



21 SEPTEMBER 2019 • COMPORTA, PORTUGAL

# SÁRAGGA

*collection*

OFFERED ENTIRELY WITHOUT RESERVE



Sotheby's





27

EH-13-76

AL-11-07



Foreground: Lot 201  
1992 Porsche 911 Carrera RS  
Background: Lot 197  
1973 Porsche 911 Carrera RS 2.7 Touring



Sotheby's

# THE SÁRAGGA COLLECTION

## SATURDAY

21 September 2019  
12.00 GMT +1

## LOCATION

Monteira  
Alcácer do Sal  
Portugal  
7580-320

(At the junction of IC1 & N253)

## SÁBADO

21 de Setembro 2019  
12h00 GMT +1

## LOCALIZAÇÃO

Monteira  
Alcácer do Sal  
Portugal  
7580-320

(No cruzamento do IC1 com a N253)

## PREVIEW – €50

Friday | 20 September 2019 | 10.00 – 19.00  
Saturday | 21 September 2019 | 9.00 – 12.00  
Preview registration includes an official auction catalogue and admission for two to the preview.

## BIDDER REGISTRATION – €80

Bidder registration includes an official auction catalogue and admission for one bidder and one guest to the auction.

Sale produced by RM Auctions Ltd. d.b.a. RM Sotheby's  
39-42 New Bond Street | London W1S 2SQ | United Kingdom

## EXPOSIÇÃO - €50

Sexta-feira | 20 de Setembro 2019 | 10h00 – 19h00  
Sábado | 21 de Setembro 2019 | 9h00 – 12h00  
O registo para a exposição inclui um catálogo oficial do leilão e dois bilhetes de admissão para a exposição.

## REGISTO COMO LICITADOR - €80

O registo como licitador inclui um catálogo oficial do leilão e bilhete de admissão para um licitador e um convidado para o leilão.

Leilão organizado por RM Auctions Ltd. d.b.a. RM Sotheby's  
39-42 New Bond Street | Londres W1S 2SQ | Reino Unido

## GENERAL INQUIRIES

+44 (0) 20 7851 7070  
information@rmsothebys.com

## INFORMAÇÕES GERAIS



## ACCESS THE KNOWLEDGE

RM Sotheby's has a full-time Research & Editorial team that prides itself on thoroughly establishing and documenting the provenance of every lot we offer.

This team routinely identifies the originality of major components, uncovers years of new history, and adds original source documentation to automobile history files. We also have decades of cataloguing experience; attention to detail and a methodical approach make all the difference here, and this experience lends us vital expertise when dealing with individual consignments as well as larger collections. These activities provide significant added value for our clients, who reap the benefits of our careful and meticulous research and due diligence.

For inquiries and further information regarding each lot, as well as respective documentation and accompanying parts, please be sure to visit our ATK desk on-site at the auction. Our Research team will be happy to help.

Come visit us on-site:



**GREG  
DUCKLOE**

t: +44 (0) 20 7851 7070  
m: +44 (0) 7984 589571  
gduckloe@rmsothebys.com



**LAUREN  
WARCHOL**

t: +44 (0) 20 7851 7070  
m: +44 (0) 7983 891970  
lwarchol@rmsothebys.com

### HOTELS:

- Here are some suggested hotels 40 minutes, distance to Alcácer do Sal, where the auction will take place
- Hotel Troia Design (<https://www.troiadesignhotel.com/en/>)
- Hotel Quinta da Comporta (<https://www.slh.com/hotels/quinta-da-comporta/>)
- Hotel Sublime (<https://www.sublimecomporta.pt/pt/visao-geral-do-hotel>)

## ACESSO AO CONHECIMENTO

A RM Sotheby's tem uma equipa de pesquisa e trabalho editorial a tempo inteiro que se orgulha de estabelecer e documentar minuciosamente a proveniência de cada lote que oferecemos.

Esta equipa está habituada a identificar a originalidade dos principais componentes, descobre anos de novo histórico e acrescenta documentação de origem oficial aos arquivos de história automóvel. Temos também décadas de experiência na catalogação. A atenção ao detalhe e uma abordagem metódica fazem toda a diferença e esta experiência confere-nos uma perícia vital, quando lidamos quer com consignações individuais, quer com coleções de maiores dimensões. Essas atividades proporcionam um valor acrescido muito significativo para os nossos clientes, que obtêm os benefícios da nossa cuidadosa e meticulosa pesquisa e diligência prévia.

Para consultas e mais informações sobre cada lote, bem como a consulta da respectiva documentação e das peças que o acompanham, não deixe de visitar o nosso escritório no local do leilão. A nossa equipa de pesquisa terá todo o prazer em ajudar.

Venha conhecer-nos pessoalmente:

### HOTÉIS:

- Aqui fica a sugestão de alguns hotéis a 40 minutos de distância de Alcácer do Sal, onde se realizará o leilão.
- Hotel Troia Design (<https://www.troiadesignhotel.com/en/>)
- Hotel Quinta da Comporta (<https://www.slh.com/hotels/quinta-da-comporta/>)
- Hotel Sublime (<https://www.sublimecomporta.pt/pt/visao-geral-do-hotel>)



### DRIVING DISTANCES:

- Faro to Alcácer do Sal: 198 km (1:49 driving time)
- Lisbon city centre to Alcácer do Sal: 92 km (1:06 driving time)
- Lisbon Portela Airport (LIS) to Alcácer do Sal: 89 km (52 min driving time)
- Comporta to Alcácer do Sal: 31 km (26 min driving time)

### AREA ATTRACTIONS:

- Castelo Alcácer do Sal (in Alcácer do Sal)
- Cripa Arqueologica do Castelo (in Alcácer do Sal)
- Reserva Natural do Estuário do Sado to Alcácer do Sal: 29 km (36 min driving time)
- Parque Natural da Arrábida to Alcácer do Sal: 60 km (39 min driving time)
- Praia da Comporta to Alcácer do Sal: 32 km (26 minutes driving time)
- Mercado do Livramento, Setúbal to Alcácer do Sal: 59 km (40 min driving time)
- Quinta do Brejinho da Costa, Grândola to Alcácer do Sal: 38 km (33 min driving time)

### DISTÂNCIAS DE AUTOMÓVEL:

- Faro a Alcácer do Sal: 198 km (1:49 de viagem)
- Centro de Lisboa a Alcácer do Sal: 92 km (1:06 de viagem)
- Aeroporto de Lisboa (LIS) a Alcácer do Sal: 89 km (52 min de viagem)
- Comporta a Alcácer do Sal: 31 km (26 min de viagem)

### ATRAÇÕES LOCAIS:

- Castelo de Alcácer do Sal
- Cripta Arqueológica do Castelo (em Alcácer do Sal)
- Reserva Natural do Estuário do Sado a Alcácer do Sal: 29 km (36 min de viagem)
- Parque Natural da Arrábida a Alcácer do Sal: 60 km (39 min de viagem)
- Praia da Comporta a Alcácer do Sal: 32 km (26 min de viagem)
- Mercado do Livramento, Setúbal a Alcácer do Sal: 59 km (40 min de viagem)
- Quinta do Brejinho da Costa, Grândola a Alcácer do Sal: 38 km (33 min de viagem)

# ALCÁÇER DO SAL



## LOCATION

Alcácer do Sal

Should you need assistance with accommodations, please contact Caterina de Bartolo at +44 (0) 20 7851 7070.

## LOCALIZAÇÃO

Alcácer do Sal

Para assistência relacionada com alojamento, por favor contacte Caterina de Bartolo +44 (0) 20 7851 7070.

## DIRECTIONS BY CAR:

- From Lisbon Airport: Follow signs for Highway A12 departing Lisbon and continue until A12 merges into A2 in 35 km. Continue on A2 for 17 km and keep left at the fork to continue onto A2/E1, following signs for Algarve/Alcácer. Continue on for 25 km and take exit 8 to merge onto IC1/N1. Follow IC1 for 5.5 km and use the right lane to take the ramp to Comporta. Merge on to N253 and continue on for 300 m. The entrance to the auction venue will be on your left.
- From locations south: Follow signs for A22 towards Lisboa/Portimão/Loulé. Merge onto A22 and continue on for 22 km. Take exit 10 for A2 towards Lisboa/Messines. Continue onto A2 for 158 km. Take exit 8 to merge onto IC1/N5. Continue on IC1/N5 for 5.5 km and use the right lane to take the ramp to Comporta. Merge onto N253 and continue on for 300 m. The entrance to the auction venue will be on your left.

## COMO CHEGAR DE AUTOMÓVEL:

- Vindo de norte: Siga indicações para a autoestrada A12 à saída de Lisboa e continue até a A12 se fundir na A2, no km 35. Continue na A2 durante 17 km e mantenha-se à esquerda na bifurcação, continuando em direção à A2/E1, seguindo indicações para Algarve/Alcácer. Prossiga por mais 25 km e tome a saída 8, que se junta ao IC1/N1. Siga o IC1 durante 5,5 km and utilize a faixa da direita para aceder à rampa para a Comporta. Junte-se à N253 e continue por 300m. A entrada para o local do leilão estará à sua esquerda.
- Vindo de sul: Siga as indicações para a A22, no sentido Lisboa/Portimão/Loulé. Junte-se à A22 e continue durante 22 km. Tome a saída 10 para a A2, em direção a Lisboa/Messines. Continue na A2 durante 158 km. Tome a a saída 8, que se junta ao IC1/N1. Siga o IC1 durante 5,5 km and utilize a faixa da direita para aceder à rampa para a Comporta. Junte-se à N253 e continue por 300m. A entrada para o local do leilão estará à sua esquerda.



# Welcome to an RM Sotheby's AUCTION ROOM

## Auction Terms for Bidders, Buyers, and Auction Aficionados

### AUCTION LOT

Each car crossing the auction block is given a lot number. Lots are sold in sequential order, typically starting with lot 101. If the auction is two days, lots on the second day will start at lot 201. At auction, we sell an average of 20–25 automobiles per hour.

### BID DISPLAY

The bid display screen will show you which lot is currently being offered, along with the current bid price (in multiple currencies). If you find it difficult to follow the auctioneer, refer to the bid display screen as your reference.

### AUCTIONEER

The auctioneer is the official conductor of the auction, the person who accepts bids and declares lots sold or not sold. The auctioneer will announce when the car has reached the point at which it may sell by telling the audience the car “will be sold.”

### COMMENTATOR

The commentator's job is to introduce each lot and give a short description of it prior to the auctioneer opening up the lot for bidding. Pay close attention, as the commentator will occasionally announce new information regarding the lot that supersedes information that may have been seen online or in the catalogue.

### BID SPOTTER

Bid spotters act as assistants to the auctioneer by watching the audience for bids that the auctioneer may not see. Should you wish to bid, get a bid spotter's attention and they will help relay your bid to the auctioneer.

### TELEPHONE DESK

The telephone desk is where RM Sotheby's representatives sit during the auction and relay telephone, Internet, and absentee bids for clients who are unable to attend the sale but still wish to bid.

### PREVIEW (OR EXHIBITION)

A viewing of the lots held before the auction. Preauction viewings (sometimes called “exhibitions”) are offered to the public at no charge (unless otherwise stated).

### LOT TAG

A lot tag is posted on the window of each car at the sale. It lists the lot number and vehicle description, as well as any new information or addenda in the sale catalogue.

### ADDENDUM

An addendum represents any amendments or additions to the catalogue description of the lot. If a lot requires an addendum, it can be found at the bottom of the description on that lot's page on our website, as well as printed on the lot tag and announced by the commentator. The addendum can be updated or revised up until the start of the auction.

### HAMMER PRICE

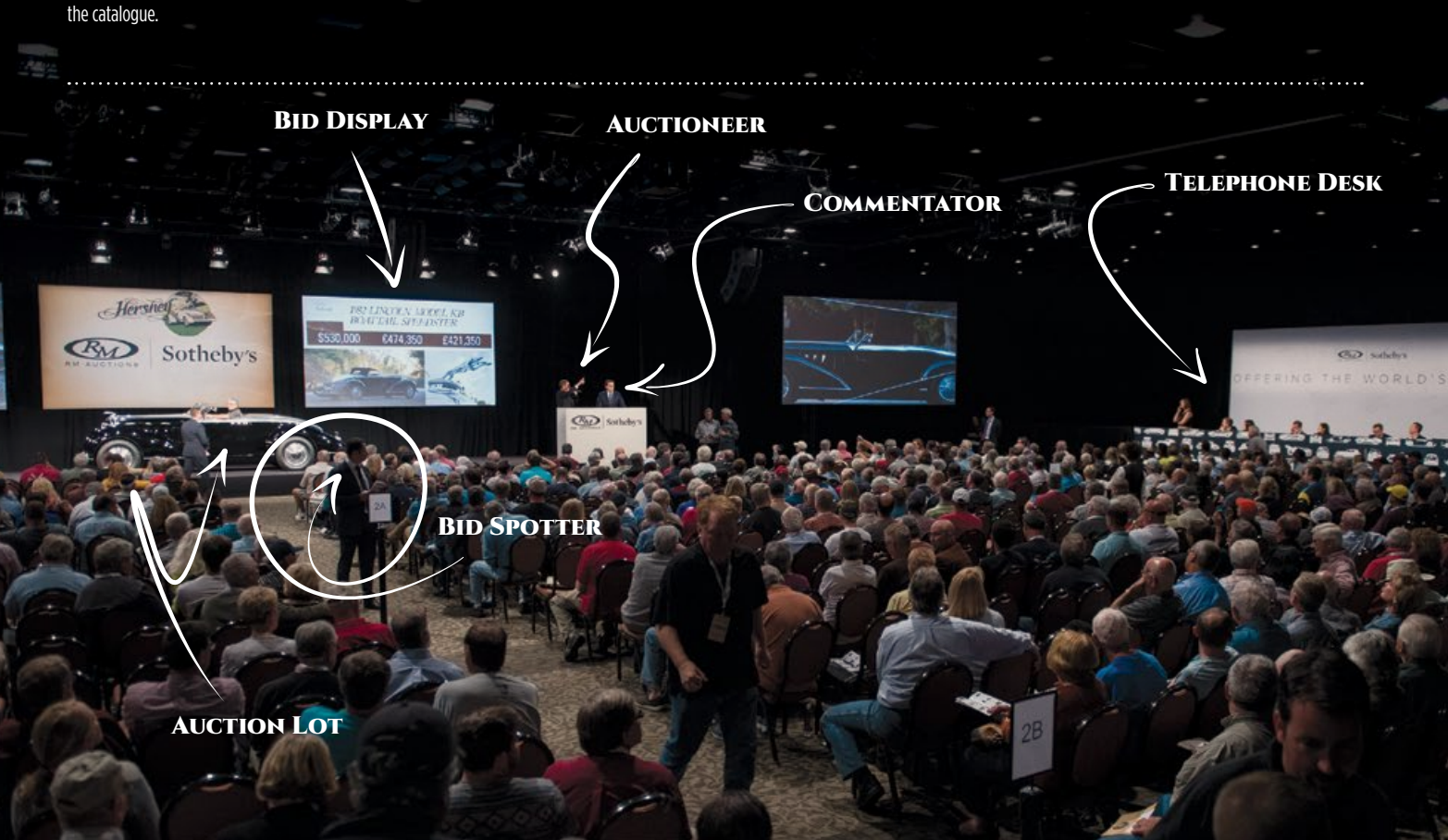
The winning bid for a lot at auction. It is the price upon which the auctioneer's hammer falls, determining the sale price. It does not include the Buyers' Premium.

### BUYERS' PREMIUM

An additional service charge for which the buyer is responsible. The Buyers' Premium is added to the price of the lot purchased.

### SELLERS' COMMISSION

A commission paid by the consignor to RM Sotheby's for consigning and selling their car, which is then deducted from the hammer price.



**BID DISPLAY**

**AUCTIONEER**

**COMMENTATOR**

**TELEPHONE DESK**

**BID SPOTTER**

**AUCTION LOT**

# CLIENT SERVICE

# SERVIÇO AO CLIENTE

## BIDDER REGISTRATION

Bidding Requirements:

- Driver's License or Passport Identification
- Tax-Identifier Number (Codice Fiscale, NI Number, SSN, AHV-Nr)
- Credit Card
- Bank Letter (please visit [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) for acceptable formats)
- Dealer License (if registering as a dealer)

We offer multiple bidding options should you choose to register, including:

## REGISTAR-SE COMO LICITADOR

Documentos necessários para se inscrever como licitador

- Carta de Condução ou cartão do cidadão ou Passaporte
- Número de Identificação Fiscal
- Cartão de Crédito
- Carta bancária (por favor, visite o site [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) para as modalidades aceites)
- Licença de comércio (para se inscrever como comerciante)

Uma vez concluído o registo, existem diversas possibilidades de licitação, incluindo:

## ON-SITE AND ADVANCED REGISTRATION

Clients wishing to attend the sale can register on the preview and auction days by visiting the registration desk. You will be expected to present all listed bidding requirements and pay the €80 registration fee. Should you prefer, you may register in advance to avoid on-site queues. To do this, please visit [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) or contact Client Service at +44 (0) 20 7851 7070.

## TELEPHONE REGISTRATION

If you are unable to attend the sale, we offer telephone bidding services free of charge. An RM representative will call you at the phone numbers you provided approximately three to five lots before the lot of interest comes up for sale. They will then act as your liaison to the live bidding environment and place bids on your behalf, per your instruction. To register for phone bidding, please visit [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) or contact Client Service at +44 (0) 20 7851 7070.



## NO LOCAL OU INSCRIÇÃO ANTECIPADA

Os clientes que desejam assistir à venda podem inscrever-se no dia de exposição ou no dia do leilão, visitando o balcão de inscrições. Deverão apresentar todos os requisitos de licitação listados e pagar a taxa de inscrição de €80. Se o cliente preferir, pode registrar-se com antecedência, para evitar filas no local. Para fazer isso, visite [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) ou entre em contato com o Serviço de Atendimento ao Cliente, através do número +44 (0) 20 7851 7070.



## LICITAÇÃO POR TELEFONE

Se não puder comparecer pessoalmente, poderá utilizar os serviços gratuitos de licitação por telefone. Um representante da RM ligará para o seu número de telefone, três a cinco lotes antes do lote do seu interesse ser colocado à venda. Atuarão como seu contato na licitação ao vivo e farão lances em seu nome, de acordo com suas instruções. Para se inscrever nesta modalidade, acesse [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) ou entre em contato com o Serviço de Atendimento ao Cliente em +44 (0) 20 7851 7070.



**CATERINA  
DE BARTOLO**

t: +44 (0) 20 7851 7070  
m: +44 (0) 7951 696 260  
cdebartolo@rmsothebys.com



**KATE  
MARLEY**

t: +44 (0) 20 7851 7070  
m: +44 (0) 7530 630 933  
kmarley@rmsothebys.com



**BRITTA  
BUCHMANN**

t: +44 (0) 20 7851 7070  
m: +44 (0) 7415 916 053  
bbuchmann@rmsothebys.com



**JOÃO  
MAGALHÃES**

t: +44 (0) 20 7293 5089  
m: +44 7753 308086  
Joao.Magalhaes@sothebys.com  
Sotheby's Representative for  
Portugal / Director

## CLIENT SERVICE

Should you need assistance with accommodations, please contact one of our Client Service Representatives at +44 (0) 20 7851 7070.

## SERVIÇO AO CLIENTE

Para assistência relacionada com alojamento, por favor contacte um dos nossos representantes do serviço ao cliente +44 (0) 20 7851 7070.

## ABSENTEE REGISTRATION

Alternatively, you may prefer to leave a maximum bid with us in advance of the sale; this is known as an Absentee Bid. An RM Sotheby's representative will then represent this bid in the live auction room, bidding up to your maximum until you have either won the lot or your bid has been surpassed. To register as an absentee bidder, please visit our website at [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) or contact Client Service at +44 (0) 20 7851 7070.



## ORDEM DE COMPRA

Alternativamente, pode preferir deixar um lance máximo connosco antes da venda, o que é conhecido como uma ordem de compra. Um representante da RM Sotheby's representará esta oferta ao vivo no leilão, fazendo lances até à sua oferta mais alta, até que ganhe o lote ou o seu lance seja ultrapassado. Para se registar como um licitador ausente, visite nosso website em [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) ou entre em contato com o Serviço de Atendimento ao Cliente em +44 (0) 20 7851 7070.

## INTERNET REGISTRATION

Unlike in other online auctions, you can bid in real time during the live auction. The online bidding application will launch when the auction is scheduled to begin. Clients looking to bid over the Internet are urged to register in advance, as they will be required to create an account (username and password) prior to choosing the auction for which they wish to register. Please visit [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) and click on "Internet" to create your account and register for the sale.



## REGISTO PELA INTERNET

Ao contrário de outros leilões online, aqui pode licitar em tempo real durante o leilão ao vivo. O aplicativo de licitação online será iniciado quando o leilão estiver programado para começar. Os clientes que desejam fazer ofertas pela Internet devem fazer o registo antecipadamente, pois precisarão criar uma conta (nome de utilizador e senha) antes de escolher o leilão para o qual desejam registar-se. Por favor, visite [rmsothebys.com/bid](http://rmsothebys.com/bid) e clique em "Internet" para criar sua conta e efetuar o registo para o leilão.

## VAT, IMPORT DUTIES, AND TAXES

The Sárágga Collection auction is an international event, and consequently, lots are offered that have originated in many different countries and jurisdictions. As a bidder, it is your responsibility to be aware of the relevant taxes and duties due and payable, as well as import regulations that may apply to your purchase. These depend on several factors, including your status as a person or a corporation, your residency, and the particulars of the vehicle.

To assist you with this process, we have provided information in this catalogue about the tax status of each lot, as well as any ownership or registration papers that will be supplied with it. Potential buyers are strongly encouraged to inspect these papers in person in order to clearly understand what is being provided. Please visit the auction office on-site or ask an RM Sotheby's representative for further assistance.

## IVA, DIREITOS DE IMPORTAÇÃO E TAXAS

O leilão da Coleção Sárágga é um evento internacional e, conseqüentemente, são oferecidos lotes originários de diferentes países e jurisdições. Como licitador, é sua responsabilidade estar ciente dos impostos e taxas devidos e a pagar, bem como dos regras de importação que podem ser aplicados à sua compra. Eles dependem de vários fatores, incluindo seu estatuto como pessoa singular ou coletiva, a sua residência e os detalhes do veículo.

Para auxiliá-lo nesse processo, providenciamos informações neste catálogo sobre o estatuto tributário de cada lote, bem como quaisquer documentos de propriedade ou registro que serão fornecidos com ele. Potenciais compradores são fortemente encorajados a inspecionar esses documentos pessoalmente, a fim de compreenderem claramente o que está a ser fornecido. Visite o escritório do leilão no local ou peça a um representante da RM Sotheby's para obter assistência adicional.



ALCÁÇER

## LEGEND

- Ω **IMPORT DUTY:** Please note that an import duty of 2.5% of the purchase price is payable on this lot if the buyer is a resident of the United States.
- \* **VAT APPLICABLE:** Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission).
- **VAT IMPLICATION:** Lots listed with this symbol indicate that the motor car has either been driven for no more than 6,000 kilometres or is less than six (6) months of age from new. For this reason, the motor car can be considered 'as new' for VAT purposes in certain jurisdictions. Please be sure to contact your local tax authorities for confirmation prior to purchase.

## LEGENDA

- Ω **DIREITOS DE IMPORTAÇÃO:** Por favor note que um imposto de importação de 2,5% sobre o preço de compra é exigível neste lote, se o comprador for um residente dos Estados Unidos.
- \* **IVA APLICÁVEL:** Por favor, note que este lote está sujeito a IVA sobre o valor total de compra (tanto no valor de martelo como na comissão).
- **APLICABILIDADE DO IVA:** Os lotes listados com este símbolo indicam que o automóvel foi utilizado por não mais que 6000 quilómetros ou tem menos de 6 (seis) meses desde novo. Por este motivo, o automóvel pode ser considerado "novo" para efeitos do IVA em certas jurisdições. Não deixe de entrar em contato com as autoridades fiscais locais para confirmação antes da compra.



DO SAL



# TWIN SPARK FINANCE

in partnership with  | Sotheby's



## New UK specialist finance business to plug a gap in the collector car market

The global collector car market has gone from strength to strength over the last decade. The UK is considered to be amongst the most important of locations with some amazing collections together with world-leading dealerships. "There is a limited number of specialist lenders offering short-term loans secured by collector cars, with many of them focusing on loans with minimum terms of two years or more. Often, significant fees are charged should borrowers wish to repay early.

Mainstream banks, including leading private banks, tend not to offer dedicated collector car lending solutions, whether short or longer term. As a result, there is a shortage of providers of flexible short-term loans to collectors and established collector car dealerships."

Karsten Le Blanc  
(Managing Director of Twin Spark Finance)

Twin Spark Finance was created in partnership with RM Sotheby's, the pre-eminent name in auctions for collector cars worldwide, to address this shortfall in the UK market. Twin Spark Finance is a direct lender rather than a broker and has the ability to lend amounts from £100,000 upwards to qualifying high net worth individuals and dealerships.

Its product offering includes flexible short-term loans on an interest-only basis and without early repayment penalties after the first three months of the loan. "As well as the flexible short-term financing, we have the ability to offer term loans of up to 2 years, which can be offered on an interest-only basis or can embed scheduled amortisations to suit clients' needs."

Nicholas Barton  
(Sales Director of Twin Spark Finance)

For information:  
0203 930 9293 | [info@twinsparkfinance.com](mailto:info@twinsparkfinance.com)

[www.twinsparkfinance.com](http://www.twinsparkfinance.com)

# CONSIGN YOUR CAR WITH THE BEST

EXPERIENCE.  
KNOWLEDGE.  
PASSION.  
REACH.

## 30 CAR SPECIALISTS

*With expertise in pre-war classics to modern supercars and everything in between*

## 10 GLOBAL OFFICES

*New York, California, United Kingdom, France, Italy, Germany, Netherlands, Indiana, Florida, Ontario*

## 7 LANGUAGES SPOKEN

*English, French, Italian, German, Dutch, Spanish, Portuguese*

## EUROPE

### Gord Duff

*Global Head of Auctions & Car Specialist  
Blenheim, Ontario – Canada  
Languages: English  
+1 519 352 4575  
gduff@rmsothebys.com*

### Marcus Görig

*Car Specialist  
Munich, Germany  
Languages: German, English  
+49 172 7151 251  
mgoerig@rmsothebys.com*

### Tonnie Van der Velden

*Car Specialist  
Tilburg, Netherlands  
Languages: English, Dutch, German  
+31 653 84 19 60  
tvandervelden@rmsothebys.com*

### Felix Archer

*Car Specialist  
London, United Kingdom  
Languages: English  
+44 (0) 7827 964 135  
farcher@rmsothebys.com*

### Augustin Sabatié-Garat

*Auction Manager & Car Specialist  
London, United Kingdom  
Languages: French, English, Italian, Spanish  
+44 (0) 7415 114 179  
asabatie-garat@rmsothebys.com*

### Oliver Camelin

*Car Specialist  
London, United Kingdom  
Languages: English, French, German  
+44 (0) 7501 107 447  
ocamelin@rmsothebys.com*

### Paul Darvill

*Car Specialist  
London, United Kingdom  
Languages: English, French  
+44 (0) 7903 037 164  
pdarvill@rmsothebys.com*

### Nick Wiles

*Car Specialist  
London, United Kingdom  
Languages: English  
+44 (0) 7969 146 524  
nwiles@rmsothebys.com*

### Will Smith

*Car Specialist  
London, United Kingdom  
Languages: English  
+44 (0) 7809 430 111  
wsmith@rmsothebys.com*

### Michael Squire

*Car Specialist  
London, United Kingdom  
Languages: English  
+44 (0) 7792 825 735  
msquire@rmsothebys.com*

### João Magalhães

*Sotheby's Representative  
for Portugal / Director  
Languages: English, Portuguese, Spanish  
+44 7753 308086  
Joao.Magalhaes@sothebys.com*



Sotheby's

[rmsothebys.com](http://rmsothebys.com)



Sotheby's





21 SEPTEMBER • COMPORTA, PORTUGAL

# SÁRAGGA

*Collection*

OFFERED ENTIRELY WITHOUT RESERVE

Collecting has been a way of life for me for over 30 years, and cars have always featured prominently among my many interests and passions. Many of the cars you will see in this catalogue have featured at some of the most important moments in my life, and each one has a special story for me.

As I gathered my collection, I felt particularly drawn to cars with Portuguese history, as I wanted to celebrate the little-known but fascinating motoring heritage of my homeland. Many of my cars have in fact never left Portugal; others, like the HRG Aerodynamic and DB Type HBR, also tell the story of Portugal's love for motorsport and a thriving era for talented race and rally drivers in the region during the 1950s, '60s and '70s.

My other ambition was to encapsulate the history of the motor car by including Brass Era classics through to modern collectable sports cars. Every type of car is a different ownership and driving experience for me, and therefore eclecticism is one of the greatest pleasures in my collection.

The experience of gathering and curating a collection has always been the most important element in my love of classic cars. This is not my first car collection, and it certainly won't be the last, but I felt that the time had come to share my collection with the world and allow others to enjoy the cars and write their own stories. It is therefore with great pride and pleasure that, with RM Sotheby's, I welcome you to my home to share in our common love for all things automotive.



Ricardo Sáragga

Coleccionar tem feito parte da minha vida e os carros sempre tiveram um papel fulcral nas minhas muitas paixões e interesses. Muitos dos carros que poderão ver neste catálogo fizeram parte da maioria dos momentos importantes da minha vida e cada um tem uma história especial para mim.

Enquanto esta coleção se foi desenvolvendo, senti-me particularmente atraído por automóveis que tivessem um passado relacionado com Portugal, já que gostaria de celebrar a fascinante, mas pouco conhecida, história do desporto motorizado no meu país. Muitos dos meus carros nunca saíram de Portugal, outros – como o HRG Aerodynamic and DB Type HBR – contam a história da paixão pelo desporto motorizado nesta região nos anos 50, 60 e 70, uma era de talentosos pilotos de corrida e rally.

Outra ambição que tive neste processo foi contar a história do automóvel, incluindo para isso clássicos da “brass Era” (pré-1914) até aos carros desportivos modernos e super carros de coleção. Para mim, a experiência de conduzir, e de possuir, cada um destes carros é sempre diferente e consequentemente, o ecletismo é um dos muitos, e um dos maiores, prazeres que esta coleção me ofereceu.

Construir e desenvolver esta coleção foi sempre o mais importante da minha paixão por carros clássicos. Esta não é a minha primeira coleção de carros, e certamente não será a última, mas senti que chegou o momento de partilhá-la com o mundo e que outros apaixonados possam apreciar estes carros e escrever as suas próprias histórias. Deste modo, é com o maior orgulho e prazer que, juntamente com a RM Sotheby's, vos convido a visitar a minha casa para celebrar e partilhar esta paixão mútua pelo mundo automóvel.



Lot 164  
1931 Bentley 8-Litre Tourer



Sotheby's

# THE SÁRAGGA COLLECTION

SATURDAY

SÁBADO

21 September 2019

21 de Setembro

12.00 GMT +1

12h00 GMT +1

**Lots/Lotes**

**101 - 227**

*Please note all of the lot descriptions in this auction catalogue rely on information provided to RM Sotheby's by external sources including but not limited to consignors, third-party historians, and experts. Please note the bidder is responsible for any and all due diligence including but not limited to inspections and verification of the condition, authenticity, completeness, statements made in reference to, and any and all other matters regarding any motor car or any other lots offered in an RM sale.*

*As such, under no circumstances will RM Sotheby's be liable for any claim made by the buyer more than 20 business days from the date of the sale. The complete and overriding Conditions of Business, which the bidder is bound by, are found at the back of this catalogue and online at [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com).*

Tenha em atenção que as descrições dos lotes neste catálogo de leilão baseiam-se em informações fornecidas à RM Sotheby's, incluindo, mas não limitado a consignadores, historiadores, especialistas e terceiros. Tenha em atenção que o licitador é responsável por toda e qualquer diligência prévia, incluindo, mas não limitado a, inspeções e verificação da condição, autenticidade, completude, afirmações feitas em referência a, e qualquer questão relativa a qualquer automóvel ou lote oferecido numa venda da RM.

Em nenhuma circunstância será a RM responsável por qualquer reclamação feita pelo comprador aptos mais do que 20 dias úteis, a partir da data da venda. As condições completas e primordiais de negócio, às quais o licitador se vincula, encontram-se no final deste catálogo e on-line em [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com).



*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1969 FIAT 500 L

CHASSIS / CHASSIS: **110F 2066078** ENGINE / MOTOR: **110F.000 2186902**

**€10.000 – €15.000**

**Delivered new to Portugal**

**A true Italian automotive icon**

**Restored in charming colours, ready to enjoy**

Introduced in September 1968, the 500 L was a slightly more refined variant of the successful 500 F. Costing 50.000 lire more than the base model, the L offered more comfortable skai-trimmed seats, a new full-metal twin-spoke steering wheel, and a new instrument cluster, which marked the end of the 'minimalistic' 500. Its distinctive chrome-bumper guards set the L apart from the legions of other 500s driving on the road every day.

This 500 L has been extensively restored, and it is highly original in every detail, retaining the aforementioned correct black skai interior, carpeting, and bumper guards. A Portuguese registration in the file shows a first registration date of May 1969, implying that it has been in Portugal from new. With its iconic presence and fantastic usability, this 500 L is still a charming and iconic automobile and contemporary icon.

**Matriculado novo em Portugal**

**Um verdadeiro ícone automóvel italiano**

**Restaurado em cores encantadoras, pronto a fruir**

Introduzido em setembro de 1968, o 500 L era uma variante ligeiramente mais refinada do bem-sucedido 500 F. Custava mais 50.000 liras do que o modelo básico, o L e oferecia assentos mais confortáveis em imitação de pele 'skai', um novo volante de metal de dois raios e um painel de instrumentos renovado, que marcou o fim do 'minimalista' 500. As suas características proteções cromadas nos para-choques marcam a diferença do L em relação aos outros 500 que se encontram na estrada todos os dias.

Este 500 L foi cuidadosamente restaurado, e está muito original em todos os detalhes, mantendo o interior em skai negro acima mencionado, tapetes e proteções de para-choques corretas. A matrícula portuguesa mostra a primeira data de registo em maio de 1969, indicando que está em Portugal desde novo. Com a sua fantástica usabilidade e presença, este 500 L ainda é um automóvel utilizável, charmoso e icónico.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1966 AUTOBIANCHI BIANCHINA 'EDEN ROC' CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **110FB/5 007700** ENGINE / MOTOR: **110F004 1145970**

**€15.000 – €25.000**

One of the smallest and most stylish cabriolets ever built

Lovely red-over-black colour scheme

Based on the humble Fiat 500, Autobianchi's Bianchina Cabriolet was a charming and elegant cabriolet, destined for a demanding audience. Introduced in 1960, it quickly earned the affections of celebrities spending their summer in the Cote d'Azur, including Brigitte Bardot, HSH Prince Rainier III, and Burt Richmond. Thanks to the 21 bhp Fiat 500 Sport engine, this Bianchina had a brisk acceleration and could reach 105 km/h top speed.

Offered here is a third series 'Eden Roc' Cabriolet. Beautifully restored and highly correct, its red-over-black colour scheme is the perfect complement to the car's playful personality. A previous Portuguese registration document on file shows that the car has been in Portugal since at least 1997. Both fun and practical to use regularly in warmer climates, this Bianchina Cabriolet is still a tasteful choice for any car enthusiast today.

Um dos mais pequenos e distintos descapotáveis de sempre

Adorável combinação de cores vermelho e preto

Baseado no humilde Fiat 500, o Autobianchi Bianchina Cabriolet era um charmoso e elegante descapotável, destinado a um público exigente. Apresentado em 1960, rapidamente ganhou a preferência de celebridades que passavam o verão na Cote d'Azur, incluindo Brigitte Bardot, o Príncipe Rainier III do Mónaco e Burt Richmond. Graças ao motor de 21 cv do Fiat 500 Sport, este Bianchina tinha uma aceleração viva e podia atingir 105 km/h.

O exemplar apresentado pertence à terceira série do 'Eden Roc' Cabriolet. Belissimamente restaurado e muito correto, tem na sua combinação de cores vermelho e preto o perfeito complemento da sua personalidade extrovertida. Um registo português anterior incluído na sua documentação mostra que chegou a este país, se não antes, pelo menos desde 1997. Divertido mas também prático para utilizar em climas mais amenos, este Bianchina Cabriolet continua hoje a ser uma escolha de bom gosto para qualquer entusiasta de automóveis.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1958 PEUGEOT 403 CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **2145301**

**€20.000 – €30.000**

Limited build numbers and renowned for its reliability

Attractive silver-over-red colour scheme

During the peak of its popularity, *Columbo*, the American detective series, was watched by millions of people around the world. Peter Falk, the actor who played the lead character, personally chose the Peugeot 403 Cabriolet after seeing one in the parking lot of the studios where the TV show was to be filmed. Based on the smaller 203 and introduced in 1955, the Pinin Farina–styled 403 was powered by a 1,468 cc four-cylinder engine with overhead valves.

Renowned for its solid construction and supreme reliability, by the time production ended, more than one million cars were built. Despite the large build numbers, the two-door cabriolet version was produced in limited quantities, with just over 2,000 made. This cabriolet is a fine example, with a well-patinated interior and exterior, wearing its years well.

Produção muito limitada e famoso pela sua fiabilidade

Apelativa combinação de prateado com interior vermelho

No auge da sua popularidade, “Columbo”, a famosa série americana, foi vista por milhões de pessoas em todo o mundo. Peter Falk, o ator que interpretou a personagem principal, escolheu pessoalmente o Peugeot 403 Cabriolet depois de ver um no parque de estacionamento dos estúdios onde o programa de TV seria filmado. Tendo por base o mais pequeno 203 e introduzido em 1955, o 403 desenhado por Pininfarina era movido por um motor de quatro cilindros de 1468 cc.

