran Turismo.

Last of a series of limited-edition sports cars built by the Turin-based Carrozzeria Intermeccanica, the Indra is a real rarity. An Italian/American hybrid, the car was styled by Franco Scaglioni, hand-built entirely from steel in Italy, and powered by a Chevrolet Corvette 327ci (5.4-litre) V8 engine.

Number '25' of only 27 fastback coupés built, this example was delivered new in Italy and subsequently belonged to owners in Switzerland and France before coming to its present UK owner in 2016. The car remains un-restored, although repainted from its original Antilli Verde (mid green) to red and fitted with 15" wheels (original 14" spare retained). Always well maintained, this car has been spared the 'upgrades' that detract from other examples. It retains its original Chevrolet V8 engine and TH400 automatic transmission, which provide for both relaxed high-speed cruising and brisk acceleration in the best Gran Turismo tradition.





Ses propriétaires ont apprécié la voiture pour des virées sur le continent, la trouvant incroyablement pratique, fiable et agréable à conduire. Équipée d'une direction et de freins assistés, de vitres électriques et de l'air conditionné c'est une voiture très moderne.

Ce 25e exemplaire figure dans l'édition 2018 de Auto Italia (exemplaire fourni), où elle a reçu un commentaire élogieux et a toujours été admirée partout où elle est apparue. Son précédent propriétaire résidait en France où la voiture fut immatriculée jusqu'en 2016. Un exemplaire de l'immatriculation française figure au dossier avec un certificat d'immatriculation UK V5C, un certificat du MoT valable jusqu'en mars 2019 (il n'est plus exigé) et des factures d'entretien et de pièces des sept ou huit années passées aux mains du précédent propriétaire. Un numéro Auto Collector de 2013 (où figure la voiture) et de l'indispensable livre de Paula Reisner sur la marque (Intermeccanica – The Story of the Prancing Bull) font également partie du lot.

Indeed, the owners have enjoyed using this car for continental touring, finding it surprisingly practical, reliable, and immense fun. Equipped with power steering, power disc brakes, electric windows, and air conditioning, it is a very modern feeling package.

'25' was featured in the June 2018 edition of Auto Italia (copy available), receiving a highly positive write-up, and whenever shown has been much admired. The previous owner resided in France where the car was registered until 2016. Copies of the lapsed French registration are in the history file together with a UK V5C Registration Certificate, UK MoT to March 2019 (no longer required), and receipts for maintenance and parts through the previous 7-8 years of ownership. A 2013 copy of Auto Collector (featuring this car) and a copy of Paula Reisner's definitive book on the marque ('Intermeccanica – The Story of the Prancing Bull') are included in the sale.

€60,000 - 90,000
No Reserve



FERRARI 308 GTSI QUATTROVALVOLE 1983

Chassis no. ZFFLA13S000045673

- *Last-of-the-line 308 model with the desirable Quattrovalvole engine*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Excellent condition throughout*
- *Well documented*
- *Desirable factory options including air conditioning, electric windows and mirrors*



Séduisante version de la 308 GTSi Quattrovalvole aux spécifications européennes, la voiture que nous proposons a été vendue neuve en Suisse via la concession Autodino AG de Zürich à M. Hans Imholz, et immatriculée en avril 1983. Comme toujours, chacun voulait une Ferrari rouge à l'époque, mais Autodino avait commandé celle-ci en blanc (Bianco Ferrari). Comme il fallait s'y attendre, la voiture resta invendue jusqu'à ce qu'elle soit repeinte en rouge !

En 1998 (à 17 109 kilomètres) la Ferrari fut vendue du canton de Zürich à M. Heinz Otto Schubert à Sarrebruck, en Allemagne (facture de la vente au dossier). Le récit de l'achat de cette voiture par M. Schubert en 1998 et sa joie d'acquérir un exemplaire « comme neuf », alors que la voiture avait déjà 15 ans, se trouve dans le dossier historique fourni.

Quinze années plus tard, en 2013, la voiture fut vendue à M. Joachim Schwarz et resta immatriculée à Sarrebruck. L'actuel propriétaire a acheté la Ferrari en France en 2015, époque à laquelle le compteur affichait 30 000 kilomètres. La voiture était toujours rouge, mais le vendeur savait qu'il s'agissait de l'un des rares exemplaires de teinte Bianco Ferrari, raison pour laquelle il l'avait achetée. Il fit donc entièrement repeindre la voiture (bien que sa peinture ait été en excellent état) dans sa couleur originale, comme elle était sortie de l'usine Ferrari.

A desirable European-specification 308 GTSi Quattrovalvole, the car we offer was sold new to Switzerland via the Autodino AG dealership in Zürich to Mr Hans Imholz, and first registered in April 1983. As ever, everyone wanted a red Ferrari at this time, but Autodino ordered this one in white ('Bianco Ferrari'). Not surprisingly, the car remained unsold until it had been repainted in red!

In 1998 (at 17,109 kilometres from new) the Ferrari was sold from the Zürich canton to Mr Heinz Otto Schubert in Saarbrücken, Germany (copy of sales invoice on file). The story of how Mr Schubert was able to buy this car in 1998, and how happy he was to find an example in 'as new' condition' when it was already 15 years old, may be found in the accompanying history file.

Some 15 years later, in 2013, the car was sold to Mr Joachim Schwarz and was kept registered in Saarbrücken. The current owner purchased the Ferrari in France in 2015, at which time the odometer reading stood at 30,000 kilometres. The car was still in red colour, but the buyer knew that this was one of the rare examples originally finished in 'Bianco Ferrari', which is the reason why he bought it. The new owner then had the car completely re-sprayed (despite the paint being in excellent condition) in the original colour to the highest standard, just like it came out of the Ferrari factory.





La voiture n'aurait, dit-on, jamais connu la pluie et se présente aujourd'hui en excellent état avec seulement 39 000 kilomètres au compteur, son magnifique intérieur en cuir crème n'affichant pratiquement aucune usure. Cet exemplaire immaculé qui a peu roulé, dans une rare harmonie de couleurs, n'a pratiquement aucun défaut.

La voiture est vendue avec les éléments suivants :

- Papiers d'immatriculation suisse d'origine
- Papiers d'immatriculation belge actuelle
- Exemplaire d'un ancien Fahrzeugbrief
- Facture de vente du précédent propriétaire
- Document de Ferrari Suisse indiquant les kilométrages au compteur de 1987 à 1998
- Divers certificats du TÜV indiquant les kilométrages au compteur de 1998 à 2014
- Diverses factures pour pièces et travaux effectués
- Photographies d'époque
- Pochette Ferrari d'origine avec tous les carnets
- Trousse à outils d'origine

Said to have never seen any rain, the car is presented today in excellent condition with only some 39,000 kilometres on the clock, its beautiful cream leather interior showing hardly any signs of wear. An unmolested little-used example in a rare colour combination, it is hard to fault.

The car comes with the following:

- Original Swiss registration papers
- Current Belgian registration papers
- Copy of the old German Fahrzeugbrief
- Bills of sale of previous owners
- Swiss Ferrari Abgas Document recording odometer readings 1987-1998
- Multiple TÜV documents recording odometer readings 1998-2014
- Sundry invoices for parts and work carried out
- Original period photographs
- Original Ferrari pouch with all books
- Original tool kit

€65,000 - 85,000



36

MERCEDES-BENZ 230 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1964

Chassis no. 113042-10-006621

- Desirable 1st year of production, eligible for pre-1965 events
- Rare optional 3rd seat
- Delivered new in Germany
- Single family ownership since 1968
- Professionally restored between 2013 and 2014
- Well documented



Un modèle-phare à l'origine d'une dynastie de sportives qui allait s'avérer un énorme succès commercial pour Mercedes-Benz. Présentée au Salon de Genève en mars 1963 pour remplacer la 190 SL, la 230 SL abandonnait le moteur quatre cylindres de sa devancière pour un six cylindres à injection de 2,3 litres dérivé de celui de la 220 SE et développant 150 ch. Classique instantanée, le dessin de sa carrosserie était entièrement nouveau, tandis que sous la tôle les trains roulants étaient des Mercedes-Benz conventionnels, avec suspension indépendante aux quatre roues (avec essieu arrière oscillant), freins à disque à l'avant et à tambour à l'arrière et le choix entre une transmission à quatre vitesses manuelle ou automatique. La vitesse de pointe dépassait les 200 km/h.

La 230 SL s'arrangea même pour remporter une victoire pour ses débuts en compétition, comme le soulignait Sporting Motorist : « Les performances de la gamme Mercedes-Benz dans le domaine de la compétition sont légendaires et nous pensons plus particulièrement à l'un des rallyes les plus difficiles où les voitures ont prouvé à l'évidence leur robustesse et leur endurance. Peu après la présentation de la 230 SL, Eugen Böhringer la mena à la victoire dans le rallye Spa-Sofia-Liège, et bien que ses apparitions en compétition soient rares, c'était le genre de début que l'on attendait d'une création de Stuttgart ».

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 120mph.

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. Soon after the 230SL was announced, Eugen Böhringer 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.'





Surnommées « Pagode » en raison de la forme particulière de leur toit, ces SL faisaient partie des sportives les plus appréciées de leur époque et continuent d'être très recherchées par les collectionneurs aujourd'hui.