Reconhecido pela construção sólida e suprema fiabilidade, quando a produção terminou, mais de um milhão de exemplares foram construídos. Apesar dos números globais, a versão cabriolet de duas portas foi produzida em quantidade muito limitada: pouco mais de 2000 unidades. Este cabriolet é um bom exemplar, apresentando interior e exterior com boa pátina, mostrando que o tempo lhe foi generoso.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1962 TROJAN 200

CHASSIS / CHASSIS: **311198** ENGINE / MOTOR: **500966**

**€15.000 – €20.000**

**Rare three-wheeled left-hand-drive version**

**Unique front-open bubble car**

Dundalk Engineering in Ireland, formerly repairers of locomotives, took over production of the Kabine from Heinkel in 1958—a logical step since half of Heinkel production was sold to the British Isles.

Peter Agg, Lambretta's British distributor, negotiated the deal for manufacturing the Heinkel-I by Trojan and received motors from Heinkel themselves. Similar to the German Heinkel and Irish Heinkel-I, the Trojan was built with some British-sourced components, including Armstrong shock absorbers, Wilmot-Breeden latches, and Wipac or Miller lamps. A right-hand-drive version was built, and the car was available in both three- and four-wheel versions.

This Trojan 200 is a rare, three-wheeled, left-hand-drive version with metric instrumentation, apparently intended for export to the Continent. Presented in a lovely light-blue-over-black-leather colour scheme, this is an interesting, seldom-seen microcar.

**Versão rara, com condução à esquerda**

**Microcarro com porta de acesso dianteira**

A Dundalk Engineering na Irlanda, anteriormente dedicada à reparação de locomotivas, assumiu a produção do Kabine da Heinkel, em 1958 — um passo lógico, já que metade da produção da Heinkel foi vendida para as Ilhas Britânicas.

Peter Agg, o distribuidor britânico da Lambretta, negociou o acordo para a manufatura do Heinkel-I pela Trojan e recebeu motores da própria Heinkel. Semelhante ao Heinkel alemão e ao Heinkel-I irlandês, o Trojan foi construído com alguns componentes britânicos, incluindo amortecedores Armstrong, travas Wilmot-Breeden e faróis Wipac ou Miller. Uma versão de condução à direita foi construída e o automóvel estava disponível em versões de três e quatro rodas.

Este Trojan 200 é uma versão rara, de condução à esquerda e instrumentação com escala métrica, aparentemente destinado à exportação para a Europa. Apresentado em azul claro sobre couro preto, é um microcarro interessante e raramente visto.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 2003 PORSCHE 911 TURBO CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **WPOZZZ99Z4S670310**

**€40.000 – €50.000**

**Luxuriously optioned, including Light Burr Maple trim and Tiptronic transmission**

**Delivered new to Germany, believed to be retained by Porsche when new**

**Accompanied by its original owner's manuals**

What makes this 996-generation Porsche 911 Turbo Cabriolet stand out from the crowd is its interesting assortment of options. Finished in Black over a beige leather interior, it boasts the optional Tiptronic transmission, as well as carbon ceramic brakes. Additionally, it was originally outfitted with numerous interior options, creating a more luxurious ambiance, including numerous trim pieces finished in Light Burr Maple. Interestingly, a number of these trim pieces have been replaced with either black or beige trim, yet some remain.

**Especificado luxuosamente, inclui guarnições Light Burr Maple e transmissão Tiptronic**

**Entregue novo na Alemanha, acredita-se ter sido mantido como propriedade da Porsche**

**Inclui os manuais originais**

O que faz este Porsche 911 Turbo Cabriolet, da geração 996, destacar-se dos restantes é o seu interessante conjunto de opcionais. Acabado em preto com interior de couro bege, está equipado com a transmissão Tiptronic opcional, bem como travões de cerâmica. Além disso, foi originalmente equipado com inúmeras opções de interiores, criando um ambiente mais luxuoso, incluindo numerosas peças com acabamentos Light Burr Maple. Curiosamente, algumas destas foram substituídas por guarnições pretas ou bege, mas algumas ainda permanecem.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

It was delivered new through Porsche's headquarters in Stuttgart in October of 2003. The accompanying warranty manual lists Porsche in Stuttgart as the first owner, and curiously, its first recorded service was at Porsche Zentrum Karlsruhe in 2005 at 8,686 km. Arriving in Portugal by 2014, the car presents wonderfully throughout—remarkable, considering its mileage of just under 133,400 km. For someone looking for a unique 996 Turbo, this surely fits the bill.

Foi entregue novo através da sede da Porsche em Estugarda, em Outubro de 2003. O manual de garantia que o acompanha menciona a Porsche de Estugarda como o primeiro proprietário, e curiosamente, o primeiro serviço registado foi no Porsche Zentrum Karlsruhe em 2005 com 8,686 km. Matriculado em Portugal em 2014, está em estado excecional — um feito notável, considerando a sua quilometragem de pouco menos de 133.400 km. Para quem procura um 996 Turbo único, este certamente preenche os requisitos.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1955 FORD THUNDERBIRD

CHASSIS / CHASSIS: **P5FH179204**

**€30.000 – €40.000**

**First year of Thunderbird production**

**Desirable Peacock Blue over Black**

Ford introduced the Thunderbird at the 1954 Detroit Auto Show. The first production car rolled off the line on 9 September 1954, and when enough cars were produced, Ford introduced the car to the public on 22 October. Reportedly, dealers received 4,000 deposits, prompting the company to revise its sales estimates upward. Unlike the Chevrolet Corvette (a sports car), the Thunderbird was a personal luxury car, establishing that market segment in America, which, years later, spawned many competitors.

**Primeiro ano de produção do Thunderbird**

**Ambicionado azul Peacock com interior preto**

A Ford apresentou o Thunderbird em 1954, no Auto Show de Detroit. A primeira unidade saiu da linha de montagem a 9 de setembro de 1954. Quando já tinha sido produzido um número suficiente de exemplares, a Ford mostrou-o ao público, a 22 de outubro. Segundo registos da época, os vários concessionários Ford receberam 4000 depósitos para reservar o novo modelo, obrigando o construtor a rever a projeção de vendas em alta. Enquanto o Chevrolet Corvette era um desportivo, o Thunderbird era um automóvel distinto e luxuoso, criando um segmento de mercado específico nos EUA onde, mais tarde, teria inúmeros concorrentes.

OFFERED WITHOUT RESERVE

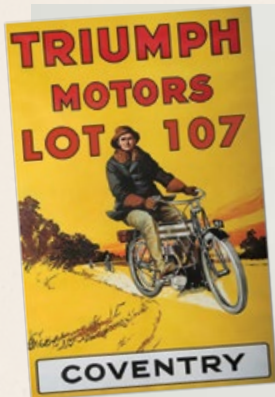
SEM PREÇO DE RESERVA



Standard equipment included power steering, brakes, windows, and four-way seating, as well as an optional radio, heater, and choice of three-speed manual transmission or Ford-O-Matic automatic transmission. Ford produced a total of 16,155 T-birds in 1955. This example was born Raven Black over a Black and White leather interior and is equipped with the optional radio, heater, and automatic transmission. Now finished in Peacock Blue, this would be the perfect American car for European touring.

O equipamento de série incluía direção assistida, travões com servo-freio, vidros laterais Power-Lift e bancos elétricos que se ajustam em quatro direções. Como opções, havia o rádio, o aquecimento e dois sistemas de transmissão à escolha: caixa manual de três velocidades ou caixa automática Ford-O-Matic. A Ford produziu um total de 16.155 T-birds em 1955. Este exemplar saiu de fábrica pintado de preto Raven, com interior em pele preta e branca e está equipado com rádio, aquecimento e caixa automática. Atualmente pintado em azul Peacock, seria o perfeito clássico americano para uma viagem pela Europa.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1955 TRIUMPH TR2

CHASSIS / CHASSIS: **TS1642** ENGINE / MOTOR: **TS6945E**

**€20.000 – €30.000**

**Charming white-over-black colour scheme**

**An excellent driver-quality example of a popular British marque**

Triumph's TR2 was first displayed at the Geneva Auto Show in March 1953. Styled by Walter Bedgrove, the jaunty little car was full of charm and character. Its competitive pricing was made possible through the use of parts and components readily available in the firm's other offerings. The TR2's 1,991 cc four-cylinder engine produces a respectable 90 hp coupled to a four-speed manual gearbox. Wrapped in swoopy bodywork, it is intentionally evocative of the more expensive Jaguar.

More than 8,600 were sold throughout the production run, which ended in September 1955. Resplendent in white with a contrasting black interior, this car will serve as a perfect driver, having been enjoyed but well cared for. Fitted with period wide whitewall tires, it will make for quite the statement on the road.

**Cativante combinação de branco com interior preto**

**Excelente exemplar da popular marca britânica para uso frequente**

O TR2 da Triumph foi exibido pela primeira vez no salão automóvel de Genebra, em março de 1953. Desenhado por Walter Bedgrove, o pequeno automóvel primava pelo charme e personalidade forte. O seu preço competitivo foi possível graças ao uso de peças e componentes disponíveis nos outros modelos do construtor. O motor de quatro cilindros e 1991 cc do TR2 debita 90 respeitáveis cavalos e está acoplado a uma caixa manual de quatro velocidades. Envolvido numa carroçaria voluptuosa, é intencionalmente evocativo dos Jaguar, que eram mais caros.

No total, mais de 8600 foram vendidos, numa produção que terminou em setembro de 1955. Resplandecente em branco com um interior preto contrastante, este automóvel será perfeito para uma utilização frequente, tendo sido apreciado, mas também bem cuidado. Equipado com pneus de flanco branco, como na época, causará sensação na estrada.



## 1973 MINI 1000

CHASSIS / CHASSIS: **XA2S1-N-90946-S** ENGINE / MOTOR: **99H702E - H7564**

**€5.000 – €10.000**

**Quintessential British classic**

**Huge fun to drive, and ready for the road**

One of the most influential cars of all time, the Alec Issigonis-designed Mini debuted in 1959 to universal acclaim. True, there had been numerous front-wheel-drive designs before the Mini's arrival, but the transverse engine layout allowed Issigonis to create a trendsetting masterpiece of automotive packaging. Less than two and a half years after its initial conception, the Mini was officially launched at the 1959 Motor Show, having been shown to the motoring press eight days earlier.

Its simple and timeless design is reflected in this 1973 Mini 1000 (Mk II), presented in what can only be described as a 1970s period-correct colour. While this Mini 1000 could be set for a life as a garage queen, it would be best put to use on the road, where it would undoubtedly offer a huge amount of fun.

**Clássico britânico por excelência**

**Muito divertido de conduzir e pronto para a estrada**

Um dos automóveis mais influentes de todos os tempos, o Mini desenhado por Alec Issigonis estreou-se em 1959 com aclamação universal. É verdade que havia vários projetos de tração dianteira antes da chegada do Mini, mas a disposição do motor transversal permitiu que Issigonis criasse uma obra-prima inovadora no que diz respeito à disposição de todos os elementos mecânicos num automóvel. Menos de dois anos e meio depois de sua conceção inicial, o Mini foi lançado oficialmente no salão automóvel de Londres, de 1959, tendo sido exibido à imprensa especializada oito dias antes.

O seu desenho simples e intemporal é refletido neste Mini 1000 (Mk II) de 1973, apresentado no que só pode ser descrito como uma cor correta para o período dos anos 1970. Este Mini 1000 tem tudo para ser tratado como uma diva de garagem, mas seria mais avisado dar-lhe uso na estrada, onde poderá, sem dúvida, proporcionar muitos momentos de diversão.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1936 AUSTIN SEVEN

CHASSIS / CHASSIS: **241114** ENGINE / MOTOR: **241930**

**€10.000 – €20.000**

**Presented in outstanding condition**

**Offered with an array of original paperwork, including UK buff logbook**

The Austin Seven was announced in 1922 by Sir Herbert Austin. The newspapers of the day heralded it as 'Motoring for the Million' and the 'first civilised motor car of really small size'. Many versions of the Seven were offered throughout its life, and among the most famous is the car that a 15-year-old Bruce McLaren used to win his first-ever race.

While this two-seater sports model is now more than 80 years old, it is presented in stunning condition, reminiscent of a car a fraction of its age. An original UK buff logbook accompanies the car, listing a Charles Rondel as the earliest recorded owner in 1950, along with more recent MoT certificates and service invoices detailing mechanical and cosmetic work carried out in recent years. As Sevens go, this represents a fantastic ownership prospect.

**Apresentado num estado excepcional**

**Oferecido com muita documentação original, incluindo logbook do RU**

O Austin Seven foi anunciado em 1922, por Sir Herbert Austin. Os jornais da época apelidaram-no de "a mobilidade motorizada para milhões", e "o primeiro pequeno automóvel civilizado". Ao longo da sua produção, muitos modelos diferentes estiveram disponíveis. Um dos mais famosos foi o exemplar que Bruce McLaren, então com apenas 15 anos, conduziu para vencer a sua primeira corrida.

Este exemplar com carroçaria *sport* de dois lugares, apesar de ter agora mais de 80 anos, encontra-se num estado espantoso, típico de um automóvel muito mais recente. Acompanha-o a documentação original do Reino Unido, incluindo o seu diário de bordo (*logbook*). Este indica um tal Charles Rondel como o seu mais antigo proprietário, em 1950. Adicionalmente conta com vários certificados de inspeção mais recentes, para além de diversas facturas de manutenção, detalhe e reparações de carroçaria, levados a cabo nos últimos anos. Para quem procura um Seven, será difícil encontrar um exemplar tão compensador para o seu novo proprietário.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.



## 1926 CITROËN B14 SEDAN

COACHWORK / CARROZZERIA: **MANESSIUS** CHASSIS / CHASSIS: **174248** ENGINE / MOTOR: **174248** BODY / CARROÇARIA: **314743**

**€10.000 – €15.000**

**A Portuguese car from new**

**Coachbuilt series-custom body by Manessius**

Citroën's B14 entered production in the third quarter of 1926, before its launch at the Paris Salon that October. Citroën offered several factory bodies, but for clients desiring more exclusivity, some catalogue-custom styles were made available from quality coachbuilders, including Manessius.

The B14 chassis number 174248 was shipped to Portugal and first registered on 22 September 1926 to Auto Viacar do Minho in Braga. On 15 May 1936, the car was acquired by an M. Costa da Silva of Largo Carvão in Figueira da Foz. Costa da Silva kept the car for thirty years, possibly until his death. On 10 May 1966, it was transferred by José da Silva, possibly his son, to Antonio Ferreira de Baiona. On 8 November 1985, it was registered to a new owner before entering into the Sárágga Collection.

This lovely B14 presents substantially complete and original. It is a rare opportunity to acquire a seldom-seen, special-bodied survivor.

**Português desde novo**

**Carroçaria é série especial por Manessius**

A Citroën iniciou a produção do seu B14 no terceiro trimestre de 1926, antes do seu lançamento no Salão de Paris, em Outubro. O construtor oferecia vários tipos de carroçaria de série mas, para os cli-entes que aspiravam a maior exclusividade, havia a possibilidade de escolherem uma carroçaria feita especialmente por um conceituado "carrossier".

O B14 com o número de chassis 174248 foi enviado para Portugal e registado a 22 de setembro de 1926, em nome de Auto Viacar do Minho, em Braga. A 15 de maio de 1936, foi adquirido por M. Costa da Silva, que morava no Largo do Carvão, na Figueira da Foz. Costa da Silva manteve o auto-móvel durante 30 anos, provavelmente até à sua morte. A 10 de maio de 1966, foi transferida a sua propriedade por José da Silva, provavelmente o seu filho, para António Ferreira de Baiona. A 8 de novembro de 1985, foi registado em nome de um novo proprietário, antes de passar a integrar a Coleção Sárágga.

Este encantador B14 apresenta-se bastante completo e original. É uma oportunidade rara de adquirir um sobrevivente com carroçaria especial e que hoje é cada vez mais raro de encontrar.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1970 PORSCHE 914/6

CHASSIS / CHASSIS: **9140431931**

**€60.000 – €80.000**

**Delivered new to Germany**

**Finished in its rare, original colour of Metallic Blue**

Intended to be a low-cost Volkswagen sports car to replace the Karmann Ghia, the first four-cylinder, mid-engined 914 convertible appeared in 1969. VW and Porsche saw an opportunity to improve the 914's mild performance by installing the flat six from the 911 T. Escalating production costs drove up the 914/6's retail price, so relatively few were produced. Time has proven the 914/6 to be an extremely well-balanced automobile, and many have been uprated with larger engines. Today, original-specification 914/6s such as this are highly sought after.

**Matriculado novo na Alemanha**

**Acabado na rara cor original azul Metallic**

Destinado a ser um desportivo Volkswagen de baixo custo para substituir o Karmann Ghia, o primeiro descapotável 914 de quatro cilindros e motor central surgiu em 1969. A VW e a Porsche viram uma oportunidade de melhorar o desempenho moderado do 914 instalando o motor de seis cilindros opostos do 911 T. O aumento dos custos de produção elevou o preço de venda do 914/6, de tal modo que relativamente poucos foram produzidos. O tempo provou que o 914/6 é um automóvel extremamente bem equilibrado, e muitos foram melhorados com motores maiores. Hoje em dia, 914/6 com especificações originais são muito procurados.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Delivered new through Glöckler in Stuttgart on 12 May 1970, this very attractive 914/6 has been restored in its original and quite rare Metallic Blue paint complemented by black leatherette. Its original 14-inch wheels have been updated with 15-inch Fuchs alloys. It is supplied with a correct spare wheel, jack, and toolkit.

Entregue novo através da Glöckler, em Estugarda, a 12 de maio de 1970, este atraente 914/6 foi restaurado na sua cor original, bastante rara, de azul Metálico com interior em couro preto. As jantes originais de 14 polegadas foram substituídas por Fuchs de 15 polegadas. É fornecido com o correto pneu sobresselente, macaco e jogo de ferramentas.





Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1967 FIAT DINO SPIDER

COACHWORK / CARROZZERIA: **PININFARINA** CHASSIS / CHASSIS: **135AS0000813**

**€60.000 – €80.000**

**Fiat's Ferrari-powered spider**

**Attractive Bleu Francia over black colour scheme**

**One of the most desirable Italian spiders ever made**

The Dino was created in the mid-sixties as part of an agreement between Fiat and Ferrari to homologate a six-cylinder engine for Formula 2, warranting at least 500 road-going units. Thanks to its tractability and exhilarating performance, the wonderful twin-cam, all-alloy V-6 engine saw extensive use with both companies, notably with the Lancia Stratos and Ferrari Dino models. Available in both 2.0 and 2.4-litre variants, the Fiat Dino was offered both as a coupé and a spider, designed by Bertone and Pininfarina, respectively.

**O spider da Fiat com motor Ferrari**

**Atraente azul Bleu Francia com interiores em preto**

**Um dos descapotáveis italianos mais desejados**

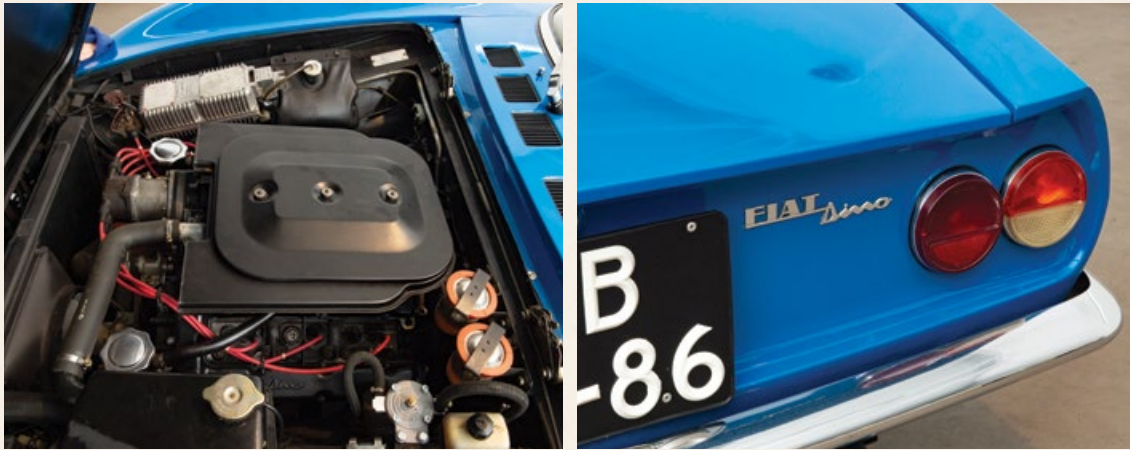
O Dino foi criado em meados dos anos 60 como parte de um acordo entre a Fiat e a Ferrari para homologar um motor de seis cilindros para Fórmula 2, garantindo pelo menos 500 unidades para estrada. Graças à sua facilidade de manutenção e desempenho emocionante, o maravilhoso motor V6 de dois eixos de excêntricos e construído em liga leve foi amplamente utilizado por ambas as empresas, nomeadamente com os modelos Dino (Ferrari) e Lancia Stratos. Disponível em versões de 2,0 e 2,4 litros, o Fiat Dino foi oferecido tanto em coupé como em descapotável, projetados por Bertone e Pininfarina, respetivamente.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Presented here is an attractive 2.0-litre Dino Spider, finished in Bleu Francia with black skai interior. The car underwent a thorough mechanical overhaul, replacing the filters, suspension bushings, and cooling components in 2017, as documented by accompanying invoices. Ready to use and enjoy, this represents a fantastic opportunity to own one of the best 1960s Italian sports cars.

Aqui apresentado temos um atraente Dino Spider 2,0-litros, terminado em azul Bleu Francia com interior preto skai. O automóvel foi submetido a uma revisão mecânica completa, sendo substituídos os filtros, buchas da suspensão e componentes de refrigeração em 2017, conforme documentado por faturas em anexo. Pronto para usar e desfrutar, representa uma oportunidade fantástica de possuir um dos melhores automóveis desportivos italianos da década de 1960.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1912 FORD MODEL T TORPEDO RUNABOUT

CHASSIS / CHASSIS: **113979**

**€20.000 – €30.000**

**Charming restoration**

**Correct 1912 colour**

**Restauro encantador**

**Cor correta para modelo de 1912**

Ford offered two new body styles for 1911—the Torpedo Runabout and the Open Runabout. These two differed from other models in having curved rear fenders, a longer bonnet, lower seating, and a round 16-gallon fuel tank. The Torpedo Runabout had doors, while the Open Runabout did not.

This car is the Torpedo Runabout, which alone continued into 1912. It has been restored in dark blue, the standard colour prior to the adoption of black paint in 1913. It is very clean and nicely detailed, the cockpit upholstered in correct diamond-buttoned black leather. A right-hand-drive car, it was likely supplied by Ford in Britain. The brass lighting is of genuine Ford-script E&J manufacture.

Although the Torpedo Runabout was second in production only to the touring body in 1912, good examples are extremely hard to find.

Em 1911, a Ford disponibilizou dois novos tipos de carroçaria — o Torpedo Runabout e o Open Runabout. Diferiam dos restantes modelos por terem guarda-lamas traseiros arredondados, um capô mais longo, bancos mais baixos e um tanque de gasolina cilíndrico, com 60 litros de capacidade. O Torpedo Runabout tinha portas, o Open Runabout não.

Este exemplar é um Torpedo Runabout, o único dos dois que se manteve em produção no ano seguinte. Foi restaurado em azul escuro, a cor padrão do Model T antes da adoção do preto, em 1913. Apresenta-se imaculado e muito bem detalhado. O interior forrado em pele tem botões em capitoné. Sendo um exemplar de condução à direita, foi provavelmente entregue novo pela Ford no Reino Unido. A iluminação em latão é original Ford, com correta marcação E&J.

Embora o Torpedo Runabout tenha sido o segundo Model T mais produzido em 1912, atrás apenas do torpedo normal, bons exemplares são extremamente difíceis de encontrar



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1969 MG C GT

CHASSIS / CHASSIS: **GCD1L/4136G**

**€20.000 – €30.000**

**Delivered new to Portugal**

**Quintessential British coupe with six-cylinder power**

**Handsomely presented in grey over a black interior**

With 145 horsepower and plenty of torque on tap, the MG C was the most powerful car MG produced during the late 1960s and early 1970s, trumping even the later V-8–equipped MGBs. Road tests revealed that while it was just one second quicker than its predecessor to 60 mph, the MG C offered a much higher top speed—exceeding 120 mph. In GT form, the MG C offered a slight performance edge over its roadster sibling due to its improved aerodynamics.

The 1969 MG C GT offered here, handsomely finished in grey with contrasting black upholstery, boasts a very clean engine bay and is accompanied by its original Portuguese paperwork confirming that the car was delivered new to Portugal. The MG C is a fine-handling car and can show its MG B sibling a clean pair of heels.

**Matriculado novo em Portugal**

**Emblemático coupé britânico com motor de seis cilindros**

**Excelente apresentação, em cinza com interior preto**

Com 145 cv de potência e muito binário disponível, o C foi o automóvel mais potente que a MG produziu no final dos anos 1960 e início dos anos 70, superando até os MGB equipados com motores V8. Testes de estrada revelaram que, embora fosse apenas um segundo mais rápido do que seu antecessor até aos 96 km/h, o MG C tinha uma velocidade máxima muito superior – de mais de 192 km/h. Com a carroçaria GT, o MG C oferecia uma ligeira vantagem de desempenho em relação ao seu irmão *roadster* devido à aerodinâmica mais cuidada.

O MG C GT de 1969 oferecido aqui, cuidadosamente acabado em cinza com interiores pretos contrastantes, possui uma baía de motor muito limpa e é acompanhado pela sua documentação original em português confirmando que o carro foi entregue novo neste país. O MG C é um clássico com excelente comportamento e desempenho muito superior ao do seu irmão MG B.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1951 VOLKSWAGEN BEETLE 'SPLIT-WINDOW'

CHASSIS / CHASSIS: **1-0252830** ENGINE / MOTOR: **1-0305898**

**€40.000 – €60.000**

Rare and desirable early 'Split-Window' Type 1 Beetle

Meticulously restored, an ideal first-time collector car

A true pop icon and one of the most important automobiles of the 20th century, the VW Beetle was a masterpiece of practicality, reliability, and affordability. Its rear-mounted, air-cooled engine allowed for more interior space due to the absence of a driveshaft and liquid-cooling system; it never overheated in hot temperatures and never froze in colder climates. Since post-war production commenced in Wolfsburg more than 70 years ago, the Beetle has become a true collector's item, and early examples are highly sought after by today's enthusiasts.

Raro e desejável "Carocha" 'Split-Window' Type 1

Restaurado ao pormenor ideal como primeiro veículo de coleção

Um verdadeiro ícone da cultura popular e um dos automóveis mais importantes do século XX, o VW "Carocha" era uma obra-prima de utilidade, fiabilidade e acessibilidade. O seu motor refrigerado a ar e montado atrás do eixo traseiro permitia maior espaço no interior, graças à ausência de veio de transmissão e do circuito líquido de refrigeração; não aquecia mesmo em dias mais quentes e nunca congelava nos climas mais rigorosos. Desde que a produção se iniciou em Wolfsburg — após o final da II Guerra, há mais de 70 anos — o "carocha" tornou-se um verdadeiro objeto de coleção e os exemplares mais antigos são muito desejados pelos entusiastas.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

This desirable and early 1951 'Split-Window' example is well restored and correct in many details, featuring the original 'crotch coolers' and the correct cloth interior. Ready to drive and enjoy, this pop icon is ready to take on the road.

Este cobiçado 'Split Window' de 1951 está bem restaurado e correto em muitos dos seus detalhes, mostrando as suas entradas de ar laterais à frente das portas e o interior no tecido certo, pormenores específicos dos VW deste período. Pronto a ser conduzido e apreciado, este ícone pop está apto a sair de imediato para a estrada.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1961 FACEL VEGA FACELLIA F2 CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **F2 A102**

**€40.000 – €60.000**

One of only 679 production Facellias built  
The little brother to the HK500 and Facel Vega II

Um de apenas 679 Facellia construídos  
O irmão mais novo do HK500 e do Facel Vega II



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire SA, or Facel, was founded in 1938, producing machine tools for the aircraft industry. The company diversified, including making car bodies for Panhard and Simca. It introduced the Vega in 1954, a handsome and luxuriously appointed four-seater powered by a 180 bhp DeSoto Hemi.

Its small car, the Facellia, was launched at the Paris Auto Show in October 1959. An updated version, the F2, was first shown at Geneva in March 1961, addressing deficiencies of the earlier cars. This is one of just two prototypes and 679 production cabriolets built between March 1960 and June 1962. Power is supplied by a 1,646 cc twin-cam four-cylinder engine backed up by a Pont-a-Mousson four-speed manual gearbox. Disc brakes provide stopping power.

Presented in red paint over black leather, this is a charming automobile and a brilliant alternative to a Mercedes-Benz 190 SL or an Alfa Romeo Giulietta Spider.

A Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire SA, ou Facel, foi fundada em 1938, para produzir maquinaria pesada para a indústria aeronáutica. A empresa diversificou a sua atividade, produzindo inclusive carroçarias para a Panhard e a Simca. Introduziu o Vega em 1954, um bonito e luxuoso coupé de quatro lugares equipado, com um motor DeSoto Hemi de 180 cv.

O seu automóvel mais pequeno, o Facellia, foi lançado no salão automóvel de Paris, em outubro de 1959. Uma versão atualizada, o F2, foi mostrado pela primeira vez em Genebra, em março de 1961, retificando as deficiências das unidades anteriores. Este é um de apenas dois protótipos e 679 cabriolets de produção construídos entre março de 1960 e junho de 1962. Animado por um motor de quatro cilindros com duplo veio de excêntricos e 1646 cc, tem a transmissão assegurada mediante uma caixa manual de quatro velocidades Pont-a-Mousson. Travões de disco asseguram o poder de travagem.

Apresentado em vermelho com interiores em couro preto, este é um automóvel sedutor e uma surpreendente alternativa a um Mercedes-Benz 190 SL ou um Alfa Romeo Giulietta Spider.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1911 DE TAMBLE MODEL G ROADSTER

ENGINE / MOTOR: 3086

€50.000 – €60.000

**Seldom-seen Brass Era Indiana-built roadster**

**Built only for the 1911 model year**

**Charming colours and restoration**

**Raro roadster da Era do Latão feito no Indiana**

**Produzido apenas no ano modelo de 1911**

**Cores e restauro encantadores**

Edward De Tamble made a valiant attempt at auto manufacture in Indiana, once a major hub in the nascent US industry. A two-cylinder runabout was built in 1908 and 1909; then a four-cylinder car was introduced at the 1910 St. Louis auto show. By 1911, there was a 16 hp twin and 36 and 40 hp fours. The De Tamble Motor Company struggled along, in and out of receivership, before calling it quits in 1913.

Among the 36 hp four-cylinder cars was the Model G two-passenger runabout, of which this car is a wonderful example. A handsome brass car, it boasts acetylene headlamps

Edward De Tamble fez um esforço nobre para estabelecer a produção automóvel em Indiana, outrora um importante centro da indústria norte-americana. Um automóvel ligeiro, ideal para pequenas distâncias, com motor de dois cilindros, foi produzido em 1908 e 1909. No ano seguinte, chegou um quatro cilindros, apresentado no salão automóvel de Saint Louis. Em 1911, existia no catálogo um dois cilindros de 16 cv e dois modelos de quatro cilindros, com 36 e 40 cv. A De Tamble Motor Company enfrentou várias dificuldades, declarando insolvência algumas vezes, até interromper definitivamente a sua atividade em 1913.

Este automóvel é um excelente exemplar da variante Model G, precisamente uma carroçaria ligeira de dois lugares, com o motor de 36 cv. É um belo automóvel

with a running-board-mounted generator, oil side lamps, bulb horn, and dual rear-mounted spare wheels. Very tidy throughout in light grey paintwork with black roof and details, it is upholstered in buttoned black leather and fitted with a generous trunk behind the exposed fuel tank.

com aplicações em latão, faróis de acetileno, gerador montado no estribo, lâmpadas laterais a óleo, buzina de ar e duas rodas sobresselentes montadas atrás. Muito cuidado em todos os aspetos, pintado em cinzento claro com capota e vários detalhes pretos, está forrado em pele preta com botões e equipado com uma generosa mala atrás do vistoso depósito de combustível.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1990 BMW M3 CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **WBSBB05090EB86163**

**€60.000 – €90.000**

**One of just 12 'BB05' E30 M3 Cabriolets built for Spain without catalytic converters**

**Desirable Alpine White over Black leather with original hardtop**

One of only 786 convertible examples that were built between 1986 and 1992, this 1990 M3 Cabriolet benefits from the later 212 bhp iteration of BMW's S14 2.3-litre engine, which became standard fare for European-delivery M3s in September 1989 and is mated to the dogleg version of Getrag's 265 five-speed manual transmission, unique to European examples. Furthermore, it is one of just 12 'BB05' M3 Cabriolets built for the Spanish market without catalytic converters.

Built in May of 1990, it presents wonderfully throughout, benefitting from recently renewed brakes, exhaust system, and a new soft top in the correct factory material. Since new, the car

**Um de apenas 12 M3 E30 'BB05' Cabriolet construídos para Espanha sem catalisador**

**Especificado num desejável Branco Alpino e couro preto com capota rígida original.**

Um de apenas 786 exemplares abertos que foram construídos entre 1986 e 1992, este M3 Cabriolet de 1990 beneficia da versão de 212 cv do motor S14 de 2,3 litros da BMW, que se tornou o padrão na versão europeia do M3, em Setembro de 1989. Está acoplado à transmissão manual 265 de cinco velocidades da Getrag com a primeira velocidade para trás, tipo *dogleg*, exclusiva dos exemplares europeus. Além disso, é um dos apenas doze M3 Cabriolet "BB05" construídos para o mercado espanhol sem conversores catalíticos.

Construído em Maio de 1990, está em excepcional estado geral, beneficiando de travões e sistema de escape recentemente renovados e capota nova no correcto material de fábrica. Desde novo, o carro permaneceu em Espanha até à sua compra pelo Sr. Sárágga, que se acredita ser o terceiro proprietário privado.

OFFERED WITHOUT RESERVE

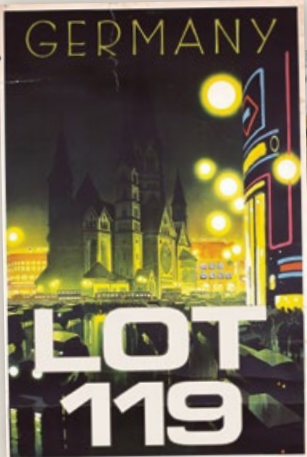
SEM PREÇO DE RESERVA

remained in Spain until its purchase by Mr. Sáragga, who is believed to be the third private owner.

BMW's E30 M3 is considered to be one of the best driver's cars of the 1980s, and this convertible example is already a modern classic in every sense, ready to be enjoyed by its next owner.

O M3 E30 da BMW é considerado um dos melhores automóveis focados na experiência de condução da década de 1980, e este exemplo descapotável é já um clássico moderno em todos os sentidos, pronto a ser desfrutado pelo próximo proprietário.





Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1986 PORSCHE 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **WPOZZZ91ZGS152264** ENGINE / MOTOR: **63G06373**

**€30.000 – €40.000**

**Desirable black-over-grey colour scheme**

**A wonderful 911 to use and enjoy**

Introduced in 1984, the Porsche 911 Carrera 3.2 replaced the 911 SC with coupé, targa, and cabriolet body styles available. Fitted with a new 3.2-litre flat six-cylinder with Bosh L-Jetronic fuel injection, its power was rated at 231 bhp. These cars were regularly updated throughout their production run, and this cabriolet benefits from the electric roof, which was updated for 1985, and a shorter-throw gearshift, an update for 1986 amongst other minor updates.

**Desejável combinação preto com interior cinzento**

**Um maravilhoso 911 para conduzir e desfrutar**

Apresentado em 1984, o Porsche 911 Carrera 3.2 substituiu o 911 SC, com carroçarias coupé, targa e cabriolet. Equipado com um novo motor de seis cilindros boxer de 3,2 litros, com injeção Bosh L-Jetronic, tinha uma potência de 231 cv. Estes automóveis eram regularmente atualizados ao longo da sua produção e este cabriolet beneficia de capota elétrica (introduzida em 1985) e um comando da caixa com curso mais curto, (novidade para 1986), para além de outras melhorias mais discretas.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Imported into Portugal in February of 1998, this cabriolet has remained here ever since. It is finished in Black with a matching black convertible top and black Fuchs wheels. The interior is trimmed in grey leather and has been upgraded with a modern Pioneer stereo with CD player. Currently showing just under 111,000 km on its odometer, the car presents quite well considering its higher mileage and would make for a wonderful regular driver during the warmer months of the year.

Importado para Portugal em 1998, este cabriolet permaneceu no país desde então. Está pintado em preto com capota condizente e rodas Fuchs igualmente a negro. O interior está forrado a pele cinzenta e foi atualizado com um rádio com leitor de CD Pioneer. Revela um pouco menos de 111.000 km no conta-quilómetros, estando em muito bom estado, tendo em conta a quilometragem e será um excelente automóvel para conduzir com frequência, durante os meses mais quentes do ano.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1973 BMW 2002 Tii

CHASSIS / CHASSIS: **2733536**

**€25.000 – €35.000**

**Quintessential silver-over-black colour scheme**  
**Perhaps the perfect enthusiast's first collector car**

When introduced, the BMW 2002 became the company's definitive automobile, and its impact can still be felt today. Sitting near the top of the 2002 hierarchy is the 2002 Tii. Produced from 1971–1975, BMW built 38,703 examples, differentiated by their Kugelfischer fuel-injection system, giving them a 30 bhp boost over their carbureted siblings.

Built for the 1973 model year, this is a charming example of its breed, finished in silver paintwork over a black interior and fitted with twin driving lamps. Nineteen seventy-three brought about a handful of changes for the 2002, which included revised taillights and front kidney grilles.

**Emblemática combinação de cinza prata com interior preto**  
**Talvez o perfeito primeiro clássico de coleção para um entusiasta**

Quando foi introduzido, o 2002 tornou-se o BMW por excelência e a sua influência faz sentir-se ainda hoje. Mas, perto do topo da hierarquia da gama 2002, está o 2002 Tii. Entre 1971 e 1975, a BMW produziu 38.703 unidades, que se distinguem pela sua injeção Kugelfischer, que lhes conferia 30 cv extra face ao seu irmão com carburadores.

Construído para o ano modelo de 1973, este é um charmoso representante da espécie, lacado em cinza prata, com interior preto, e equipado com dois faróis adicionais. Em 1973 chegaram algumas mudanças para o 2002, incluindo faróis traseiros diferentes, bem como a grelha dianteira, com o duplo rim.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



Reliable, easy to maintain, and fun to drive, the 2002 Tii is revered by enthusiasts as one of BMW's all-time greats. This example would be a great first-time classic car for someone looking to get into the hobby.