Ivoire avec intérieur en cuir rouge, cette 230 SL à transmission manuelle a été livrée neuve à son premier propriétaire, un certain Wilhelm Druen, à Hanovre, le 6 octobre 1964. La voiture passa ensuite aux mains de deux autres propriétaires (noms au dossier) avant d'être acquise le 30 septembre 1968 par Imina Juliane Gienow, une avouée de Hamburg. Mme Gienow utilisa la Mercedes pendant les 45 ans qui suivirent, et après son décès en 2013 la voiture passa à son fils.

Entre 2013 et 2014, la 230 SL a subi une restauration complète qui fut confiée à un spécialiste reconnu, Klassik Garage Kronberg. Les travaux effectués comprennent la peinture dans la couleur originale ivoire, de nouvelles moquettes, et la sellerie en cuir (toujours impeccable), une révision du moteur et de la transmission, etc. Toutes les factures, qui totalisent quelque 47 000 €, sont fournies. Dans sa magnifique présentation, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande, son TÜV (daté de mai 2019) et les factures de restauration mentionnées plus haut.

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.

Finished in Ivory White with red leather interior, this manual-transmission 230 SL was delivered to its first owner, one Wilhelm Druen, in Hanover on 6th October 1964. The car then passed through the hands of two further owners (names on file) before being acquired on 30th September 1968 by Imina Juliane Gienow, an attorney-at-law in Hamburg. Mrs Gienow used the Mercedes for the next 45 years, and following her death in 2013 the car passed to her son.

Between 2013 and 2014, the 230 SL was treated to a comprehensive restoration, which was entrusted to recognised specialists Klassik Garage Kronberg. Works carried out included a repaint in the original colour of Ivory White; new carpets and new leather upholstery (still spotless); and overhauls of the engine and transmission, etc. All bills, totalling some €47,000, are available. Beautifully presented, the car is offered with German registration papers; TÜV (issued May 2019); and the aforementioned restoration invoices.
€90,000 - 120,000



37

Originally owned by Baron Maurice Solvay

**ASTON MARTIN DB2/4 MARK I 2,6 LITRES
BERLINE SPORT 1953**

Coachwork by Mulliners of Birmingham

Chassis no. LML/526

- *Delivered new to Belgium*
- *Rare left-hand drive example from new*
- *Present ownership since 2003*
- *Completely restored between 2008 and 2010*
- *Mille Miglia eligible*





En 1954, lors d'un essai de la nouvelle DB2/4, Autocar notait qu'Aston Martin était "depuis de nombreuses années connu pour ses voitures de sport, raffinées et dotées de performances élevées" et qualifiait la dernière-née du constructeur de Newport Pagnell de "voiture coûteuse conçue pour satisfaire les amateurs de voitures de sport ne regardant pas à la dépense."

Lancée en octobre 1953, la DB2/4 renforçait l'attrait déjà considérable de la DB2 par le simple ajout de deux sièges d'appoint à l'arrière, ce qui avait été rendu possible par une importante évolution de l'arrière de la voiture. On disposait également de davantage de place pour les bagages, auxquels on pouvait accéder par un hayon arrière. On trouvait comme autres éléments de différenciation de la nouvelle 2+2 une ligne de toit surélevée, un pare-brise monopièce, de gros parechocs et d'autres modifications mineures de style. A part cela, la DB2/4 restait mécaniquement très semblable à la DB2, avec toutefois le moteur Vantage de 125 chevaux désormais monté en série. Il y eut au total 565 DB2/4 produites avant l'arrivée de la MkII en octobre 1955, date à laquelle fut généralisé le VB6J de 3,0 litres et 140 chevaux.

La copie du carnet de garantie qui l'accompagne montre que le châssis 526 fut assemblé en direction à gauche et livré neuf en Belgique, par l'intermédiaire de l'importateur Mannès, au Baron Maurice Solvay, domicilié au Château de La Hulpe. Selon les archives, son harmonie de

Testing the new DB2/4 in 1954, Autocar acknowledged that the Aston Martin had, 'been well known for very many years as a sports car of fine quality and high performance,' while characterising the Newport Pagnell manufacturer's latest offering as, 'an expensive car designed to cater for the connoisseur of sports cars who is not limited by financial considerations.'

Introduced in October 1953, the DB2/4 widened the already considerable appeal of the DB2 by the simple expedient of installing two occasional rear seats, the latter being facilitated by extensive revisions to the car's rear end. As well as the extra accommodation, there was also room for more luggage, the latter being accessed via a hatchback rear door. A raised roofline, one-piece windscreen, larger bumpers and other detail styling changes further differentiated the new '2+2' from its predecessor. Otherwise, the DB2/4 remained mechanically much the same as the DB2, though the Vantage (125bhp) engine became the standard specification. A total of 565 DB2/4s was produced before the arrival of the MkII in October 1955, by which time the 3.0-litre 140bhp 'VB6J' engine had been standardised.

Its accompanying copy guarantee form shows that chassis number '526' was completed in left-hand drive configuration and delivered new to Belgium via the importer Mannès, its first owner being Baron





couleurs d'origine était le vert Sea Green avec un intérieur beige, et son moteur portait le numéro VB6E/50/1265. Son moteur actuel, qui semble en très bon état, porte le numéro VB6A/50/474.

Cette voiture a été achetée en 2003 par son vendeur actuel, un collectionneur d'Aston Martin qui a autrefois possédé la DB2/4 du Roi Baudouin. Elle a été totalement restaurée entre 2008 et 2010 en Belgique et en Angleterre et n'a été que rarement conduite depuis. Elle a été restaurée dans l'esprit de l'Aston Martin DB2 qui a couru au Mans, en utilisant des composants d'origine et en ayant retiré les garnissages intérieurs non indispensables ; elle présente en conséquence tout le charme propre aux voitures de course. Sa restauration a été magnifiquement exécutée et elle a été conservée depuis avec le plus grand soin. Un dossier complet sur cette restauration, avec factures et photos, est disponible. Cette voiture présente un excellent aspect général ; elle est proposée avec son passeport FIVA et elle est éligible à d'importantes manifestations historiques telles que les Mille Miglia.

Maurice Solvay, resident at the Château de La Hulpe. The original colour scheme is recorded as Sea Green with beige interior trim, and the original engine listed as 'VB6E/50/1265'. Sounding very healthy, the engine currently installed is stamped 'VB6A/50/474'.

In 2003 it was purchased by the current vendor, an Aston Martin collector and former owner of King Baudouin's DB2/4. Completely restored between 2008 and 2010 in Belgium and England, the car has scarcely been driven since then. It was restored in the spirit of the Aston Martin DB2 that raced at Le Mans, using original components and removing unnecessary interior trim, and as a result has the distinct charm of a competition-type car. The restoration has been beautifully carried out and the Aston has been preserved with great care since the rebuild's completion. An extensive restoration file containing invoices and photographs is available. Presented in excellent cosmetic condition throughout, the car also comes with a FIVA passport and is eligible for major historic events such as the Mille Miglia.

€190,000 - 240,000





PEUGEOT 402 ÉCLIPSE E4 COUPÉ-CABRIOLET À RESTAURER 1936

Chassis no. 601504

- One of Peugeot's most expensive and exclusive cars
- One of only 36 Eclipse models known to survive
- One of only three two-seaters with electric roof known
- Delivered new to Nice, France
- Off the road since circa 1960
- Offered for restoration



Un des modèles Peugeot les plus exclusifs et les plus chers, l'Éclipse est extrêmement rare, puisqu'on en recense plus que 36 aujourd'hui. Le registre des Éclipse ne mentionne que trois modèles E4 à deux places, les deux autres étant en France. Des modèles deux places de la série 80/E4, sur l'empattement de 5 m à toit électrique, il n'y eut que trois autres exemplaires.

601504 appartient à la première série de Peugeot 402 et possède des numéros concordants pour son châssis, son moteur et sa carrosserie, comme le confirment les archives Peugeot. 601504 a été construite en mars 1936 mais ne fut livrée à un concessionnaire de Nice que le 30 juin 1937. Il est peu probable que la voiture ait été remise pendant toute cette période mais plus vraisemblable qu'elle fut utilisée par Peugeot comme voiture d'essai ou comme modèle de salon et fut peut-être celle exposée au Salon de Genève et au Salon de Paris. Après sa livraison à Nice, on ne sait pas précisément son historique bien qu'on lui connaisse six propriétaires (liste fournie).

Probablement modifiée à la fin des années 1940 par le carrossier niçois Brandone, l'avant de la voiture diffère de celui des 402 de série. Apparemment il n'a pas été refait à la suite d'un accident, puisqu'on ne constate aucun signe de dommages. Cette voiture est la seule de ce type, réalisée de cette façon par Brandone.

One of Peugeot's most expensive and exclusive models, the Eclipse is extremely rare, with only 36 known today. The Eclipse register lists only three two-seater E4 models, the other two being in France. Of the two-seater models from the 80/E4 series, with the 5.0m wheelbase and electric roof, only three further examples are known.

Belonging to the Peugeot 402 first series, '601504' has matching numbers for the chassis, engine, and body, as confirmed by the Peugeot Archive. '601504' was built in March 1936 but not delivered, to a dealer in Nice, until 30th June 1937. It seems unlikely that the car was stored during the intervening period; possibly it was used by Peugeot as a demonstrator or motor show car, and perhaps was exhibited at the Geneva Salon and Paris Motor Show. After the delivery to Nice, it is not clear where the car went, though six owners (list available) are known.

Believed modified in the late 1940s by the Nice-based coachbuilder, Carrosserie Brandone, this car's front end differs from that of a standard 402. Apparently it was not changed following an accident, as there are no signs of any associated damage. This car is the only one of its type modified in this way by Brandone.





Le registre des Bundesarchiv Bern indique que la voiture était immatriculée à Lucerne en Suisse entre 1950 et 1960 sous le numéro LU 5851. En 1964, la Peugeot fut acquise par messieurs J. Neubert et H. Grieger et exportée en Allemagne, bien qu'elle n'y ait jamais été immatriculée. Son nouveau propriétaire entreprit alors une restauration qui ne fut pas achevée et prit fin pour des raisons inconnues dans les années 1970.

Un ami de M. Grieger confirme que la Peugeot fut probablement déplacée pour la dernière fois en 1980, vers un garage d'Heuchlingen et ne réapparut qu'à la suite du décès de Grieger en 2005. L'actuel propriétaire a acheté la voiture à la succession Grieger en 2007. Une vidéo datant de 1975 figurant au dossier montre la voiture dans son état d'aujourd'hui.

601504 qui nécessiterait une restauration totale de sa mécanique et de sa carrosserie est en principe complète. Les éléments spécifiques à l'Eclipse sont présents et la mécanique du toit électrique fonctionne. Les boiseries d'origine, les joints, etc qui ont été remplacés par les précédents propriétaires sont pour la plupart présents également. L'actuel propriétaire a retrouvé quelques-unes des pièces manquantes, tandis que le moteur a été révisé (pour 2 000 €) et essayé dans une berline 402. Il n'y aucune trace de rouille et l'état de la voiture est décrit par le vendeur comme « honnête » et sans mauvaise surprise.

Records in the 'Bundesarchiv Bern' show that between 1950 and 1960 this car was registered in Lucern, Switzerland as 'LU 5851'. In 1964, the Peugeot was bought by Messrs J Neubert and H Grieger and brought to Germany, though it was never registered there. The new owners then commenced a restoration of the car, which was discontinued for unknown reasons in the 1970s.

A friend of Mr Grieger confirms that the Peugeot was probably last moved in 1980, to a garage in Heuchlingen, only re-emerging when Grieger passed away in 2005. The current owner bought the car from Mr Grieger's estate in 2007. Dating from 1975, a video on file shows the car in the condition that it is still in today.

Requiring a complete mechanical and cosmetic restoration, '601504' is virtually complete: the Eclipse-specific fittings are present and the mechanical roof's electrics work. Original wooden parts, seals, etc that had been replaced by previous owners are mostly present. The current owner has found the few missing parts, while the engine has been overhauled (for €2,000) and tested in a 402 saloon. There is no rust, and the car's condition is described by the vendor as 'honest', without any nasty surprises.
€100,000 - 150,000



MASERATI SEBRING SÉRIE I COUPÉ 1964

Coachwork by Carrozzeria Vignale

Chassis no. 101.01975

- *Desirable first series example*
- *An older restoration*
- *Sympathetic re-commissioning may be required*
- *Eligible for numerous pre-1965 events*



La Sebring, lancée en 1962, était l'une des dernières versions de l'emblématique 3500 GT, qui avait été pour Maserati le modèle-clé lui ayant permis de s'imposer comme constructeur de routières. En dépit de nombreux succès sur les circuits, dont pour Juan Manuel Fangio son cinquième titre de champion du monde au volant de la 250F et une place de deuxième au Championnat du monde des voitures de sport sur la fabuleuse 450S, tous deux obtenus en 1957, la plus brillante saison de la marque, Maserati était alors dans une mauvaise passe. Les difficultés financières de sa maison mère l'avaient obligée à se retirer de la compétition, et sa stratégie de survie pour les années 1960 consistait à passer de la compétition à la production de routières.

Cette nouvelle ère pour la marque de Modène s'ouvrit en 1957, avec le lancement de la 3500GT carrossée par Touring, son premier modèle de routière construit à un nombre significatif d'exemplaires. C'était une luxueuse 2+2 qui s'appuyait généreusement sur l'expérience acquise par Maserati en compétition ; elle disposait d'un châssis tubulaire et d'un moteur dérivé de celui des 350S de sport de 1956. Sa suspension avant à roues indépendantes faisait appel à des triangles et à des ressorts hélicoïdaux, tandis que l'arrière, plus classique, recourait à un essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques.

Introduced in 1962, the Sebring was one of the final manifestations of the landmark 3500GT, which had been the linchpin of Maserati's programme to establish itself as a manufacturer of road cars. Despite numerous racetrack successes that included Juan Manuel Fangio's fifth World Championship, at the wheel of a 250F, and runner-up spot in the World Sports Car Championship with the fabulous 450S - both in 1957, the marque's most successful season - Maserati was by that time facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties forced a withdrawal from racing, and Maserati's survival strategy for the 1960s centred on switching production from competition to road models.

The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500GT, its first road car built in significant numbers. A luxury 2+2, the 3500GT drew heavily on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement.





Son concepteur n'était autre que Giulio Alfieri, qui avait créé l'immortelle Tipo 60/61 Birdcage de course et avait développé la 250F ayant triomphé en Championnat du monde. Son six-cylindres à double arbre à cames en tête était un proche dérivé de celui de la 250F ; il développait à ses débuts environ 220 chevaux, et par la suite 235 chevaux, avec une injection mécanique Lucas.

Le coupé Sebring 2+2 sort en 1962 ; il est basé sur le châssis raccourci du spyder et est lui aussi dessiné par la Carrozzeria Vignale. Il est alors doté en série d'une boîte à cinq rapports, de quatre freins à disque et de l'injection d'essence, et, en option, d'une boîte automatique, de l'air conditionné et d'un différentiel à glissement limité. Lancée en 1965, la Sebring Série II est proposée en 3,7 litres ; vers la fin de série, en 1966, quelques voitures sortent d'usine en 4,0 litres. Il y aura eu 591 Sebring produites, dont environ 400 en Série I.

La Sebring proposée a été livrée neuve aux Etats-Unis, où elle a été restaurée. Son vendeur actuel l'a achetée en France en 2014, avec environ 87 800 km au compteur. Elle n'a pas été utilisée depuis et, du fait de sa restauration déjà ancienne, elle devra faire l'objet d'une remise en route avant de pouvoir rouler. Elle est de couleur rouge, avec un intérieur en cuir bleu magnifiquement patiné. Elle est proposée avec sa carte grise française annulée et les documents relatifs à son acquisition de 2014.

The 3500GT's designer was none other than Giulio Alfieri, creator of the immortal Tipo 60/61 'Birdcage' sports-racer and the man responsible for developing the 250F into a World Championship winner. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection.

Built on the short-wheelbase chassis of the spyder and likewise styled by Carrozzeria Vignale, the Sebring 2+2 coupé arrived in 1962. By now a five-speed gearbox, four-wheel disc brakes, and fuel injection were standard equipment, with automatic transmission, air conditioning, and a limited-slip differential available as options. Introduced in 1965, the Sebring Series II came with a 3.7-litre engine while some cars left the factory with 4.0-litre units towards the end of production in 1966, by which time 591 Sebrings had been built, around 400 of which were in the first series.

Delivered new to the USA, where it was restored, this particular Sebring was purchased by the current vendor in France in 2014, at which the odometer reading was 54,600 miles (approximately 87,800 kilometres). The car has not been used since then and, being an older restoration, will require re-commissioning before returning to the road. Finished in red with a beautifully patinated blue leather interior, the car is offered with a cancelled French Carte Grise and paperwork relating to its sale/purchase in 2014.

€60,000 - 90,000



First owned by Princess Ashraf Pahlavi of Iran

MERCEDES-BENZ 220 S « PONTON » CABRIOLET 1959

Chassis no. 180030109509259

- One of only 786 Mercedes-Benz 220 S Coupé/Cabriolet models built in 1959
- Three owners from new
- Present ownership since 1988
- Registered in France



Mercedes-Benz réintroduisit des modèles six cylindres dans sa gamme en 1951 avec les types 220 et 300, tous deux dévoilés au Salon de Francfort au printemps de cette année-là. Tous deux recevaient des moteurs à simple arbre à cames en tête avec les soupapes décalées plutôt qu'en ligne et actionnées par des culbuteurs. La 220 était animée par un moteur de 2 195 cm³ qui, dans sa version de série, donnait 80 ch à 4 600 tr/min. On avait opté pour un châssis séparé pour ces modèles qui furent remplacés par une nouvelle gamme de construction monocoque à carrosserie « ponton » en 1956.

Sous cette nouvelle forme la berline 220 S débuta au Salon de Francfort en 1956 en même temps que les 190 et 219. Comme les 180 contemporaines, le nouveau trio faisait appel à un ensemble châssis/carrosserie monocoque, à la suspension indépendante aux quatre roues et à des freins à tambour. Propulsée par une version plus puissante (100 ch) du six cylindres à arbre à cames en tête de 2 195 cm³ existant, la 220 S faisait un bon 160 km/h en pointe. Un empattement plus court fut adopté pour le cabriolet qui apparut en mai 1956 de même que pour le coupé présenté l'année suivante lorsque la transmission semi-automatique Hydrak fut proposée en option. La carrosserie de l'usine de Sindelfingen était séduisante, notamment sous sa forme cabriolet, comme celle de cet exemplaire. En dehors d'une augmentation de la puissance à 106 ch en 1957, la 220 S changea peu au cours de sa relativement courte vie, la production cessant en octobre 1959.