Fiável, fácil de manter e divertido de guiar, o 2002 Tii é venerado como um dos melhores BMW de sempre. Este exemplar seria um excelente primeiro clássico para alguém que queira entrar neste hobby.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1953 ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH SALOON

CHASSIS / CHASSIS: **LWVH15** ENGINE / MOTOR: **W14H**

**€40.000 – €60.000**

Originally built for the 1953 Brussels Motor Show  
Attractive design and arresting colour scheme

Manufaturado inicialmente para o salão  
automóvel de Bruxelas, em 1953

Estilo atraente e arrebatadora combinação de cores

The first large-chassis Rolls-Royce produced after World War II, the Silver Wraith retained an elegant pre-war appearance, yet it also offered a more modern driving experience. All Silver Wraith chassis were fitted with custom coachwork, from relatively sporting coupes and dropheads to eight-passenger formal limousines and landaulets.

O Silver Wraith foi primeiro Rolls Royce com chassis maior construído depois da II Guerra Mundial. Mantinha uma elegância remanescente da década anterior, mas completava-a com uma experiência de condução mais moderna. Todos os chassis Silver Wraith receberam carroçarias especiais, de coupés mais desportivos a descapotáveis, ou mesmo limusinas e *landaulets* formais para oito passageiros.

The Silver Wraith offered here was bodied by Hooper in the touring limousine style, and a copy of its original build sheet details its specification, including a speedometer in MPH, medium- and long-wave radio, sealed-beam headlights, and an additional cushion for the driver's seat. Listed as the

O Silver Wraith apresentado aqui tem uma carroçaria Hooper no estilo "limusina de viagem". Uma cópia da sua ficha de fabrico documenta a sua especificação original, com velocímetro em milhas por hora, rádio de onda média e baixa frequência, faróis de feixe selado e uma almofada adicional para o banco do condutor. Na folha de chassis providenciada pela Rolls

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

'Ex-Brussels Show Car' on its chassis card provided by the Rolls-Royce Foundation, this Wraith was delivered to its first US-based owner in 1953, a Mr Blevins Davis of Independence, Missouri.

Further US ownership history, including owners in New York, Illinois, and Jamaica before making its way to Portugal, is detailed in accompanying documentation from the Rolls-Royce Foundation. An eminently usable classic Rolls-Royce, the Wraith oozes style and grace now, as it did when new more than 60 years ago.

Royce Foundation, este exemplar está identificado como tendo sido apresentado no *stand* da Rolls Royce no salão automóvel de Bruxelas, em 1953. Ainda nesse ano, foi entregue ao seu primeiro proprietário, o Sr. Blevins Davis, residente em Independence, no estado do Missouri, EUA.

Os proprietários subsequentes, nos Estados Unidos – Nova Iorque, Illinois – mas também na Jamaica, antes de chegar a Portugal, encontram-se identificados em documentação igualmente providenciada pela Rolls Royce Foundation. Sendo um Rolls Royce clássico extraordinariamente utilizável, este Wraith tem estilo e graciosidade para dar e vender, agora como quando era novo, há mais de 60 anos.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1986 FERRARI 328 GTB

CHASSIS / CHASSIS: **ZFFWA19B000065651**

**€70.000 – €90.000**

**Delivered new to Belgium**

**Retains its original manuals**

**Quintessential Rosso Corsa over Beige colour combination**

Launched in 1985 at the Frankfurt Motor Show, the Ferrari 328 was the final platform for the transverse V-8 engine that had begun life in the 308 Dino. Producing a healthy 270 bhp in 3.2-litre guise, it propelled the GTB variant to a top speed nudging 170 mph and brushed off the sprint to 60 mph in just 5.5 seconds.

This 328 GTB is particularly desirable for its Rosso Corsa over Beige leather colour scheme. First delivered to Belgium in July of 1986 through Garage Francorchamps, it is a pre-ABS-era car and therefore boasts the elegant concave five-spoke

**Matriculado novo na Bélgica**

**Com manuais originais**

**Combinação de cores Rosso Corsa e interior bege**

Laçada em 1985, no Salão Automóvel de Frankfurt, o Ferrari 328 foi a plataforma final do motor V8 transversal que começou com o 308 Dino. Com uma saudável potência de 270 cv para uma capacidade de 3,2 litros, este motor impulsiona a variante GTB a uma velocidade máxima de 270 km/h e cumpre os 0-100 km/h em apenas 5,5 segundos.

Este 328 GTB é particularmente desejável pelo seu conjunto de cores Rosso Corsa com interior em couro bege. Entregue novo na Bélgica em julho de 1986, por meio da Garage Francorchamps, é um automóvel da era pré-ABS e, portanto, ostenta as elegantes jantes côncavas de cinco raios, tipo

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Daytona-style wheels. It presents in fine condition throughout and is accompanied for sale by its original service book and manuals—a fine and usable addition to any collection.

Daytona. Apresenta-se em bom estado e é acompanhado pelo livro de manutenção e manuais originais - um bom e utilizável acréscimo a qualquer coleção.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1933 FIAT 508 BALILLA COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **508-033359** ENGINE / MOTOR: **007946**

**€15.000 – €25.000**

The first true economy car from Fiat

Second-year example

Charming restoration

O primeiro Fiat popular e económico

Exemplar do segundo ano de produção

Restauro encantador

Introduced in 1932, the Fiat 508 Balilla was Fiat's first motor car designed to start a revolution of mass motorisation, offering reliability, affordability, and ease of use. Powered by a 20 hp side-valve straight four and paired to a three-speed gearbox, it offered a modest but consistent performance for a car of its age, with a top speed of 80 km/h. The robust circum-braced chassis and hydraulic drum brakes all around allowed the Balilla to be built in a variety of body styles, from two-seater sport spiders to capable commercial vehicles.

When the model production stopped in 1937, around 40,000 had been made, making the Balilla a success in its own right. This charming example appears to have been fully restored and presents well throughout. It is a fascinating and charming piece of automotive history which is ready to take on the roads of today.

Apresentado em 1932, o 508 Balilla foi o primeiro Fiat concebido para dar início à massificação do automóvel. Oferecia fiabilidade, acessibilidade e facilidade de utilização. Movido por um motor de quatro cilindros e válvulas laterais com 20 cv e com uma caixa de três velocidades, oferecia um desempenho modesto — velocidade máxima de 80 km/h — mas consistente para um automóvel da sua época. O robusto chassis com longarinas curvas e reforço central em cruz, aliado a travões de tambor com comando hidráulico nas quatro rodas, permitiram que fosse declinado em vários tipos de carroçaria, dos *sport spider* de dois lugares a veículos comerciais muito capazes.

Quando a produção do modelo parou, em 1937, cerca de 40.000 tinham sido construídos, fazendo do Balilla um sucesso por mérito próprio. Este cativante exemplar parece ter sido totalmente restaurado e apresenta-se em bom estado geral. É um fascinante e encantador testemunho da história do automóvel, pronto para enfrentar qualquer desafio nas estradas atuais.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1959 VESPA 400

CHASSIS / CHASSIS: **10355**

**€20.000 – €30.000**

**Charming, seldom-seen Vespa microcar**

**Previous restoration in beautiful colour scheme**

Piaggio, already well known for their iconic Vespa scooter, released the 400 microcar in Monaco in 1957 to enthusiastic response. The new model was built in France by ACMA in Fourchambault to the Piaggio design. The first year saw 12,000 cars fly off the production line as consumers snapped up the cute microcar. With several advantages over a scooter, the Vespa 400 was perfect for the small cobblestone streets of Europe.

Rear-engined, the microcar had room in the rear for luggage or two small children. The pretty little coupe with a rollback roof compared favourably with the stylish Autobianchi Bianchina, apart from its smaller two-stroke motor. The shell was a monocoque, with a unique and advanced strut suspension. This example appears to have been fully restored in the past and is presented in a beautiful blue with period-correct cream-coloured wheels.

**Charmoso e invulgar microcarro Vespa**

**Restaurado há algum tempo, numa bela combinação de cores**

A Piaggio, famosa pela sua icónica scooter, lançou o microcarro 400 no Mónaco, em 1957, obtendo uma resposta entusiástica. O novo modelo foi construído em França, pela ACMA, em Fourchambault, mas seguindo a conceção da Piaggio. No primeiro ano, 12.000 unidades saíram da linha de produção, em resposta ao grande interesse dos consumidores. Apresentando inúmeras vantagens sobre uma scooter, o Vespa 400 era perfeito para as pequenas ruas em paralelepípedos da Europa.

Grças ao motor traseiro, o microcarro tinha espaço atrás dos bancos para bagagem ou para duas crianças pequenas. O pequeno coupé, com um tejadilho de lona que se enrolava para trás, comparava-se favoravelmente com o elegante Autobianchi Bianchina, apesar do seu menor motor a dois tempos. A estrutura era um monobloco, com uma suspensão única e avançada de amortecedores telescópicos. Este exemplar parece ter sido totalmente restaurado no passado e é apresentado num belo azul com jantes de cor creme, corretas para a época.

LOT 125



*Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos*

## 1956 LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBLE

COACHWORK / CARROZZERIA: **PININ FARINA** CHASSIS / CHASSIS: **B24S-1187H**

**€220.000 – €280.000**

The sixth of 150 fifth-series examples

Documented history from 1961

Restored in stylish period colours

O sexto de 150 exemplares da 5ª. série

História documentada desde 1961

Restaurado em cores da moda na época



The revolutionary Lancia Aurelia featured monocoque construction, four-wheel independent suspension, and the first production V-6 engine, driving through a rear transaxle with inboard brakes. Lancia commissioned Pinin Farina to build an open sports variant of the Aurelia on a shortened platform. The resulting B24 Spider debuted in 1955. Available in either right-hand B24 or left-hand ('Sinistra') B24S, the rakish two-seater sported a floor-mounted gearshift and a wrap-around windscreen with side curtains for weather protection.

Reflecting a shift in expectations, especially in the important US market, in 1956 Pinin Farina introduced a revised version, now called the Aurelia Convertible. Offered only in left-hand drive, the updated car featured a more practical conventional windscreen with quarter windows. Its interior was lengthened, and enlarged doors were fitted with wind-down windows.

The present example, Aurelia Convertible B24S-1187, is the sixth produced of the updated series. Initially registered in Bologna, Italy, its history is known since

O revolucionário Lancia Aurelia tinha soluções técnicas inovadoras, como a carroçaria monobloco, suspensão independente nas quatro rodas e o primeiro motor V6 produzido em série, com a caixa de velocidades montada atrás, em *transaxle*, e travões à saída do diferencial. A Lancia encomendou à Pinin Farina uma versão descapotável do Aurelia, numa plataforma mais curta. O resultado foi o B24 Spider, revelado em 1955. Disponível na versão com direção à direita (B24) ou à esquerda (B24 S 'Sinistra'), o radical descapotável de dois lugares tinha comando da caixa no piso e um pára-brisas curvo envolvente, sem vidros laterais: dois painéis amovíveis protegiam os ocupantes dos elementos.

Em 1956, para responder às exigências do cada vez mais importante mercado norte-americano, a Pinin Farina apresentou uma versão revista e melhorada, designada Aurelia Convertible. Estava disponível apenas com volante à esquerda, dotado de um pára-brisas convencional e quebra-ventos. O seu habitáculo era mais espaçoso, as portas eram maiores e tinham vidros descendentes.

Este exemplar, o Lancia Aurelia Convertible B24S-1187 foi o sexto a ser produzido numa nova série atualizada. Foi inicialmente registado na cidade italiana de Bolonha, sendo a sua história conhecida a partir de um novo registo, em 1961. Em 1968, trocou de proprietário e foi





OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

its re-registration there in 1961. In 1968, chassis number 1187 changed hands and was registered in Ferrara, where it remained with one owner until 1984 and the most recent previous custodian from the early 1990s. In that ownership the car was subjected to a comprehensive restoration. It presents beautifully in light blue set off by a black hood and beige leather interior. Purchased by Mr. Sáragga in 2018, it is accompanied by its Italian registration documents and an ASI certificate.

An icon of Italian motoring since its inception, the Aurelia B24S famously featured in the classic 1962 film *Il Sorpasso*, ensuring its place in cinematic as well as automotive history. With the driving dynamics of a car a decade newer, this B24S Convertible is ready to reward its next owner on both the road and the display field.

registado em Ferrara, onde permaneceu, com o mesmo dono, até 1984. Posteriormente, com um novo guardião, que o adquiriu no início dos anos 90, foi submetido a um restauro completo. Está muito bem apresentado, em azul claro, destacado pela capota preta e o interior em pele bege. Adquirido pelo Sr. Sáragga em 2018, vem acompanhado pelos documentos italianos e um certificado ASI.

Símbolo da indústria automóvel italiana, o Aurelia B24S é também protagonista do clássico *Il Sorpasso*, de 1962 (“A Ultrapassagem”, em português), garantindo o seu lugar na história do cinema, em paralelo com o impacto que teve história do automóvel. Com o desempenho dinâmico de um automóvel dez anos mais recente, este B24S Convertible está pronto para recompensar o seu novo proprietário, tanto em movimento, na estrada, como em eventos de exibição.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

# 1996 PORSCHE 911 CARRERA 4S COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **WPOZZZ99ZTS314812**

**€80.000 – €100.000**

**Delivered new to Portugal**

**Understated Black-over-Black colour scheme**

**Accompanied by its original owner's manual**

Originally finished in Black paint over a matching Black full-leather interior, this 993-generation Porsche 911 Carrera 4S Coupé was originally outfitted with a sunroof, Becker radio with six-disc CD changer, and pleated leather front and rear seats. Sold new through Porsche Lisbon in May of 1996, the car has called Portugal home ever since.

Its accompanying service book shows regular service throughout its life by Porsche dealerships in both Lisbon and Porto and confirms its current mileage of just under 99,100 km

**Matriculado novo em Portugal**

**Esquema discreto de cores, preto com interiores pretos**

**Acompanhado pelo manual do proprietário original**

Originalmente acabado em preto com um interior em couro integral preto correspondente, este Porsche 911 Carrera 4S coupé, da geração 993, foi originalmente equipado com teto de abrir, rádio Becker com caixa de CDs de seis discos e bancos frontais e traseiros em couro enrugado. Vendido novo pela Porsche Lisboa em maio de 1996, este automóvel esteve em Portugal desde então.

O livro de manutenção que o acompanha mostra um serviço regular ao longo da sua vida pelos diversos concessionários Porsche, tanto em Lisboa como no Porto, e confirma a sua quilometragem atual de pouco menos de 99.100

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

from new. The car presents well throughout and is a lovely example of its breed. Now classified by many enthusiasts as a modern-day collectible, these cars offer the perfect balance between the original, air-cooled 911 ethos and modern practicality.

km. O automóvel apresenta-se em bom estado geral e é um exemplar desejável da geração 993. Agora classificados por muitos entusiastas como modernos colecionáveis, estes automóveis oferecem o equilíbrio perfeito entre o 911 original refrigerado a ar e a praticabilidade moderna.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1949 ALLARD K1

CHASSIS / CHASSIS: **71KLH 886**

**€60.000 – €80.000**

**One of just 151 K1s built**

**Entirely unique; delivered new to Portugal**

Based in South West London, Sydney Allard's motor-car company was founded in 1945. Foreshadowing the high-performance V-8-powered cars of the 1960s, Allard's featured large American engines in a lightweight British chassis and body.

The first Allard sports car was the K1, which was a two-seater on a box-section frame with transverse leaf springs. Chassis 71KLH 886, on offer here, is equipped with a 3.6-litre Ford flathead V-8 as it would have been in period. According to the Allard Club, it was completed as a left-hand-drive chassis on 16 December 1948 and marked for export to Portugal. In

**Um de apenas 151 K1 construídos**

**Absolutamente único; entregue novo em Portugal**

Sydney Allard fundou a Allard em 1945, estabelecendo a sua sede na região do sudoeste londrino. Antecipando os automóveis de alto desempenho com motor V8 dos anos 60, criou uma fórmula de sucesso, montando motores americanos de grande capacidade em chassis e carroçarias britânicos muito leves.

O primeiro desportivo da marca foi o K1, de dois lugares, com chassis em estrutura tipo caixa e molas de lâmina transversais. O chassis 71KLH 886 aqui apresentado está equipado com motor Ford V8 *flathead* de 3,6 litros, como seria o caso na época. Segundo o clube Allard, ficou pronto, com condução à esquerda, a 16 de dezembro de 1948. Estava identificado para exportação, tendo Portugal como destino. No final dos anos 40, a

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



the late 1940s, Allard experienced a series of body worker strikes, and this car was sold as a chassis, engine, and completed body up to the bulkhead. Its rear bodywork was then completed by the buyer. In this case the style somewhat resembles an M-Type.

Allard sofreu as consequências de algumas greves dos trabalhadores dedicados às carroçarias. Por esse motivo, este exemplar foi vendido em chassis, motor e secção dianteira até à antepara. Toda a parte traseira terá sido depois concluída pelo comprador. Neste caso, o estilo adotado faz lembrar um M-Type.

Once in Portugal much of the history is unknown; however, at some point the vehicle was switched to right-hand drive. The dash was likely altered at the same time, along with the addition of the unusual column shift. An entirely unique car, Portuguese from new, this Allard is one of a kind.

Uma vez em Portugal, muita da sua história é desconhecida. No entanto, a dada altura, foi transformado para condução à direita. O painel de instrumentos certamente foi alterado, tendo sido adicionado o curioso comando da caixa de velocidades na coluna de direção. Um exemplar verdadeiramente único, português desde sempre, como este Allard não existe outro igual.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1988 FERRARI GTS TURBO

CHASSIS / CHASSIS: **ZFFZA28B000077926** ENGINE / MOTOR: **13105**

**€50.000 – €70.000**

**Delivered new to Porto and remained  
in Portugal from new**

**Less than 40,000 km from new**

**Finished in its original colours and  
retains its original engine**

**Offered with its original manuals and luggage set**

**Matriculado novo no Porto, permaneceu  
sempre em Portugal**

**Menos de 40.000 km**

**Cores originais e mantém o motor original**

**Oferecido com os manuais originais  
e conjunto de bagagem**

Ferrari's GTS Turbo was offered from 1986–1989 as a turbocharged, smaller displacement version of the Ferrari 328 GTS. Boasting both an intercooler and updated turbo over its predecessor, the 208 GTS, the GTS Turbo offered all the thrills of the naturally aspirated 328 without the 38% VAT rate that cars with engine displacements of over 2.0 litres attracted in Italy. Less than 1,000 were produced.

This example was delivered to its first owner in Porto in August 1988. It is accompanied by its extremely rare three-piece luggage set and a richly documented service history, which includes its original owner's manuals and previous Portuguese registrations,

O Ferrari GTS Turbo esteve à venda de 1986 a 1989 como uma versão turbo alimentada de menor capacidade do Ferrari 328 GTS. Equipado com um intercooler e um turbo, ao contrário do seu antecessor, o 208 GTS, o GTS Turbo oferece todas as emoções do naturalmente aspirado 328 sem a taxa de 38% de IVA com que automóveis com capacidade de mais de 2,0 litros eram tributados em Itália. Foram produzidas menos de 1.000 unidades.

Este exemplar foi entregue ao seu primeiro proprietário no Porto em Agosto de 1988. É acompanhado pelo seu extremamente raro conjunto de malas de três peças e um histórico de manutenções ricamente documentado. Este inclui os manuais do proprietário originais, bem como registos portugueses anteriores, que mostram a manutenção cuidadosa do automóvel desde



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

chronicling the car's fastidious upkeep from new and confirming that it retains its original engine and that the odometer reading of under 40,000 km is genuine. It presents in splendid original condition in quintessential Rosso Corsa over Nero interior with Rosso carpets. It would be difficult to find a more attractive example.

novo, confirmando que mantém o seu motor original e que a leitura do totalizador de quilómetros de menos de 40.000 km é genuína. Apresenta-se em esplêndida condição original, em Rosso Corsa com interiores em Nero e tapetes Rosso. Será difícil encontrar um exemplar mais atraente.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1988 PORSCHE 911 TURBO CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **WPOEB0931JS070139** ENGINE / MOTOR: **68J00350**

**€80.000 – €120.000**

Presented in its original and seldom-seen colours of Diamond Blue over Navy Blue leather

Beautifully preserved, ready to drive and enjoy

Supplied with a Porsche Certificate of Authenticity

Cores originais e raramente vistas: azul Diamond e interiores em couro azul Navy

Preservado de forma exemplar, pronto para conduzir e desfrutar

Fornecido com Certificado de Autenticidade da Porsche

For 1976, the FIA Group 4 GT regulations stipulated that entries had to be based upon production cars, of which no fewer than 400 were to be built during a 24-month period. Porsche's solution was to fit the 3.0-litre flat-six from the Carrera RS 3.0 with turbocharging technology from the 917/30 Can-Am racing car to create the first turbocharged 911.

This US-specification G-Series 911 Turbo Cabriolet was first delivered to Mr Richard Scharer, who took delivery through Haywood-Clark Porsche in Midlothian, Virginia, in April of 1988. It is noteworthy for its elegant specification of Diamond Blue over Navy Blue leather, as well as having the later 3.3-litre engine, which increased power to 282 bhp and

Em 1976, os regulamentos para GT de Grupo 4 da FIA estipulavam que as inscrições tinham que ser baseadas em carros de produção, com nada menos que 400 unidades construídas em 24 meses. A solução da Porsche foi montar o 3.0-litros do Carrera RS 3.0 com a tecnologia turbo do 917/30 Can-Am para criar o primeiro 911 turbo.

Este 911 Turbo Cabriolet serie G, com especificação norte-americana, foi entregue novo ao Sr. Richard Scharer, através da Haywood-Clark Porsche em Midlothian, Virginia, em Abril de 1988. É notável pela elegante especificação em Diamond Blue e interiores em couro azul-marinho, além de ter o último motor de 3,3 litros, que aumentou a potência para 282cv e o binário para 377Nm. Equipado com um rádio Blaupunkt "Reno SQR 46", diferencial autoblocante e um sistema de alarme, é acompanhado pelo livro

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

377 nm of torque. Equipped with a Blaupunkt Reno SQR 46 radio, self-locking differential, and an alarm system, it is accompanied by its original service book and a Porsche Certificate of Authenticity from Porsche Iberica, confirming its specifications.

de manutenções original e um Certificado de Autenticidade da Porsche Ibérica, que confirma as suas especificações.





Visit [rmsothebys.com](https://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1932 FORD MODEL 18 V-8 COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **18-90138**

**€25.000 – €35.000**

**Rare deluxe V-8 coupé**  
**Charming older restoration**

**Raro coupé deluxe V8**  
**Restauro antigo com muito charme**

Ford's prolific second-generation Model A was treated to a gentle restyling for 1932 and designated the Model B. The B shortly became old news, as Ford introduced a novel compact cast en-bloc Model 18 V-8 engine that would enjoy a long life as the 'Ford flathead'. Produced until 1953 in the United States, it spawned numerous variants, some of which continued to be built into the 1970s in Europe.

A segunda geração do Ford A recebeu uma discreta actualização estética para 1932 e passou a chamar-se Model B. Mas o B rapidamente passou de moda, assim que a Ford apresentou um novo motor, o compacto Model 18 V8, que teria uma longa e bem sucedida vida, ficando conhecido como o Ford 'Flathead'. Produzido até 1953 nos Estados Unidos, foi declinado em numerosas variações, tendo mesmo algumas continuado a ser produzidas na Europa até aos anos 70.

This Model 18 Coupé is the deluxe model, with roll-down rear window, rumble seat, side-mounted spare tyre, and a rear-mounted truck rack with trunk. An older restoration, it is handsome in cream with black mouldings. The 18-inch wire-spoke wheels are painted in body colour and are mounted with whitewall tyres. Of the more than 250,000 Fords built for 1932, barely 20,000 were deluxe V-8 coupés. This is a very nice example.

Este Model 18 coupe é a versão Deluxe, com vidro traseiro descendente, banco extra para duas pessoas tipo *dickey* e plataforma de bagagem atrás, com a respetiva mala. Com um restauro antigo, mantém toda a elegância, em creme com aplicações a preto. As rodas de raios de 18 polegadas estão pintadas na cor da carroçaria e têm pneus de faixa branca. Dos mais de 250.000 Ford construídos em 1932, pouco mais de 20.000 eram coupés Deluxe V8. Este é um belo exemplar.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1964 PORSCHE 356 C 1600 SC COUPÉ

COACHWORK / CARROZERIA: **KARMANN** CHASSIS / CHASSIS: **218621** ENGINE / MOTOR: **812254**

**€80.000 – €110.000**

Delivered new to Lisbon

Retains its original engine

Quintessential Silver-over-Black colour scheme

Production of the Porsche 356 C was split between body makers Reutter, located next to Porsche Zuffenhausen, and *karosserie* Karmann in Osnabrück. The C series was the final iteration of the 356 and would be built well into 1965. The top-of-the-line SC became Porsche's most powerful OHV model, surpassed only by the four-cam Carrera 2.

This example was completed on 4 June 1964 and shipped to Porsche's Lisbon importer. Its first owner, Sr José Gonçalves Martins, took delivery in December 1964. When new, this

Entregue novo em Lisboa

Mantém o motor original

Incontornável combinação de cinza metalizado e interior preto

A produção do Porsche 356 C estava dividida entre o fabricante de carroçarias Reutter, estabelecido junto à Porsche Zuffenhausen e a *karosserie* Karmann, em Osnabrück. A série C seria a última geração do 356 e continuaria a ser produzida até 1965. O topo de gama SC tornou-se o mais potente modelo Porsche com motor "pushrod", ultrapassado apenas pelo Carrera 2, com motor de quatro árvores de cames.

Este exemplar ficou pronto a 4 de junho de 1964 e enviado para o agente Porsche em Lisboa. O seu primeiro dono, Sr. Gonçalves Martins, recebeu-o em dezembro de 1964. Quando era novo, este

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

SC wore Signal Red paint with a black leatherette interior and was equipped with Continental 165-15 radial tires, a rear camber-compensating spring, and a Blaupunkt Stuttgart radio with two speakers and an antenna.

SC estava pintado em vermelho Signal, com interior em pele sintética preta. Tinha ainda pneus radiais Continental 165-15, uma mola de compensação do camber traseiro e um rádio Blaupunkt Stuttgart, com dois altifalantes e uma antena.

Presently refinished in silver, this driver-condition 356 SC retains its black interior and is a charming example of a late 356.

Atualmente lacado em cinza prata, este 356 SC está pronto a ser conduzido, mantendo o interior preto. É um encantador representante dos últimos 356 produzidos.





# 1962 JAGUAR E-TYPE SERIES I 3.8-LITRE ROADSTER

CHASSIS / CHASSIS: **877116** ENGINE / MOTOR: **R5137-8**

**€110.000 – €130.000**

**Retains its original engine and finished in original colours**

**Fitted with a Getrag five-speed gearbox  
for comfortable cruising**

**One of 2,726 E-Type Roadsters built for 1962**

Finished in its original colours of Opalescent Grey over a contrasting black leather interior and hood, this E-Type left the Coventry factory on 16 April 1962 and was delivered that same month to H Blogg in the Netherlands. It is described as having a body and interior with a nice patina, completely free of any rust. A Getrag five-speed manual gearbox has been installed for more comfortable roadway cruising, along with Avon tyres on Dunlop racing wheels for greater sporting potential.

**Mantém o motor e as cores originais**

**Equipado com caixa de cinco velocidades  
Getrag para maior conforto de utilização**

**Um de 2.726 E-Type Roadster fabricados em 1962**

Pintado nas suas cores originais cinzento Opalescent Grey e interior contrastante em pele preta, com capota da mesma cor, este E-Type saiu da fábrica de Coventry a 16 de abril de 1962. Nesse mesmo mês, foi entregue a H. Blogg, na Holanda. É descrito como tendo uma bela pátina tanto na carroçaria como no interior, sem qualquer ponto de corrosão. Foi instalada uma caixa de cinco velocidades manual Getrag para viajar de forma mais confortável. Por outro lado, equipado com pneus Avon e jantes Dunlop de competição, esta apto a uma utilização mais desportiva.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



The car's history file retains its original Dutch registration, as well as more recent German registrations, invoices, and a Jaguar Daimler Heritage Trust certificate. A previous owner overhauled the brakes in 2013, fitting the car with aircraft-type hoses, a new clutch in 2014, and updated electronics in 2016, including an electric fan for enhanced cooling. Furthermore, the engine was rebuilt by another previous owner in 2005.

An ideal example to drive and enjoy—ownership of a Series I E-Type Roadster is a dream of many enthusiasts, and this example would not disappoint.

A documentação deste Jaguar inclui o seu registo original na Holanda, bem como outros registos mais recentes na Alemanha e um certificado do Jaguar Daimler Heritage Trust. Um proprietário anterior melhorou os travões em 2013, colocando tubagens de tipo aeronáutico, uma nova embraiagem em 2014 e componentes eletrónicos em 2016, incluindo uma ventoinha elétrica para arrefecimento mais eficiente. A estas intervenções acresce que o motor foi refeito por outro dono anterior, em 2005.

Um exemplar ideal para conduzir e desfrutar, possuir um E-Type Roadster da primeira série é o sonho de muitos entusiastas. Este Jaguar não desapontará.





## 1950 JAGUAR XK 120 ROADSTER

CHASSIS / CHASSIS: **660509** ENGINE / MOTOR: **W1571-8**

**€80.000 – €100.000**

**Desirable fast road specification;  
fitted with a C-Type head**

**Perfect for vintage racing events; highly eligible**

Completed in December 1950 in Suede Green over a matching interior, this Jaguar XK 120 Roadster was built to RHD specifications for its home market and sold to its first owner via the Midland Autocar company in 1951. Mentioned in a 1977 letter to the *XK Bulletin*, the then owner, Chris Bowles of New Maldon, Surrey, had changed the exterior colour to its present colours, Old English White over a red interior.

At some point it was converted from right-hand drive to left-hand drive, with the addition of a new engine cylinder head, likely a C-Type specification from a later model. Already a car which cannot be described as lacking in performance,

**Desejada especificação *fast road*. Cabeça de motor C-Type**

**Perfeito para eventos de clássicos  
desportivos; altamente elegível**

Produzido em dezembro de 1950, em verde Suede, com interior a combinar, este Jaguar XK 120 Roadster tinha condução à direita e estava destinado ao mercado britânico. Foi vendido ao primeiro dono pela Midland Autocar company, em 1951. Em 1977, foi referido numa carta dirigida ao "*XK Bulletin*". O seu proprietário era Chris Bowles, de New Maldon, no Surrey, que o mandou pintar em branco Old English White, com interior vermelho.

A dada altura da sua história foi convertido para condução à esquerda, recebendo também uma nova cabeça de motor com especificação C-Type, provavelmente de um modelo mais recente. Sendo um automóvel rápido, mesmo com as especificações normais, este XK 120 Roadster, com a

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

the C-Type head makes this XK 120 Roadster even more usable and enjoyable, and this would be an ideal example for vintage events or just to drive and enjoy.

cabeça C-Type tornou-se o automóvel ideal tanto para eventos de clássicos desportivos como apenas para conduzir e desfrutar.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1934 MERCEDES-BENZ 170 CABRIOLET C

CHASSIS / CHASSIS: **111367** ENGINE / MOTOR: **111367**

**€35.000 – €45.000**

**Delivered new to Portugal**

**Lovely green-and-black colour scheme  
with dual rear-mounted spares**

The 170 was conceived as a contender in the medium-sized and medium-priced market. It put Mercedes-Benz cars within reach of a much wider market. Nearly 70,000 were produced by 1941. The car was offered in a variety of styles because of its mixed construction technique of sheet steel cladding over a wooden framework. This was also the first Mercedes-Benz built with independent suspension at all four corners. Power came from a six-cylinder 1,692 cc engine, capable of 32 bhp, managed via a four-speed manual gearbox.

**Vendido novo em Portugal**

**Adorável combinação de cores verde e preto,  
com um par de sobresselentes atrás**

O 170 foi concebido como um modelo do segmento médio, quer em termos de dimensões, quer em termos de preço. Tornou os automóveis Mercedes-Benz acessíveis a um mercado muito vasto. Em 1941, tinham sido produzidos quase 70.000. Oferecia uma variedade interessante de carroçarias, graças à técnica de construção mista, combinando painéis de chapa de aço sobre uma estrutura em madeira. Este foi também o primeiro Mercedes-Benz produzido com suspensão independente nas quatro rodas. Era movido por um motor de seis cilindros, com 1692 cc, desenvolvendo 32 cv, transmitidos às rodas traseiras através de uma caixa de quatro velocidades.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Documentation from the Automóvel Club de Portugal states that this example was first registered in Portugal when new in September of 1934. Finished in green with black fenders and a matching black interior and complemented with dual rear-mounted spares, this charming pre-war Mercedes-Benz would be a thrill to drive and enjoy.

Documentação proveniente do Automóvel Club de Portugal declara que este exemplar foi registado novo em Portugal no mês de setembro de 1934. Pintado em verde com guarda-lamas e interior pretos, conta ainda com dois sobresselentes montados atrás. Este encantador Mercedes-Benz pré-Guerra está pronto a proporcionar viagens emocionantes.





Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1969 MERCEDES-BENZ 280 SL

CHASSIS / CHASSIS: **113.044.10.012917** ENGINE / MOTOR: **130.983.10.005059**

**€80.000 – €100.000**

**Upgraded to five-speed manual transmission**

**US-delivery example**

**Retains its original engine**

**Desejada transmissão manual de quatro velocidades**

**Exemplar de especificação europeia**

**Mantém motor original**

Code-named W113, the encore to the Mercedes-Benz 190 SL was first introduced at the 1963 Frankfurt Auto Show as the 230 SL. The final version, the 280 SL made its public appearance early in 1968. Most notable was the increased engine displacement to 2,778 cc, this time with a bump in both torque and horsepower to 180 bhp. Interiors were upgraded along with myriad detail refinements. The final 280 SL came off the assembly line in March 1971.

A total of 23,885 280 SLs (including 8,047 for the 1969 model year) were produced during the model run, making it the most popular of all the roadsters built to date. Tastefully finished in

Com a designação interna de W113, o 230 SL – sucessor do Mercedes-Benz 190 SL – foi apresentado pela primeira vez no salão automóvel de Frankfurt. A versão final, o 280 SL fez a sua aparição pública no início de 1968. O mais notável foi o aumento da capacidade do motor para 2778 cc, com um aumento de binário e potência para 180 bhp. Os interiores foram atualizados juntamente com inúmeros refinamentos e detalhes. O último 280 SL saiu da linha de montagem em março de 1971.

Um total de 23.885 280 SL (incluindo 8047 para o ano de 1969) foram produzidos durante a execução do modelo, tornando-o o mais popular de todos os *roadster* construídos até hoje. Acabado com bom gosto, em azul-escuro metálico com um interior bege, este exemplar de especificação

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



dark blue metallic over a tan interior, this US-specification example was equipped with a four-speed manual transmission when new, but has now been fitted with a five-speed manual transmission. A wonderful driver-quality example that presents nicely throughout, a 280 SL is a car that never goes out of style and is just as lovely to behold today as the day it was announced over fifty years ago.

européia está equipado com a desejável transmissão manual de quatro velocidades. Um exemplar maravilhoso para conduzir, em bom estado geral, um 280 SL é um carro que nunca sai de moda e é tão agradável de se ver hoje como no dia em que foi anunciado, há mais de 50 anos.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1922 MCLAUGHLIN 22-49 MASTER SIX TOURER

ENGINE / MOTOR: **CP 5254**

**€30.000 – €50.000**

**Canadian-built predecessor to the McLaughlin-Buick**

**Deep blue over black leather and wings**

The McLaughlin Motor Car Company of Oshawa, Ontario, Canada, was a successor to the McLaughlin Carriage Company, which dated from 1869. The first McLaughlin motor cars were built in 1907 under Robert McLaughlin's son Sam. Sam McLaughlin eventually began buying powertrains from Buick. Thus began an alliance that led to General Motors of Canada via William C. Durant's extensive acquisition programme that produced General Motors Corporation in the United States. McLaughlin-built cars became more and more Buick-like. From 1923 they bore the McLaughlin-Buick badge.

**Antecessor canadiano do McLaughlin-Buick**

**Azul escuro, com guarda-lamas e capota em pele pretos**

A McLaughlin Motor Car Company de Oshawa, no Ontario (Canadá), sucedeu à antiga McLaughlin Carriage Company, fundada em 1869. Os primeiros automóveis McLaughlin foram construídos em 1907, sob a direção de Sam McLaughlin, filho de Robert McLaughlin. Sam começou a comprar a mecânica à Buick, dando origem a uma aliança que levaria à criação da General Motors of Canada, através do ambicioso plano de aquisições de William C. Durant. Este acabaria por resultar na formação da General Motors Corporation nos EUA. Os automóveis produzidos pela McLaughlin foram-se tornando cada vez mais parecidos com os Buick. De tal modo que, a partir de 1923, passaram a ostentar o símbolo McLaughlin-Buick.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

This 1922 McLaughlin 22-49 tourer is a Buick in all but name; it has the same 3.9-litre overhead-valve six-cylinder engine and drivetrain. Folding jump seats in the rear result in seating for seven upholstered in black leather. The car presents well in deep blue, a frequent Buick choice, over black wings. A cream coach line provides visual accent.

Este McLaughlin 22-49 tourer de 1922 é um Buick em tudo menos na designação. Tem o mesmo motor de seis cilindros, 3,9 litros de capacidade e válvulas à cabeça, bem como a mesma transmissão. Os bancos dobráveis tipo 'strapotin' atrás proporcionam uma lotação de sete ocupantes, todos dispostos de revestimento em pele preta. Este exemplar tem boa apresentação, em azul escuro — uma escolha frequente nos Buick — sobre os guarda-lamas pretos. Uma faixa pintada à mão em creme acentua-lhe as linhas elegantes.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1963 WILLYS INTERLAGOS COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **3-3135-0013**

**€25.000 – €35.000**

**Seldom-seen Alpine built under licence in Brazil**

**Lovely yellow-over-white colour scheme**

**Rare, lightweight, and fun to drive**

**One of the most desirable French sports cars**

**Raramente visto Alpine, construído sob licença no Brasil**

**Encantadora combinação de amarelo com interior branco**

**Raro, muito leve e divertido de conduzir**

**Um dos desportivos franceses mais desejados**

Introduced at the Paris Auto Show in 1958, the Alpine-Renault 108 was the successor of the A106 and the second model ever produced by Alpine. Produced both at Alpine's facility in Dieppe and also in Brazil, the A108 always proved to be an attractive automobile, thanks to its superlight fibreglass bodywork designed by Michelotti. While production began in France, Jean Rédélé realized that he would have to produce his Alpine under licence elsewhere to maintain his success. He saw Willys Overland of Brazil as the perfect overseas partner through their existing close links with Renault.