Mercedes-Benz reintroduced six-cylinder models to its range in 1951 with the 220 and 300 types, both of which were shown at the Frankfurt Show in the spring of that year. Both featured single overhead camshaft engines, with the valves set across the head, rather than in line, and actuated by rockers. The 220 was powered by a 2,195cc engine which in standard form produced 80bhp at 4,600rpm. A separate chassis was retained for these models, which were replaced in 1956 by a new range featuring unitary construction 'ponton' bodysells.

In this new form the 220S saloon debuted at the 1956 Frankfurt Auto Show together with the 190 and 219. Like the contemporary 180, the new trio featured unitary construction of the chassis/body, independent suspension all round and drum brakes. Powered by an up-rated (100bhp) version of the existing 2,195cc overhead-camshaft six-cylinder engine, the 220S was good for a top speed of around 100mph. A shorter wheelbase was adopted for the Cabriolet model that appeared in May 1956 and also for the Coupé introduced the following year when the Hydrak semi-automatic transmission became available as an option. The Sindelfingen factory coachwork was attractive, particularly in drophead form, as with this example. Apart from a power increase to 106bhp in 1957, the 220S changed little in the course of its comparatively short life, production ceasing in October 1959.





Moins de 3 500 coupés et cabriolets furent construits dans ce laps de temps et aujourd'hui ces modèles élégants et exclusifs à la diffusion limitée sont particulièrement appréciés.

Datant de la dernière année de production, cette Mercedes-Benz 220 S cabriolet qui n'a eu que trois propriétaires, fut acquise pour le compte de la famille régnante d'Iran, les Pahlavi, par le général Teymur Bakhtiar, fondateur de la SAVAK, la police secrète iranienne. Le 1er juillet 1959, la Mercedes passa, via le général Bakhtiar, à son altesse royale la princesse Ashraf Pahlavi, sœur jumelle du dernier Shah d'Iran. La famille Pahlavi conserva la voiture en Suisse jusqu'en 1961 lorsqu'elle passa aux mains de son second propriétaire, Boris Keller, un diplomate en poste à Genève. M. Keller fit regarnir l'intérieur et refaire la capote en 1979, puis conserva la voiture jusqu'en avril 1989 quand il la céda à son actuel propriétaire.

Depuis, cette magnifique Mercedes a bénéficié d'un entretien continu et est décrite comme étant en excellent état général, ayant été repeinte par son actuel propriétaire en deux tons vert/beige avec intérieur en cuir. La voiture est vendue avec son carnet d'entretien, sa carte grise française et un dossier contenant presque 60 ans de factures et autres documents.

Les automobiles Mercedes-Benz de cette époque étaient magnifiquement construites, d'une qualité légendaire, et cet exemplaire est une voiture de tourisme très confortable d'une grande habitabilité avec un coffre spacieux.

Fewer than 3,500 Coupés and Cabriolets were built in that time and today these elegant and exclusive limited edition models are highly prized.

Dating from the final year of production, this Mercedes-Benz 220 S Cabriolet has had effectively only three owners, having been purchased on behalf of Iran's ruling Pahlavi family by General Teymur Bakhtiar, founder of SAVAK, the Iranian secret police. On 1st July 1959 the Mercedes passed, via General Bakhtiar, to HRH Princess Ashraf Pahlavi, twin sister of the last Shah of Iran. The Pahlavi family kept the car in Switzerland from then until 1961 when it passed to the second owner, Boris Keller, a Geneva-based diplomat. Mr Keller had the interior fully re-trimmed and a new soft-top made in 1979, and kept the car until April 1989 when he sold it to the current owner. Since then this beautiful Mercedes has benefited from continuous maintenance and is described as being in generally excellent condition, having been repainted while in the present ownership. Finished in two-tone green/beige with beige leather interior, the car is offered with its service booklet, a French Carte Grise, and a file containing almost 60 years worth of invoices and other documents.

Mercedes-Benz motor cars of this era were beautifully built and of legendary quality, and this example is a very comfortable touring car with plenty of room and a spacious boot.
€80,000 - 120,000



VOLKSWAGEN TYPE 2/T1 MICROBUS SAMBA 21 FENÊTRES 1965

Chassis no. 245 122 891

- *Delivered new to Austria*
- *Original engine*
- *Recent comprehensive restoration*
- *Original documentation available*



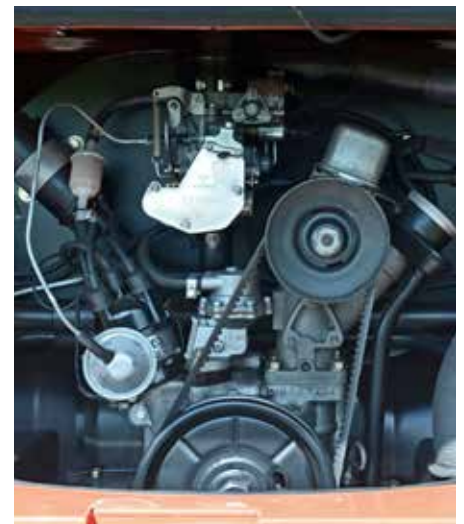
Aussi identifiable que l'immortelle « Coccinelle » elle-même, le Volkswagen type 2 et ses dérivés ont même connu une période de production plus longue que la berline qui leur sert de base. La version originale avait été conçue à la fin des années 1940 par un agent Volkswagen hollandais, Ben Pon, qui avait tracé les plans d'un utilitaire reprenant la plate-forme et la mécanique de la Coccinelle. Connu sous le nom de Volkswagen type 2 (la berline étant le type 1), le résultat des efforts de Pon prit corps en 1950 et fut décliné presque immédiatement en une multitude de versions vouées à toutes sortes d'activités domestiques et commerciales. La version originale reprenait le moteur refroidi par air de 1 200 cm³ de la Coccinelle, monté à l'arrière, et la boîte à quatre rapports, celle-ci étant étagée pour s'adapter au poids plus important du van. Les moteurs gagnèrent en taille et en puissance, tandis que le confort et la tenue de route s'amélioraient au fur et à mesure des évolutions. La première refonte de ce concept très réussi intervint en 1968, alors que près de 2 millions en avaient déjà été vendus dans le monde entier.

Ce remarquable exemplaire « split-screen » des débuts du modèle, un très populaire et séduisant microbus Volkswagen Samba, a quitté l'usine de Wolfsburg le 16 mars 1965 et a été livré à Salzburg en Autriche le 18 mars 1965. Le certificat qui l'accompagne, délivré par le Stiftung AutoMuseum Volkswagen, confirme l'harmonie de couleurs originale et les numéros concordants du moteur. Celui-ci, un bloc de 1,5 litre, développe 42 ch, suffisants pour propulser le Samba relativement léger (1 150 kg) à une vitesse maximale de 105 km/h.

As readily recognisable as the immortal 'Beetle' itself, the VW Type 2 and its derivatives enjoyed an even longer period in production than their saloon progenitor. The original was conceived in the late 1940s by a Dutch Volkswagen agent, Ben Pon, who drew up plans for a van based on the Beetle floor pan and running gear. Known as the Volkswagen Type 2 (the Beetle saloon being Type 1) the result of Pon's efforts arrived in 1950 and almost immediately proliferated into a bewildering variety of models catering for an enormous range of commercial and domestic activities. The original retained the Beetle's rear-mounted 1,200cc air-cooled engine and four-speed gearbox, the latter suitably re-ratioed to cope with the van's greater weight. Engines grew in size and power while both handling and comfort improved as development progressed. The first major revision of this outstandingly successful design occurred in 1968, by which time almost two million had been sold worldwide.

An early and desirable 'split-screen' model, this remarkable example of Volkswagen's ever-popular Samba microbus left the Wolfsburg factory on 16th March 1965 and was delivered to Salzburg in Austria on 18th March '65. The accompanying certificate issued by Stiftung AutoMuseum Volkswagen confirms the original colour combination as well as the matching-numbers engine. A 1.5-litre unit, the latter produces some 42 horsepower, enough to propel the relatively light (1,150kg) Samba to a top speed of 105km/h.





Le véhicule a été vendu par Porsche Konstruktionen KG à Salzburg à son premier propriétaire, une certaine Mme Walburga Wildling de Grossraming, en Autriche. Il est intéressant de noter que l'ancien certificat original qui l'accompagne est signé de la main même de Louise Piëch, la fille de Ferdinand Porsche au nom du Porsche Konstruktionen KG, à Salzburg. Mme Wildling a conservé le Samba jusqu'en 1978 lorsqu'il passa à Hans Schraml à la même adresse, ce qui permet d'affirmer qu'il s'agit d'un membre de la famille proche. Le véhicule passa ensuite à un troisième gardien qui le garda jusqu'en 1995 lorsqu'il cessa d'être immatriculé.

Le vendeur a acheté le Samba vers 2014 et s'est lancé dans une restauration complète de la carrosserie, de la mécanique et de l'intérieur. Le total des factures avoisine les 170 000 € et le résultat ne peut être décrit que comme étonnant dans tous ses aspects. En raison de quoi, il a été jugé par un expert indépendant en état « Condition 1-».

Ces séduisants microbus Samba arrivent rarement sur le marché dans un aussi bel état que cet extraordinaire exemplaire original. Repaint dans sa première configuration de couleurs et conservant son moteur d'origine, il est également accompagné d'une importante documentation d'époque comprenant le certificat « Typenschein » et un carnet d'entretien. Il s'agit probablement du second, puisqu'il couvre la période de 1970 à 1982 et comporte 12 tampons d'entretien.

The vehicle was sold via Porsche Konstruktionen KG in Salzburg to its first owner, a Mrs Walburga Wildling of Grossraming, Austria. It is worth noting that the accompanying original old-style Typenschein was signed on behalf of Porsche Konstruktionen KG, Salzburg by none other than Louise Piëch, daughter of Ferdinand Porsche. Mrs Wildling kept the Samba until 1978 when ownership passed to Hans Schraml at the same address, so it would be safe to assume that he was a close family member. The vehicle then passed to its third custodian, who kept it until 1995 when it was de-registered.

The current vendor purchased the Samba circa 2014 and embarked on a comprehensive restoration of the body, mechanicals, and interior. Related invoices total some €170,000 and the result can only be described as stunning in every respect. As a result it was judged by an independent expert to be in 'Condition 1-'.

Rarely do these desirable Samba minibuses come to the market in such beautiful condition as this outstandingly original example. Refinished in its original colour combination and retaining its original engine, it also comes with important original documentation including the old-style Austrian Typenschein and a service booklet. Most likely the second, the latter covers the period from 1970-1982 and has 12 service stamps.

€100,000 - 130,000



CONDITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

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

- '**Acquéreur**' ou '**Acheteur**' ou '**Adjudicataire**': la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.
 - '**Commissaire-priseur**' ou '**Commissaire-priseur habilité**': le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.
 - '**Enchérisseur**': la personne qui 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 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 10% 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 "adjuge" (sold) is pronounced.

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

Sale

- Sales are closed once the auctioneer has simultaneously struck his hammer and pronounced the word “**adjudé**” (“sold”).

- If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.

- At the moment of sale, the Buyer must show the auctioneer the number allotted to them.

- After the sale, all risks pertaining to the Lot shall be transferred to the Buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the Buyer to have purchases insured. Bonhams rejects any liability for damage that the Buyer may suffer between the moment of sale and removal of the Lot in the event of breach of this requirement by the Buyer.

Pre-emption right of the French state

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

Payment

- In addition to the Hammer price the Buyer agrees to pay Bonhams a Buyer's Premium of:

- Motor Cars and Motorcycles
15% of the Hammer Price on each vehicle

- Automobilia
25% up to €50,000 of the Hammer Price
20% from €50,001 to €500,000 of the Hammer Price
12% from €500,001 of the Hammer Price

- TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.

- Additional costs or special taxes may be owed on certain Lots, on top of usual fees and taxes. This will be indicated in the sale catalogue or by an announcement made at the time of sale by the auctioneer.

- The Buyer must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.

- Bonhams reserves the right to hold on to Lots sold until full payment and effective encashment of the sales price, plus applicable fees and taxes.

- Payment may be made in cash to the legal limit, by cheque in euros from a French bank, by bank card subject to a surcharge of 4% of costs if not French, and by bank transfers in euros. (See also Important Information For Buyers).

Symbols beside Lot numbers:

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

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

Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.

- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.

- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.

- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.

- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

Export licence

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

Endangered Species

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

Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.

- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.

- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.

- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.

- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.

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

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

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



1928 BENTLEY 4½-LITRE TOURER
Coachwork by Vanden Plas



A matching numbers example
1935 ALFA ROMEO 8C 2300 'LE MANS' TOURER



**GOODWOOD
FESTIVAL OF SPEED
SALE**

Call to Consign
Important Collectors'
Motor Cars and Automobilia
Chichester, Sussex | 5 July 2019



Bonhams is delighted to announce the 26th annual auction at the world-renowned Goodwood Festival of Speed. Some of the world's finest motor cars have been sold at the Bonhams Goodwood Festival of Speed Sale and this year will continue that tradition with these magnificent motor cars.

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

| **1966 FORD GT40**

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



GOODWOOD REVIVAL SALE

Call to Consign
Important Collectors'
Motor Cars and Automobilia

Chichester, Sussex | 14 September 2019



The Goodwood Revival Meeting is the world's most prestigious historic motor racing event and, as a founding sponsor, Bonhams is privileged to present another exceptional sale of Sports, Competition and Touring motor cars.

ENQUIRIES

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

bonhams.com/cars

**1935 BUGATTI
TYPE 57 ATALANTÉ**



Adam Swords Photography

CALLING ALL CARS!

The Quail, A Motorsports Gathering • Friday, August 16, 2019 • 10:00am to 4:00pm • Hosted at Quail Lodge & Golf Club in Carmel, California

The 17th Annual *The Quail, A Motorsports Gathering* invites you to participate in one of the world's most exclusive concours held during Monterey Car Week by entering a vehicle from your private collection! *The Quail's* 2019 Featured Classes are: 100 Years of Bentley Motors and 25th Anniversary of the McLaren F1. *The Quail's* Traditional Classes include: Pre-War Sports and Racing, Post-War Racing, Post-War Sports 1945-1960, Post-War Sports 1961-1975, The Great Ferraris, Supercars, Custom Coachwork, and Sports and Racing Motorcycles.

To enter a vehicle from your private collection, obtain an application by visiting signatureevents.peninsula.com or by calling +1 (831) 620-8879.

FOLLOW US! [Facebook.com/PSE.TheQuailEvents](https://www.facebook.com/PSE.TheQuailEvents) • [Twitter.com/TheQuailEvents](https://twitter.com/TheQuailEvents)
[Instagram.com/TheQuailEvents](https://www.instagram.com/TheQuailEvents) • [YouTube.com/QuailSignatureEvents](https://www.youtube.com/QuailSignatureEvents)

THE PENINSULA
SIGNATURE EVENTS

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



QUAIL LODGE AUCTION

Call to Consign

Carmel, California | August 15 & 16, 2019

INQUIRIES

+1 (415) 391 4000, West Coast

+1 (212) 461 6514, East Coast

motors.us@bonhams.com

[bonhams.com/quail](https://www.bonhams.com/quail)

1953 FIAT 8V SUPERSONIC

Coachwork by Ghia

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



BONHAMS FRANCE

catherine.yaiche@bonhams.com

Bonhams Paris

4 rue de la Paix

75002 Paris

Tel. : 01 42 61 10 10

paris@bonhams.com

BONHAMS BELGIUM

christine.deschaetzen@bonhams.com

Bonhams Brussels

Boulevard Saint-Michel 101

1040 Brussels

Tel. : 02 736 50 76

brussels@bonhams.com

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



THE ZOUTE SALE®

Call to Consign

Important Collectors' Motor Cars

Knokke-Le Zoute, Belgium | 11 October 2019



With 50 entry slots available and several motor cars already consigned, the annual event in Knokke-Le Zoute is set to be another exciting auction from the Bonhams record breaking motoring department.

ENQUIRIES

Philip Kantor
+32 (0) 476 87 94 71
Gregory Tuytens
+32 (0) 471 71 27 36
eurocars@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

Matching numbers and Ferrari Classiche certified
1965 FERRARI 275GTB/2 LONG NOSE ALLOY
Design by Pininfarina Coachwork by Scaglietti
Chassis no. 08061
Engine no. 08061
Estimate Refer Department

Pure class in a unique setting

More than 70 unique cars will assemble for a new edition of the **ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE®** by Degroof Petercam in Knokke-Heist on 12 and 13 October 2019. Over the past eight years the sophisticated resort town on the Belgian coast has made a name for itself with a concours d'élégance for the rarest and most exceptional classic cars. The secret of that success? The exclusive character of both the entrants and the location. Something you would be interested in?

More info at
www.zoutegrandprix.be



Follow us on social media
[#zoutegrandprix](https://www.instagram.com/zoutegrandprix)





ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Degroof Petercam

12-13 OCTOBER 2019



**Buy your spectator
tickets online**
www.zoutegrandprix.be
40 euro



COACHBUILD.COM

The Coachbuilders Encyclopedia



ENCYCLOPEDIA-FORUM-MARKETPLACE

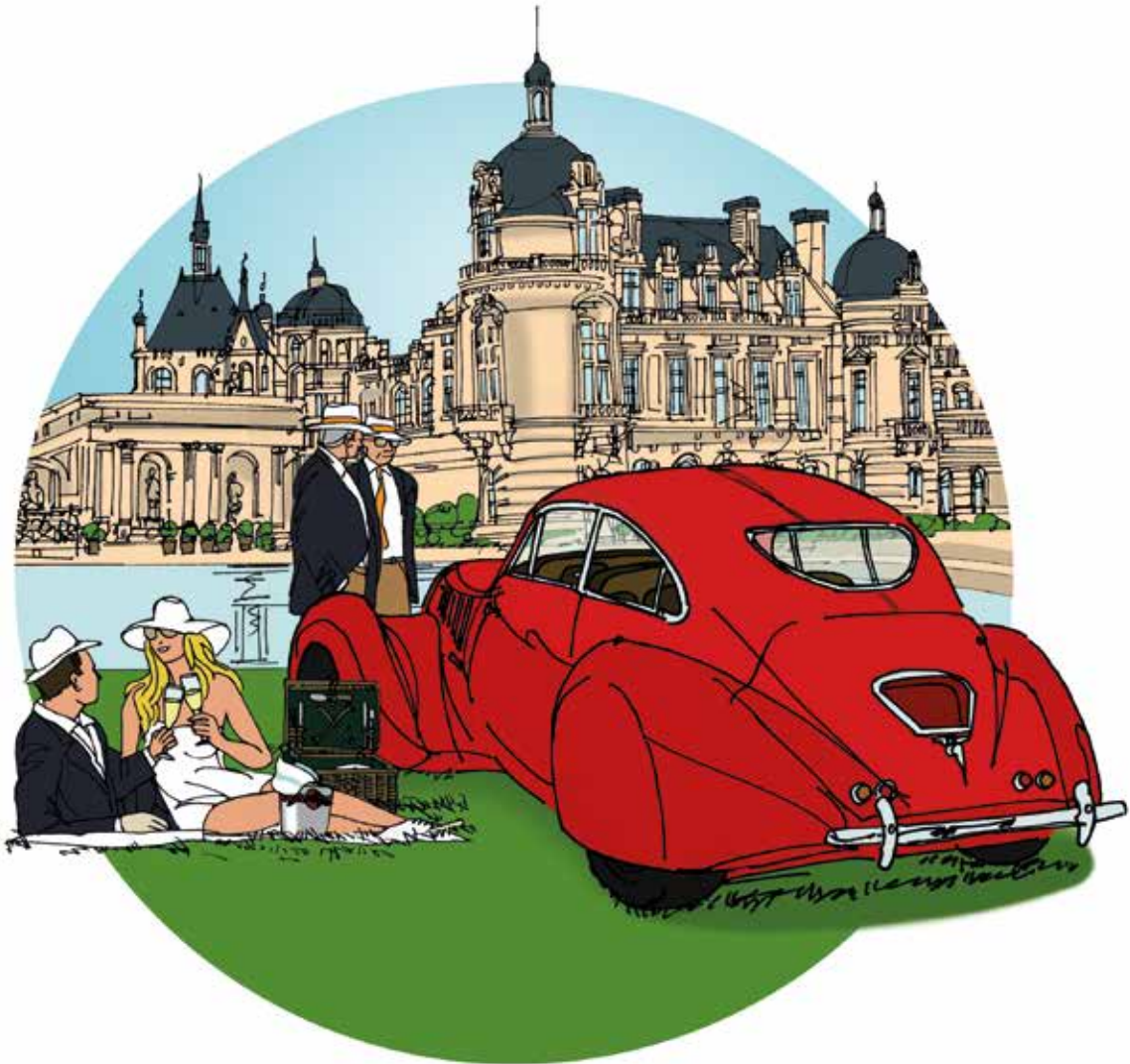


WWW.COACHBUILD.COM

Proudly supported by our partners and sponsors: Concorso d'Eleganza Villa d'Este, Pebble Beach Concours d'Elegance, Chantilly Arts & Elegance, Schloss Dyck Classic Days - Masterpieces, Biarritz Classic Car Concours, Concours d'Elegance Suisse, Concours d'Elegance Paleis Soestdijk, FIVA, Bonhams, Vavato.

CHANTILLY
ARTS & ELEGANCE
RICHARD MILLE

SUNDAY 30 JUNE 2019
— AT THE CHANTILLY ESTATE —



AUTOMOBILE CONCOURS D'ELEGANCE

WWW.CHANTILLYARTSETELEGANCE.COM

RICHARD MILLE

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -

GREAT ITALIAN DESIGNERS

PININFARINA - BERTONE - ZAGATO - TOURING - GHIA

BENTLEY CENTENARY
100 EXTRAORDINARY YEARS

KBC PRIVATE BANKING PRESENTS

INTERCLASSICS BRUSSELS 2019

15 / 16 / 17 NOVEMBER 2019

BRUSSELS  EXPO



Private Banking

Vander Haeghen & C°
Specific Insurance Underwriters



AUTOWORLD
BRUSSELS

Bonhams



Le MONITEUR
AUTOMOBILE

AutoGids

Auto
Wereld.be

live **AUTO**

interclassics.be



CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DETOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA -

CLASSICS AT THE PALACE

CONCOURS D'ELEGANCE

PALEIS SOESTDIJK
24 & 25 AUGUSTUS 2019



CONCOURSELEGANCE.COM

PRIVATE BANKERS SINCE 1886



KAUFHAUSGASSE 7, BASEL

E. GUTZWILLER & C^{IE}

MEMBER OF THE SWISS PRIVATE BANKERS ASSOCIATION

BASEL - GENEVA - ZURICH

WWW.GUTZWILLER.CH

+41 61 205 21 00

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

| | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|

Paddle number (for office use only)

Bonhams

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' Conditions of Sale and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the Sale Information relating to this Sale which sets out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the Sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data protection – use of your information

Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com. We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere). We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel maybe of interest to you including those provided by third parties.

Would you like to receive information from us by email? or post

Notice to Bidders.

At least 24 hours before the Sale, clients must provide government or state issued photographic proof of ID and date of birth e.g. - passport, driving licence - and if not included in ID document, proof of address e.g - utility bill, bank or credit card statement etc. Corporate clients should also provide a copy of their articles of association / company registration documents, and the entities name and registered address, documentary proof of its beneficial owners and directors, 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 or completed. For higher value lots you may also be asked to provide a bank reference.

If successful

I will collect the purchases myself

Please arrange shippers to contact me with a quote and I agree that you may pass them my contact details.

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------|---------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------|--|
| Sale title: | | Sale date: | | | | | | | | | | | | | |
| Sale no. | | Sale venue: | | | | | | | | | | | | | |
| <p>If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.</p> <p>General Bid Increments:</p> <table border="0"> <tr> <td>€10 - 200by 10s</td> <td>€10,000 - 20,000by 1,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 500by 20 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,000by 50s</td> <td>€50,000 - 100,000by 5,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000by 100s</td> <td>€100,000 - 200,000by 10,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s</td> <td>above €200,000at the auctioneer's discretion</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000by 500s</td> <td></td> </tr> </table> <p>The auctioneer has discretion to split any bid at any time.</p> | | | | €10 - 200by 10s | €10,000 - 20,000by 1,000s | €200 - 500by 20 / 50 / 80s | €20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s | €500 - 1,000by 50s | €50,000 - 100,000by 5,000s | €1,000 - 2,000by 100s | €100,000 - 200,000by 10,000s | €2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s | above €200,000at the auctioneer's discretion | €5,000 - 10,000by 500s | |
| €10 - 200by 10s | €10,000 - 20,000by 1,000s | | | | | | | | | | | | | | |
| €200 - 500by 20 / 50 / 80s | €20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s | | | | | | | | | | | | | | |
| €500 - 1,000by 50s | €50,000 - 100,000by 5,000s | | | | | | | | | | | | | | |
| €1,000 - 2,000by 100s | €100,000 - 200,000by 10,000s | | | | | | | | | | | | | | |
| €2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s | above €200,000at the auctioneer's discretion | | | | | | | | | | | | | | |
| €5,000 - 10,000by 500s | | | | | | | | | | | | | | | |
| Customer Number | | Title | | | | | | | | | | | | | |
| First Name | | Last Name | | | | | | | | | | | | | |
| Company name (to be invoiced if applicable) | | | | | | | | | | | | | | | |
| Address | | | | | | | | | | | | | | | |
| City | | County / State | | | | | | | | | | | | | |
| Post / Zip code | | Country | | | | | | | | | | | | | |
| Telephone mobile | | Telephone daytime | | | | | | | | | | | | | |
| Telephone evening | | Fax | | | | | | | | | | | | | |
| Preferred number(s) in order for Telephone Bidding (inc. country code) | | | | | | | | | | | | | | | |
| E-mail (in capitals) | | | | | | | | | | | | | | | |
| By providing your email address above, you authorise Bonhams to send to this address information relating to Sales, marketing material and news concerning Bonhams. Bonhams does not sell or trade email addresses. | | | | | | | | | | | | | | | |
| I am registering to bid as a private buyer <input type="checkbox"/> | | I am registering to bid as a trade buyer <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | |
| If registered for 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 CONDITIONS OF SALE INCLUDING BUYER'S WARRANTIES AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, VAT 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)

Veillez entourer le mode d'enchère ci-dessus.



Numéro d'identification
(réservé à l'administration)

Bonhams

Cette vente aux enchères sera conduite conformément aux conditions de vente de Bonhams et les enchères et les achats lors de la vente aux enchères seront réglementés par ces conditions. Vous devez lire les conditions conjointement avec les informations relatives aux ventes aux enchères qui énoncent les frais que vous devrez payer sur les achats que vous effectuez et les autres modalités se rapportant aux enchères et aux achats lors de la vente aux enchères. Avant de signer le présent formulaire, veillez à poser toutes les questions que vous pourriez avoir concernant les conditions. Ces conditions contiennent également certains engagements de la part des enchérisseurs et des acheteurs et limitent la responsabilité de Bonhams envers les enchérisseurs et les acheteurs.

Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels

Lorsque nous obtenons des renseignements personnels vous concernant, nous les utiliserons uniquement conformément aux conditions de notre Politique relative à la confidentialité (sous réserve des consentements particuliers supplémentaires que vous aurez pu nous donner au moment de la communication de tels renseignements). Vous pouvez consulter notre Politique relative à la confidentialité sur notre site Internet (www.bonhams.com) ou demander à en recevoir un exemplaire par la poste en contactant notre service client à l'adresse suivante : Customer Services Department, 101 New Bond Street, Londres W1S 1SR Royaume-Uni ou par courriel à info@bonhams.com. Nous pouvons divulguer vos informations personnelles à n'importe quel membre de notre compagnie, ce qui comprend nos filiales, notre société de holding mère et ses filiales (enregistrées au Royaume-Uni ou ailleurs). Nous ne divulguons pas vos données à quiconque en dehors de notre compagnie, mais parfois nous vous adresserons des informations concernant nos biens et services, et également les produits de nos tiers, pour lesquels nous pensons que vous pourriez être intéressés.