Apresentado no salão automóvel de Paris em 1958, o Alpine-Renault 108 foi o sucessor do A106 e o segundo modelo da Alpine a ser produzido. Fabricado nas instalações da Alpine, em Dieppe, e também no Brasil, o A108 foi sempre um automóvel muito sedutor, graças à sua carroçaria ultra leve, em fibra de vidro, desenhada por Michelotti. Já a produção tinha tido início em França, quando Jean Rédélé compreendeu que, para manter o seu sucesso, precisava de fabricar os seus automóveis noutros mercados, sob licença. Viu a Willys Overland do Brasil como o perfeito parceiro internacional, dadas as relações

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

The first of these new cars were seen at the São Paulo Car Show in November of 1961, and these Brazil-built cars were made in three separate body styles: berlinette, cabriolet, and coupé, as offered here today. Dubbed the Willys Interlagos, this example is finished in a fetching and seldom-seen colour scheme of yellow over a white leather interior. A rare sight anywhere, this Brazilian-built French sports car offers a unique opportunity to acquire one of the lesser-known Alpine models.

que já tinham com a Renault.

O primeiro destes novos modelos foi apresentado no salão automóvel de São Paulo, em novembro de 1961. Estes automóveis produzidos no Brasil foram feitos com três carroçarias diferentes: berlinette, cabriolet e coupé, como a unidade aqui apresentada. Batizado Willys Interlagos, este exemplar exibe uma chamativa combinação de amarelo com interior em pele branca. Uma visão rara em qualquer parte do mundo, este desportivo francês construído no Brasil oferece uma oportunidade única de adquirir um dos Alpine menos conhecidos.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1964 CITROËN 2CV 4X4 'SAHARA'

CHASSIS / CHASSIS: **30001** ENGINE / MOTOR: **0052000016 & 005200035**

**€80.000 – €100.000**

**One of only 693 examples**  
**Highly desirable twin-engine model**  
**Fitted with correct 'AW' engines**

**Um de apenas 693 exemplares construídos**  
**Modelo bimotor altamente desejável**  
**Equipado com os motores "AW" corretos**

The Citroën 2CV is unquestionably one of the most important European cars of all time. Produced in several markets and many models, the 2CV was a car for everyone, as proven by its continued popularity.

O Citroën 2CV é inquestionavelmente um dos automóveis europeus mais importantes de sempre. Produzido em vários mercados e muitos modelos, o 2CV era um carro para todos, como se provou pela sua eterna popularidade.

One of the more unusual 2CV variants, and certainly among the most collectable today, is the dual-engined four-wheel-drive 'Sahara'. The front engine drives the forward wheels in the usual manner, with the rear engine powering the rear wheels. To call the Sahara four-wheel-drive is selling it short—both engines can be operated independently, making the vehicle front-, rear-, and all-wheel-drive. The car also benefitted from near-perfect weight

Uma das variantes mais incomuns do 2CV, e certamente entre as mais colecionáveis atualmente, é o bimotor de tração às quatro rodas "Sahara". O motor dianteiro aciona as rodas dianteiras da maneira usual, com o motor traseiro a acionar as rodas traseiras. Chamar o Sahara tração às quatro rodas é subestimá-lo — ambos os motores podem de ser operados de forma independente, tornando o veículo com tração dianteira, traseira e com tração às quatro rodas. Este 2CV também beneficia de uma distribuição de peso quase perfeita, e com potência adicional útil, era capaz de 100 km / h em terreno plano. Altamente

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

distribution, and with the useful additional power, the car was capable of 100 km/h on flat ground. Highly adaptable to any terrain, Saharas have been known to tackle every off-road adventure—even the Dakar Rally!

This example is fitted with its correct 'AW' engines and is believed to have been assembled at Citroën's factory in Portugal at Mangualde, where 2CV production commenced in 1961.

Offered here is a beautifully restored 2CV 4x4, fresh and ready for its next adventure.

adaptáveis a qualquer terreno, os Saharas são conhecidos por enfrentar todas as aventuras fora de estrada — até mesmo o Rally Dakar!

Este exemplar está equipado com os motores "AW" corretos e acredita-se que foram montados na fábrica da Citroën de Mangualde, em Portugal, onde a produção do 2CV teve início em 1961.

Um 2CV 4x4 muito bem restaurado, fresco e pronto para a sua próxima aventura.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1961 JAGUAR E-TYPE SERIES I 3.8-LITRE FIXED-HEAD COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **885083** ENGINE / MOTOR: **P2199-8**

**€140.000 – €160.000**

**The first E-Type FHC delivered to and registered in Portugal  
Retains its original engine and finished in original colours**

Presented here is one of the first one hundred E-Type coupés built largely by hand at Jaguar's Coventry facility. Registered in November 1961, the left-hand-drive car is also the very first E-Type Fixed-Head Coupé to be registered in Portugal. Perhaps most important, it was built prior to February 1962 and is an early 'flat floor' example so coveted by collectors.

The car has been restored to its original colour scheme of Opalescent Grey over a Carmine Red leather interior, and importantly, the car retains its original engine with matching-

**O primeiro E-Type FHC entregue e matriculado em Portugal  
Mantém o motor original e as cores de fábrica**

Este exemplar é um dos primeiros 100 E-Type coupé quase integralmente produzidos à mão na fábrica da Jaguar, em Coventry. Matriculado em novembro de 1961, este E-Type de condução à esquerda é também o primeiro de carroçaria coupé registado em Portugal. Talvez ainda mais importante, foi construído antes de 1962, e é um dos mais antigos "flat floor", tão cobiçado pelos colecionadores.

Foi restaurado ao longo de cinco anos, utilizando componentes genuínos Jaguar sempre que possível. Exibe a combinação de cores original, pintado em cinzento metalizado Opalescent Grey e interior em pele vermelha Carmine.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

numbers head and block. The restoration was completed over a period of five years using genuine Jaguar parts whenever possible. A true highlight of Mr. Sáragga's collection, this is an extraordinary opportunity to purchase an important example of an early E-Type, beautifully restored in its stunning original factory colours.

É muito importante, mantém o seu motor original, com os números corretos na cabeça do motor e no bloco.

É um dos destaques da Coleção Saragga e uma oportunidade extraordinária para comprar um E-Type dos primeiros, primorosamente restaurado nas cores originais de fábrica.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1920 ROCHET-SCHNEIDER TYPE 16500

CHASSIS / CHASSIS: **16902** ENGINE / MOTOR: **R-15**

**€50.000 – €70.000**

**A seldom-seen French-built automobile  
Desirable four-cylinder model**

The French-built Rochet-Schneider was produced from 1894–1932. Located in Lyon, the company was formed by Edouard Rochet, who made bicycles with his father, and Theophile Schneider. Initially, cars were Benz-like, then inspired by Panhard, and subsequently by Mercedes as evidenced by the V-shaped grille of this example. During WWI, the company made lorries for the Army, resuming auto production in 1918 with pre-war models. Following 1932, the firm concentrated on trucks and busses, having discontinued the production of automobiles.

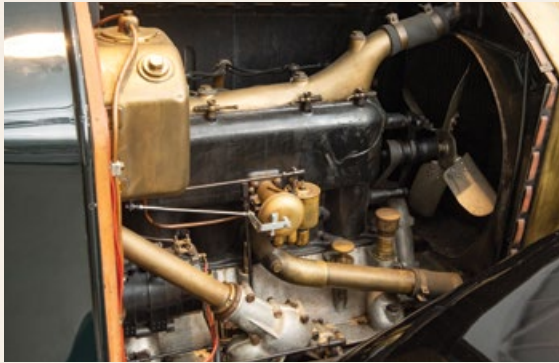
**Um raro automóvel de produção francesa  
Desejada versão de quatro cilindros**

Os gauleses Rochet-Schneider foram produzidos entre 1894 e 1932. A firma estava sediada em Lyon e tinha tido origem na fusão entre Edouard Rochet, que produzia bicicletas juntamente com o seu pai, e Theophile Schneider. De início, os Rochet-Schneider eram parecidos com os Benz, depois inspiravam-se nos Panhard e, posteriormente, nos Mercedes, como fica patente graças à grelha em V desde exemplar. Durante Grande Guerra, a empresa fez camiões para o exército, voltando a produzir automóveis em 1918, com os mesmos modelos anteriores ao conflito. A seguir a 1932, dedicou-se à produção de camiões e autocarros, tendo concluído a produção de automóveis ligeiros.



While Rochet-Schneider built both four- and six-cylinder models, this example is powered by a four-cylinder engine and is fitted with rear-mounted dual spare tyres. Its lovely brass radiator and trim pieces, along with a wooden cowl, are quite typical of the cars of the earlier Brass Era, and it would be an interesting addition to any collection of French automobiles.

A Rochet-Schneider produziu automóveis tanto com quatro como com seis cilindros. Este exemplar tem o motor de quatro cilindros e está equipado com dois pneus sobresselentes montados atrás. O seu encantador radiador e várias decorações em latão, juntamente com o painel estruturante de madeira, são típicos dos automóveis mais antigos da Era do Latão. Este Rochet-Schneider seria uma interessante adição a qualquer coleção de automóveis franceses.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1950 AUSTIN A90 ATLANTIC SPORTS SALOON

CHASSIS / CHASSIS: **70587** ENGINE / MOTOR: **1B84978** BODY / CARROÇARIA: **00190**

**€20.000 – €30.000**

Delivered new to Portugal

Entregue novo em Portugal

Retains its original engine

Mantém o motor original

The A90 Atlantic was Austin's post-war attempt at an upscale model for America. Initially a drophead coupe, it was joined by a fixed-head sports saloon in January 1950.

Com o A90 Atlantic a Austin visou o segmento dos veículos de gama alta do mercado americano no pós-Guerra. Lançado inicialmente como um descapotável, a versão fechada, designada Sports Saloon, chegou em janeiro de 1950.

This sports saloon was supplied new to Lisbon and is accompanied by its original registration documents. It has remained in Portugal ever since and retains its original number plate. Restored roughly 20 years ago in silver paint with a black leatherette-covered roof, it has matching grey leather upholstery piped in red. The engine compartment is tidy and correctly detailed. Other features include flush-mounted trafficators, a heater, and the standard hydraulic power windows.

Este exemplar foi entregue novo em Lisboa e é acompanhado pelos documentos originais de registo. Permaneceu em Portugal desde então e mantém a sua matrícula original. Restaurado há cerca de 20 anos em cinza prata, com o tejadilho revestido a pele sintética preta, tem o interior em pele cinzenta correspondente, sublinhada com rebordo vermelho. A baía do motor está limpa e corretamente detalhada. Outros destaques incluem setas indicadoras de mudança de direção, um aquecedor e os vidros nas portas com assistência hidráulica, que faziam parte do equipamento de série.

Of 7,981 Atlantics built through 1952, only about 350 found homes in the United States. As a result, a good number, like this one, were sold in Continental Europe; however, few are available today with a known history from new.

Dos 7981 Atlantic construídos até 1952, apenas cerca de 350 foram vendidos nos Estados Unidos. Como tal, muitos deles, incluindo este exemplar, foram vendidos na Europa. Todavia, muito poucos estão disponíveis atualmente, sobretudo com história conhecida desde novos.



# 1947 PEUGEOT 202 BH CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **1000445** ENGINE / MOTOR: **506878**

**€20.000 – €25.000**

**A car in which to stand out from the crowd**

**Enticing ownership proposition—easy to maintain and use**

Launched in 1938 and produced until 1949, although production was interrupted during World War II, the Peugeot 202, in all its guises, sold in relatively large numbers. The convertible is the exception, being produced in relatively small quantities, possibly due to the significant price premium over the coupe.

The Peugeot 202 is relatively easy to use and maintain due to the availability of parts and the simplicity in its engineering, making a compelling ownership proposition. This example is offered in excellent condition and is accompanied by some previous Portuguese registration documents. A late-run example benefitting from improvements throughout the model's life and full of Gallic flair, this 202 BH Cabriolet would make a fun addition to any collection.

**Um automóvel para se distinguir da multidão**

**Fácil de manter e utilizar – uma combinação irrecusável**

Lançado em 1938 e produzido até 1949, embora com interrupção durante a II Guerra Mundial, o Peugeot 202, em todas as variantes, vendeu-se em significativa quantidade. A exceção é o descapotável, produzido em quantidade limitada, possivelmente porque era bastante mais caro do que a versão fechada.

O Peugeot 202 é relativamente simples de utilizar e manter, graças à disponibilidade de peça e à sua simplicidade técnica, tornando-o uma combinação irresistível para um novo proprietário. Este exemplar está em excelente estado, sendo acompanhado por alguma documentação portuguesa. Como se trata de um exemplar tardio em termos de produção, beneficia de várias melhorias introduzidas ao longo do tempo pelo fabricante. Repleto de charme gaulês, este 202 BH Cabriolet seria uma adição divertida para qualquer coleção.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 2002 FERRARI 575M MARANELLO

CHASSIS / CHASSIS: **ZFFBT55B000129713** ENGINE / MOTOR: **70095**

**€90.000 – €120.000**

**Portuguese-delivery example**

**Retains its original engine**

**Accompanied by its original manuals and toolkit**

**Exemplar matriculado novo em Portugal**

**Mantém motor original**

**Acompanhado dos manuais originais e kit de ferramentas**

At first glance, it would take a connoisseur to distinguish between the 2002 Ferrari 575M and its predecessor, the 550 Maranello. However, underneath the elegantly sculpted Pininfarina bodywork were changes that draw a clear distinction between the two.

For the first time on a twelve-cylinder Ferrari, customers were given the option of a six-speed F1-style semi-automatic transmission, and when paired with the enlarged engine, now displacing 5.75 litres rather than 5.5, it helped unlock a top speed of over 200 mph and a 0–60 mph time of just 4.1 seconds. For some it is the ultimate modern Ferrari GT—a car with the timeless elegant aesthetics of the 550 Maranello and the performance of a 21st-century supercar.

À primeira vista, seria preciso um conhecedor para distinguir entre o Ferrari 575M de 2002 e o seu antecessor, o 550 Maranello. No entanto, sob a carroçaria Pininfarina, elegantemente esculpida, foram feitas alterações que estabelecem uma clara distinção entre os dois.

Pela primeira vez num Ferrari de doze cilindros, os clientes tiveram a opção de uma transmissão semiautomática estilo F1 de seis relações e, quando combinada com o motor de maior capacidade, agora com 5,75 litros em vez de 5,5, ajudou a desbloquear a velocidade máxima de mais de 320 Km/h e os 0-100 km/h em apenas 4,1 segundos. Para alguns, é o mais moderno e definitivo GT da Ferrari — um carro com a estética intemporal e elegante do 550 Maranello e a performance de um supercarro do século XXI.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

This particular 575M was delivered to its first owner in Lisbon in October of 2002. Finished in Nero Daytona over a beige interior with Nero carpets and outfitted with the optional F1-style gearbox, it has spent its entire life in Portugal's warm, dry climate and presents in fine condition. Accompanied by its original service manual, the odometer currently shows just under 21,300 km from new. This would be an excellent car for a special occasion or a continental jaunt, as Ferrari would have intended.

Este 575M foi entregue ao seu primeiro proprietário em Lisboa em Outubro de 2002. Especificado em Nero Daytona, com o interior bege e tapetes Nero e equipado com a caixa de velocidades opcional, passou toda a sua vida no clima quente e seco de Portugal. Apresenta-se em bom estado geral. Acompanhado do manual de serviço original, totaliza atualmente pouco menos de 21.300 km. Será um excelente automóvel para uma ocasião especial ou uma excursão continental, precisamente o tipo de utilização que a Ferrari tinha em vista, quando o concebeu.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 2001 BMW Z8

CHASSIS / CHASSIS: **WBAEJ11070AF78811**

**€150.000 – €180.000**

One of only 138 finished in Topaz Blue Metallic

European-delivery example

An ideal driver's Z8

Um de apenas 138 acabados em azul Topaz Blue Metallic

Exemplar de especificação europeia

O Z8 ideal para condutores

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Bursting onto the world stage after a starring role alongside Pierce Brosnan in the James Bond film *The World is Not Enough*, BMW's Z8 was the company's new halo car and the spiritual successor to the legendary BMW 507. Powered by the celebrated BMW S62, which it shared with the E39 M5, it produced 400 bhp, and the Z8 bested even Ferrari's 360 Modena in contemporary acceleration tests, although it was intended to be more of an open-top grand tourer than an all-out performance car.

Built in February of 2001, this Z8 was originally finished in Topaz Blue Metallic over a Black leather interior and is one of only 138 examples finished in Topaz Blue. Built to European specifications, it was sold new the following month, yet early history of the car is not known. However, the Z8 was imported to Portugal by at least 2011 and is accompanied by a number of service invoices dating from 2011 to 2016. In 2011 the original engine was replaced by BMW Santogal of Lisbon at 155,067 km. Since then the car has been regularly maintained by them, and it has accumulated roughly 6,000 km since. Importantly, the car is accompanied by its original hardtop.

Entrando no palco mundial depois de um papel de protagonista ao lado de Pierce Brosnan no filme de James Bond 007, "O Mundo Não Chega", o Z8 da BMW foi o novo automóvel-ícone da empresa e o sucessor espiritual do lendário BMW 507. Motorizado pelo célebre BMW S62, compartilhado com o E39 M5, produzia 400cv, e o Z8 superou até mesmo o Ferrari 360 Modena em testes de aceleração contemporâneos, embora tenha sido planeado para ser mais um grande turismo descapotável do que um desportivo.

Construído em fevereiro de 2001, este Z8 foi originalmente especificado em Azul Topaz Blue Metallic com interior de couro Preto e é um dos apenas 138 exemplares fabricados nesta cor. Construído de acordo com as especificações europeias, foi vendido no mês seguinte, mas ainda não se conhece a história inicial deste automóvel. No entanto, o Z8 foi importado para Portugal, o mais tardar, em 2011 e é acompanhado por uma série de faturas de serviço que datam de 2011 a 2016. Em 2011, o motor original foi substituído pela BMW Santogal de Lisboa aos 155.067 km. Desde então, o carro tem sido mantido regularmente por este concessionário, e acumulou cerca de 6000 km desde então. Detalhe importante, o Z8 é acompanhado pelo capota rígida original.







OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Considering its higher mileage, the car presents very well both inside and out and would be the perfect acquisition for someone looking to drive their Z8 on a regular basis. Higher-mileage Z8s are seldom seen, and this example warrants consideration from the individual who wants to enjoy this Z8 as its engineers intended—on the open road.

Considerando a sua quilometragem, apresenta-se em muito bom estado, tanto no interior como exterior. Será a aquisição perfeita para alguém que procura conduzir o seu Z8 numa base regular. Os Z8 com quilometragens elevadas são raros, e este exemplar merece ser considerado pela pessoa que quer aproveitar este Z8 como os seus engenheiros pretendiam: em estrada aberta.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1971 PORSCHE 911 E

CHASSIS / CHASSIS: **9111200664** ENGINE / MOTOR: **6211008**

**€60.000 – €70.000**

**Quintessential colour scheme of Silver Metallic over Black  
Well equipped with sunroof and electric windows**

Originally sold in the United States in January 1971, this 911 E was the 664th of 1,088 examples built for the 1971 model year. The E was a compromise between the base 110 bhp 911 T model and the potent 911 S, offering many S trim features on a more comfortable chassis. Its 2.2-litre engine produced 155 bhp at 6,200 rpm along with much-improved torque and correspondingly better performance.

This 911 E coupe left the factory equipped with an electric sunroof and power-assisted windows. It has been fitted with air-conditioning and a stereo entertainment system. Its original engine was replaced at some point with a series-

**Emblemática combinação de cores prata  
metalizado com interior preto**

**Bem equipado, com teto de abrir e vidros elétricos**

Originalmente vendido nos Estados Unidos em janeiro de 1971, este 911 E foi o 664º dos 1088 exemplares construídos para o ano modelo de 1971. O “E” era um compromisso entre o modelo básico de 110-bhp 911 T e o potente 911 S, oferecendo muitas características de acabamento “S” num chassis mais confortável. O motor de 2,2 litros produzia 155 cv às 6200 rpm, juntamente com o binário muito melhorado e desempenho correspondentemente melhor.

Este 911 E coupé saiu da fábrica equipado com um teto de abrir e vidros elétricos. Tinha também ar condicionado e autorrádio. O motor original foi substituído por uma unidade correta. Os lendários travões de disco às quatro rodas da Porsche, escondidos atrás das conhecidas jantes de liga leve Fuchs de 15 polegadas de diâmetro, são capazes de gerar quase 1 g de potência

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

correct unit. Porsche's legendary four-wheel disc brakes, hidden behind its familiar 15-inch-diameter Fuchs light-alloy wheels, are capable of nearly 1 g of stopping power. Refinished in its original Silver Metallic paint and trimmed with a serviceable black leatherette interior, this desirable E coupe is an ideal driver's example and a great entry point into the world of 1970s Porsche 911s.

de travagem. Com acabamento em pintura prata metalizada original e acabamento interior em couro preto, este coupé "E" é um exemplar focado no prazer de condução e uma ótima porta de acesso ao mundo dos Porsche 911 da década de 70.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1953 BRISTOL 401 SALOON

CHASSIS / CHASSIS: **1269** ENGINE / MOTOR: **2290**

**€30.000 – €40.000**

**Delivered new to Portugal**

**A top-class automobile for a discerning buyer**

**Amongst the last 401s built—one of only 700**

In summing up the character of the Bristol 401, it may be best to defer to *The Motor*: 'It will comfortably carry four people; in addition to them it will swallow an almost fabulous volume of luggage. It will sustain 80–90 mph from dawn until the cows come home...and it is built with all the painstaking care and thoroughness which have made the products of Bristol famous throughout the world.' That painstaking care and thoroughness wasn't cheap to achieve. At £2,270, the 401 cost as much as an Aston Martin DB2—partly the reason that fewer than 700 were sold between 1948 and 1953.

**Entregue novo em Portugal**

**Um automóvel de grande categoria para um comprador informado**

**Faz parte dos últimos 401 construídos — um de apenas 700**

Para resumir a personalidade do Bristol 401, talvez seja preferível passar a palavra ao "The Motor": "Transporta de forma confortável quatro pessoas, abarcando simultaneamente uma quantidade impressionante de bagagem. Mantém uma velocidade de cruzeiro entre 130 e 145 km/h desde o amanhecer até às vacas irem para casa (sic)... e foi construído com o meticuloso cuidado e perfeição que tornaram os produtos Bristol famosos em todo o mundo". Uma coisa podemos garantir: esse meticuloso cuidado e perfeição não ficavam baratos. Em Inglaterra, o 401 custava 2270 libras esterlinas, tanto quanto um Aston Martin DB2 — certamente a razão pela qual menos de 700 exemplares foram vendidos entre 1948 e 1953.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



This 1953 car is one of the last 401s produced, and it looks as futuristic and elegant now as when delivered 66 years ago. With Portuguese registration documents showing that the Bristol was delivered new to Portugal and has remained here since, this is a top-class automobile waiting for a discerning buyer.

Este exemplar de 1953 é um dos últimos 401 produzidos e continua a parecer tão futurista e elegante como quando foi entregue ao seu primeiro dono, há 66 anos. Os documentos de registo portugueses mostram que foi entregue novo neste país e ali permaneceu até agora. É um automóvel de categoria, à espera de um comprador informado.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1951 JOWETT JUPITER SPORTS

CHASSIS / CHASSIS: **E1 SA 74R** ENGINE / MOTOR: **E1 SA 281 R** BODY / CARROÇARIA: **31A**

**€30.000 – €50.000**

**Advanced engineering by von Eberhorst**  
**Innovative horizontally opposed four-cylinder engine**  
**One of only 1,200 built**

Long a maker of two-cylinder cars, Jowett Cars, Ltd introduced a horizontally opposed four-cylinder on the eve of World War II. After the war, this evolved to the Javelin saloon, a sleek fastback car with a 1,486 cc overhead-valve engine. In 1951, a sports two-seater named Jupiter appeared, using the Javelin engine in an innovative torsion-bar-suspended tubular chassis designed by Austrian engineer Robert Eberan von Eberhorst, known for his work on the Auto Union Type D Grand Prix car.

Restored in bright green, the car is upholstered in beige leather, complemented by a varnished wood instrument

**Tecnologia muito avançada, assinada por von Eberhorst**  
**Inovador motor de quatro cilindros horizontalmente opostos**  
**Um de apenas 1200 construídos**

A Jowett Cars, Ltd já produzia automóveis de dois cilindros há bastante tempo quando, pouco antes do início da II Guerra Mundial, lançou um modelo com motor de quatro cilindros horizontalmente opostos. A seguir ao conflito, o conceito evoluiu, dando origem ao Javelin, uma berlina com linhas esguias, destacando-se a traseira *fastback*, e motor de 1486 cc, com válvulas à cabeça. Em 1951, apareceu o Jupiter, um desportivo de dois lugares, com o motor do Javelin. Tinha também um inovador chassis tubular, com suspensão por barras de torção, desenhado pelo engenheiro austríaco Robert Eberan von Eberhorst, conhecido pelo seu trabalho no Auto Union Type D de grande prémio.

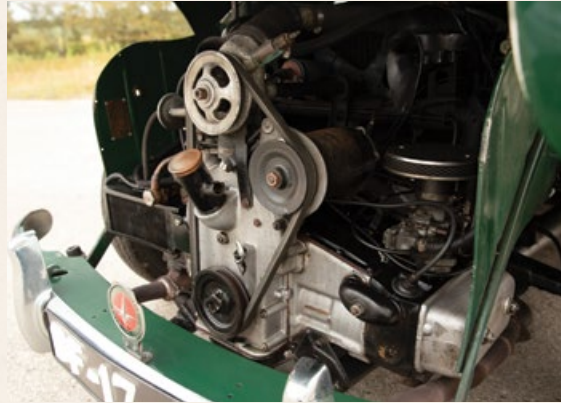
Restaurado em verde claro, está forrado a pele bege, complementada por um painel de instrumentos em madeira envernizada. Como é próprio de um

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

panel. As befits a sports model, it is fitted with a 5,500 rpm rev counter. A bench seat allows three passengers, enabled by a column-mounted gear change. Charming and seldom seen, this Jupiter Sports would prove a conversation piece wherever it goes.

desportivo, está dotado de um conta-rotações graduado até às 5500 rpm. Um banco corrido permite três passageiros, com a ajuda do comando da caixa na coluna de direção. Charmoso e pouco visto, este Jupiter Sports será tema de conversa em qualquer cenário.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1951 DB TYPE HBR CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: 768

€70.000 – €90.000

Delivered new to Portuguese amateur driver José Emídio da Silva

Extensive competition history; class winner in 1952 Portuguese Hill Climb Championship

Participant in 1952 Rallye Internacional a Lisboa and 1954 Volta a Portugal

Accompanied by original Portuguese registration documents and FIVA passport

Fully restored after several decades in long-term storage

Entregue novo em Portugal ao piloto amador José Emídio da Silva

Extenso palmarés; vencedor à classe do campeonato português de rampas, em 1952

Participou no Rallye Internacional a Lisboa de 1952 e na Volta a Portugal de 1954

Acompanhado pelos documentos portugueses e pelo passaporte FIVA

Completamente restaurado, após várias décadas de armazenamento

With a competition background going back as far as 1938—and later accolades including four Mille Miglia and three Le Mans class wins—DBs were truly one of the leading lights of small-capacity sports-car racing in the 1950s.

This particular example of their popular HBR model was delivered new to Portuguese amateur driver José Emídio da Silva, who used it to considerable effect in the eclectic blend of regularity rallies, racing, hill climbing, and rallying events which prevailed in Portugal in the early 1950s.

Com experiência de competição que data de 1938 — e, mais tarde, louvores que incluem vitórias à classe em quatro edições das Mille Miglia e em três de Le Mans — os DB eram, nas categorias de cilindrada mais baixa, uma referência do automobilismo na década de 50.

Este exemplar em concreto do popular modelo HBR foi entregue novo ao piloto amador José Emídio da Silva, que o utilizou com muito sucesso num conjunto eclético de provas, entre ralis de regularidade, provas de circuito, rampas e ralis, que compunham o panorama automobilístico português, no início dos anos 50.



In the 1951 Vila do Conde Circuito da Primavera, da Silva secured a fine 5th place overall (and 1st in Class) against more powerful opposition, including a Ferrari 166 MM and an Allard J2. The following year, da Silva won the production-car race at the same circuit, as well as his class in the Portuguese Hill Climb Championship. At Porto in June 1953, the combination secured 4th place overall and another class win, although they enjoyed less success at the intimidating Monsanto Park circuit in Lisbon one month later, failing to finish.

Chassis 768 participated in the Rallye Internacional a Lisboa of May 1952 (although it retired from the event) and is also known to have competed in the 1954 Volta a Portugal, although regrettably the result on this occasion is not known.

After being forgotten in a Portuguese car collection for some decades, the car was immaculately restored and is now eligible for a plethora of historic and retrospective events for which it is eminently suited.

Em Vila do Conde, no Circuito da Primavera de 1951, Silva alcançou um bom 5º. lugar da geral (e 1º. da classe) face a oposição que incluía automóveis muito mais potentes, como um Ferrari 166 MM e um Allard J2. No ano seguinte, venceu a corrida para automóveis de série no mesmo circuito, além de ganhar a sua classe no campeonato português de rampas. No Porto, em junho de 1953, piloto e automóvel garantiram o 4º. lugar da geral e vitória na classe. No intimidante circuito no parque de Monsanto, em Lisboa, um mês mais tarde, as coisas não correram tão bem, tendo a participação resultado em abandono.

Em maio de 1952, o chassis 768 participou no Rallye Internacional a Lisboa (embora tenha desistido) e sabe-se também que competiu na Volta a Portugal de 1954, embora o resultado desta prova não seja conhecido.

Depois de ficar esquecido numa coleção portuguesa durante várias décadas, foi minuciosamente restaurado e está pronto para começar a ser usufruído num dos inúmeros eventos históricos e revivalistas, para os quais está eminentemente talhado.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1965 AUSTIN-HEALEY 3000 MK III BJS

CHASSIS / CHASSIS: **H-BJ8-L/30880** ENGINE / MOTOR: **29K-RU-H/5525**

**€40.000 – €60.000**

**First year of the final generation of 'Big Healeys'**

**One of less than 4,000 sold for 1965**

Referred to as the 'Big Healey' by enthusiasts, the 3000 is powered by the 148 hp BMC 2,912 cc six-cylinder. With the final Mark III Healeys, production began in late 1963 and ended in December 1967. Performance proved excellent for the era, going from 0–96 km/h in 9.8 seconds and with a top speed of 180 km/h.

As was the case with most British sports cars, the cost to meet US safety and emission requirements sealed the fate of the car, relegating it to the history books for the 1968 model year. Delivered new to the Netherlands in November of 1965, this car was built to European-delivery specifications and originally finished in Colorado Red with a black interior and matching

**Primeiro ano da geração final do Healey 3000**

**Um de menos de 4.000 vendidos em 1965**

Referido como o "3000" pelos entusiastas, é propulsionado pelos 148 cv do motor de seis-cilindros BMC de 2,912 cc. Com o último Healey Mark III, a produção começou no final de 1963 e terminou em dezembro de 1967. O desempenho era excelente para a época, fazendo 0-96 km / h em 9,8 segundos e atingindo uma velocidade máxima de 180 km / h.

Como foi o caso da maioria dos carros desportivos britânicos, o custo para cumprir os requisitos de segurança e emissões nos EUA ditou o destino do 3000, relegando-o aos livros de história no ano modelo de 1968. Entregue novo na Holanda em novembro de 1965, este automóvel foi construído com especificações de entrega europeia e originalmente acabado em vermelho Colorado Red com interior e

OFFERED WITHOUT RESERVE

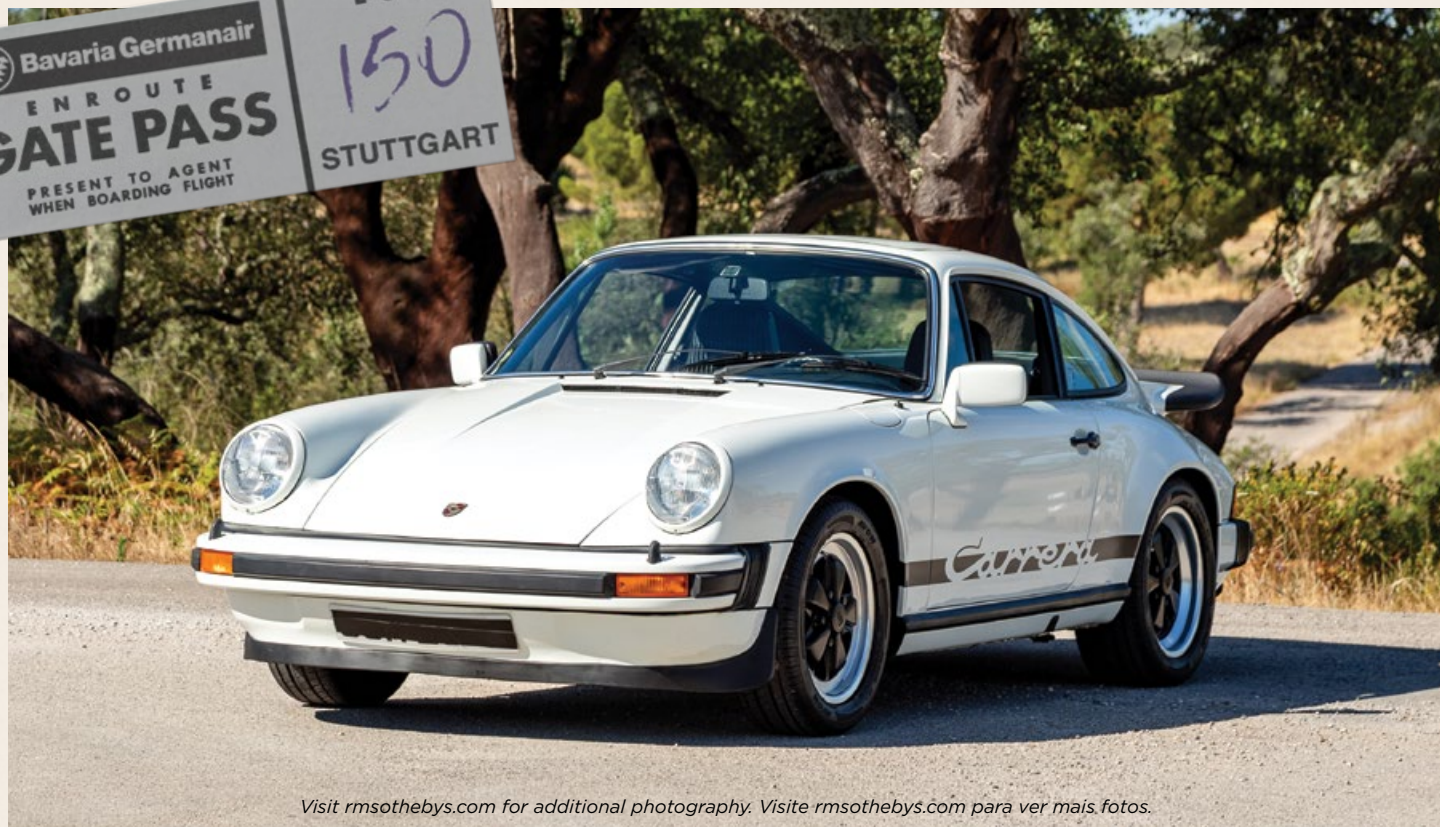
SEM PREÇO DE RESERVA



black soft top. It is important to note that at some point the car's original engine was replaced with an engine of the correct type. Presently wearing a striking two-tone livery of blue and silver over a blue leather interior, this example is fitted with the ubiquitous chrome wire wheels and will serve perfectly for an owner looking to drive and enjoy one of the most beloved British automobiles ever built.

capota em lona pretos. É importante notar que o motor original foi substituído por outro do tipo correto. Atualmente com uma impressionante pintura de dois tons de azul e prata e interior em couro azul, este exemplar está equipado com as jantes raiadas e servirá perfeitamente para um proprietário que deseja conduzir e desfrutar de um dos mais amados automóveis britânicos já construídos.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1977 PORSCHE 911 CARRERA 3.0

CHASSIS / CHASSIS: **9117600506** ENGINE / MOTOR: **6660744 AT**

**€60.000 – €80.000**

Delivered new to Germany

One of only 3,687 Carrera 3.0s built

Thrilling performance combined with 2.7 RS-inspired looks

Manufactured for the German market in November of 1976, this 911 Carrera 3.0 left Porsche's facilities and was delivered new the following month to its first owner in Hahn, Fellbach. Finished in Grand Prix White over Black leatherette with pinstripe velour inlays, it was equipped with 'Carrera' script in white on both doors, a five-speed manual transmission, speakers in the doors, a radio antenna, and a sunroof.

Although the car's early history is not known, by 2008 it was registered in Spain and moved to the UK thereafter, remaining there until 2017, when it was exported to Portugal. It is also worth noting that at some point, the original engine was replaced with a different engine of the correct type.

Matriculado novo na Alemanha

Um de apenas 3.687 Carrera 3.0 construídos

Prestações emocionantes e um visual inspirado no 2.7 RS

Fabricado para o mercado alemão em novembro de 1976, este 911 Carrera 3.0 deixou as instalações da Porsche e foi entregue novo no mês seguinte para o seu primeiro proprietário em Hahn, Fellbach. Acabamento em branco Grand Prix e interiores em couro preto com inserções em veludo, foi equipado com o logotipo "Porsche" a preto nas duas portas, uma transmissão manual de cinco velocidades, altifalantes nas portas, uma antena de rádio e teto de abrir.