Souhaitez-vous recevoir les informations de notre part par email? Par courrier?

Avis aux enchérisseurs.

Nous demandons à nos clients de fournir, au plus tard 24 heures avant la vente, une pièce d'identité comportant photo et date de naissance telle qu'un passeport, un permis de conduire ou une carte d'identité, et au cas où l'adresse ne figure pas sur la pièce 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 des statuts/documents d'enregistrement de la société, le nom, la raison sociale et l'adresse enregistrée de l'entité, la preuve documentaire de ses ayants droit économiques et directeurs, ainsi qu'une lettre autorisant la personne à enchérir au nom de la société. Le défaut de transmission de ces documents pourra entraîner le non-traitement ou l'inachèvement de vos enchères. Pour les lots de plus grande valeur, une lettre de référence de votre banque pourra également vous être demandée.

En cas de succès

Je viens chercher mes achats en personne

Je vous remercie de bien vouloir donner mes coordonnées aux transporteurs qui me transmettront un devis et j'accepte que vous leur communiquiez mes coordonnées afin qu'ils puissent me contacter.

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Titre de la vente aux enchères: | | Date de la vente: | |
| N° de la vente: | | Lieu de la vente: | |
| Si vous n'assistez pas à la vente en personne, veuillez fournir les coordonnées des lots pour lesquels vous souhaitez faire une enchère au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies à la surenchère inférieure la plus proche. Veuillez consulter l'avis aux enchérisseurs publié dans le catalogue pour tout complément d'information se rapportant aux offres par téléphone, en ligne ou par écrit que Bonhams peut accepter en votre nom. Bonhams fera tout son possible pour exécuter ces ordres d'achat en votre nom mais ne sera pas tenu pour responsable en cas d'erreurs ou de manquement à exécuter ces offres d'achat. | | | |
| Paliers d'enchère généraux: | | | |
| €10 - 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 | | | |
| Le commissaire-priseur peut, à sa discrétion, diviser les offres d'achat à tout moment. | | | |
| Numéro client | | Titre | |
| Prénom | | Nom | |
| Nom de la société (pour l'envoi de la facture dans le cas échéant) | | | |
| Adresse | | | |
| Ville | | Département/Région | |
| Code postal | | Pays | |
| N° de téléphone portable | | Téléphone (jour) | |
| Téléphone (soir) | | Télécopie | |
| Numéro(s) préféré(s) pour les ordres d'achat par téléphone (indicatif du pays compris) | | | |
| Adresse courriel (en lettres majuscules) | | | |
| En complétant votre adresse email ci-dessus, vous autorisez Bonhams à envoyer à cette adresse des informations relatives aux ventes, données marketing et actualités de Bonhams. Bonhams ne participe pas à la vente ou l'échange d'adresses email. | | | |
| Je m'inscris pour faire des offres en tant que particulier <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 DONT LES GARANTIES ACHETEURS ET VOUS ACCEPTEZ QU'ELLES VOUS SOIENT OPPOSABLES ET VOUS ACCEPTEZ DE PAYER LES FRAIS DE VENTE, TVA ET TOUTES AUTRES CHARGES MENTIONNÉES DANS LES AVIS AUX ENCHÉRISEURS. CECI AFFECTE VOS DROITS LÉGAUX.

Votre signature:

Date:

*Ordre d'achat de sécurité : une enchère maximale (hors prime et TVA de l'acheteur) devant être exécutée par Bonhams au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone ou si la connexion venait à être coupée pendant les enchères.

N.B. Seuls les paiements provenant d'un compte dont le titulaire porte le même nom que celui indiqué sur la facture et le formulaire d'inscription aux enchères seront acceptés. Veuillez envoyer par courriel ou télécopie le formulaire d'inscription aux enchères et les renseignements demandés à l'adresse suivante :

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, Londres, W1S 1SR. Tél. : +44 (0) 20 7447 7447 Fax : +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Bonhams France SAS, 4 Rue de la Paix, 75002 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

Fra/05/19

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck
Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
stephen.cleminson@
bonhams.com

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

Devon, Cornwall & Somerset
Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire & Dorset
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
mike.jackson@
bonhams.com

Wiltshire, Hants, Glos, Berks & Somerset
Greg Pullen
Lower heath Ground
Easterton
Devizes
Wiltshire
SN10 4PX
Tel: (01380) 816 493
greg.pullen@
bonhams.com

Lincs & East Anglia Motorcycles
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481 890
david.hawtin@
bonhams.com

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242
robert.hadfield@
bonhams.com

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

Home Counties
David Hancock
5 Roscommon,
34 Brackendale Road,
Camberley,
Surrey,
GU15 2JR
(01276) 294 13
david.hancock@
bonhams.com

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

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

Lancs, Yorks, N. Counties & Scotland
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@
bonhams.com

Lancs
Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 491 737
Fax: (01204) 401 799

Shropshire, Glos & Wales
Jim Reynolds
Childe Road
Cleobury Mortimer
Kidderminster
Shropshire
DY14 8PA
Tel: (01299) 270 642
jim.reynolds@
bonhams.com

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

European (Head office)

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

European Representatives

Germany
Michael Haag
Elisabeth Str 4
68165 Mannheim
Tel: +49 621 412004
Fax: +49 (0) 621 415551
Mob: +49 171 700 4984
michael.haag@bonhams.com

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

Hans Schede
An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Mob: +49 172 2088330
hans.schede@
bonhams.com

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

The Netherlands
Koen Samson
De Lairessestraat 154
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Jakob Greisen
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 503 3353
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

Los Angeles
Michael Caimano
7601 Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
Tel: +1 929 666 2243
Fax: +1 323 850 5843
michael.caimano@
bonhams.com

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

USA Representatives

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

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

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

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

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227

Pacific Northwest
Mark Osborne
5833 Stewart Glenn Ct
Lake Oswego, OR 97035
Tel: +1 415 518 0094
mark.osbourne@
bonhams.com

Southeast
Greg Porter
Tel: +1 336 406 6636
Greg.Porter@
bonhams.com

Rest of the World

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

New Zealand
John Kennedy
Craighall
Puruatanga Road
Martinborough 5711
New Zealand
Tel: +64 6 306 8228
Mob: +64 21 042 5396
kaka943@icloud.com

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

Hong Kong
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.com

Beijing
Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922
Fax: +86 10 6528 0933

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
singapore@
bonhams.com

Bonhams Specialist Departments

19th Century Paintings

London
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
New York
Madalina Lazen
+1 212 644 9108

20th Century British Art

London
Matthew Bradbury
+44 20 7468 8295

20th Century Fine Art

San Francisco
Sonja Moro
+1 415 694 9002

Aboriginal Art

Australia
Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

African, Oceanic & Pre-Columbian Art

Los Angeles
Fredric W. Backlar
+1 323 436 5416 •

American Paintings

New York
Jennifer Jacobsen
+1 917 206 1699

Antiquities

London
Francesca Hickin
+44 20 7468 8226

Antique Arms & Armour

London
David Williams
+44 20 7393 3807

Art Collections, Estates & Valuations

London
Harvey Cammell
+44 (0) 20 7468 8340
New York
Sherri Cohen
+1 917 206 1671
Los Angeles
Leslie Wright
+1 323 436 5408
Joseph Francaviglia
+1 323 436 5443
Lydia Ganley
+1 323 436 4496
San Francisco
Victoria Richardson
+1 415 503 3207
Celeste Smith
+1 415 503 3214

Australian Art

Australia
Merryn Schriever
+61 2 8412 2222 Alex Clark
+61 3 8640 4088

Australian Colonial Furniture and Australiana

+61 2 8412 2222

Books, Maps & Manuscripts

London
Matthew Haley
+44 20 7393 3817
New York
Ian Ehling
+1 212 644 9094 Darren Sutherland
+1 212 461 6531
Los Angeles
Catherine Williamson
+1 323 436 5442
San Francisco
Adam Stackhouse
+1 415 503 3266

British & European Glass

London
John Sandon
+44 20 7468 8244

British Ceramics

London
John Sandon
+44 20 7468 8244

California & Western Paintings & Sculpture

Los Angeles
Scot Levitt
+1 323 436 5425
Kathy Wong
+1 323 436 5415
San Francisco
Aaron Bastian
+1 415 503 3241

Carpets

London
Helena Gumley-Mason
+44 20 8393 2615

Chinese & Asian Art

London
Asaph Hyman
+44 20 7468 5888
Rosangela Assennato
+44 20 7393 3883
Edinburgh
Ian Glennie
+44 131 240 2299
New York
Bruce MacLaren
+1 917 206 1677
Los Angeles
Rachel Du
+1 323 436 5587
San Francisco
Dessa Goddard
+1 415 503 3333
Hong Kong
Xibo Wang
+852 3607 0010
Sydney
Yvett Klein
+61 2 8412 2231

Chinese Paintings

Hong Kong
Iris Miao,
+852 3607 0011

Clocks

London
James Stratton
+44 20 7468 8364
New York
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Coins & Medals

London
John Millensted
+44 20 7393 3914
Los Angeles
Paul Song
+1 323 436 5455

Entertainment Memorabilia

London
Katherine Schofield
+44 20 7393 3871
Los Angeles
Catherine Williamson
+1 323 436 5442
Dana Hawkes
+1 978 283 1518

European Ceramics

London
Sebastian Kuhn
+44 20 7468 8384

European Paintings

London
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
New York
Madalina Lazen
+1 212 644 9108
Los Angeles
Mark Fisher
+1 323 436 5488
Rocco Rich
+1 323 436 5410