Embora a sua história inicial não seja conhecida, em 2008 foi registado em Espanha e posteriormente no Reino Unido, permanecendo ali até 2017, quando foi exportado para Portugal. É importante notar também que, a certa altura, o motor original foi substituído por um outro do tipo correto.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Of the 3,687 Carrera 3.0s built, only 896 were built-in left-hand drive for the 1977 model year, making this an exceptionally rare car that would be welcome in any Porsche collection.

Dos 3.687 Carrera 3.0 construídos em 1977, apenas 896 tinham volante à esquerda, tornando-o um automóvel excepcionalmente raro que seria bem-vindo em qualquer coleção Porsche.





Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1967 MASERATI MISTRAL 4.0 COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **AM109A1 1522**

**€100.000 – €150.000**

**Recently completed restoration**

**Desirable 4.0-litre engine with five-speed manual transmission**

According to information provided by Maserati Classiche, the Mistral Coupé presented here, bearing chassis number 1522, was outfitted by the factory with the desirable 4.0-litre engine mated to a manual gearbox. It was finished in Verde Bosco with a White leather interior. It left the assembly line on 2 December 1967 and would initially remain in its native Italy, shipped to a client in Sant'Elpidio a Mare, a small town near Italy's Adriatic coast in the province of Fermo.

**Restauro concluído recentemente**

**Desejável motor de 4,0 litros e caixa de cinco velocidades**

De acordo com informação disponibilizada pelo Maserati Classiche, este Mistral Coupé, aqui apresentado com o número de chassis 1522, saiu de fábrica com o desejável motor de 4,0 litros, emparelhado com uma caixa de velocidades manual. Estava acabado em verde Bosco e interior em pele branca. Saiu da linha de montagem a 2 de dezembro de 1967 e, de início, permaneceria na sua Itália natal, enviado para um cliente em Sant'Elpidio a Mare, uma pequena cidade perto da Costa Adriática, na província de Fermo.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



A previous California registration on file shows that by the mid-1980s the car had made its way to Sacramento, where it was owned by Brent Speckert. Remaining with him for nearly thirty years, the car was sold to Mark S Paulo of Cascais and shipped back across the Atlantic to Portugal. Two years ago it was purchased by Mr. Sáragga and was immediately sent out to be restored. With restoration work concluding in June 2019, it is finally ready to be enjoyed.

Um registo californiano anterior mostra que, em meados dos anos 80, o automóvel foi para Sacramento, sendo propriedade de Brent Speckert. Durante os 30 anos seguintes, permaneceu com este proprietário, sendo depois vendido a Mark S. Paulo, de Cascais e despachado através do Atlântico, para Portugal. Há dois anos foi adquirido pelo Sr. Sáragga, que decidiu de imediato restaurá-lo. Com esta intervenção concluída em junho de 2019, está finalmente pronto para ser usufruído.





Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1959 PORSCHE 356 B ROADSTER

COACHWORK / CARROZZERIA: **DRAUZ** CHASSIS / CHASSIS: **86875** ENGINE / MOTOR: **89563**

**€120.000 – €160.000**

One of 560 Drauz roadsters built in 1959

Comprehensively restored in England

Upgraded 1600 Super engine

Completed 20 October 1959, this US-specification 356 B Drauz Roadster was finished in Silver Metallic over Black leatherette. It was shipped to Inter Continental Motors in San Antonio, Texas, and thence to its first owner. With the introduction of the restyled 356 B in 1960, the one-year-only 1959 'Convertible D' built by Karosserie Drauz was renamed the Roadster. This example was one of only 560 Drauz 'single-grille' roadsters built that year.

At some unknown point in this car's life, its original 60 hp Normal engine was replaced with a 1600 Super from 1961, which delivered a more satisfying 75 horsepower.

Um de 560 'roadsters' Drauz manufacturados em 1959

Totalmente restaurado em Inglaterra

Motor 1600 Super melhorado

Este 356 B Drauz Roadster versão americana ficou pronto na fábrica a 20 de outubro de 1959. Lacado em cinza prata metalizado e com interior em pele sintética preta, foi despachado para a firma InterContinental Motors, em San António, no Texas, sendo posteriormente entregue ao seu primeiro dono. Com a introdução do renovado 356 B, em 1960, este Convertible D, produzido na Dreuz e lançado apenas um ano antes, foi rebatizado como Roadster. Este exemplar é um de apenas 560 'roadsters' Drauz de apenas uma grelha produzidos nesse ano.

Em determinado momento da sua vida, o motor Normal de 60 cv foi substituído por um 1600 Super de 1961, que disponibiliza uma potência superior, de 75 cavalos. Um dos proprietários seguintes levou-o para a Califórnia. Dali foi



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

A subsequent owner eventually brought this car to California, and it was then exported to England, where it was completely refurbished in the 1980s. Its owners have used it extensively for both touring and concours events, and it has been featured in many publications.

This roadster is now painted a period-correct Ruby Red with black upholstery and grey carpets, and fitted with a black canvas folding top, boot, and tonneau cover, CoCo mats, a wood-rimmed steering wheel, and chrome wheels and hubcaps. A thrilling car to drive and enjoy.

exportado para Inglaterra, onde foi completamente restaurado nos anos 80. Os seus proprietários utilizaram-no amiúde, tanto para viajar como para participar em concursos de elegância. Figurou também em diversas publicações especializadas.

Este *roadster* está agora pintado num vermelho Ruby correto para a época, com interior preto e revestimento do piso cinzento. Tem uma capota em napa preta, revestimento da mala e cobertura do habitáculo tipo "tonneau", tapetes CoCo mats, um volante com aro de madeira, rodas e tampões dos cubos de roda cromados. Um automóvel entusiasmante para guiar e apreciar.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1937 BENTLEY 3½-LITRE SPORTS SALOON

COACHWORK / CARROZZERIA: **ARNOLD OF MANCHESTER** CHASSIS / CHASSIS: **B119 BL** ENGINE / MOTOR: **T6BH**

**€50.000 – €70.000**

**One of only 13 Arnold-bodied 3½-Litre Bentleys  
Retains its original engine and bodywork**

Rolls-Royce and Bentley Motors Works' manager at Derby, EW Hives, CH MBE (developer of the Merlin aero engine, who later was named Chairman of Rolls-Royce, Ltd), was tasked to design the all-new Bentley 3½-Litre. His personal notes read, '...answer to the moods of the driver...Be driven fast with safety...Tour without fuss and noise...Controls, steering and brakes shall be light to operate and the braking shall be adequate for a fast car...Maximum speed should be 90 mph, 75 mph in third gear...' The result became known as 'the silent sports car'.

**Um de apenas 13 3½-Litre Bentley com carroçaria Arnold  
Mantém motor e carroçaria originais**

E. W. Hives, diretor da fábrica da Rolls-Royce and Bentley Motors em Derby, ficou encarregue de conceber o novo Bentley 3½-Litre. Hives iria mais tarde desenvolver o motor de avião Merlin, sendo também nomeado Presidente da Rolls Royce Ltd., sendo ainda agraciado pela Rainha Isabel II com o título MBE.

Nas suas notas pessoais sobre a tarefa que lhe coube, pode ler-se: "...responde ao estado de espírito do condutor... Pode ser conduzido depressa em segurança... Viaja sem espalhafato ou barulho... Todos os controlos, volante e travões funcionarão sem esforço e a travagem será adequada para um automóvel rápido... Velocidade máxima deverá ser de 145 km/h, 121 km/h em terceira velocidade..." O resultado ficou conhecido como "O Desportivo Silencioso".

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Chassis number B119 BL was delivered to its first owner, A Rigg, in August 1934. Still wearing its original charming four-door sports saloon body, it features era-correct British Racing Green paintwork, with a re-trimmed interior in befitting tan leather. The handsome walnut instrument panel is highlighted by the large and legible speedometer and tachometer.

In recent years, as documented sale prices validate, the Derby Bentley has come into great favour by all collectors, not just British car enthusiasts. Few pre-war cars carry more graceful coachwork, nor offer more fun behind the wheel, than the Derby Bentley.

O chassis com o número B119 BL foi entregue ao seu primeiro proprietário, A. Riggs, em agosto de 1934. Hoje continua a ostentar a sua original e atraente carroçaria *sports saloon* de quatro portas, com uma pintura num correto verde British Racing Green e um interior estofado de novo num condizente couro creme. O belo painel de instrumentos em noqueira é realçado pelos grandes e facilmente legíveis velocímetro e conta-rotações.

Nos últimos anos, os resultados de vendas comprovadas mostram que os Derby Bentley caíram na graça de todos os colecionadores e não apenas dos entusiastas de automóveis britânicos. Poucos automóveis pré-Guerra têm carroçarias mais graciosas ou oferecem mais diversão ao volante do que os Bentley manufacturados em Derby.





# 1934 ROLLS-ROYCE 20/25 HP SALOON

COACHWORK / CARROZERIA: **RIPPON BROTHERS** CHASSIS / CHASSIS: **GXB5**

**€25.000 – €35.000**

**Still fitted with its original Rippon Brothers coachwork  
Recently completed restoration**

The Rolls-Royce 20 HP was produced from 1922 to 1929, but as roads improved and motoring speeds increased, the charming 'Baby Rolls' could not keep up. Rolls-Royce reworked the 20 hp engine, and in 1929 the 20/25 HP was launched. The result was such a success that it was also used as the platform for the newly acquired Bentley marque in its 3½-Litre model introduced in 1933.

In 1564, coachbuilder Rippon built a coach for HM Queen Elizabeth I, yet centuries later they began fitting bodies for Rolls-Royce cars like the GXB5. Delivered new in July 1933, it is still wearing its original sportsman's saloon body finished in a lush Velvet Green following a recently completed restoration.

**Ainda mantém a carroçaria original Rippon Brothers  
Restauro terminado recentemente**

O Rolls-Royce 20 HP foi produzido entre 1922 e 1929. Contudo, à medida que as estradas eram melhoradas e as velocidades de cruzeiro aumentavam, o "Rolls bebé" foi perdendo atualidade. Em 1929, a Rolls Royce fez uma atualização ao motor e lançou o 20/25 HP. Este teve tanto sucesso que acabou por servir como base para os novos Bentley, marca que a Rolls Royce adquirira em 1931. O Bentley 3½-Litre seria lançado em 1933.

Em 1564, a firma de carroçarias Rippon produziu um coche para a Rainha Isabel I de Inglaterra. Alguns séculos depois, começaram a fornecer carroçarias para automóveis Rolls Royce, como o GXB5. Entregue novo em 1933, continua a utilizar a sua carroçaria de berlina sportsman's saloon, ideal para ser conduzida pelo proprietário e não pelo motorista. Está acabado num exuberante verde Velvet, após o restauro, concluído recentemente.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Owners of these delightful cars soon discover they are charming and easy to drive and are reliable performers. Those who know buy the small-horsepower cars for the sheer enjoyment of refined vintage motoring and recognize that few pre-war cars will give such honest service and long life as the 20/25.

Os proprietários destes automóveis rapidamente descobriam que são realmente cativantes e de condução fácil, para além de serem também muito fiáveis. Quem sabe compra os modelos menos potentes, como este, pela experiência pura e inebriante de conduzir um automóvel vintage. Poucos automóveis do período pré-Guerra proporcionam um desempenho tão honesto e uma vida tão longa quanto o 20/25.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1962 MERCEDES-BENZ 190 SL

CHASSIS / CHASSIS: **121.040.10.025764** ENGINE / MOTOR: **121.928.10.003418** BODY / CARROÇARIA: **121.040.10.01504**

**€100.000 – €120.000**

**Finished in a handsome combination of Dove Grey with contrasting red soft top and interior**

**Beautifully restored, ready to drive and enjoy**

**One of 2,246 190 SLs built for 1962**

**Retains its original engine**

**Bonita combinação de cinza Dove Grey com capota e interiores vermelhos**

**Muito bem restaurado, pronto a conduzir e desfrutar**

**Um dos 2.246 190 SL construídos em 1962**

**Mantém motor original**

As the company's first volume sports car, the 190 SL shared its 120-hp, 1.9-litre four-cylinder engine and running gear with the W120-generation Type 180 Sedan, whilst offering styling similar to the legendary 300 SL. It was marketed as more of a comfortable cruiser as opposed to the more powerful 300 SL. The resemblance to the 300 SL was certainly intentional, albeit at half the price. Mercedes-Benz followed Austin-Healey's and the Triumph TR series' lead by creating a new car using off-the-shelf components it had available from its other automobiles. The 190 SL was produced from 1955 through 1963, with Mercedes-Benz building a total of 25,881 units, including 2,246 for the 1962 model year.

Como o primeiro desportivo de grande volume da empresa, o 190 SL compartilhava o seu motor 1.9 litros de quatro cilindros de 120 cv e caixa de velocidades com o 180 Sedan da geração W120, oferecendo um estilo semelhante ao lendário 300 SL. Foi comercializado mais como um automóvel de passeio confortável ao contrário do mais potente 300 SL. A semelhança com o 300 SL foi certamente intencional, mas o 190 SL custava metade do preço. A Mercedes-Benz seguiu a liderança da Austin-Healey e da série TR da Triumph ao criar um novo automóvel recorrendo a componentes disponíveis de outros modelos. O 190 SL foi produzido entre 1955 e 1963, com a Mercedes-Benz a fabricar um total de 25.881 unidades, incluindo 2.246 para o ano modelo de 1962.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Restored to a high standard, this four-speed 190 SL is finished in Dove Grey with a contrasting red convertible top and interior highlighted by Mercedes-Benz's characteristic ivory steering wheel and shift knob. Under-hood detailing is excellent and shows evidence of very little use and road wear. Brightwork appears to be nicely done and in excellent condition, too. Overall, an excellent example of Mercedes-Benz's popular 190 SL.

Restaurado com um alto padrão de qualidade, este 190 SL de quatro velocidades tem acabamento em cinza Dove Grey com uma contrastante capota e interiores em vermelho destacado pelo volante e punho da caixa de velocidades da Mercedes-Benz. O detalhe sob o capô é excelente e mostra sinais de muito pouco uso e desgaste. Os cromados parecem estar bem executados e em excelente condição. No geral, um excelente exemplar do popular 190 SL da Mercedes-Benz.





## 1926 DERBY 9 HP SPORTS

ENGINE / MOTOR: **14470**

**€20.000 – €30.000**

**Rare French sporting marque  
Surely a thrill to drive and enjoy**

The Derby was built by Bertrand Montet in Courbevoie, Seine, from 1921 to 1936. Originally a *voiturette* powered by a V-twin American Harley-Davidson motorcycle engine, it was soon uprated with a 900 cc Chapuis-Dornier four. These and other proprietary engines were used during the marque's currency. Larger cars were built from 1926 on, but small sporting models like this one remained in production.

Restored in white with black wings and a matching black interior, this Derby boasts an overt sporting style with rudimentary wings. It has seating for two with a longitudinally offset configuration compensating for the narrow cockpit. Tight and tidy, it looks ready for adventure, its 1,094 cc Chapuis-Dornier power plant taking pride of place in the compact engine compartment. The car is a very nice example of this seldom-seen French marque.

**Rara marca desportiva francesa  
Certamente emocionante de conduzir e desfrutar**

Os Derby foram produzidos por Bertrand Montet, em Courbevoie, a oeste de Paris, entre 1921 e 1936. De início, o Derby era uma *voiturette*, com motor de moto de dois cilindros em V, da americana Harley-Davidson. Mais tarde, chegou um quatro cilindros Chapuis-Dornier, de 900 cc. Esse e outros motores foram utilizados durante a existência da marca. A partir de 1926, modelos de maiores dimensões passaram a integrar o catálogo da Derby, ao lado dos pequenos desportivos, como este exemplar.

Restaurado em branco com guarda-lamas pretos e condizente interior também a preto, este Derby exhibe um estilo desportivo, com guarda-lamas rudimentares. Tem dois lugares desfasados, para compensar o estreito habitáculo. Justo e bem apresentado, parece pronto para a aventura, com o Chapuis-Dornier de 1094 cc em lugar de destaque no diminuto compartimento do motor. É um ótimo exemplar desta marca francesa pouco vista.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1933 BSA TW33-10

CHASSIS / CHASSIS: **F6170** ENGINE / MOTOR: **F1324L**

€20.000 – €30.000

**Charming three-wheeled roadster**

**Water-cooled four-cylinder engine**

Best known for firearms, Birmingham Small Arms Co was an early entrant into the automobile market in 1907. Perhaps the most significant engineering contribution to the genre, however, was a three-wheel design in 1929, using front-wheel drive. Early units had a BSA-built version of a Hotchkiss V-twin. In 1933, a water-cooled four was substituted, and this style was built through 1936.

This BSA three-wheeler is emblematic of the genre, restored in green with black front wings. The upholstery might be described as olive green, neither contrasting nor harmonizing with the body colour. The engine compartment is tidy, but not excessively detailed. An electric fan has been fitted, potentially helpful in low-speed trialing. A resident of Portugal since at least 1996, this would be a charming addition to any pre-war collection.

**Cativante roadster de três rodas**

**Motor de quatro cilindros refrigerado a água**

Mais conhecida pela produção de armas, a Birmingham Small Arms Co. estendeu a sua atividade ao mercado automóvel logo em 1907. Contudo, é provável que o seu principal contributo nesta nova área tenha sido a conceção, em 1929, de um pequeno veículo com três rodas e tração dianteira. As primeiras unidades tinham um motor V2 concebido pela Hotchkiss, mas produzido pela própria BSA.. Em 1933, surgiu um quatro cilindros com refrigeração a água, que se manteve em produção até 1936.

Este BSA de três rodas é representativo do género, restaurado em verde com guarda-lamas dianteiros em preto. Os estofos podem ser descritos como sendo verde azeitona, não contrastando nem combinando com a cor da carroçaria. A baía do motor está limpa, mas sem demasiado detalhe. Uma ventoinha elétrica foi instalada, provavelmente útil em situações de esforço a baixa velocidade, como as provas de trial britânicas. Reside em Portugal desde 1996 e será um reforço interessante para qualquer coleção de veículos pré-Guerra.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1960 CHEVROLET CORVETTE

CHASSIS / CHASSIS: **AB 0087S104149**

**€60.000 – €80.000**

**Desirable Roman Red with White covers**

**Four-speed manual transmission**

Thanks to new sway bars and an aluminum clutch, continued work by famed GM engineer Zora Arkus-Duntov advanced the 1960 Chevrolet Corvette into a truly competitive automobile. Customers had a choice of small-block 283 cu. in. V-8 engines ranging from 230 to 315 bhp, mated to either a two-speed Powerglide automatic, three-speed manual, or optional four-speed manual transmissions.

This example is finished in Roman Red with White covers, matching red interior, period-correct wide whitewall tyres,

**Emblemática combinação vermelho Roman e flancos brancos**

**Caixa manual de quatro velocidades**

Graças ao contínuo desenvolvimento técnico providenciado pelo famoso engenheiro da GM, Zora Arkus Duntov — e à adoção de novas barras estabilizadoras e embraiagem em alumínio — o Cor-vette de 1960 tornou-se um automóvel realmente competitivo.

Os clientes podiam escolher várias especificações do V8 'small block' de 283 polegadas cúbicas (ou 4638 cc). As potências variavam entre os 230 e os 315 cavalos, transmitidos às rodas traseiras por intermédio da caixa automática Powerglide de duas velocidades, da caixa manual de três velo-cidade ou, opcionalmente, da caixa manual de quatro velocidades.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



and a four-speed manual transmission. It is one of 10,261 Corvettes produced at GM's St Louis, Missouri, facility for 1960. At some point, the car lost its original chassis number tag, a common problem for 1960 Corvettes, and was issued a new VIN (in accordance with its original chassis number, 00867S104149) by the Government of Alberta Ministry of Transportation in Canada. Exported to Europe and subsequently registered in Portugal in 2004, this is a quintessential example of 'America's sports car'.

Este exemplar está pintado em vermelho Roman, com flancos brancos e interior encarnado a com-binar. Tem pneus de faixa branca corretos para a época e caixa de quatro velocidades.

Trata-se um de 10.261 Corvette produzidos pela GM, na sua fábrica de St. Louis, no Missouri, em 1960. A dada altura, este exemplar perdeu a sua chapa original com o número de chassis, um problema comum nos Corvette de 1960. Foi, por isso, emitido um novo VIN (de acordo com o número de chassis original: 00867S104149), pelo Ministério dos Transportes do Governo de Alberta, no Canadá. Importado para a Europa, foi matriculado em Portugal no ano de 2004. Permanece um notável exemplar do icónico "desportivo americano".





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1937 HUDSON DELUXE EIGHT CONVERTIBLE BROUGHAM

ENGINE / MOTOR: 27112

€40.000 – €60.000

Lovely green-over-tan vinyl colour scheme

Likely delivered new to Europe

For 1937, the Hudson Motor Car Company introduced a new open model, the convertible brougham. In contrast to the 1936 convertible coupe, which had a two-passenger dicky seat, the brougham moved the rear-seat passengers under the canvas hood. This left ample space for luggage in an enclosed boot at the rear. Available with either six or eight cylinders, the convertible brougham became very popular.

The car offered is the eight-cylinder version, Model 74. An older restoration, it presents well in green, with the paint exhibiting a good shine. The interior is upholstered in tan vinyl.

Cativante combinação de verde com interior em napa creme

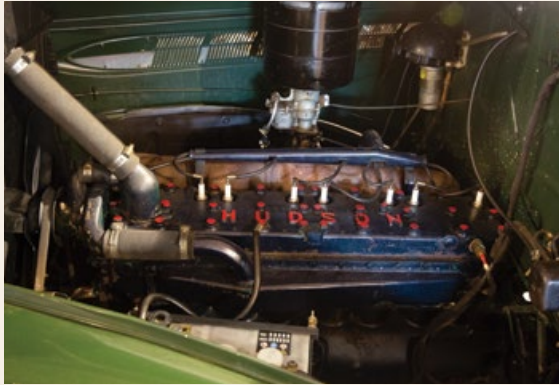
Provavelmente entregue novo na Europa

Para 1937, a Hudson Motor Car Company apresentou um novo descapotável, o Convertible Brougham. Contrariamente ao modelo de 1936, que tinha um banco tipo *dicky* para duas pessoas, o novo modelo incluía os lugares traseiros no habitáculo e por baixo da capota de lona. Esta alteração libertou bastante espaço, num porta-bagagens integrado na carroçaria. Disponível com motores de seis ou oito cilindros, o Convertible Brougham tornou-se muito popular.

O automóvel aqui apresentado é o Model 74, como motor de oito cilindros. Trata-se de um restauro antigo, bem apresentado em verde, com a pintura a evidenciar ainda bastante brilho. O interior está forrado em napa creme.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



The head bolts and casting markings have been highlighted in an interesting fashion. Equipped with metric instrumentation, it was likely delivered new in Europe. Seldom seen on this side of the Atlantic, it exudes charm throughout.

Os parafusos da cabeça do motor e as marcas de fundição do bloco estão destacadas de um modo curioso. Dotado de instrumentação métrica, este exemplar foi provavelmente entregue novo na Europa. Muito pouco comum deste lado do Atlântico, é um clássico americano distinto e muito charmoso.





Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1969 TRIUMPH TR6 Pi

CHASSIS / CHASSIS: **CP25193 LO** ENGINE / MOTOR: **OP25987HE**

**€15.000 – €20.000**

One of 13,703 European-market Pi petrol-injected models

Finished in a classic combination of Damson Red over a light tan interior

Critics feel that Triumph saved the best for last with the TR6. Powered by a torquey 2.5-litre inline six-cylinder engine, 94,619 were built during a production run that lasted from 1968 through 1976. Perhaps its most distinctive features were the wheel arches filled with fat red-line radial tyres.

The Pi nomenclature denotes petrol injection (or fuel injection, as compared to carburetors) sold in the European market only. A total of 13,703 were built, including this example finished in charming Damson Red with black top and light tan interior. It has been upgraded with Minilite wheels and a Blaupunkt in-dash CD player for modern cruising. The car presents nicely, and it would surely be a perfect fit for someone looking to acquire their first classic car.

Um de 13.703 TR6 de injeção para o mercado europeu

Combinação clássica de vermelho Damson e interior bege

Os críticos acham que a Triumph guardou o melhor para o final com o TR6. Impulsionado por um motor de seis cilindros em linha de 2,5 litros, 94,619 foram construídos durante uma produção que durou de 1968 a 1976. Talvez as suas características mais marcantes fossem as cavas das rodas bem preenchidas com pneus radiais de dimensões generosas.

A nomenclatura Pi denota a injeção de gasolina (ou injeção de combustível, em comparação com os carburadores) vendida apenas no mercado europeu. Um total de 13.703 foram construídos, incluindo este exemplo terminado num encantador vermelho Damson com capota preta e interior bege. Foi atualizado com jantes Minilite e um rádio-CD Blaupunkt para uma vivência a bordo mais moderna. Este Triumph está em muito bom estado, e certamente será uma escolha perfeita para quem procura adquirir o seu primeiro clássico.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1974 ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW

CHASSIS / CHASSIS: **SRX 17446** ENGINE / MOTOR: **17446**

**€15.000 – €20.000**

**Delivered new to Portugal**

**Finished in its original colours and retaining its original engine**

According to documentation sourced from the Rolls-Royce Enthusiasts' Club, this Silver Shadow was delivered new to Portugal and has remained here ever since. First registered in March of 1974, it was originally finished in Cardinal Red with a black Everflex roof and gold coach lines over a Tan interior. Options include headrests on all four seats, a cassette player, three-point belts for the rear seats, and Dunlop tyres. First delivered to Lisbon and subsequently moving with a new owner to Porto, the car presents in charming original condition today.

With several key updates over its predecessors, including more modern styling, four-wheel independent self-leveling hydraulic suspension, and four-wheel disc brakes, the Silver Shadow proved to be successful when new and is still a popular model today. This is an excellent route into the rarefied world of Rolls-Royce ownership.

**Entregue novo em Portugal**

**Apresenta-se nas cores de saída de fábrica e mantém o motor original**

De acordo com documentação fornecida pelo Rolls-Royce Enthusiasts' Club, este Silver Shadow foi entregue novo em Portugal e ali permaneceu desde então. Matriculado em março de 1974, estava lacado em vermelho Cardinal, com tejadilho revestido em vinil preto de alta qualidade (patente Everflex), sublinhados a ouro e interior castanho claro. As opções incluíam quatro apoios de cabeça, leitor de cassetes, cintos de três apoios no banco traseiro e pneus Dunlop. Tendo sido inicialmente entregue em Lisboa, encontrou posteriormente outro proprietário no Porto, apresentando-se atualmente num encantador estado original.

Com diversos melhoramentos relativamente aos seus antecessores, incluindo um design moderno, quatro rodas independentes com suspensão hidráulica auto-nivelante e travões de disco nas quatro rodas, o Silver Shadow foi um sucesso no seu tempo e continua a ser um modelo popular. Esta é uma excelente forma de acesso ao mundo exclusivo dos proprietários de automóveis Rolls-Royce.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1993 FERRARI 512 TR

CHASSIS / CHASSIS: **ZFFLA40B000097018** ENGINE / MOTOR: **34354**

**€100.000 – €130.000**

**Portuguese-delivery example**

**Less than 35,000 km from new**

**Retains its original engine**

**Exemplar matriculado novo em Portugal**

**Menos de 35.000 km**

**Mantém o motor original**

In 1991 Ferrari launched the 512 TR as a radical improvement to its best-selling twelve-cylinder Ferrari, the Testarossa. Although visually similar to the outgoing model, the 512 TR was far more than just a facelift and featured a wealth of improvements that enabled it to compete with its main rival, the Lamborghini Diablo. Figures of 195 mph top speed and a 0–60 time of 4.9 seconds speak for themselves; the 512 TR was, and still is, a very fast car.

This example has covered just 35,000 km since being delivered to its first owner, a resident of Gibraltar, through Viauto Automovels e Accessorios in Porto in June of 1993. The accompanying service book shows servicing at regular intervals through 2001 in Lisbon, and it is believed that the car has remained in Portugal

Em 1991, a Ferrari lançou o 512 TR como uma melhoria substancial do seu modelo de doze cilindros, o Testarossa. Embora visualmente semelhante ao modelo anterior, o 512 TR foi muito mais do que apenas uma evolução e contou com um sem-número de melhorias que lhe permitiram competir com o seu principal rival, o Lamborghini Diablo. Uma velocidade máxima de 312 km/h e um 0-100 km/h de 4,9 segundos falam por si; o 512 TR era, e ainda é, um carro muito rápido.

Este exemplar fez apenas 35.000kms desde que foi entregue ao seu primeiro proprietário, um residente em Gibraltar, através da Viauto - Automóveis e Acessórios, no Porto em Junho de 1993. O registo de manutenção que o acompanha mostra várias intervenções em intervalos regulares até 2001, em Lisboa, e acredita-se que este automóvel permaneceu em Portugal



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

ever since. A service tag present in the doorjamb indicates that the last service was carried out in October of 2017.

It presents in good, usable condition. Its Rosso Corsa paintwork retains a deep shine, whilst the Cuoio leather interior shows very minimal wear. The engine bay is as impressive today as it was in 1993 and is indicative of the care that has been bestowed upon it.

desde então. Uma etiqueta presente no batente da porta indica que a última manutenção foi realizada em Outubro de 2017.

Apresenta-se em bom estado geral. A sua pintura Rosso Corsa mantém um brilho profundo, enquanto o interior em couro Cuoio mostra um desgaste mínimo. O compartimento do motor é tão impressionante hoje como era em 1993 e é indicativo do cuidado que lhe foi concedido.





# 1951 SIMCA 8 SPORT CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **902034**

**€80.000 – €100.000**

**Elegant Pinin Farina design**

**Manufactured in small series by Facel-Metallon**

In 1948, Henri Pigozzi commissioned a special design from Pinin Farina for his popular Simca 8. Displayed that October on Simca's stand at the Paris Salon, the public loved the prototype, and Pigozzi was so enamoured that he decided to put it into limited production, calling it the Simca-Sport.

Pigozzi's friend Jean Daninos of Facel-Metallon handled production. Daninos launched the eight-cylinder Facel Vega coupé in 1954, which was clearly influenced by the Simca-Sport. In 1949, coupé and cabriolet production versions of the Simca-Sport appeared on Simca's stand at the Salon, and for some time, orders were more than Facel could handle.

**Elegante desenho Pinin Farina**

**Produzido em série limitada pela Facel-Metallon**

Em 1948, Henri Pigozzi encomendou à Pinin Farina o desenho de uma carroçaria especial para o seu popular Simca 8. O resultado foi exibido em outubro desse mesmo ano, no expositor que a Simca teve no Salão de Paris. O público adorou o protótipo e Pigozzi estava tão encantado que decidiu produzir uma série limitada, chamando-lhe o Simca Sport.

Jean Daninos, proprietário da Facel-Metallon e amigo de Pigozzi ficou encarregado da produção. Daninos lançou o Facel Vega coupé de oito cilindros em 1954, cuja estética era claramente influenciada pelo Simca Sport. Em 1949, novamente no Salão de Paris, as versões coupé e cabriolet brilharam no stand da Simca. Durante algum tempo, a Facel não conseguiu dar conta das encomendas.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



Soon, Simca-Sports were giving Delahayes and Talbots four times their price, a serious run for the money at French concours events. Today, chassis number 902034 presents in wonderful condition, having spent the majority of its life in its native France as evidenced by a previous road-tax certificate present on its windshield. It represents a rare opportunity to acquire an elegant 1950s cabriolet, eligible for many classic events.

Em breve, os Simca Sport estavam a criar dificuldades aos Delahaye e Talbot, quatro vezes mais caros, nos concursos de elegância franceses. O Simca com o número de chassis 902034 apresenta-se hoje numa condição maravilhosa, tendo passado a maior parte da sua vida em França, como se comprova pelo certificado do imposto de circulação no pára-brisas. Constitui uma rara oportunidade para adquirir um elegante cabriolet dos anos 50, elegível para inúmeros eventos de automóveis clássicos.





## 1931 BENTLEY 8-LITRE TOURER

CHASSIS / CHASSIS: **YR5094** ENGINE / MOTOR: **YR5094**

**€700.000 – €800.000**

*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

Documented, original build records  
and known history from new

Handwritten factory workshop records from the 1930s

Detailed photos and notes from restoration  
by marque specialist in the 2000s

Documented by Bentley historian Clare  
Hay in *Bentley: The Vintage Years*

Bem documentado, com registos de produção  
originais e história conhecida desde novo

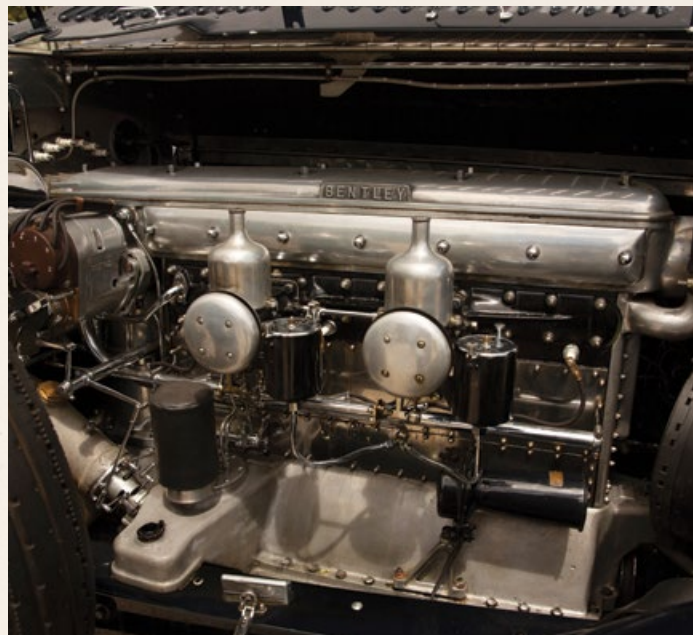
Registos de fábrica manuscritos datando dos anos 30

Restauro por especialista da marca meticulosamente  
documentado com fotos e apontamentos

Descrito pela historiadora da Bentley Clare  
Hay, no livro “Bentley: The Vintage Years”



Introduced at the London Motor Show in 1930, the Bentley 8-Litre made an immediate impact. While the engine was an extension of the successful 6.5-litre Speed Six that powered Bentleys to numerous race victories, the 8-Litre was intended to knock Rolls-Royce from its pedestal. Capable of 100+ mph fitted with heavy formal coachwork, the Phantom had difficulty attaining 90 mph. It also impressed the automotive scribes of the era, with the *Sphere* of 1931 describing the new 8-Litre as ‘one of the finest examples of British automobile engineering that has ever been produced.’



Apresentado no Motor Show de Londres, em 1930, o Bentley 8-Litre teve um impacto imediato. O motor era um desenvolvimento do bem sucedido 6,5 litros Speed Six, que tinha levado os Bentley à vitória em inúmeras ocasiões. Mas com o 8-Litre o objetivo era tirar a Rolls Royce do seu pedestal. Era capaz de mais de 160 km/h, mesmo quando equipado com carroçarias mais pesadas e formais, enquanto o Phantom tinha dificuldade em atingir 145 km/h. Também impressionou os jornalistas especializados da época, com o jornal ilustrado “The Sphere”, de 1931, a descrever o novo 8-Litre como “dos melhores exemplos de sempre da qualidade de engenharia automóvel britânica.”



Regardless of expense and engineered to the highest standards, no detail was overlooked. For example, the exhaust pipe was asbestos-lagged, encased in aluminium to reduce resonance, then coupled with a 20-gallon silencer. The resulting exhaust note is bliss to the Bentley faithful. The starter was designed to engage with surgical precision via a unique solenoid design, meshing with the flywheel before rotation begins.

Of the 100 8-Litre Bentleys built, YR5094 is the eleventh-to-last constructed. It was first delivered May 1931, wearing Thrupp and Maberly limousine coachwork, to Eu Tong Sen in Singapore, who often was accompanied by his lady friends—lending the car the moniker of ‘the harem saloon’. During WWII it was safely stored in a mine, before returning to the UK around 1950, where Peter Quinn, the next owner, removed the original body. Its next owner was Peter Morley, who shortened the chassis to a 30-inch wheelbase and fitted a stylish two-seater body suited to the vintage racing events he participated in.

Sem olhar a despesas e com uma qualidade técnica do mais elevado padrão, nenhum detalhe foi negligenciado. Por exemplo, o tubo de escape estava revestido em amianto, por sua vez envolto em alumínio, para reduzir a ressonância. Estava ainda acoplado a um silencioso com 76 litros. O som de escape resultante é música para os entusiastas da Bentley. O motor de arranque foi concebido para ser acionado com suprema precisão, através de condutor único em forma de espiral, que engrena no volante de motor antes de se iniciar a rotação.

Dos 100 Bentley 8-Litre produzidos, YR5094 foi o 11º. a contar do fim, concluído com uma carroçaria de limusina fechada, realizada pela Thrupp and Maberly. Foi inicialmente entregue em maio de 1931, a Eu Tong Sen, de Singapura, que viajava nele frequentemente, acompanhado pelas suas amigas — ficou na altura conhecido como a “berlina do harém”. Durante a II Guerra Mundial foi cuidadosamente guardado numa mina, antes de regressar ao Reino Unido, por volta de 1950. Foi ali que Peter Quinn, o proprietário seguinte, retirou a carroçaria original. Peter Morley, que o adquiriu a seguir, encurtou o chassis para uma distância entre eixos de cerca de três metros, aplicando-lhe uma carroçaria desportiva de dois lugares, adequada para participar em provas de automóveis *vintage*.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

The next owner, Mr Posnett, dismantled the car and returned the chassis to its original length of 12 feet. Still dismantled, it was purchased by John Cobbing in 2002, who had it restored by Bentley specialists the Vintage Workshop. The engine was completely rebuilt, including the one-shot lubrication system, clutch, carburetors, Auto-Vac, exhaust system, radiator, gearbox, 3.2:1 differential, suspension, and steering. Everything was either replaced, restored, or inspected and re-fitted to as close to as-new condition as possible.

O seu dono subsequente, Mr. Posnett, desmanchou totalmente o automóvel e devolveu o comprimento original ao chassis, incluindo a sua majestosa distância entre eixos de 3,66 metros. Ainda em peças, o Bentley foi adquirido em 2002, por John Cobbing, que o mandou restaurar no especialista da marca The Vintage Workshop. O motor foi completamente reconstruído, incluindo o sistema de lubrificação de ação única (com válvula *one shot*), embraiagem, carburadores, Auto Vac, sistema de escape, radiador, caixa de velocidades, diferencial 3,2:1, suspensão e direção. Todos os componentes foram ou substituídos, ou restaurados, ou inspecionados e re-aparelhados com um detalhe tão próximo quanto possível da condição de novo.





It was then re-bodied as a Vanden Plas-style four-seater, two-door tourer. The fresh Midnight Blue paint finish enhances its lines, especially those iconic Gurney-Nutting-style helmet wings, and an era-correct original Lagonda luggage trunk was fitted over the gas tank. The interior was impeccably retrimmed using grey hides. The polished walnut instrument panel is complete with authentic black beveled speedometer, tachometer, voltage amp meter, Bosch ignition switch, ARIC oil pressure gauge, and correct switch for battery, battery/magneto, and magneto selections.

Foi então que recebeu uma nova carroçaria torpeda de duas portas e quatro lugares, no estilo Vanden Plas. A pintura em azul Midnight Blue realça as suas linhas, sobretudo os emblemáticos guarda-lamas de formato envolvente, reminescentes do estilo Gurney-Nutting, e uma mala de bagagem Lagonda, original e correta para a época, montada sobre o tanque de combustível. O habitáculo foi estofado de novo, com pele cinzenta. O painel de instrumentos em nogueira polida está completo com os mostradores originais biselados a preto: velocímetro, tacómetro, amperímetro, interruptor de ignição Bosch, medidor de pressão do óleo de marca ARIC e o correto interruptor para seleccionar a bateria, a bateria/magneto e o magneto.



Few pre-war marques experienced as many coachwork and engine swaps as the W. O. Bentley cars, but YR5094 hides no secrets, as documented by its accompanying history file. Most 8-Litre Bentleys, like this example, were originally fitted with formal closed bodies that were eventually replaced with more sporting open tourers. The practice of replacing saloon and limousine bodies started in the 1930s, when owners began to move from the back seat to the front.

Noted motor car enthusiast David E Davis Jr was quoted in *Forbes*, 1991, as saying, ‘What is the highest tribute one can pay a noble, inspired million-dollar classic automobile? Simple, old boy, drive the bloody thing.’

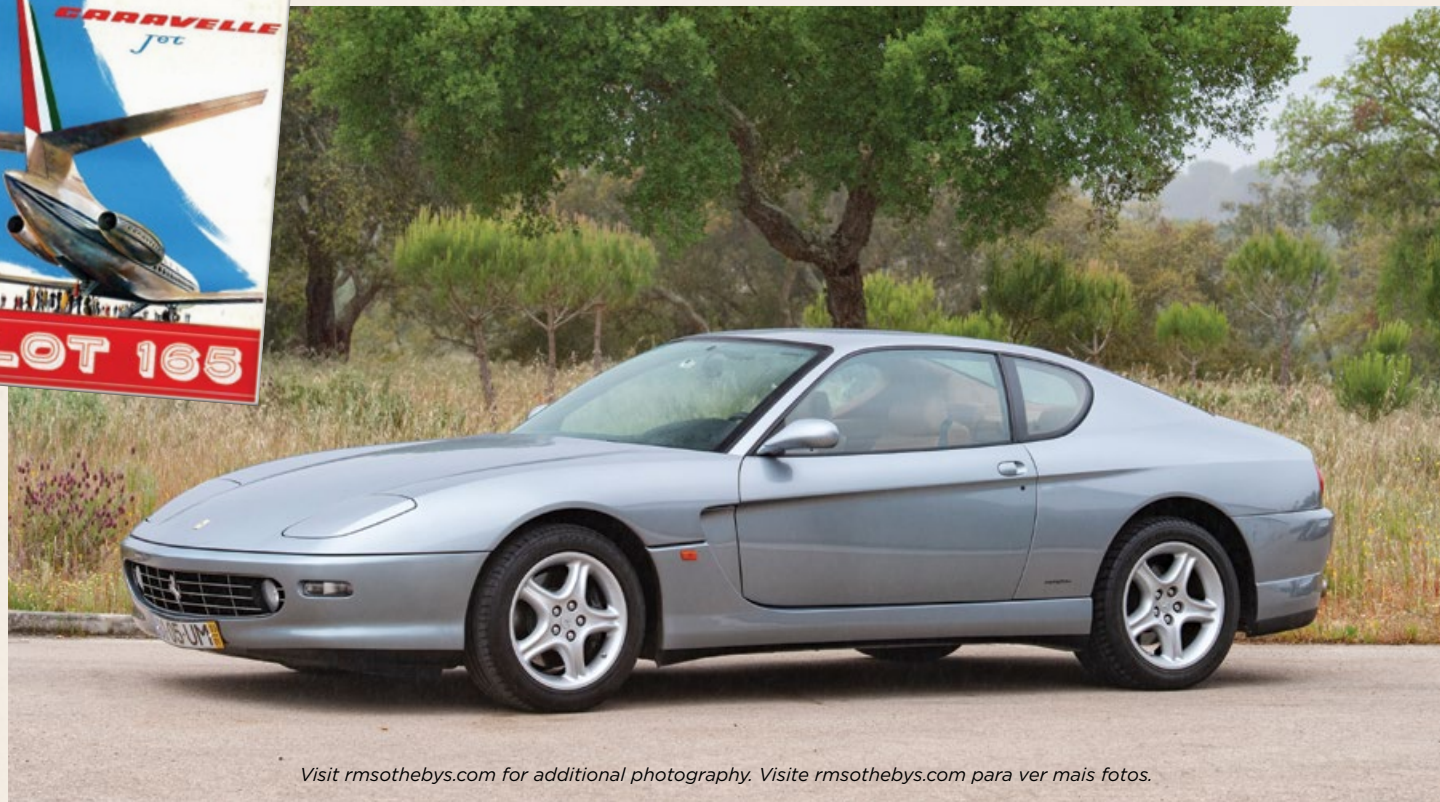
With its exceptional provenance, wonderful condition, and rare production, this 8-Litre open tourer represents Bentley’s most masterful creations. As 2019 is the 100th Jubilee Anniversary of Bentley Motors, it is certain to be welcomed to all celebrations of the marque.

Poucas marcas do período pré-Guerra sofrera tantas trocas de carroçaria ou motor como os automóveis produzidos por W. O. Bentley, mas o YR5094 não tem segredos sobre a sua história, como está patente na documentação que o acompanha. A maior parte dos Bentley 8-Litre receberam, originalmente, carroçarias mais formais e fechadas, como foi o caso deste exemplar. Estas foram eventualmente substituídas por outras, normalmente mais desportivas e abertas. Esta tendência de substituir carroçarias de berlina ou limusina começou nos anos 30, quando os proprietários começaram a passar do banco de trás para o da frente.

O distinto entusiasta David E. Davis Jr. foi citado na revista “Forbes”, em 1991, dizendo: “Qual é a maior homenagem que se pode prestar a um nobre e inspirado automóvel clássico que vale um milhão de dólares? A resposta é simples, meu caro amigo, conduzir o danado engenho.”

Com a sua proveniência excepcional, maravilhoso estado de apresentação e tão rara produção, este torpedo 8-Litre encarna a mais magistral criação da Bentley. Em 2019 comemora-se o centenário da Bentley Motors, e este exemplar será certamente bem-vindo a todos os acontecimentos de celebração da marca.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 2003 FERRARI 456M GTA

CHASSIS / CHASSIS: **ZFFWP50B000128773** ENGINE / MOTOR: **68654**

**€60.000 – €80.000**

**Delivered new to Portugal**

**Subtle Grigio Titanio over Cuoio colour scheme**

**Retains its original engine**

**Matriculado novo em Portugal**

**Nas cores cinza Grigio Titanio com interior Cuoio**

**Mantém o motor original**

Ferrari's 456M was launched in 1998 as an upgrade to the existing 456. Whilst Pietro Camardella's achingly pretty Pininfarina design was largely untouched, subtle changes made the 456M a significantly improved car. Carbon fibre was utilised for the bonnet, and the interior was thoroughly overhauled to make it more ergonomic. The 436 bhp 5.5-litre V-12 was fettled by having its firing order changed to run more smoothly, and the car retained its claim of being the fastest production four-seater from 1992–2002.

O 456M da Ferrari foi lançado em 1998 como uma evolução do 456 existente. Enquanto a bellissima estética de Pininfarina, por Pietro Camardella ficou praticamente igual, mudanças subtis fizeram do 456M um carro significativamente melhor. Fibra de carbono foi utilizada para o capô, e o interior foi completamente revisto para o tornar mais ergonómico. O V12 de 436 cv e 5,5 litros de capacidade foi modificado ao ter a ordem de ignição alterada para funcionar de forma mais suave, e o 465 manteve a sua reivindicação de ser o veículo de série mais rápido com quatro lugares, entre 1992 e 2002.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

This 456M boasts an elegant colour scheme of Grigio Titanio over Cuoio leather interior with matching carpets and is accompanied by its owner's manuals, toolkit, and service books. It was delivered new in 2003 in Portugal, where it has resided since, making it one of the last examples produced. 456Ms are rightly now enjoying the recognition they deserve as a fantastic way to cover ground, and this late example is no exception.

Este 456M possui um esquema de cores elegante de cinza titânio sobre o interior de couro Cuoio com tapetes da mesma cor e é acompanhado pelos manuais do proprietário, jogo de ferramentas e livros de manutenção. Foi matriculado novo em 2003 em Portugal, onde está desde então, tornando-se um dos últimos exemplares produzidos. Atualmente, os 456M estão a desfrutar do reconhecimento que merecem como uma maneira fantástica de fazer quilómetros, e este exemplar tardio não é uma exceção.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1932 ALVIS TJ 12/50 BOATTAIL SPEEDSTER

CHASSIS / CHASSIS: **14543** ENGINE / MOTOR: **8970**

**€20.000 – €30.000**

Desirable boat-tail, two-seater coachwork

Charming pre-war Alvis

Alvis began as a trademark for aluminium pistons made by Geoffrey de Freville in 1914. An engine designed by De Freville brought about a car built around it, which first appeared on the road in 1920. This car, the 10/30, was unusual for its pressure lubrication and quickly proved popular. The side-valve 10/30 engine was succeeded by an overhead-valve 12/50 in 1923, built through 1932.

According to records in Peter Hull's *The Vintage Alvis*, this car was first registered in England in June of 1932 wearing saloon coachwork. At some point it was rebodied with its present boat-tail body with a novel fold-out dickie. It bears the emblem of Ratcliffe Brothers of Frinton-on-Sea, Essex, known also to have bodied at least one Triumph. The iconic Alvis hare mascot by A E Lejeune stands proudly on the radiator cap.

Carroçaria de dois lugares, *boat tail*, muito apreciada

Encantador Alvis pré-Guerra

A Alvis começou como marca registada de pistões de alumínio, produzidos por Geoffrey de Freville, em 1914. Mais tarde, De Freville começou por conceber um motor, mas acabou por construir um automóvel, que ficou pronto em 1920. Tratava-se do 10/30, um modelo bastante popular, que se distinguia pelo sistema pressurizado de lubrificação, pouco utilizado na época. O motor de válvulas laterais 10/30 foi substituído em 1923 pelo 12/50, com válvulas à cabeça, que se manteve em produção até 1932.

The acordo com os a informação no livro "The Vintage Alvis", de Peter Hull, este automóvel foi registado inicialmente em Inglaterra, em Junho de 1932, com uma carroçaria de berlina fechada. A dada altura recebeu a carroçaria atual *boat tail*, tipo traseira de barco, incluindo um curioso "banco da sogra". Tem uma placa identificadora da Ratcliffe Brothers, de Frinton-on-Sea, Essex. Conhece-se pelo menos mais uma carroçaria deste especialista realizada num Triumph. A emblemática lebre da Alvis, da autoria de A. E. Lejeune, está orgulhosa, e em sentido, no topo da tampa do radiador.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1950 MERCURY EIGHT SEDAN

CHASSIS / CHASSIS: **50ABX10141M**

**€20.000 – €30.000**

**Lovely blue over blue-and-ivory colour combination**

**Flathead V-8 with three-speed column-shift transmission**

Made famous by the Hollywood actor James Dean in the 1955 movie *Rebel Without a Cause*, the 1949–1951 Mercury Eight has become a cult favorite among car buffs and collectors. The 1949 Mercury was the most significant new model in the company's 10-year history. All Mercury body shells (except the station wagon) were shared with the 'baby' Lincoln rather than with Ford as had been the case since 1941. The front-end sheet metal and grille were uniquely Mercury, providing instant model recognition.

This classic example is powered by Ford's ubiquitous flathead 110 hp V-8, which is shifted via a three-speed manual transmission. Finished in a lovely shade of blue, it is highlighted by whitewall tyres and a contrasting blue-and-ivory knit interior. One of 132,082 four-door sports sedans built for 1950, it is as attractive an automobile today as when it rolled off the line in 1950.

**Bonita combinação azul com interior azul e marfim**

**Motor V8 flathead; caixa de três velocidades e comando no volante**

Tornado famoso por James Dean em 1955, no filme "Rebelde Sem Causa", o Mercury Eight de 1949-51 tornou-se um objeto de culto junto dos entusiastas e colecionadores. O modelo de 1949 foi o mais importante lançamento para a marca ao longo da sua década de existência. Todas as carroçarias dos Mercury (exceto a *station wagon*) passaram a ser partilhadas com os Lincoln mais pequenos e não com os mais mundanos Ford, como tinha sido o caso deste 1941. Os painéis em chapa de aço à frente e a grelha eram específicos da Mercury, tornando o modelo imediatamente reconhecível.

Este clássico exemplar tem o incontornável motor Ford V8 *flathead* de 110 cv, passando a sua potência às rodas traseiras por intermédio de uma caixa manual de três velocidades. Pintado numa bela tonalidade de azul, é realçado pelos pneus com flanco branco e um contrastante interior azul e marfim, em tecido. É um de 132.082 exemplares com carroçaria *sports sedan* de quatro portas produzidos em 1950, tão sedutor hoje como quando saiu da linha de produção da Ford, há quase 70 anos.



*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1960 ALFA ROMEO 2000 SPIDER

CHASSIS / CHASSIS: **AR10204 00868** ENGINE / MOTOR: **AR10204 00924** BODY / CARROÇARIA: **6120**

**€80.000 – €110.000**

### Recent cosmetic restoration

#### Gorgeous dark-green-over-tan colour scheme

Alfa Romeo's 2.0-litre inline four of the mid-1950s replaced its older 1,900 cc unit and helped to bring the company back to prosperity in the years following the Second World War. While the engine first found its way into a four-door sedan, it also found a home in Carrozzeria Touring's lovely spider, truly the darling of Alfa Romeo's lineup.

Residing in Portugal since at least 1981, this lovely spider has just recently completed a cosmetic restoration, including a repaint in the present dark green metallic, along with a new tan leather interior.

### Restauro cosmético recente

#### Deslumbrante combinação de verde escuro sobre pele castanha

O motor de 2,0 litros e quatro cilindros em linha da Alfa Romeo substituiu o mais antigo equivalente de 1,9 litros em meados dos anos 50, ajudando a marca italiana a regressar à prosperidade no período que se seguiu à II Guerra Mundial. Apesar de ter, inicialmente, sido utilizado numa berlina de quatro portas, também acabou equipar também o Spider – a versão mais adorada da gama – construído na Carrozzeria Touring.

Morando em Portugal desde, pelo menos, 1981, este fascinante Spider acabou de receber uma intervenção cosmética, incluindo a pintura no atual verde escuro metalizado, e o bonito interior, forrado a pele castanha clara.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Roughly 3,400 spiders were built between 1958 and 1961. Their twin-cam inline engines breathed a little better, thanks to a pair of Solex side-draft carburetors that bumped power output to 113 hp. A fully synchronized five-speed manual transmission sent power rearward to a solid axle and drum brakes. Embodying *la dolce vita* at its best, an Alfa Romeo Spider is a must-have in any collection.

Cerca de 3400 Spider foram construídos entre 1958 e 1961. Os seus motores em linha com dupla árvore de cames respiravam um pouco melhor, graças a um par de carburadores horizontais Solex, que subiram a potência para 113 cv. Uma caixa de cinco velocidades sincronizadas enviava a potência para o eixo rígido traseiro. Os travões eram de tambor. Incorporando na perfeição o espírito de *la dolce vita*, um Alfa Romeo Spider é indispensável a qualquer coleção.





## 2000 BENTLEY ARNAGE RED LABEL

CHASSIS / CHASSIS: **SCBLC32E1YCX04624**

**€25.000 – €35.000**

Lovely grey over two-tone cream-and-red colour scheme

One of 1,521 LHD Arnage Red Labels produced

Delivered new to Portuguese owner

The Bentley Arnage Red Label was released early on in Volkswagen's ownership of the fabled British marque. Keen to impress, several key updates were made to the new Arnage Red Label, including larger wheels and brakes, a stiffer body shell, increased rear leg room, an Alpine Navigation system as standard, as well as front and rear park distance control.

Interestingly, this Arnage Red Label appears to have been delivered new to a Portuguese owner, but was done so via H.R. Owen, Bentley's distributor in London, in March of 2000, according to its accompanying service manual.

Sedutora combinação de cinzento com interior creme e vermelho

Um de 1521 Arnage Red Label produzidos com volante à esquerda

Entregue novo a proprietário português

O Bentley Arnage Red Label foi apresentado pouco tempo após a aquisição da afamada marca britânica pela Volkswagen. Empenhados em impressionar, beneficiaram o Arnage Red Label com diversos melhoramentos, incluindo jantes e travões maiores, carroçaria com rigidez torcional incrementada, interior mais espaçoso e um sistema de navegação Alpine de série, para além dos sensores de estacionamento à frente e atrás.

Curiosamente, este Arnage Red Label parece ter tido um português como primeiro proprietário, embora a entrega tenha sido feita pela H.R. Owen, agente da Bentley em Londres, em Março de 2000, de acordo com informação constante do manual de serviço. Carimbos de trabalhos de manutenção posteriores mostram que este automóvel permaneceu em Lisboa desde, pelo menos, 2002, acompanhado



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Subsequent service stamps show that it remained in Lisbon since at least 2002, serviced regularly by Bentley Lisboa. Its charming colour combination of grey over two-tone cream-and-red leather adds a touch of character to an otherwise stately automobile.

regularmente pela Bentley Lisboa. A sua sedutora combinação de cinzento com pele creme e vermelha confere a este imponente automóvel um apontamento de personalidade.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1965 FORD MUSTANG CONVERTIBLE

CHASSIS / CHASSIS: **5F08T366918**

**€30.000 – €40.000**

**Rare European-delivery example;  
sold new in the Netherlands**

**Desirable Wimbledon White over Red leather**

**Inline six-cylinder with four-speed manual transmission**

In 1964 Ford's new Mustang literally caught the rest of Detroit off guard. For that matter, it caught Ford Motor Company off guard, as they never envisioned the success of the new model, which sold several times over projections. Ford built an incredible 685,989 units that first year, including 101,945 convertibles. Only a fraction of those were delivered new to Europe, such as the example presented here.

Accompanied by its original Dutch title, this example was delivered new on 11 February 1965 and remained with its first owner until 1976. The car was exported to Germany in 1979 and remained there until 2006, when it was shipped

**Raro exemplar destinado à Europa; vendido novo na Holanda**

**Desejável combinação de branco Wimbledon e pele vermelha**

**Seis cilindros em linha com caixa  
manual de quatro velocidades**

Em 1964, o novo Ford Mustang apanhou Detroit desprevenida. Em bom rigor, até a Ford Motor Company ficou surpreendida, já que ninguém antecipara o sucesso que o modelo teria, vendendo várias vezes a quantidade inicialmente prevista. A Ford acabou por produzir 685.989 unidades nesse primeiro ano, incluindo 101.945 descapotáveis. Apenas uma fração mínima destes foram enviados novos para a Europa, como foi o caso deste exemplar.

Acompanhado pelo seu registo de propriedade holandês original, este Mustang foi entregue novo a 11 de fevereiro de 1965, permanecendo com o primeiro proprietário até 1976. Foi exportado para a Alemanha em 1979, onde ficou até 2006, quando foi enviado para Portugal. Pintado em branco Wimbledon, tem interior em pele vermelha, incluindo bancos dianteiros tipo *bacquet*. O motor de seis cilindros em

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

to Portugal. Painted Wimbledon White over a red bucket-seat-equipped interior, a 120 bhp, 200 cc inline six-cylinder engine powers this example, equipped with the optional styled-steel wheels and power top. It begs for continued European touring.

linha deste exemplar, com 200 ci (3277 cc), debita 120 cv. Está ainda equipado com as jantes opcionais Styled Steel e capota automática com motor hidráulico. Está mesmo a pedir para continuar a viajar pela Europa.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1925 AMILCAR CGS

VEHICLE / VEÍCULO: **16615** ENGINE / MOTOR: **345**

**€40.000 – €50.000**

**Desirable two-tone silver and blue over tan interior**

**'The quintessential French sports car',  
both charming and popular**

Often described as the 'quintessential French sports car', Amilcar took its name from those of its founders, Joseph Lamy and Emile Akar. The first car, the Type CC, was designed by ex-Citroën engineer Edmond Moyet. A small tourer with a 903 cc side-valve engine, it was quite successful at hill climbs, leading Lamy to consider an overt sporting model. The result was the CS, with a larger 985 cc engine and a two-seat body by Charles Duval of Paris. In 1924 Amilcar introduced the CGS, with a 1,074 cc pressure-lubricated engine and four-wheel brakes. With a top speed of 120 km/h (75 mph), it became popular in competition, particularly in the United Kingdom.

**Desejável combinação cinza prata e azul, com interior castanho**

**O desportivo francês por excelência,  
tão charmoso quando popular**

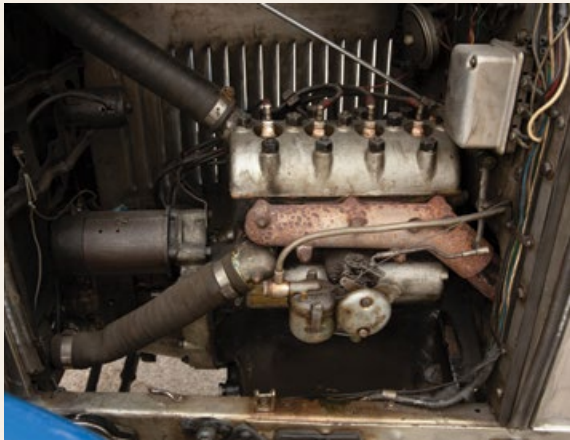
Muitos vezes descrito como o mais emblemático desportivo francês, o Amilcar deve o seu nome aos fundadores Joseph Lamy e Emile Akar. O primeiro automóvel que produziram foi o Type CC, desenhado pelo antigo engenheiro da Citroën Edmond Moyet. Era um pe-queno automóvel com carroçaria torpedo e um motor de válvulas laterais com 903 cc, que conheceu bastante sucesso em provas de rampa. Este inesperado talento para a competição levou Lamy a considerar a produção de uma variante realmente desportiva. O modelo resultante foi o CS, com motor de 985 cc e carroçaria de dois lugares, realizada por Charles Duval, de Paris. Em 1924, a Amilcar apresentou o CGS, com um motor de 1075 cc e um circuito pressurizado de lubrificação, para além de travões nas quatro rodas. Com uma velocidade máxima de 120 km/h, tornou-se bastante popular na competição, particularmente no Reino Unido.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Striking in blue and silver, with tan leather upholstery, this Amilcar CGS is in very good overall condition. It is presently fitted with an earlier-type engine from a CC/CS rated at 5 hp, produced from 1922–1925. According to previous registrations on file, it was first registered in Portugal in 1973. An electric fan has been fitted to the radiator, no doubt to preclude overheating in hot weather.

Surpreendente na combinação azul e cinza prata, com interior em pele castanha, este Amil-car CGS encontra-se em muito bom estado geral. Está presentemente equipado com um motor de um CC/CS de tipo mais antigo, classificado como um 5 cv fiscais, produzido en-tre 1922 e 1925. De acordo com a informação incluída sua documentação, foi matriculado em Portugal em 1973. Uma ventoinha elétrica foi montada no radiador, certamente para evi-tar sobreaquecimento em tempo mais quente.





## 1939 DELAHAYE 135M CABRIOLET

COACHWORK / CARROZZERIA: **CHAPRON** CHASSIS / CHASSIS: **60139** ENGINE / MOTOR: **60139**

**€400.000 – €450.000**

*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*



Rare and authentic Chapron 'Grand Luxe' bodywork  
Equipped with its original matching-numbers engine  
Delivered new to Lisbon and residing in Portugal from new

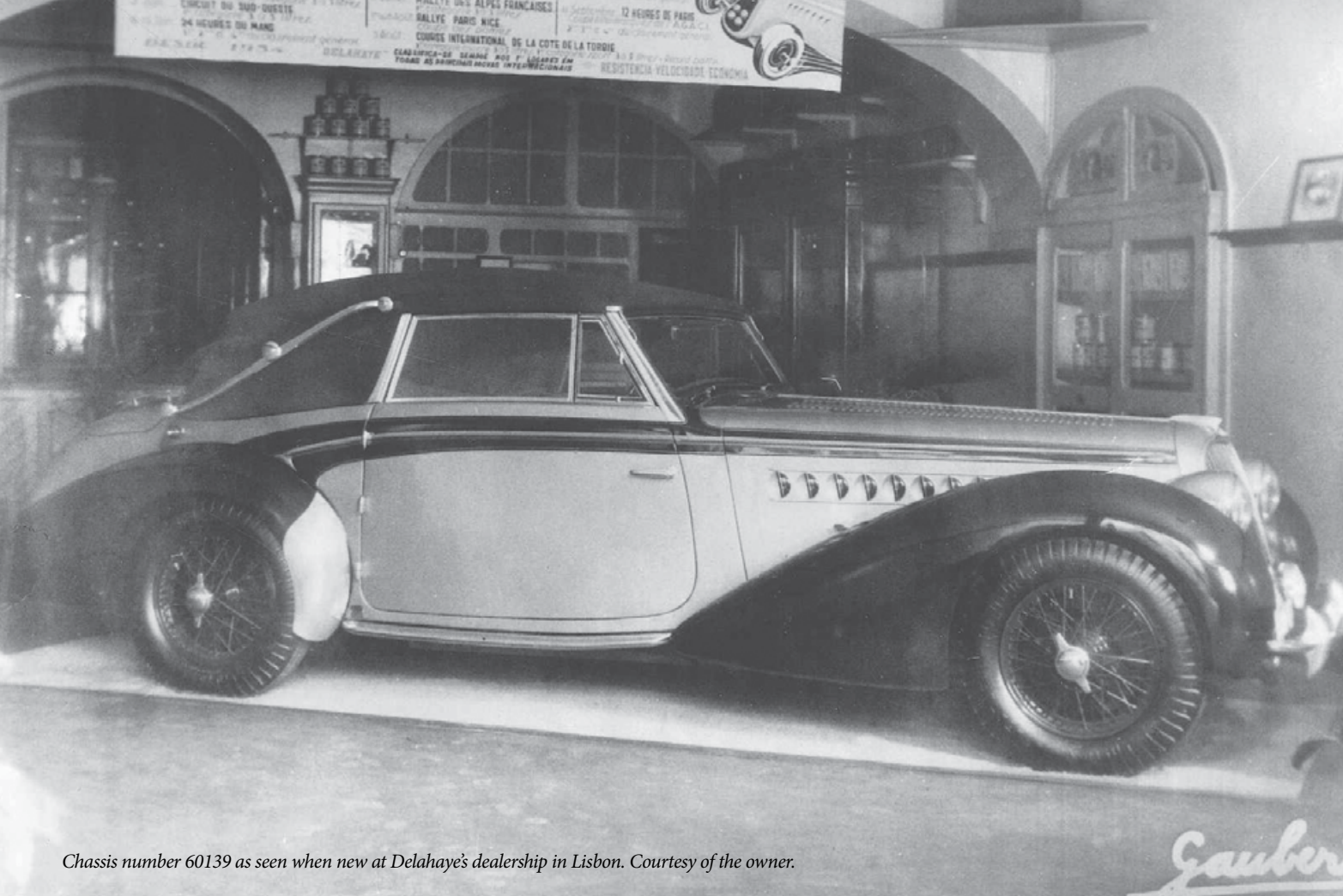
Rara e autêntica carroçaria Chapron 'Grand Luxe'  
Mantém o motor original, em correspondência com o chassis  
Entregue novo em Portugal, aí permanecendo desde então



Delahaye 135M chassis number 60139 was shipped to *carrosserie* Henri Chapron on the rue Aristide-Briand in Levallois-Perret on 13 January 1939. Completed on 7 March, its ravishing new body was finished to the rare 'Grand Luxe' specification, which included redesigned doors, hood, bumpers, and wings, as well as a luxury interior that could be detailed to the client's express wishes. The Grand Luxe option increased the price by approximately 50% compared to a standard body. As a result, only about 40 of these opulent automobiles were built from 1937 to 1939, and less than 20 are known to survive.



O Delahaye 135M com o número de chassis 60139 foi despachado para a empresa de carroçarias Henri Chapron — na rua Aristide-Briand, em Levallois-Perret — a 13 de janeiro de 1939. Os trabalhos ficaram concluídos a 7 de março, recebendo uma arrebatadora carroçaria na rara especificação 'Grand Luxe'. Esta incluía portas, capota, para-choques e guarda-lamas de diferente desenho, bem como um luxuoso interior, que podia ser personalizado de acordo com os desejos do cliente. A opção 'Grand Luxe' aumentava o preço em cerca de 50% face a uma carroçaria de série. Por esse motivo, apenas cerca de 40 destes faustosos automóveis foram manufacturados, entre 1937 e 1939. Conhecem-se menos de uma vintena de exemplares que chegaram aos nossos dias.



*Chassis number 60139 as seen when new at Delahaye's dealership in Lisbon. Courtesy of the owner.*

The special order for chassis number 60139 was placed by Tristão Guedes de Queiroz, Second Marquess of Foz, as a gift for his wife, Mariana Brandão de Melo Magalhães, on the happy occasion of the birth of their daughter in May 1939. When first delivered to Lisbon, the car was displayed for some days at the Delahaye dealership there. A promotional photo was taken, which is included in the accompanying history file, along with its Chapron build sheet and original correspondence that documents the costly specification the body was built to, as well as the many particular demands that were made, including the special Rouge Ponceau and Gris Irizé colour combination, torpille front fenders, and semi-integrated continental spare.

The Queiroz family sold the car in the mid-1950s, and in 1971 it was purchased by António Carvalho. By this time it had been repainted black and was in well-maintained driving condition. A frame-off restoration was commissioned in the 1980s, where it was returned to

A encomenda especial dizendo respeito ao chassis número 60139 foi feita em nome de Tristão Guedes de Queiroz, 2º. Marquês da Foz, como presente para a sua mulher, Mariana Brandão de Melo Magalhães, por ocasião do nascimento da filha de ambos, em maio de 1939. Quando chegou a Lisboa, o automóvel ficou alguns dias em exposição no *stand* local da Delahaye. Do acontecimento foi tirada uma foto, para publicidade e divulgação, incluída na documentação da sua história, juntamente com a ficha de fabrico da Chapron. Igualmente incluída está a correspondência original, que regista a dispendiosa manufatura da carroçaria nesta especificação, bem como as exigências particulares efetuadas, incluindo a combinação de cores especial vermelho Rouge Ponceau e cinza Gris Irizé, os para-choques “torpille” e a roda suplente, parcialmente integrada atrás.

A família Queiroz vendeu o Delahaye em meados dos anos 50 e, em 1971, foi adquirido por António Carvalho. Por esta altura, tinha sido pintado de preto e mantinha-se numa boa condição de utilização na estrada. Foi realizado um restauro completo, a partir do chassis, nos anos 80, recuperando as suas cores originais. Em 1996, Carvalho vendeu o automóvel a Michel Poncin e foi integrado na coleção Sáragga há alguns anos.



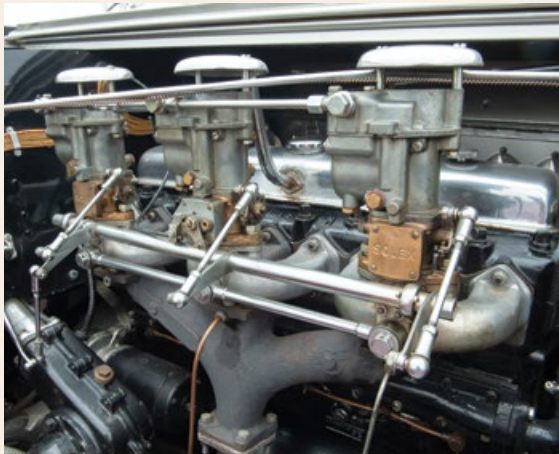
OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

its original colour scheme. Carvalho sold the car to Michel Poncin in 1996, and it has resided in the Sáragga Collection for the last few years.

Today this exquisite and rare Delahaye presents beautifully and will be a welcome entry in international concours events. It is a French 'grande routière' in the classic manner that will be an elegant focal point in any collection, as well as on the show field.

Atualmente, este requintado e raro Delahaye encontra-se em belíssimo estado e será bem-vindo aos concursos de elegância internacionais. É um grande estradista francês na tradição clássica do termo – *grande routière* – e será um refinado protagonista não só de qualquer coleção, mas também do circuito dos *concours d'elegance*.





Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1970 ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR

COACHWORK / CARROZZERIA: **BERTONE** CHASSIS / CHASSIS: **AR 1232554** ENGINE / MOTOR: **AR00530 51128**

€25.000 – €35.000

Alfa Romeo's most iconic post-war coupé

Desirable, final-year 'Scalino' variant

Well restored and ready to enjoy

O mais emblemático coupé do pós-guerra da Alfa Romeo

Desejável variante 'Scalino' do último ano de produção

Bem restaurado e pronto para levar para a estrada

When it was first shown to the press, the Alfa Romeo Giulia GT had the very difficult task of replacing the much-loved Giulietta Sprint. Again, Bertone was commissioned to design and produce the bodies for Alfa's production coupé, and with the talent of a young Giorgetto Giugiaro, the new Giulia GT was an instant success. In 1966, Alfa introduced the GT 1300 Junior, which was a simplified variant of the Giulia GT-powered 1300TI's engine, equipped with two twin-choke carburetors. Aimed at younger 'Alfisti', the Junior became the best-selling model for the entire Giulia GT lineup.

Quando foi mostrado pela primeira vez à imprensa, o Alfa Romeo Giulia GT teve a difícil tarefa de substituir o muito apreciado Giulietta Sprint. Mais uma vez, Bertone foi contratado para projetar e produzir as carroçarias para o coupé de produção da Alfa, e com o talento de um jovem Giorgetto Giugiaro, o novo Giulia GT foi um sucesso instantâneo. Em 1966, a Alfa introduziu o GT 1300 Junior, que era uma variante simplificada do motor 1300 TI do Giulia GT, equipado com dois carburadores duplos. Dirigido ao jovem Alfista, o Junior tornou-se o modelo mais vendido de toda a linha Giulia GT.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



This particular example is from the last year of production of the famous 'Scalino' body variant, with a distinctive, slightly raised front bonnet. Fully restored some years ago and finished in stunning colours, it would surely be a thrill to drive and enjoy.

Este exemplo em particular é do último ano de produção da famosa variante da carroçaria 'Scalino', com um capô frontal distinto e ligeiramente elevado. Totalmente restaurado há alguns anos e acabado em cores impressionantes, certamente será emocionante de conduzir e desfrutar.





## 1972 ALPINE-RENAULT A110 1300

CHASSIS / CHASSIS: **BA 0262** ENGINE / MOTOR: **0262**

**€60.000 – €80.000**

**Numerous rally-inspired features, including driving lamps and three-point harnesses**

**Alpine's most iconic model, a thrill to drive and enjoy**

Introduced in 1962 as a replacement for the A108, the A110 was destined for a successful career in rallying, winning the inaugural season of the World Rally Championship in 1973. The A110 was produced in a number of variants, including the V85, introduced in 1970 and powered by a 1.3-litre Renault Cléon Fonte engine from the Renault 12. Fast and light with its distinctive fibreglass bodywork, the A110 was a French motor-sport icon for an entire generation of rally enthusiasts.

**Várias características inspiradas nos ralis, como faróis de longo-alcance e cintos de três pontos**

**O modelo mais icónico da Alpine, com uma condução emocionante e divertida**

Introduzido em 1962 como um substituto para o A108, o A110 estava destinado a ter uma carreira de sucesso em ralis, vencendo a temporada inaugural do campeonato do mundo de ralis em 1973. O A110 foi produzido num número significativo de variantes, incluindo o V85, apresentado em 1970 e equipado com um motor Renault Cléon Fonte de 1,3 litros do Renault 12. Rápido e leve, com a sua carroçaria distinta em fibra de vidro, o A110 é um ícone do desporto automóvel francês para toda uma geração de entusiastas dos ralis.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

This example has been in Portugal for the last ten years and is presented in wonderful condition throughout, thanks to a previous restoration. It is offered in mild rally-prep specification, including three-point harnesses, additional Cibie headlamps, and larger tyres. It is ready to be driven and enjoyed, allowing its driver to live the experience of driving a true rally legend for the road.

Este exemplo esteve em Portugal nos últimos dez anos e apresenta-se em excelentes condições, graças a um restauro anterior. É oferecido em especificação de rali/estrada, incluindo cintos de três pontos, faróis Cibie adicionais e pneus maiores. Está pronto a ser conduzido e apreciado, permitindo que o seu condutor viva a experiência de pilotar uma verdadeira lenda dos ralis.





## 2008 ASTON MARTIN DB9 LM

CHASSIS / CHASSIS: **SCAFAD01A48GA10621** SERIAL / UNIDADE: **020 of 124**

**€70.000 – €80.000**

**Seldom-seen, limited-edition DB9  
with fewer than 70 cars built**

**Delivered new to Portugal**

**Less than 16,500 km from new**

Celebrating the DBR9's class victory at the 2007 24 Hours of Le Mans, the Aston Martin DB9 LM featured numerous Le Mans-inspired features differentiating it from its siblings. These special DB9s all boasted the Touchtronic 2 transmission and Sports Package as standard, along with Sarthe Silver paintwork, 19" alloy wheels, red brake calipers, and clear tail lights. Inside, the Le Mans circuit in red stitching appears on the centre armrest, along with red-painted facia and door trim. It is believed that fewer than 70 were constructed.