European Sculptures & Works of Art

London
Michael Lake
+44 20 8963 6813

Furniture and Decorative Art

London
Thomas Moore
+44 20 8963 2816
Los Angeles
Angela Past
+1 323 436 5422
Anna Hicks
+1 323 436 5463
San Francisco
Jeffrey Smith
+1 415 215 7385

Greek Art

London
Anastasia Orfanidou
+44 20 7468 8356

Golf Sporting Memorabilia

Edinburgh
Kevin McGimpsey
Hamish Wilson
+44 131 240 0916

Irish Art

London
Penny Day
+44 20 7468 8366

Impressionist & Modern Art

London
India Phillips
+44 20 7468 8328
New York
Caitlyn Pickens
+1 212 644 9135
Los Angeles
Kathy Wong
+1 323 436 5415

Indian, Himalayan & Southeast Asian Art

New York
Mark Rasmussen
+1 917 206 1688
Hong Kong
Edward Wilkinson
+852 2918 4321

Islamic & Indian Art

London
Oliver White
+44 20 7468 8303

Japanese Art

London
Suzannah Yip
+44 20 7468 8368
New York
Jeff Olson
+1 212 461 6516

Jewellery

London
Jean Ghika
+44 20 7468 8282
Emily Barber
+44 20 7468 8284
New York
Brett O'Connor
+1 212 461 6525
Caroline Morrissey
+1 212 644 9046
Camille Barbier
+1 212 644 9035
Los Angeles
Emily Waterfall
+1 323 436 5426
San Francisco
Shannon Beck
+1 415 503 3306
Hong Kong
Paul Redmayne
+852 3607 0006

Marine Art

London
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962

Mechanical Music

London
Jon Baddeley
+44 20 7393 3872

**Modern & Contemporary
African Art**

London
Giles Peppiatt
+ 44 20 7468 8355
New York
Hayley Grundy
+1 917 206 1624

**Modern & Contemporary
Middle Eastern Art**

London
Nirna Sagharchi
+44 20 7468 8342

**Modern & Contemporary
South Asian Art**

London
Tahmina Ghaffar
+44 207 468 8382

**Modern Decorative
Art + Design**

London
Mark Oliver
+44 20 7393 3856
New York
Benjamin Walker
+1 212 710 1306
Dan Tolson
+1 917 206 1611
Los Angeles
Jason Stein
+1 323 436 5466

Motor Cars

London
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
New York
Rupert Banner
+1 212 461 6515
Eric Minoff
1 917 206 1630
Evan Ide
+1 917 340 4657
Los Angeles
Jakob Greisen
+1 415 503 3284
Michael Caimano
+1 929 666 2243
San Francisco
Mark Osborne
+1 415 503 3353
Europe
Phillip Kantor
+32 476 879 471

Automobilia

London
Toby Wilson
+44 20 8963 2842
Adrian Pipiros
+44 20 8963 2840

Motorcycles

London
Ben Walker
+44 20 8963 2819
James Stensel
+44 20 8963 2818
Los Angeles
Craig Mallery
+1 323 436 5470

Museum Services

San Francisco
Laura King Pfaff
+1 415 503 3210

Native American Art

San Francisco
Ingmars Lindbergs
+1 415 503 3393

Natural History

Los Angeles
Claudia Florian
+1 323 436 5437
Thomas E. Lindgren
+1 310 469 8567 •

Old Master Pictures

London
Andrew Mckenzie
+44 20 7468 8261
Los Angeles
Mark Fisher
+1 323 436 5488

Orientalist Art

London
Charles O'Brien
+44 20 7468 8360

Photography

New York
Laura Paterson
+1 917 206 1653
Los Angeles & San Francisco
Morisa Rosenberg
+1 323 436 5435
+1 415 503 3259

**Post-War and
Contemporary Art**

London
Ralph Taylor
+44 20 7447 7403
New York
Muys Snijders,
+212 644 9020
Jacqueline Towers-Perkins,
+1 212 644 9039
Lisa De Simone,
+1 917 206 1607
Los Angeles
Sharon Squires
+1 323 436 5404
Laura Bjorstad
+1 323 436 5446

Prints and Multiples

London
Lucia Tro Santafe
+44 20 7468 8262
New York
Deborah Ripley
+1 212 644 9059
Los Angeles
Morisa Rosenberg
+1 323 447 9374

Russian Art

London
Daria Khristova
+44 20 7468 8334
New York
Yelena Harbick
+1 212 644 9136

Scientific Instruments

London
Jon Baddeley
+44 20 7393 3872
New York
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Scottish Pictures

Edinburgh
Chris Brickley
+44 131 240 2297

Silver & Gold Boxes

London
Ellis Finch
+44 20 7393 3973

Sporting Guns

London
Patrick Hawes
+44 20 7393 3815

Space History

San Francisco
Adam Stackhouse
+1 415 503 3266

Travel Pictures

London
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962

**Watches &
Wristwatches**

London
Jonathan Darracott
+44 20 7447 7412
New York
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530
Hong Kong
Tim Bourne
+852 3607 0021

Whisky

Edinburgh
Martin Green
+44 131 225 2266
Hong Kong
Daniel Lam
+852 2918 4321

Wine

London
Richard Harvey
+44 20 7468 5811
San Francisco
Christine Ballard
+1 415 503 3221
Hong Kong
Daniel Lam
+852 2918 4321

Client Services Departments**U.S.A.**

San Francisco
(415) 861 7500
(415) 861 8951 fax
Monday - Friday, 9am to 5pm

Los Angeles
(323) 850 7500
(323) 850 6090 fax
Monday - Friday, 9am to 5pm

New York
(212) 644 9001
(212) 644 9009 fax
Monday - Friday, 9am to 5pm

Toll Free
(800) 223 2854

U.K.
Monday to Friday 8.30 to 6.00
+44 (0) 20 7447 7447

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

• Indicates independent contractor

Index

| Lot No | Year | Model |
|--------|--------|-----------------------------------------------------|
| 8 | 1956 | Alfa Romeo 1900C Super Sprint 3-window Coupé |
| 16 | 1947 | Alfa Romeo 6C 2500 Sport Cabriolet 'Extralusso' |
| 9 | 1959 | Alfa Romeo 2000 Touring Spider |
| 22 | 1961 | Alfa Romeo Giulietta Spider |
| 30 | 1961 | Alfa Romeo Giulietta SS Coupé |
| 17 | 1954 | Arnolt-Bristol DeLuxe Roadster |
| 37 | 1953 | Aston Martin DB2/4 'Mark I' 2.6-Litre Sports Saloon |
| 4 | 1955 | Austin-Healey 100M Roadster |
| 24 | 1935 | Bentley 3 1/2 Litre Drophead Coupe |
| 33 | 1959 | BMW 507 3.2-Litre Series II Roadster |
| 6 | 2001 | BMW Z8 Roadster |
| 7 | 1962 | Citroën DS19 Décapotable |
| 1 | c.1989 | Citroën 2CV6 Charleston |
| 15 | 1976 | Ferrari 308 GTB Vettoresina |
| 35 | 1983 | Ferrari 308 GTSi Quattrovalvole |
| 20 | 1965 | FIAT 500 Éléance Beach Car |
| 26 | 1952 | Gordini Type 15 S |
| 34 | 1973 | Intermeccanica Indra Fastback Coupé |
| 10 | 1932 | Invicta 12/45 - 4 ½-litre Tourer |



LOT 18 *

Originally supplied to noted jeweller Albert Janesich in Paris

ROLLS-ROYCE 40/50 HP SILVER GHOST LONDRES-ÉDIMBOURG TOURER SPORT 1913

Coachwork by Kenneth Neve in the London-Edinburgh style

| Lot No | Year | Model |
|--------|------|-----------------------------------------------------------------|
| 19 | 1956 | Jaguar XK140 Drophead Coupé |
| 5 | 1960 | Lancia Flaminia GT Cabriolet |
| 39 | 1964 | Maserati Sebring Series I Coupé |
| 14 | 1971 | Maserati Ghibli 4.7 litre coupé |
| 12 | 1955 | Mercedes-Benz 190 SL Cabriolet |
| 40 | 1959 | Mercedes-Benz 220 S 'Ponton' Cabriolet |
| 23 | 1963 | Mercedes-Benz 220 SEb Cabriolet |
| 36 | 1964 | Mercedes-Benz 230 SL Convertible with Hardtop |
| 3 | 1954 | MG Midget TF Roadster |
| 38 | 1936 | Peugeot 402 Eclipse E4 Coupé Cabriolet Project |
| 29 | 1960 | Porsche 356B T5 Super Cabriolet |
| 28 | 1962 | Porsche 356B T6 Super 90 Coupé |
| 31 | 1991 | Porsche 964 Carrera RS |
| 32 | 1995 | Porsche 993 Carrera RS |
| 18 | 1913 | Rolls-Royce 40/50hp London-Edinburgh Silver Ghost Sports Tourer |
| 25 | 1936 | Rolls-Royce Phantom III Drophead Coupé |
| 11 | 1954 | Salmson 2300 Sport Coupé |
| 21 | 1966 | Shelby Cobra 427 Roadster |
| 2 | 1956 | Volkswagen Type 2 Combi Van |
| 41 | 1965 | Volkswagen Type 2/T1 Samba 21-Window Microbus |





Bonhams
4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11
bonhams.com

AUCTIONEERS SINCE 1793