**Edição limitada, muito rara, menos  
de 70 exemplares produzidos**

**Matriculado novo em Portugal**

**Menos de 16.500 km**

Celebrando a vitória à classe do DBR9 nas 24 Horas de Le Mans em 2007, o Aston Martin DB9 LM apresenta vários pormenores inspirados na mítica prova francesa, que o distingue dos seus irmãos. Todos estes DB9 especiais estão equipados de série com a caixa de velocidades Touchtronic 2 e o pack Sports. Exibem a cor exterior Silver Sarthe, jantes em liga de 19", pinças de travão vermelhas e faróis traseiros clareados.

No interior, o traçado do circuito de Le Mans costurado a vermelho aparece no apoio de braços central. O painel de instrumentos com fundo vermelho, bem como aplicações da mesma cor nas portas, dão o toque final num habitáculo exclusivo.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

The 20th car built, this example was delivered to Aston Martin's distributor in Porto in May of 2008. Its original service book shows regular maintenance at that same dealer, with the last service showing at 13,610 km in March of 2016. Regularly enjoyed by Mr Sárágga, this rare DB9 would be a welcome addition to any collection of Aston Martins or modern supercars.

Crê-se que foram manufacturados menos de 70 exemplares. O 20º exemplar foi entregue no agente da Aston Martin no Porto, em maio de 2008. O seu livro de manutenção original mostra que foi mantido com regularidade adequada naquele especialista, onde realizou o último serviço em março de 2016, então com 13.610 km. Utilizado com frequência pelo Sr. Sárágga, este raro DB9 será bem-vindo a qualquer coleção Aston Martin ou de modernos supercarros.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 2010 PORSCHE 911 GT3 RS

CHASSIS / CHASSIS: **WPOZZZ99ZBS780073**

**€150.000 – €180.000**

Less than 15,000 km from new and  
presented in outstanding condition

Delivered new to Germany

Offered with its original manuals

Menos de 15.000 km desde novo e  
apresentado numa condição excepcional

Entregue novo na Alemanha

Manuais originais incluídos



The first-generation 997 GT3 RS was truly an excellent car in all regards; however, Porsche significantly improved the car with the 997.2 GT3 RS, introduced to the public in 2010. Increasing the Mezger flat-six engine's displacement to 3.8 litres brought about an extra 35 bhp, raising total output to 444 bhp. With revised front bumpers and a larger rear spoiler, this car achieved even greater downforce than its predecessor. In 2017 *Autocar* proclaimed the car to be 'the best unlimited-production GT Porsche series yet', and even when compared against the current-generation GT3 RS, the 997.2 can still more than hold its own.

A primeira geração do 997 GT3 RS era um excelente automóvel em qualquer parâmetro de avaliação. Mas a Porsche introduziu melhorias significativas no 997.2 GT3 RS, apresentado em 2010. Aumentando a capacidade do motor Mezger boxer de seis cilindros para 3,8 litros resultou em mais 35 cv, para um total de 444 cv. Com guarda-lamas dianteiros revistos e uma grande asa traseira, este modelo produzia maior apoio aerodinâmico do que o seu antecessor. Em 2017 a revista *Autocar* definiu-o como "o melhor Porsche GT de produção não limitada até à data" e, mesmo quando comparado com a atual geração do GT3 RS, o 997.2 continua a bramar os seus predicados.





Delivered new to its first owner through Porsche Zentrum Koblenz in May of 2010, this 997.2-generation GT3 RS is finished in Grey with Guards Red accents and a black interior. It sports numerous options including a red-painted roll cage, seat belts including racing harnesses, and lightweight carbon-fibre-backed bucket seats trimmed in Alcantara. Imported to Portugal in 2014, the car has remained there ever since. According to its accompanying service manual, the GT3 RS was last serviced at Centro Porsche Leira at 14,570 km in April of 2017, and it has travelled less than 500 km since.

Heralded as amongst the best of the GT3 RS range of 911s, the 997.2-generation cars introduced a host of welcome changes to the model and have proven to be

Entregue novo pelo Porsche Zentrum Koblenz ao seu primeiro dono, em maio de 2010, este GT3 RS da geração 997.2 é cinzento com sublinhados e decorações em vermelho Guards e interior preto. Das suas inúmeras opções destaca-se o *roll bar* e a estrutura interior de proteção a vermelho, incluindo cintos de competição com arnés e bancos de competição forrados a Alcantara com estrutura em fibra de carbono. Foi importado para Portugal em 2014, onde permaneceu até agora. De acordo com o livro de manutenção que o acompanha, o GT3 RS foi intervençãoado pela última vez no Centro Porsche Leiria, com 14.570 km, em abril de 2017, percorrendo menos de 500 km desde então.

Reconhecido como um dos melhores 911 GT3 RS, o 997.2 introduziu um conjunto alargado de alterações ao modelo, que permitiram um desempenho de excelência, tanto na estrada como em circuito. Estabeleceu-se como um automóvel de coleção moderno, digno de

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

excellent on both the road and track, firmly establishing themselves as modern-day collectibles worthy of sitting alongside the likes of a 1973 911 Carrera RS 2.7 or a 964 generation Carrera RS, as this example has in the Sárágga Collection. Presented in wonderful condition throughout, this example is ready for whatever its next owner has in store.

figurar junto de modelos históricos como o 911 Carrera 2.7 RS ou 964 RS, como prova este exemplar, incluído na coleção Sárágga. Apresentado numa condição espantosa, este exemplar está pronto para qualquer desafio que o próximo proprietário tenha em carteira.





## 1947 HRG AERODYNAMIC

COACHWORK / CARROZZERIA: **FOX & NICHOLL** CHASSIS / CHASSIS: **L/W98**

**€180.000 – €250.000**

*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

A fine example of HRG's innovative Aerodynamic model

Documented period Portuguese competition history with class wins

Highly eligible for historic racing and rallies

Um excelente exemplar do inovador Aerodynamic da HRG

História de competição em Portugal bem documentada, com algumas vitórias à classe

Elegível tanto para provas de circuito históricas como para ralis



HRG was born of the joint desire of three engineers to produce a car that went against the pre-war trend of heavier and more powerful sports cars, something that could compete internationally on circuits, rallies, and trials. The main engineering force behind HRG was Ron Godfrey, who was Archie Frazer-Nash's business partner at GN, so it was hardly surprising that the HRG followed this philosophy. The HRG used a low chassis under-slung at the rear, alloy parts to keep weight down, and a Meadows 1.5-litre engine (later changed for a Singer engine). Unlike Frazer-Nash, the H.R.G utilized a conventional gearbox and differential, preferable for tougher venues such as Brooklands and Le Mans, where it achieved class wins.

A HRG surgiu do desejo comum de três engenheiros para produzir um automóvel que pudesse ser utilizado em provas internacionais de circuito, rali ou trials. E, ao mesmo tempo, contrariasse a tendência, no período antes da II Guerra Mundial, de que os desportivos deveriam ser cada vez mais pesados e potentes. A principal figura, em termos técnicos, na HRG era Ron Godfrey, sócio de Archie Frazer-Nash na GN, onde já era seguida esta filosofia. O HRG utilizava um chassis rebaixado, cuja estrutura ficava abaixo do eixo das rodas traseiras, várias peças em alumínio, para manter baixo o peso e um motor Meadows de 1,5 litros (mais tarde substituído por um motor Singer). Ao contrário dos Frazer-Nash, o HRG utilizava uma caixa de velocidades e um diferencial convencionais, com vantagens nas provas mais exigentes, como Brooklands ou Le Mans, onde alcançaria vitórias na sua classe.



*Simon Knudsen Hansen behind the wheel of the HRG at the 1952 Gradil Hill Climb.  
Courtesy of Adelino Dinis.*

The prototype Aerodynamic was fitted with a body built by highly regarded competition coachbuilders Fox & Nicholl. With development curtailed by WWII, production truly started in 1946, with HRG eventually delivering 45 cars. It was aimed at 'gentleman drivers' seeking to compete at major events whilst occasionally using their cars in more sedate situations.

One such gentleman was Simon Knudsen Hansen, a 27-year-old ship chandler of Norwegian descent who imported L/W98 to Lisbon. Hansen set about competing in events throughout Portugal, particularly the 1948, 1949, and 1950 editions of Rallye Internacional a Lisboa, his best result being 5th overall and a class win in 1949. Further class victories were achieved at the 1949 Rali Nacional de Miramar, 1949 Rali de Viseu, and 1949 Quilómetro de Arranque de Esposende. Competing through 1951, Knudsen replaced the original 1.5-litre engine for a 2.5-litre Lea Francis engine. This more powerful engine helped the HRG to a class victory and an 8th overall finish at the Falperra International Hill Climb, near Braga. The car's final event was a hill climb at Gradil in 1951, where it finished 5th in Class.

O protótipo Aerodynamic recebeu uma carroçaria feita pelo respeitado especialista Fox & Nicholl, com vasta experiência em esculpir carros de corrida. O desenvolvimento do modelo foi interrompido pela II Guerra, pelo que a produção começou apenas em 1946, com a HRG a produzir 45 unidades. Estava destinado a gentlemen drivers, sobretudo entusiastas amadores, que almejavam competir em algumas das provas mais importantes, sem abdicar de uma utilização ocasional menos exigente.

Um destes cavalheiros era Simon Knudsen Hansen — comerciante dedicado ao fornecimento de equipamento para navios, de origem norueguesa e com 27 anos — que importou o HRG L/W98 para Lisboa. Hansen competiu em diversas provas portuguesas, incluindo três edições do Rali Internacional a Lisboa, entre 1948 e 1950, sendo que o seu melhor resultado foi um 5.º lugar à geral e a vitória na classe, em 1949. Outros triunfos à classe foram alcançados nesse ano, no Rali Nacional de Miramar, no Rali de Viseu e no Quilómetro de Arranque de Esposende. Continuando a competir em 1951, Knudsen substituiu o motor original de 1,5 litros por outro da Lea-Francis, com 2,5 litros. O motor mais potente ajudou o HRG a obter mais uma vitória à classe (e o 8.º lugar à geral) na Rampa Internacional da Falperra, perto de Braga. O seu último evento foi a Rampa do Gradil de 1951, onde terminou em 5.º lugar da classe.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

In 1989, the HRG was discovered by João Mendes de Almeida, who embarked on a full rebuild including sourcing a correct 1,500 cc engine. The quality of this restoration is such that after thirty years this HRG still presents very well, mainly requiring its next enthusiastic custodian to enjoy it on the open road. Highly eligible and a significant piece of Portuguese competition history, it is not known whether this rare HRG had left Portugal since 1947, which presents a wonderful opportunity for Portuguese and other collectors alike.

Em 1989, o HRG foi descoberto por João Mendes de Almeida, que iniciou um restauro total, incluindo encontrar um motor correto de 1,5 litros. A qualidade deste trabalho de recuperação foi tal que, 30 anos depois, este HRG ainda se apresenta em esplêndida forma, exigindo apenas ao seu próximo guardião que o conduza numa boa estrada. Altamente qualificado para participar nos melhores eventos e sendo um importante artefacto da história do automobilismo português, desconhece-se se este raro HRG saiu de Portugal desde 1947. Constitui uma excelente oportunidade para entusiastas portugueses e colecionadores de todo o mundo.



*The HRG as seen during the 1950 Lisbon International Rallye.  
Courtesy of Adelino Dinis.*



*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1967 MATRA DJET V5

CHASSIS / CHASSIS: **10508** ENGINE / MOTOR: **0299**

**€30.000 – €40.000**

**The first mid-engine production automobile**

**Rare, lightweight, and fun to drive**

**One of the most desirable French sports cars**

Presented in 1962 by René Bonnet and Charles Deutsch, the Matra Djet was the very first mid-engine production automobile. Powered by Renault's 70 bhp, 1,100 cc Cléon-Fonte engine and wrapped in slippery fibreglass bodywork, the Djet was a groundbreaking car that preceded the DeTomaso Vallelunga, the Ferrari 250 LM, the ATS 2500 GT, and the Lamborghini Miura.

In 1965, the French aerospace company Matra (Mécanique Aviation Traction) acquired René Bonnet Automobiles Company and continued to produce the Djet until 1968. In these years it proved to be a great sports car, ideal as a first choice by many aspiring professional drivers.

**O primeiro automóvel de série com motor central**

**Raro, muito leve e divertido de conduzir**

**Um dos mais desejáveis desportivos franceses**

Revelado em 1962 por René Bonnet e Charles Deutsch, o Matra Djet foi o primeiro automóvel de produção em série com motor central. Equipado com o motor Renault Cléon-Fonte de 1100 cc e 70 cv, e envolvido numa esguia carroçaria em fibra de vidro, o Djet era um automóvel inovador, que antecedeu o DeTomaso Vallelunga, o Ferrari 250 LM, o ATS 2500 GT, e o Lamborghini Miura.

Em 1965, a companhia aeroespacial francesa Matra (Mécanique Aviation Traction) adquiriu a pequena firma René Bonnet Automobiles Company e continuou a produzir o Djet até 1968. Durante esse período, mostrou ser um excelente desportivo, ideal como primeira escolha de muitos aspirantes a piloto profissional.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

This Matra Djet V5 is one of the last produced, and it is offered here in a very attractive classic French Blue livery. Clube de Automóveis Clássicos da Madeira documents show that the car has been in Portugal since at least 2002, and it would be a thrilling addition to any collection.

Este Matra Djet V5 é um dos últimos produzidos, oferecido aqui numa cor azul French Blue muito atraente. Documentação do Clube de Automóveis Clássicos da Madeira mostram que está em Portugal desde, pelo menos, 2002. Seria um entusiasmante reforço para qualquer coleção.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1983 SADO 550

CHASSIS / CHASSIS: 31-117 83

€5.000 – €10.000

**A Portuguese-built microcar**

**Powered by a Daihatsu 547 cc two-cylinder engine**

**One of roughly 500 built**

**Microcarro construído em Portugal**

**Motor Daihatsu de dois cilindros e 547 cc**

**Um de cerca de 500 produzidos**

Designed and produced by Entrepasto Comercial SA, a company well known in Portugal for producing trailers and caravans, the diminutive Sado 550 was manufactured in the city of Setúbal, less than an hour away from the Sáragga collection. Powered by a Daihatsu AB20 two-cylinder petrol engine capable of producing 28 bhp mated to a four-speed manual transmission, the Sado 550 was more than capable of navigating Portugal's narrow city streets with a width of only 1,345 mm.

Of the roughly five hundred Sado 550s built, this example falls within the first series of production, characterized by its flat windscreen. This example presents brilliantly throughout, with its odometer showing just under 2,300 km, which is believed to be original. Popular when new yet seldom seen today, this Sado 550 would be a fun addition to any collection of microcars.

Concebido e produzido por Entrepasto Comercial SA, empresa conhecida em Portugal pela produção de reboques e caravanas, o diminuto Sado 550 foi fabricado em Setúbal, a menos de uma hora da coleção Sáragga. Alimentado por um motor Daihatsu AB20 de dois cilindros a gasolina, capaz de produzir 28cv acoplado a uma transmissão manual de quatro velocidades, o Sado 550 era perfeito para as ruas estreitas de Portugal, com uma largura de apenas 1.345 mm.

Dos cerca de quinhentos exemplares do Sado 550 construídos, este exemplar enquadra-se na primeira série de produção, caracterizada pelo para-brisas plano. Em muito bom estado geral, o totalizador de quilómetros mostra apenas cerca de 2.300 km, que se acredita serem originais. Popular aquando novo e raramente visto hoje, este Sado 550 será um acréscimo divertido para qualquer coleção de microcarros.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1928 PEUGEOT TYPE 172M BERLINE

CHASSIS / CHASSIS: **195654**

**€10.000 – €12.000**

### Popular Peugeot of the 1920s

Adorable, diminutive French car

The oldest continuously operating automobile manufacturer in the world, Peugeot began as Les Fils des Peugeot Frères, a bicycle manufacturer in Valentigney, France. In 1889 Armand Peugeot built a steam car and, in 1890, drove it from Paris to Lyon. In 1897, Armand left the family firm and established S.A. des Automobiles Peugeot at Audincourt, in eastern France, building large cars.

By the 1920s Peugeot was producing a wide range of passenger cars, competing against Citroën. The 5 CV Type 172 was built from 1925 to 1929. Supplied new by Chalas Frères of Clermont-Ferrand, in the Auvergne-Rhône-Alpes region, this tidy Peugeot 172M Berline is finished in gloss black, accented with crimson wings. The tan cloth upholstery is appropriate for a closed car; seating is cozy for four but not crowded.

In short: *C'est mignonne.*

### Um Peugeot popular dos anos 20

Automóvel francês encantador e diminuto

A Peugeot é o construtor de automóveis mais antigo do mundo em produção contínua. Começou como Les Fils des Peugeot Frères, um construtor de bicicletas, em Valentigney, França. Em 1889, Armand Peugeot construiu um automóvel a vapor e, no ano seguinte, conduziu-o de Paris a Lyon. Em 1897, Armand deixou a empresa da família e fundou a Société Anonyme des Automobiles Peugeot, para construir automóveis.

Em meados de 1920, a Peugeot produzia um leque variado de automóveis de passageiros, competindo diretamente com a Citroën. O 5 CV Type 172 foi produzido entre 1925 e 1929. Entregue novo pela firma Chalas Frères, de Clermont-Ferrand, na região de Auvergne-Rhône-Alpes, este bonito Peugeot 172 Berline apresenta-se em preto com guarda-lamas carmesim. O interior em tecido creme é adequado para um modelo com carroçaria fechada. O espaço é confortável para quatro, sem chegar a ser acanhado.

Em suma: é fofinho.



## 1965 JAGUAR S-TYPE 3.8-LITRE SALOON

CHASSIS / CHASSIS: **1B 77422DN** ENGINE / MOTOR: **7B56118-8**

**€20.000 – €25.000**

**Desirable 3.8-Litre specification with manual gearbox  
Stunning dark-green-over-tan colour scheme**

This S-Type boasts the desirable 3.8-Litre engine, along with a four-speed manual transmission, making for the perfect driver's S-Type. Furthermore, it is finished in the quintessential colour scheme of dark green over a sumptuous tan leather interior, perfect for a sporting yet stately British automobile. Updates were made throughout the car's production run, and those present on this car include a larger servo and an all-synchromesh four-speed manual gearbox, which were both incorporated into production in October of 1964 and present on this car.

With the engine made famous in Jaguar's XK150 and E-Types but offering space for four passengers and their luggage, the S-Type 3.8-Litre Saloon offers the perfect mix of performance and practicality.

**Desejável especificação com motor de 3,8 litros e caixa manual  
Espantoso verde escuro com interior em castanho**

Este exemplar tem o desejado motor de 3,8 litros, acoplado a uma caixa manual de quatro velocidades, tornando-se uma excelente versão do S-Type para conduzir com frequência. Para além disso, está apresentado na incontornável combinação de verde escuro, com sumptuoso interior em pele castanha, perfeita para um automóvel britânico que combina características desportivas, sem abdicar de grande requinte. Vários melhoramentos foram introduzidos ao longo da sua produção e alguns deles estão presentes neste exemplar, como o servo-freio de maiores dimensões e caixa de velocidades sincronizada, ambos adotados no modelo a partir de outubro de 1964.

Com o motor que o XK150 e o E-Type tornaram famoso, mas oferecendo espaço para quatro passageiros e a sua bagagem, o S-Type 3.8-Litre Saloon oferece o compromisso ideal entre desempenho e praticabilidade.



# 1946 ARMSTRONG SIDDELEY 16 HURRICANE DROPHEAD COUPE

CHASSIS / CHASSIS: **C161252**

**€20.000 – €30.000**

**Delivered new to Portugal**

**Well-presented example of Hurricane Drophead Coupe**

**Classic Art Nouveau styling**

**Entregue novo em Portugal**

**Um Hurricane Drophead Coupe em bom estado**

**Estilo clássico de inspiração Arte Nova**

Armstrong Siddeley was one of the first British automakers to resume production after World War II. They continued to use the pre-war 16 hp OHV six-cylinder engine, but placed it in an advanced independent-front-suspension chassis graced with modern styling. Saloon cars were known as Lancasters, fixed-head coupes as Typhoons; drophead coupes like this one were designated 'Hurricane'.

This Hurricane was supplied new to Armstrong Siddeley's distributor in Lisbon finished in Fawn with a Brown interior. Although the car's history is not known, at some point it was converted to RHD specifications. It has been selectively freshened in tan, with harmonising brown leather upholstery and matching carpet. Overall, it is a nice example of a seldom-seen British marque, sure to draw attention wherever it is seen.

A Armstrong Siddeley foi das primeiras empresas britânicas a retomar a produção automóvel depois da II Guerra Mundial. Continuaram a utilizar o mesmo motor de 16 HP com válvulas à cabeça, mas colocado sobre um chassis com suspensão dianteira independente e exibindo uma estética renovada. Os modelos com carroçaria berlina eram chamados de 'Lancaster', os coupés, 'Typhoon' e o descapotável, como este, eram designados 'Hurricane'.

Este Hurricane foi entregue diretamente ao agente da Armstrong Siddeley em Lisboa, pintado num tom fulvo, com interior castanho. Embora a história deste automóvel não seja conhecida, a dada altura foi convertido para condução à direita. Foi criteriosamente renovado em castanho, com interior em pele, também castanha, e tapete condizente. De um modo geral, é um belo exemplar de uma marca britânica pouco conhecida, que atrairá as atenções onde quer que esteja.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER

CHASSIS / CHASSIS: **WPOEB0911KS173612** ENGINE / MOTOR: **64K06232**

**€130.000 – €180.000**

US-delivery example

Less than 32,500 miles from new

Desirable Guards Red over Beige colour scheme

Exemplar de especificação norte-americana

Menos de 32.500 milhas desde novo

Desejável vermelho Guards com interior bege

In 1989, in an effort to celebrate its rich history, Porsche revived the iconic Speedster badge. Just like the 356 A, the 1989 911 Speedster adopted a back-to-basics approach, forgoing creature comforts in pursuit of a distilled open-air experience. Harkening back to its predecessor, it boasts a humpback tonneau cover on the wide body kit from the concurrent 911 Turbo, a cut-down and raked windscreen, as well as Fuchs alloy wheels. Power came from Porsche's reliable 3.2-litre flat six-cylinder engine, producing 215 horsepower at 5,900 rpm, which was channelled to the rear wheels through a Getrag five-speed manual gearbox.

Finished in Guards Red with Beige leather and beige carpets, this US-specification example has been driven less than 32,500

Em 1989, num esforço para celebrar a sua história, a Porsche reviveu o icónico e distinto Speedster. Assim como o 356 A, o 911 Speedster de 1989 adotou uma abordagem de regresso ao básico, renunciando ao conforto em busca de uma experiência aprimorada ao ar livre. Como o seu antecessor, ostenta uma cobertura do habitáculo sobre a carroçaria alargada do concorrente 911 Turbo, um para-brisas mais baixo e inclinado, bem como as jantes de liga leve Fuchs. A potência vem do confiável motor de seis cilindros de 3,2 litros da Porsche, que produz 215 cavalos de potência a 5900 rpm, canalizado para as rodas traseiras por meio de uma caixa manual Getrag de cinco velocidades.

Acabado em vermelho Guards com couro e tapetes bege, este exemplar de especificação americana foi conduzido menos de 32.500 milhas desde novo. De acordo com o Carfax, que o acompanha, este automóvel foi entregue novo

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

miles from new. According to the accompanying Carfax, the car was delivered new to Illinois before later moving to California in the mid 1990s, where it remained until 2017 prior to being exported to Portugal.

Presented in fine original condition with gleaming paintwork and an immaculate interior, it is a testament to the care and attention bestowed on it by its previous owners.

em Illinois antes de se mudar para a Califórnia em meados dos anos 90, onde permaneceu até 2017. Foi depois exportado para Portugal.

Em bom estado original com pintura reluzente e um interior imaculado, é um testemunho do cuidado e atenção que lhe foram prestados pelos seus proprietários anteriores.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 2005 PORSCHE 911 TURBO S CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **WPOCB29985S675336**

**€40.000 – €50.000**

**One of only 300 Turbo S Cabriolets built  
US-delivery example, delivered new to Florida  
Exceptionally well optioned**

The fastest and most expensive cabriolet offered for the Porsche's 996 generation of 911, the Turbo S Cabriolet was a vehicle with no compromises, offering the very best in terms of performance, luxury, and exclusivity. Whilst about 980 Turbo Ss were produced at the end of the 996's life cycle, only 300 were cabriolets.

This US-specification example was delivered new to Florida and boasts a variety of seldom-seen options, including the Tiptronic transmission, satellite navigation, and carbon-fibre trim on the steering wheel, dashboard, centre console, and sport seats. Passing through subsequent owners in California, New Mexico, and Pennsylvania, according to the accompanying

**Um dos 300 Turbo S Cabriolets construídos  
Exemplar com especificação EUA, matriculado novo na Flórida  
Exceccionalmente bem equipado**

O cabriolet mais rápido e mais caro oferecido pela Porsche na geração 996 do 911, o Turbo S Cabriolet era um veículo sem compromissos, oferecendo o melhor em termos de prestações, luxo e exclusividade. Com cerca de 980 Turbo S produzidos no final do ciclo de produção do 996, apenas 300 eram cabriolets.

Este exemplar de especificação norte-americana foi entregue novo na Flórida e apresenta uma variedade de opções raramente vistas, incluindo a transmissão Tiptronic, navegação por satélite e acabamentos em fibra de carbono no volante, painel de instrumentos, consola central e bancos desportivos. Passando por proprietários subsequentes na Califórnia, Novo México e Pensilvânia, de acordo com o relatório da Carfax que o acompanha,



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Carfax report, the car was imported to Europe almost four years ago, and the odometer reading of under 74,800 km (46,478 miles) is genuine.

Without a doubt the most exciting cabriolet of the 996 generation, this would be a thrilling car for both a 911 aficionado or first-time Porsche owner.

foi importado para a Europa há quase quatro anos, e a leitura do totalizador de quilómetros de 74.800 km (46.478 milhas) é genuína.

Sem dúvida o mais excitante cabriolet da geração 996, este seria um automóvel emocionante para um aficionado do 911 ou para um principiante na Porsche.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1966 MERCEDES-BENZ 600 SEDAN

COACHWORK / CARROZZERIA: **CHAPRON** CHASSIS / CHASSIS: **100.012.12.000787**

**€300.000 – €400.000**

One-off coachbuilt example by Henri Chapron of Paris

Full glass roof unique to this example

Fascinating ownership history, delivered new to Nubar Gulbenkian

Residing in Portugal since 1972 with 30 years of single ownership

Exemplar único com carroçaria por Henri Chapron, de Paris

Tejadilho completo em vidro, único nesta unidade

História fascinante, tendo sido construído para Nubar Gulbenkian

Em Portugal desde 1972, com um único proprietário durante 30 anos

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Amongst the 2,677 Mercedes-Benz 600s built, and being the 293rd built in 1966, this example stands proud as being truly unique, reputedly laying claim to the distinction of the most expensive road car built in 1966. It was built for an eccentric Armenian oil magnate named Nubar Gulbenkian (son of Calouste Gulbenkian), who initially approached Mercedes-Benz about building his 600 with

A Mercedes-Benz produziu 2677 unidades do 600. De entre todos, este, que foi o 293º. produzido em 1966, destaca-se por ser verdadeiramente único, podendo provavelmente reclamar a distinção de ser o automóvel de estrada mais caro do mundo naquele ano. Foi produzido para um excêntrico magnata do petróleo arménio, chamado Nubar Gulbenkian (filho de Calouste Gulbenkian), que inquiriu a Mercedes-Benz sobre a possibilidade de lhe fazerem um 600 com tejadilho inteiramente em vidro. Quando o construtor





a full glass roof. When Mercedes-Benz did not approve his outlandish request, Gulbenkian instead ordered a standard 600 limousine through a French dealer under a false name, taking matters into his own hands. Upon delivery, it was sent to Parisian coachbuilder Henri Chapron for modifications including the aforementioned glass roof. So that its owner could look at the stars, the rear seat was made to fold into a double bed.

Door panels are fitted with hand-held mirrors, and deflector frames of glass were designed with the sole purpose of regulating the flow of fresh air to create minimal turbulence. Special tobacco pipe holders are fitted, as well as a minibar between the seats. The owner kept tabs on his driver with both a speedometer and fuel gauge fitted to the rear compartment. And, atypical of 600s, there is no wood lining the interior; in its place, sumptuous leather throughout. This was a man obsessed with the details.

alemão recusou o seu pouco ortodoxo pedido, Gulbenkian encomendou um 600 limousine de série através de um concessionário francês, usando um nome falso, e resolvendo a questão à sua maneira. Após a entrega do 600, este foi enviado para a firma de carroçarias parisiense de Henry Chapron, onde foi modificado, com destaque para o acima mencionado tejadilho em vidro. Para que o seu proprietário pudesse olhar para as estrelas, o banco traseiro dobrava-se, transformando-se numa cama de casal.

Os painéis das portas estão equipados com espelhos de mão e as armações com vidros defletores foram concebidas com o único propósito de regular o fluxo de ar fresco, reduzindo ao mínimo a turbulência. Há suportes especiais para cachimbo, bem como um frigorífico para bebidas entre os assentos. O proprietário controlava a atividade do seu motorista com um velocímetro e um medidor de combustível, instalados no compartimento traseiro. Não existem painéis de madeira, o que é pouco usual num 600, já que foram substituídos por couro sumptuoso. O seu proprietário era obcecado pelos detalhes.

OFFERED WITHOUT RESERVE

Upon Gulbenkian's passing in 1972, he left the car in his will to the Portuguese gardener of his house in Cannes. After taking possession of the car, its new owner shipped it home to Portugal and left it in storage, and there it stayed for the next 30 years. Upon finally moving to its next custodian, the car allegedly needed only minimal servicing and a cleaning to bring it back to usable condition. Passing through the collection of José Mira, under whose ownership it was featured in a *Petrolicious* article, the car was only recently acquired by Mr Sáragga and remains in wonderful condition today.

Every Mercedes-Benz 600 is a special car, but this example is undoubtedly more special than most and warrants serious consideration from any Mercedes-Benz aficionado.

SEM PREÇO DE RESERVA

Após a sua morte, em 1972, Gulbenkian deixou o automóvel em testamento ao jardineiro português da sua casa em Cannes. Depois de ficar na posse do automóvel, enviou-o para a sua casa em Portugal, onde ficou guardado nos 30 anos seguintes. Quando finalmente foi transmitido ao seu novo guardião, precisava apenas de serviços mínimos de manutenção e limpeza para ficar em condições de ser utilizado. Durante a sua passagem pela coleção de José Mira, foi objeto de uma artigo no site "Petrolicious". Recentemente adquirido pelo Sr. Sáragga, continua num espantoso estado de conservação.

Todos os Mercedes-Benz 600 são especiais, mas este exemplar é, sem dúvida, mais especial do que a maioria. Justifica, por isso, especial consideração por parte dos verdadeiros apreciadores da marca.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1961 MESSERSCHMITT KR201 ROADSTER

CHASSIS / CHASSIS: **76534**

**€25.000 – €35.000**

Rare roadster model

Only 300 thought to have been originally built

Introduced in June 1957, the Messerschmitt KR201 Roadster is one of the most glamorous of all the 'Kabinenroller' which importantly addressed some of the challenges faced by clients in warmer climates who were suffering under the Perspex roofs of the standard K200. The 191 cc Fichtel & Sachs engine featured a raised compression ratio of 8.0:1, producing an extra 2 bhp and endowing the KR201 with a maximum speed of 65 mph. For the roadster, the bubble effect of the closed car was lessened, and a simple elegance was created by the frameless windscreen and scissors-type hood. The interior featured handsome upholstery picked out in imitation snakeskin. The front seat was adjustable and could be tipped up for convenient entry.

Modelo roadster raro

Estima-se que somente 300 tenham sido originalmente construídos

Introduzido em junho de 1957, o Messerschmitt KR201 Roadster é dos mais glamorosos "Kabinenroller" produzidos. Surgiu como resposta a alguns dos desafios enfrentados pelos clientes em climas mais quentes e que sofriam sob os tejadilhos em Perspex do K200 de série. O motor Fichtel & Sachs de 191 cc viu a sua taxa de compressão ser elevada para 8.0: 1, produzindo 2 cv extra e dotando o KR201 com uma velocidade máxima de 104 km/h. Para o roadster, o efeito de bolha do carro fechado foi diminuído, e uma silhueta simples e elegante foi criada pelo pára-brisas sem moldura e pela capota de lona. O interior apresentava estofos acabados em imitação de pele de cobra. O banco dianteiro era ajustável e podia ser inclinado para uma entrada mais confortável.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

First registered in Portugal in 1969, according to the old-style registration, this KR201 has been carefully stored in Mr Sárugga's pristine, climate-controlled garage. Beautifully presented, this bubble car is without a doubt one of the coolest and rarest minicars around.

Registado em Portugal em 1969, este KR201 foi cuidadosamente armazenado na garagem climatizada e imaculada do Sr. Sárugga. Muito bem apresentado, este modelo é sem dúvida um dos mais interessantes e raros microcarros.





Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1954 SUNBEAM-TALBOT ALPINE MKI

CHASSIS / CHASSIS: **A3014190 LRO**

**€30.000 – €40.000**

One of fewer than 200 examples remaining

Prepared in the spirit of the Alpine Rally winners

The Sunbeam Alpine was a two-seater sports roadster developed by Sunbeam-Talbot dealer George Hartwell as a one-off rally car. In the 1953 Alpine Rally, four Alpines won the Coupe des Alpes, one of which, finishing 6th, was driven by Sir Stirling Moss. Sheila van Damm won the Coupe Des Dames in the same rally. The Alpine Mark I and Mark III (no Mark II was made) were hand-built by Thrupp & Maberly coachbuilders in 1953 and 1954, and it has been estimated that as few as 200 examples survive.

Um de apenas 200 exemplares sobreviventes

Preparado no espírito dos vencedores do Rali dos Alpes

O Sunbeam Alpine era um *roadster* desportivo de dois lugares desenvolvido pelo agente Sunbeam-Talbot, George Hartwell, como um carro de rali único. No Alpine Rally de 1953, quatro Alpine venceram a Coupe des Alpes, um dos quais, que terminou em 6º, foi pilotado por Sir Stirling Moss. Sheila van Damm venceu a Coupe es Dames no mesmo rali. O Alpine Mark I e o Mark III (não existiu o Mark II) foram construídos à mão pelos fabricantes de autocarros Thrupp & Maberly, em 1953 e 1954, e estima-se que apenas 200 exemplares sobrevivam.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

With such limited numbers remaining, this Sunbeam Alpine Mk1 is increasingly rare. In the spirit of the successful rally cars, this Alpine boasts a leather strap over its long bonnet and Halda timing gear in the cockpit. It is beautifully prepared and ready to take on the next stage of any number of rallies for which it is eligible.

Com números tão limitados, este Sunbeam Alpine Mk1 é cada vez mais raro. No espírito dos carros de rali de sucesso, este Alpine possui uma tira de couro sobre o capô e um Halda Twinmaster no habitáculo. Está muito bem preparado e pronto para enfrentar a próxima classificativa de qualquer dos muitos ralis para os quais é elegível.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1955 WD DENZEL 1300

CHASSIS / CHASSIS: **DK32** ENGINE / MOTOR: **W14405**

**€380.000 – €450.000**

One of approximately 65 WD Denzel 1300s constructed and of roughly 30 believed extant

Delivered new to Portuguese Dénzel agent Antonio Guedes Heredia

Period competition history in Portugal

Only five Portuguese owners from new

Impeccably restored by Lisbon classic car specialist Joao Teves Costa

Um de 30 sobreviventes conhecidos dos cerca de 65 WD Denzel 1300 construídos

Entregue novo a Antonio Guedes Herédia, agente português da Denzel

História de competição na época em Portugal

Apenas cinco donos portugueses desde novo

Impecavelmente restaurado em Lisboa pelo especialista Teves Costa

Founded by engineer Wolfgang Denzel, WD Denzel's early cars used VW chassis. However, in 1952 the new 1300 Sport model was introduced, using a bespoke twin box-section chassis and lightweight aluminium body, but retaining VW running gear. It proved competitive against contemporary Porsche and VW race opposition, and remarkably one finished 12th overall in the 1954 Sebring 12 Hours—Denzel's first recorded international race!

A chance meeting between Portuguese aristocrat Antonio Guedes Hérédia and Wolfgang Denzel ultimately led to

Fundada pelo engenheiro Wolfgang Denzel, os primeiros automóveis da WD Denzel utilizavam chassis VW. No entanto, em 1952, foi apresentado o novo 1300 Sport, que utilizava um chassis feito à medida, com duas estruturas tipo caixa e uma carroçaria muito leve, em alumínio, mantendo, todavia, a mecânica VW. Mostrou-se competitivo tanto face aos Porsche contemporâneos como aos VW preparados para correr, terminando em 12º. da geral nas 12 horas de Sebring de 1954, a primeira prova internacional da Denzel. Um resultado notável.

Um encontro casual entre o aristocrata português, Antonio Guedes Herédia e Wolfgang Denzel levou à fundação da Auto Portuguesa, em Lisboa, como



The Denzel as seen at the Vila do Conde circuit in 1960.  
Courtesy of the Edições Vintage Archive



The Denzel as seen at the Vila do Conde circuit in 1960.  
Courtesy of the Edições Vintage Archive



The Denzel in its original bodywork at the Monsanto Circuit in 1955.  
Courtesy of Adelino Dinis



the establishment of Auto Portuguesa, the Lisbon-based Denzel importer. The first 1300 Sport was delivered to Auto Portuguesa in July 1953, and chassis DK32 arrived in 1954. Registered to Héredia himself, it was entered in a handful of races and rallies, its competition high point being 2nd overall and 1st in Class in the Rallye a San Pedro de Moel in August 1956.

In early 1959 Héredia returned the car to the Denzel factory in Vienna for modification. The original body was replaced with a later style unit (as fitted to cars from 1957 onwards), whilst the original 1,500 cc engine was replaced with a 1,300 cc Super Sport unit, thereby benefitting from a small power increase. In addition, the car was fitted with an optional hardtop and an oil cooler to aid engine cooling.

DK32 returned to Portugal in early 1960, although curiously Héredia appears to have only competed in one further race with it, at the Circuito de Vila do Conde in July 1960. Having qualified 10th in the GT race, he retired early on, this marking his (and the car's) final competitive event.

representante da Denzel. O primeiro 1300 Sport foi entregue em julho de 1953 e o chassis DK32 chegou em 1954. Registrado em nome do próprio Herédia, foi inscrito em algumas provas de velocidade e de ralis, tendo a sua melhor classificação sido obtida no Rali São Pedro de Moel, em agosto de 1956, um excelente 2.º lugar da geral e 1.º da classe.

No início de 1959, Herédia enviou o automóvel à fábrica da Denzel, em Viena, para fazer algumas modificações. A carroçaria original foi substituída por uma com linhas mais modernas (utilizadas nos exemplares produzidos de 1957 em diante), enquanto o motor original de 1500 cc foi substituído por um 1300 cc Super Sport, beneficiando de um pequeno aumento de potência. Adicionalmente, o automóvel recebeu também uma capota rígida opcional e um radiador de óleo, para ajudar à refrigeração do motor.

O DK32 regressou a Portugal no início de 1960. Curiosamente, Herédia terá corrido com o Denzel em apenas mais uma prova, no Circuito de Vila do Conde, em julho de 1960. Nos treinos cronometrados obteve o 10.º tempo, mas cedo abandonaria a corrida, terminando assim a sua derradeira participação desportiva no automobilismo, também a última do seu Denzel.

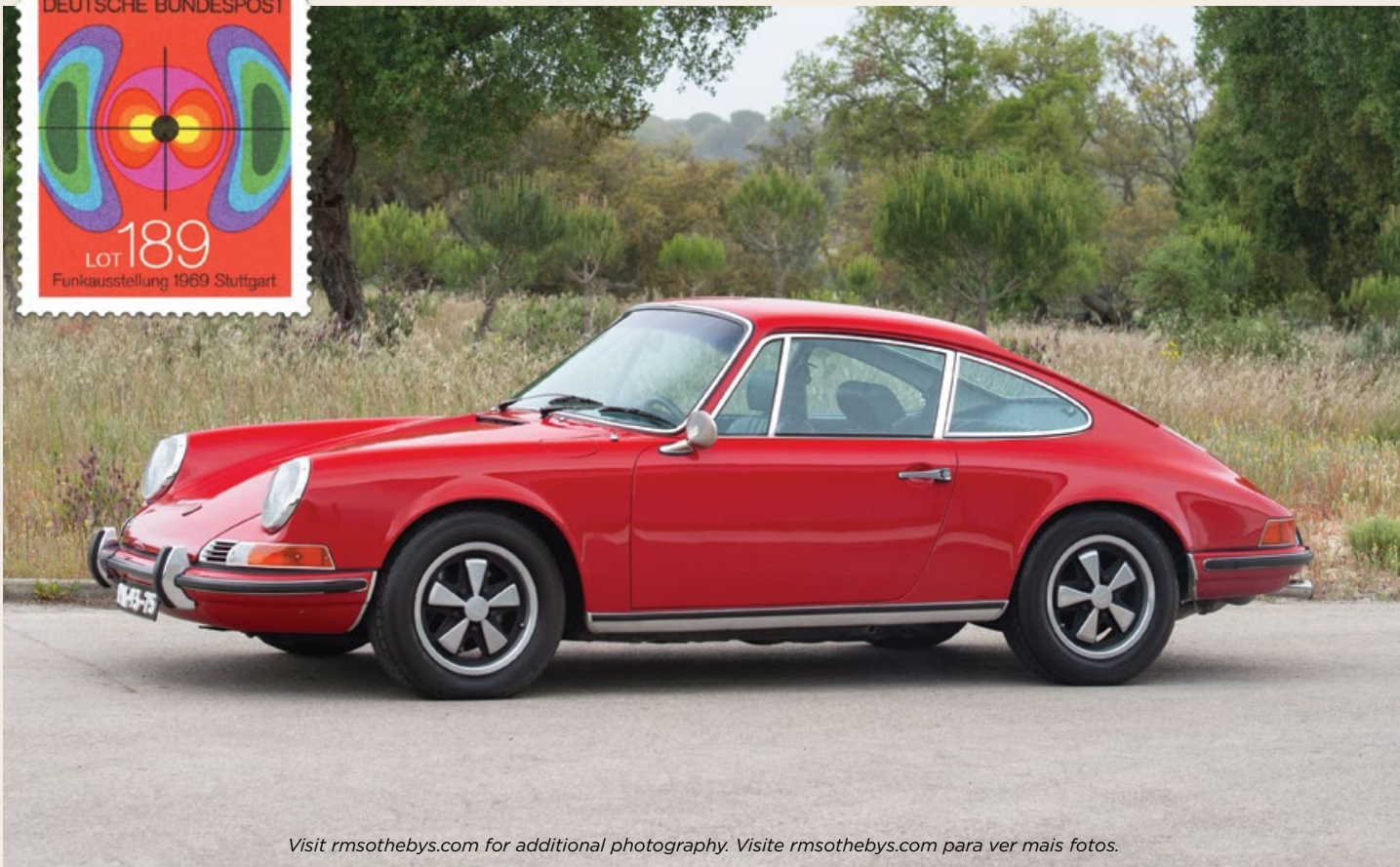
OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Héredia retained the car until 1988, when it was purchased by Vasco da Silva e Sa, who in turn sold the car to Cypriano Flores in the early 1990s. Carlos Cruz purchased the car in original yet tired condition in 2012 and immediately commissioned renowned Lisbon classic car restorer Joao Teves Costa to carry out a full restoration. Upon completion, the car was shown at the prestigious 2014 Cascais Concours d'Elegance, and it is in this condition in which the car is presented today. In short, this represents a rare opportunity to acquire an immaculate example of this highly unusual, charismatic, and historically significant small-capacity racing sports car.

Herédia manteve o Denzel até 1988, quando foi comprado por Vasco da Silva e Sá que, por sua vez, o vendeu a Cypriano Flores, no início dos anos 90. Carlos Cruz comprou-o em 2012, num estado ainda muito original, mas a precisar de atenção. De imediato o entregou ao especialista no restauro de automóveis clássicos, João Teves Costa, em Lisboa, para efetuar um restauro completo. Após conclusão dos trabalhos, foi apresentado no prestigiado Cascais Concours d'Elegance, em 2014 e é nesse estado que se encontra atualmente. Em resumo, esta é uma rara oportunidade para adquirir um exemplar imaculado deste inusitado, carismático e historicamente relevante automóvel de competição, uma das referências na sua época dos desportivos com motor de menor cilindrada.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1969 PORSCHE 911 T COUPE

CHASSIS / CHASSIS: **119120603** ENGINE / MOTOR: **6195324**

**€70.000 – €90.000**

**Desirable Polo Red over Black leatherette**

**Retains its original engine**

**Delivered new to the US**

Nineteen sixty-nine brought a major change to Porsche's 911: Its wheelbase was extended by 61 mm to 2,268 mm. This brought improved stability and weight distribution and a bit more space in the rear footwells. The rear trailing arms were lengthened, and the fenders were flared for wider wheels.

This well-optioned example appears to have benefitted from a comprehensive restoration, finished in its original Polo Red with fresh Black leatherette. It was first sold in the US, equipped with a five-speed transmission, 'Comfort Group' options package, tinted glass, Blaupunkt radio, white under-

**Desejável vermelho Polo e interior em pele preta**

**Mantém o motor original**

**Matriculado novo nos EUA**

O ano de 1969 trouxe uma grande mudança para o Porsche 911: a sua distância entre eixos foi aumentada em 61 mm para 2268 mm. Este facto trouxe uma maior estabilidade e distribuição de peso e um pouco mais de espaço para os lugares traseiros. Os braços da suspensão traseira foram alongados e os para-lamas foram alargados, permitindo jantes e pneus mais largos.

Este exemplo bem equipado parece ter beneficiado de um restauro completo, acabado em vermelho Polo com pele sintética preta nova. Foi vendido pela primeira vez nos EUA, equipado com transmissão de cinco velocidades, pacote de opções "Comfort Group", vidros escurecidos, rádio Blaupunkt, faróis de nevoeiro brancos abaixo do para-choques e pneus Michelin. Vem equipado com jantes de

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

bumper fog lights, and Michelin tyres. It now wears 15-inch Fuchs alloy wheels. Metric instruments were fitted on its return to Europe. It also features stainless rocker trim, headrests, bumper guards, and floor mats.

liga leve Fuchs de 15 polegadas. Instrumentos com escala métrica foram instalados aquando do seu regresso à Europa. Também possui guarnições em aço inoxidável, encostos de cabeça, proteções de para-choques e tapetes.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1931 PIERCE-ARROW MODEL B125 ROADSTER

CHASSIS / CHASSIS: **2025418**

**€140.000 – €180.000**

**Desirable inline eight-cylinder Pierce-Arrow  
Period-correct colour scheme  
Seldom seen in Europe**

Long a manufacturer of six-cylinder cars, Pierce-Arrow's 1928 merger with Studebaker allowed for development of an eight-cylinder engine, which had become nearly de rigueur for prestige automobiles. The result was an L-head design 100 pounds lighter than the big T-head six-cylinder it replaced, with 25% more power. This became the single powerplant choice, albeit in several displacements, until the introduction of a V-12 in 1932. By then the corporate marriage was in trouble, and bankruptcy followed in 1937.

This Model B125 Roadster bears all the iconic hallmarks of the marque: wing-mounted headlamps, triple-barrel taillamps,

**Desejável Pierce-Arrow de oito cilindros em linha  
Combinação de cores correta para a época  
Raramente visto na Europa**

Durante muito tempo a Pierce-Arrow produziu motores de seis cilindros. Mas, em 1928, a sua fusão com a Studebaker permitiu o desenvolvimento de motores de oito litros, que eram praticamente obrigatórios para os automóveis de luxo. O resultado foi um motor com cabeça em L, quase 100 kg mais leve e 25% mais potente do que o antigo seis cilindros em T que viria a substituir. Este motor passou a ser o único disponível em toda a gama, mas com capacidades diferentes, até ao aparecimento de um V12, em 1932. Por essa altura, a união de construtores estava em dificuldade, culminando com a bancarrota, em 1937.

Este Model B125 Roadster exhibe todas as emblemáticas características da marca: faróis montados nos guarda-lamas, três faróis traseiros agrupados



OFFERED WITHOUT RESERVE

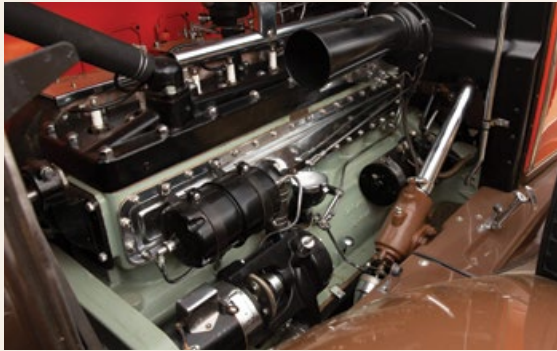
SEM PREÇO DE RESERVA

and archer radiator mascot. The 'autumn colour' paint scheme is reminiscent of that era when automakers were emerging from solid hues of black, blue, and grey. Dual side-mount spares allow for a rear-mounted trunk, while the dickie seat accommodates a further two passengers.

The car is generally well presented and has benefitted from a full restoration, with tan leather upholstery and beige canvas hood. The engine compartment is very clean and is correctly detailed. The terms 'sporting' and 'Pierce-Arrow' are seldom used in the same sentence, but this car belies the apparent contradiction.

e o arqueiro como mascote de radiador. A combinação de cores outonais é remanescente desta época em que os construtores automóveis procuravam sair dos costumeiros tons sólidos de preto, azul ou cinzento. Os dois pneus sobresselentes, montados um em cada lado, libertam espaço atrás para a mala, enquanto o 'banco da sogra', tipo *dickey*, permite transportar mais dois passageiros.

De uma forma geral muito bem apresentado, tendo beneficiado de um restauro completo, tem interior em pele creme e capota de lona bege. O compartimento do motor está muito limpo e detalhado de forma correta. As palavras "desportivo" e "Pierce-Arrow" raramente são combinadas na mesma frase, mas este automóvel desfaz a aparente contradição.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1991 PORSCHE 911 TURBO COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **WPOZZZ96ZMS471413**

**€80.000 – €110.000**

Desirable special-order Black Pearl paintwork  
German-delivery example

Accompanied by its original service book; just  
600 km driven since the last service

Pintura opcional em Negro Pérola  
Exemplar de especificação alemã

Acompanhado pelo livro de manutenção original,  
com apenas 600 km desde o último serviço

This 964-generation Porsche 911 Turbo was first delivered in August 1991 via Hahn Sportwagen, in Fellbach, Germany. Finished in special-order Black Pearl over a black leather interior, the car was equipped with heated seats, limited-slip differential, and a sunroof.

According to the accompanying service manual and a previous Portuguese registration, the 911 Turbo remained in Germany until late 1996 before being imported to Portugal, where it has remained ever since. The car's most recent service took place in March 2017 in Lisbon, and it has been driven just 600 km since, with total mileage showing under 126,000 km from new.

Este Porsche 911 Turbo da geração 964 foi entregue pela primeira vez em agosto de 1991 pela Hahn Sportwagen, em Fellbach, Alemanha. Especificado em Negro Pérola com interiores de couro preto, este automóvel foi equipado com bancos aquecidos, diferencial autoblocante e teto de abrir.

De acordo com o manual de manutenção e um anterior registo português, este 911 Turbo permaneceu na Alemanha até finais de 1996, antes de ser importado para Portugal, onde permanece desde então. O seu serviço mais recente teve lugar em março de 2017, em Lisboa, e foi conduzido apenas 600 km desde então, com uma quilometragem total inferior a 126.000 km.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Marketed as the fastest-accelerating production car when new in 1991, thirty years later the 911 Turbo is still a thrill to drive and enjoy in all regards, and this example won't disappoint.

Em 1991, o 911 Turbo era anunciado como o automóvel de produção com a aceleração mais rápida. Quase três décadas depois, este modelo ainda tem uma condução emocionante e é ideal para desfrutar em todos os aspetos. Este exemplar não irá decepcionar.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1972 PORSCHE 911 T

CHASSIS / CHASSIS: **9112500449** ENGINE / MOTOR: **6520858**

**€50.000 – €70.000**

**Delivered new to Portugal**

**Retains its original engine**

**Well equipped, ready to drive and enjoy**

**Entregue novo em Portugal**

**Mantém o motor original**

**Bem equipado, pronto para conduzir e desfrutar**

Offered here is one of just 1,963 911 Ts built for the 1972 model year. Nineteen seventy-two saw a handful of changes, including increased engine displacement to 2.4 litres (with the 911 T engine producing 140 bhp with MFI), the addition of a new Type 915 five-speed gearbox, and an 80-litre fuel tank.

Delivered new to Portugal in October of 1971, it was finished in Aubergine (4040) over a black leather interior. Still retaining its original engine, the car was equipped with optional alloy wheels, Koni shocks, tinted glass all around, headrests, and a Blaupunkt multi-band radio. Presently,

Trata-se de um de apenas 1963 911 T construídos para o ano modelo de 1972. Este ano traria uma série de alterações, incluindo o aumento de capacidade do motor para 2,4 litros (com o motor 911 T de injeção mecânica a produzir 140 cv), a utilização de uma nova caixa de cinco velocidades do tipo 915 e um tanque de combustível de 80 litros.

Entregue novo em Portugal no mês de outubro de 1971, foi especificado em cor roxo Aubergine (4040) com um interior de couro preto. Ainda mantém o motor original, tendo sido equipado com jantes de liga leve opcionais, amortecedores Koni, todos os vidros escurecidos, apoios de cabeça e um autorrádio Blaupunkt. Atualmente, a atraente carroceria preta é complementada por interiores em couro vermelho.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

the attractive black bodywork is complemented by red leather upholstery.

The 911 T gave terrific value for the price and is widely considered a performance bargain. This would be a wonderful car to drive and enjoy.

O 911 T tinha um ótimo valor pelo preço e é amplamente admirado pela fantástica relação preço/desempenho. Este será um carro maravilhoso para muitos quilômetros de diversão ao volante.



THE  
ANTELOPE  
THE GREENS - LIGHTHOUSE - ENGLAND  
LOT 193



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 2017 ASTON MARTIN V8 VANTAGE AMR

CHASSIS / CHASSIS: **SCFEKBDL7JGC21754**

**€100.000 – €130.000**

**Virtually as-new throughout, less than 1,200 km from new**

**Delivered new to Portugal, two private owners from new**

**One of only 200 V8 Vantage AMRs built**

A swansong to Aston Martin's V8 Vantage, the AMR gave Aston Martin's most popular car a sporting edge, celebrating the model's motorsport accomplishments across GT4, GT3, and GTE categories. Fitted with Aston Martin's tried-and-true 430 bhp V-8 engine, just 200 examples would be built, including both coupes and roadsters. These cars were available in four distinct colour schemes: Stratus White with Orange, Ultramarine Black with Blue, Scintilla Silver with Grey, or, like the example here, Zaffre Blue with Red.

In addition to its stunning colour scheme, this AMR boasts the desirable 'AMR Aero Kit', which boasts a front splitter with dive plains, side sills, and a fixed rear spoiler, and the

**Praticamente novo, com menos de 1200 km**

**Entregue novo em Portugal, com dois proprietários**

**Um de apenas 200 V8 Vantage AMR produzidos**

Canto do cisne dos Aston Martin V8 Vantage, o AMR deu ao mais popular dos Aston Martin um toque de competição, comemorando os sucessos desportivos do modelo nas categorias GT4, GT3 e GTE.

Equipado com um motor sem nada a provar, como o V8 Aston Martin de 430 cavalos, foi produzido em apenas 200 exemplares, incluindo as versões coupé e roadster. Estava disponível em quatro distintas combinações de cores: branco Stratus e laranja, preto Ultramarine e azul, cinza prata Scintilla e cinzento ou, como neste exemplar, azul Zaffre e vermelho.

Para além da surpreendente combinação de cores, este AMR tem o desejável 'AMR Aero Kit', compreendendo um splitter dianteiro com aletas aerodinâmicas, silos laterais, asa traseira fixa e a caixa de velocidades manual com comando

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

optional automated sequential manual paddle-shift gearbox. Delivered new to its first owner in December 2017, Malcolm Sandford residing in Estoril, the AMR was acquired by Mr Sáragga approximately one year later—as such, the car remains in virtually as-new condition both inside and out. Last serviced by Aston Martin Portugal in Lisbon in November of 2018, it has been driven less than 100 km since.

Ready to be driven and enjoyed, this stunning V8 Vantage AMR will surely excite its new owner on the road, track, or both!

sequencial por patilhas no volante. Entregue ao seu primeiro dono em dezembro de 2017, Malcolm Sanford, residente no Estoril, este AMR foi adquirido pelo Sr. Sáragga aproximadamente um ano depois — como tal, permanece virtualmente novo, tanto no exterior como no interior.

A sua última operação de manutenção foi realizada em novembro de 2018, pela Aston Martin Portugal, em Lisboa, tendo desde então percorrido menos de 100 km.

Pronto para ser conduzido e desfrutado, este espantoso V8 Vantage AMR vai certamente entusiasmar o seu novo dono, na estrada, no circuito ou em ambos!





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1939 BMW 327 COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **73149**

**€120.000 – €150.000**

**One of BMW's most celebrated pre-war automobiles  
Period-correct two-tone green colour scheme**

Starting off manufacturing engines for airplanes, BMW manufactured its first automobiles in 1928, and that side of the business grew rapidly. BMW's 327 was initially launched in 1937 in cabriolet body style but could also be had as a coupé. Utilizing the shortened ladder-type chassis from the 326, that car's six-cylinder engine was enlarged to 1,971 cc, now capable of 60 bhp. Power was managed by a four-speed manual gearbox as well as hydraulic disc brakes at all four corners.

**Um dos mais celebrados BMW do período pré-Guerra  
Combinação em dois tons de verde correta para a época**

Começado a sua atividade como fabricante de motores de avião, a BMW produziu os seus primeiros automóveis em 1928, e este seu setor de atividade cresceu rapidamente. O modelo 327 foi inicialmente lançado em 1937, com carroçaria cabriolet, mas também podia ser adquirido como coupé. Utilizando o chassis curto, tipo escada, do 326, o seu motor de seis cilindros de maior capacidade tinha 1971 cc e debitava 60 cv. A potência era transmitida por intermédio de uma caixa de quatro velocidades, tendo também travões hidráulicos nas quatro rodas.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

According to information provided by BMW Group Classic, chassis 73149 was delivered with a cabriolet body; however, at some point in the car's life an original coupé body was fitted. Documentation accompanying the car shows that it was imported to Portugal in 2008. Presently restored in a two-tone green colour scheme over a tan leather interior, this is a charming example of one of BMW's most celebrated pre-war automobiles.

De acordo com a informação fornecida pelo BMW Group Classic, o chassis 73149 foi entregue com carroçaria cabriolet. Todavia, em dado momento da sua vida, recebeu uma carroçaria coupé original. A documentação que o acompanha mostra que foi importado para Portugal em 2008. Encontrando-se atualmente restaurado numa combinação em dois tons de verde, com interior em pele castanha, é um encantador exemplar de um dos mais celebrados BMW do período pré-Guerra.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1967 PORSCHE 911 S COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **308048S** ENGINE / MOTOR: **961714**

**€150.000 – €180.000**

Delivered new to Lisbon and subsequently  
to Luanda, Angola

Equipped with a factory sunroof and  
numerous other options

Retains its original engine

Entregue novo em Lisboa e, posteriormente,  
em Luanda, Angola

Equipado de série com teto de abrir  
e várias outras opções

Mantém o motor original

For fans of the earliest-generation, short-wheelbase Porsche 911, the high-performance S version introduced in 1967 is surely the most desirable. The new S offered a serious improvement in performance over the base 130 bhp 911, delivering 160 bhp at 6,600 rpm and 132 foot-pounds of torque at 5,200 rpm from its mere two litres of displacement. Power was delivered through a Type 901/02 five-speed manual transmission with an offset dogleg first-gear shift pattern. The 911 S gave its fortunate owners brilliant performance for the day: zero to 100 km/h in about seven seconds and a maximum speed of 225 km/h.

According to its factory Kardex, chassis no. 308081S was completed 4 April 1967, leaving the factory-painted *Silbermetall* (96024) over Black leatherette with charcoal carpets. This car was ordered with numerous options, including a sunroof, tinted Catacolor glass all around, a Webasto gas heater, an outside thermometer with Celsius dashboard readout, a rear screen wiper, a Blaupunkt Frankfurt multi-band radio package that included a speaker and antenna, Dunlop tyres, and additional

Para os admiradores dos primeiros Porsche 911, com a distância entre eixos mais curta, a versão de alto desempenho 'S', apresentada em 1967, é certamente a mais desejada. O novo 911 S apresentava várias melhorias em termos de prestações relativamente à versão base de 130 cv, a começar pela potência de 160 cv às 6600 rpm e ao binário de 179 Nm de binário às 5200 rpm extraídas do motor de apenas dois litros de capacidade. A potência era transmitida às rodas traseiras mediante uma caixa de cinco velocidades tipo 901/02. Caraterizava-se pela disposição 'dogleg', com a primeira velocidade para trás. O 911 S proporcionava aos seus afortunados proprietários prestações brilhantes para a época, com 0-100 km/h em cerca de sete segundos e uma velocidade máxima de 225 km/h.

De acordo com o seu Kardex de fábrica, o 911 S com chassis nº. 308081S foi produzido a 4 de abril de 1967, saindo da fábrica pintado de cinza prata 'Silbermetall' (96024), com interior em pele sintética preta e revestimento do piso em preto carvão.

Este automóvel recebeu diversas opções, incluindo o teto de abrir, vidros fumados Catacolor, um aquecedor a gás Webasto, um termómetro de temperatura exterior com mostrador em graus Celsius no painel de instrumentos, limpa-vidros no óculo traseiro, rádio Blaupunkt Frankfurt multi-frequência, altifalante e antena. Adicionalmente tinha também pneus Dunlop





OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

shoulder safety belts. Upon completion, it was shipped to Lisbon and thence to Luanda, Angola, and its first registered owner, Sr José M Ferreira Badallo.

The car has been resprayed Black, which is nicely set off by its 4.5-inch Fuchs alloy wheels. It is fitted with correct fog lamps. While the black leatherette interior and basket-weave dash trim show some wear commensurate with their age, this is a very usable early 911 S ready to be enjoyed.

e cintos de segurança de três apoios. Após ter sido concluída a sua produção, foi enviado para Lisboa e, de seguida, para Luanda, em Angola. O seu primeiro registo foi feito em nome do Sr. José M. Ferreira Badallo.

O Porsche foi posteriormente pintado em preto, realçado pelas jantes Fuchs de 4,5 polegadas, em liga leve. Está equipado com faróis de nevoeiro corretos. O interior em napa preta bem como alguns revestimentos no interior revelam um desgaste proporcional à sua idade, mas este permanece um 911 S dos mais antigos, muito utilizável e pronto a ser apreciado.





# 1955 JAGUAR XK 140 SE ROADSTER

CHASSIS / CHASSIS: **A 810868**

**€80.000 – €100.000**

**Desirable SE variant**

**Attractive blue-over-red colour scheme**

Reinventing the Jaguar brand in the post-war era, the XK 120 solidified the marque's place in sports car history, and that car's successor certainly had a tough act to follow. Introduced in 1955, the XK 140 was redesigned with larger torsion bars, better brakes, and rack-and-pinion steering. The engine had higher-lift camshafts, resulting in increased horsepower, which was now rated at 190. There were also some modest appearance changes, as the grille now had fewer bars that were spaced farther apart, the bumpers were made to full width, and flashing directional signals were located in the front wings just above the bumper.

**Desejada versão SE**

**Sedutora combinação de azul com interior vermelho**

Reinventando a marca Jaguar no pós-Guerra, o XK 120 consolidou o lugar do construtor na história dos automóveis desportivos, tornando a vida muito difícil aos seus sucessores. Apresentado em 1955, o XK 140 foi redesenhado com barras de torção maiores, pneus melhorados e direção por pinhão e cremalheira. O motor tinha uma árvore de cames que permitia maior abertura das válvulas, o que aumentou a potência para 190 cv. Havia também algumas tímidas alterações estéticas, com a grelha a apresentar menos barras, que tinham mais espaço entre elas. Os piscas estavam localizados nos guarda-lamas dianteiros, mesmo por cima dos pára-choques, que ocupavam agora toda a largura do XK 140.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Differentiated from its C-Type-head-equipped brethren by the 'A' in its chassis number, this Jaguar XK 140 SE boasts the crankshaft dampener, wire wheels, dual exhaust, twin fog lamps, and windshield washers as delivered by the factory in the SE (or 'M' for North American specification) package. Presently, it sports an attractive blue-over-red colour scheme from an older restoration and is an ideal driver-quality car.

Undoubtedly the most desirable body style for the XK 140, this is a charming Jaguar that has everything one could want in a British sports car—sophistication, performance, and timeless style.

Distinguindo-se dos seus irmãos que estavam equipados com a cabeça C-Type pelo "A" no seu número de chassis, este Jaguar XK 140 SE tem, como equipamento de fábrica incluído no pack SE, um amortecedor da cambota, rodas de raios, escape duplo, dois faróis de nevoeiro e jatos de água para limpar o pára-brisas. Nos Estados Unidos, esta especificação era designada pela letra "M". Atualmente apresenta-se numa atraente combinação de azul com interior vermelho, aplicados num restauro mais antigo, que o torna um excelente exemplar para conduzir.

Inquestionavelmente, a mais desejada carroçaria para o XK 140, este é um charmoso Jaguar, com tudo aquilo que se pode desejar num desportivo britânico – sofisticação, desempenho e estilo intemporal.



ECONOMY SINGLE  
STUTTGART  
LISBON  
VIA LYON  
LOT 11957



## 1973 PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING

CHASSIS / CHASSIS: **9113601463** ENGINE / MOTOR: **6631429** GEARBOX / CAIXA DE VELOCIDADES: **7831431**

**€450.000 – €550.000**

*Visit [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](https://www.rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

Delivered new to Portuguese Angola and remained in Portugal since 1975

One of only five Carrera RS 2.7 Tourings delivered in Signal Orange

Retains its original engine and gearbox  
Comprehensively restored

Featured in *50 Years of Porsche in Portugal*

Matriculado novo em Angola, permaneceu em Portugal desde 1975

Um de cinco Carrera RS 2.7 Touring entregues em laranja Signal Orange

Mantém o motor e caixa de velocidades originais  
Completamente restaurado

Destacado no livro *“50 Anos da Porsche em Portugal”*





Presented here is a beautifully restored, late third-series example of Porsche's 911 Carrera RS 2.7 Touring. Chassis number 911360463 was sold new in June of 1973 to António Bastos of Lisbon. It is one of just five delivered in special-order Signal Orange (1414) with a black leatherette interior. A Porsche Certificate of Authenticity notes that this M472 RS was factory-equipped with an electric sunroof, headrests, tinted glass, and a Blaupunkt stereo with an electric antenna. Sr Bastos sent his RS to Angola, at that time a Portuguese territory, but returned it to the mainland in 1975 still in his ownership. It then passed through a series of local owners whose names are listed in a detailed survey carried out in 2015 by Jürgen Barth and recorded in documentation accompanying the file.



Este Porsche 911 Carrera RS 2.7 Touring é um exemplar da terceira série, maravilhosamente restaurado. O chassis nº. 911360463 foi vendido novo em junho de 1973 a António Bastos, de Lisboa. É um dos apenas cinco entregues por encomenda especial em laranja Signal Orange (1414) com interior em couro preto. Um Certificado de Autenticidade da Porsche mostra que este M472 RS foi equipado de fábrica com um teto de abrir elétrico, encostos de cabeça, vidros fumados e um sistema de som Blaupunkt com antena elétrica. O Sr. Bastos enviou o seu RS para Angola, na época um território português, mas retornou para o continente em 1975 ainda na sua posse. Em seguida, passou por uma série de proprietários locais cujos nomes estão mencionados numa pesquisa detalhada realizada em 2015 por Jürgen Barth e registados na documentação que acompanha o ficheiro.

Importantly, with its fifth owner, António Joaquim Póvoas Diegues of Porto, the car participated in the 1979 Rally Portugal Vinho do Porto, wearing race number 24. At the 20th anniversary of Estoril in 1992, this RS finished 1<sup>st</sup> in Group 4, driven by Antonio Sinóes do Paco, who owned it from 1992 to 1994. Based on accompanying documents, this RS underwent a full restoration circa 2012 and has been driven fewer than 3,000 km since. Shortly thereafter, it was featured in a book titled *50 Years of Porsche in Portugal*, highlighting Porsche's history in Portugal through interesting Portuguese Porsches and their owners, and a copy of the book accompanies the car.

Boasting a known ownership history from new, as well as its original engine and gearbox (rare for a Carrera RS 2.7),

É importante ressaltar que, com o seu quinto proprietário, António Joaquim Póvoas Diegues, do Porto, este RS participou no Rally Portugal Vinho do Porto de 1979, ostentando o número 24. No 20º aniversário do Autódromo do Estoril em 1992, este RS terminou em primeiro lugar no Grupo 4, conduzido por António Simões do Paço, que foi seu proprietário de 1992 a 1994. Baseado nos documentos que o acompanham, este RS passou por um restauro completo por volta de 2012 e percorreu menos de 3000 km desde então. Pouco tempo depois, foi incluído no livro intitulado *50 Anos da Porsche em Portugal*, destacando a história da Porsche em Portugal através de exemplares portugueses interessantes e os seus proprietários. Uma cópia do livro acompanha o automóvel.

Com um histórico de propriedade conhecido desde novo, bem como o motor e caixa de velocidades originais (raro para um Carrera RS 2.7), e um dos cinco modelos Touring terminados em laranja Signal Orange,



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

and one of only five touring models finished in Signal Orange, this is a fascinating example of what is perhaps Porsche's most iconic 911. It would be welcome in any collection and is ready to be enjoyed by its next custodian.

este é um exemplar fascinante daquele que é, provavelmente, o Porsche 911 mais icônico. Seria bem-vindo por qualquer colecionador e está pronto para ser apreciado pelo seu próximo guardião.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1960 BENTLEY CONTINENTAL S2 FLYING SPUR

COACHWORK / CARROZZERIA: **H.J. MULLINER** CHASSIS / CHASSIS: **BC129AR**

**€130.000 – €160.000**

**Recent cosmetic refresh**

**RHD example, delivered new to the UK**

**Fitted with a later S3-style nose**

**Recente intervenção cosmética**

**Exemplar de condução à direita, entregue novo no Reino Unido**

**Recebeu secção dianteira mais moderna do S3**

The Bentley S2 Continental Flying Spur offered here was completed by the factory in September of 1960 and built as a right-hand-drive example. It is noted as being delivered to the UK market and purchased new by H Stenhouse. At some point, the car's front end was revised to have a quad-headlight nose from the later S3 Continental. Bentley themselves converted some S2s to have S3-style noses in-house, although it is not known if this car's conversion was done by Bentley.

O Bentley S2 Continental Flying Spur aqui apresentado saiu da fábrica em setembro de 1960, com volante à direita. Está documentado que foi especificado para o mercado britânico, tendo sido comprado por H. Stenhouse. A certa altura da sua história a sua secção dianteira foi atualizada com os quatro faróis típicos do modelo posterior, o S3 Continental. Sabe-se que a própria Bentley converteu a frente de alguns S2 em S3, mas não se apurou se é o caso deste exemplar.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



Previous UK MoT's from the 1980s and 1990s accompany the car's history file, and the S2 has remained in Portugal for at least the past five years. More recently, the car has just received some cosmetic work, which included a repaint in its present dark blue.

Estão incluídos na sua documentação alguns certificados de inspeção do Reino Unido, nos anos 80 e 90, e este S2 está em Portugal, pelo menos, há cinco anos. Mais recentemente recebeu uma intervenção cosmética, que incluiu a pintura no azul escuro atual.

Still considered stately and attractive nearly six decades after leaving the factory, this Bentley S2 would impress wherever it goes.

Continuando a ser imponente e belo, quase seis décadas depois de ser produzido, este Bentley S2 causará impacto aonde quer que vá.





*Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.*

## 1966 PORSCHE 912

CHASSIS / CHASSIS: **353569** ENGINE / MOTOR: **784172**

**€40.000 – €50.000**

**Delivered new to Portugal**

**Entregue novo em Portugal**

**Retains its original engine**

**Mantém o motor original**

**Equipped with the desirable five-speed manual gearbox**

**Equipado com a desejada caixa manual de cinco velocidades**

Built in the summer of 1966, this Porsche 912 was originally earmarked for the Portuguese market and delivered new to its first owner in Lisbon. It was finished in black paint over a brown leather interior. Furthermore, the car was outfitted with the rare and desirable five-speed manual gearbox, a Blaupunkt Frankfurt radio with loudspeaker and antenna, and a sunroof, amongst other options. Today the car is finished in black paint with a beige interior and still retains its original engine. The odometer shows 2,660 km, presumably since the completion of the car's most recent restoration.

Construído no verão de 1966, este Porsche 912 foi, de início, destinado ao mercado português e entregue novo ao seu primeiro proprietário em Lisboa. Estava pintado em preto com interior em pele castanha. Além disso, tinha a rara e desejada caixa manual de cinco velocidades, um rádio Blaupunkt Frankfurt, com altifalante e antena e um teto de abrir, entre outras opções. Hoje mantém o preto no exterior, com interior em bege, conservando ainda o seu motor original. O conta-quilómetros exibe 2660 km, supostamente os percorridos desde a conclusão do seu restauro mais recente.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Offered by Porsche as their entry-level alternative to the 911, although the 912 was fitted with the 356's 1.6-litre four-cylinder engine, its reduced weight still made the car a thrill to drive. With just over 30,000 examples produced between 1965 and 1968, it is a much rarer car when compared to the 911 and is a must-have for any Porsche enthusiast.

No catálogo da Porsche aparecia como a alternativa mais acessível ao 911, mas o 912, apesar de ter o motor de quatro cilindros de 1,6 litros do 356, continuava a ser emocionante de conduzir, em parte graças ao seu peso mais baixo. Com apenas 30.000 exemplares produzidos entre 1965 e 1968, é muito mais raro quando comparado com o 911, sendo um objeto de desejo para qualquer entusiasta da Porsche.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1947 PACKARD EIGHT CUSTOM SUPER CLIPPER LIMOUSINE

VEHICLE NO. / VEÍCULO NO. **2150-2736**

**€30.000 – €40.000**

**Largely original throughout**

**Rare European-delivery example**

**The most prestigious and expensive Packard of its day**

Packard's first post-World War II cars continued the Clipper series introduced during 1941. The 'senior' One-Sixty and One-Eighty series were dropped, their places taken by longer-wheelbase Super Clippers and Custom Super Clippers. The most prestigious Packard was the Custom Super Clipper seven-passenger limousine, the car offered here.

A largely original car, it shows considerable patina throughout. The black paint polishes up well, and the brightwork is very presentable. The passenger compartment is upholstered in tan cloth, which shows little wear. Jump

**Maioritariamente original**

**Rara versão europeia**

**O mais prestigiado e dispendioso Packard da época**

Os primeiros Packard do período pós-II Guerra deram continuidade à série Clipper, apresentada em 1941. As séries One-Sixty e One-Eighty foram descontinuadas, substituídas por versões com distância entre eixos maior, designadas Super Clipper e Custom Super Clipper. O Packard mais caro e distinto era o Custom Super Clipper limousine, de sete lugares, precisamente o modelo apresentado.

Trata-se de um automóvel maioritariamente em estado original. A passagem dos anos resultou numa visível e bonita pátina, presente de uma forma homogénea. A pintura a preto aceita polimento e os cromados estão muito apresentáveis. O compartimento dos passageiros está revestido a tecido bege, com pouco uso aparente. Dois bancos ocasionais, (também chamados "strapotins"), elevam a



OFFERED WITHOUT RESERVE

seats for two bring seating to seven overall. The division partition has crank-down glass. Black leather seating in the chauffeur's compartment appears original and very well patinated. The instrumentation is metric, indicating European delivery, the odometer showing slightly more than 67,000 km.

A regal Packard from the immediate post-war era, this would garner attention in any collection of American classics on either side of the Atlantic.

SEM PREÇO DE RESERVA

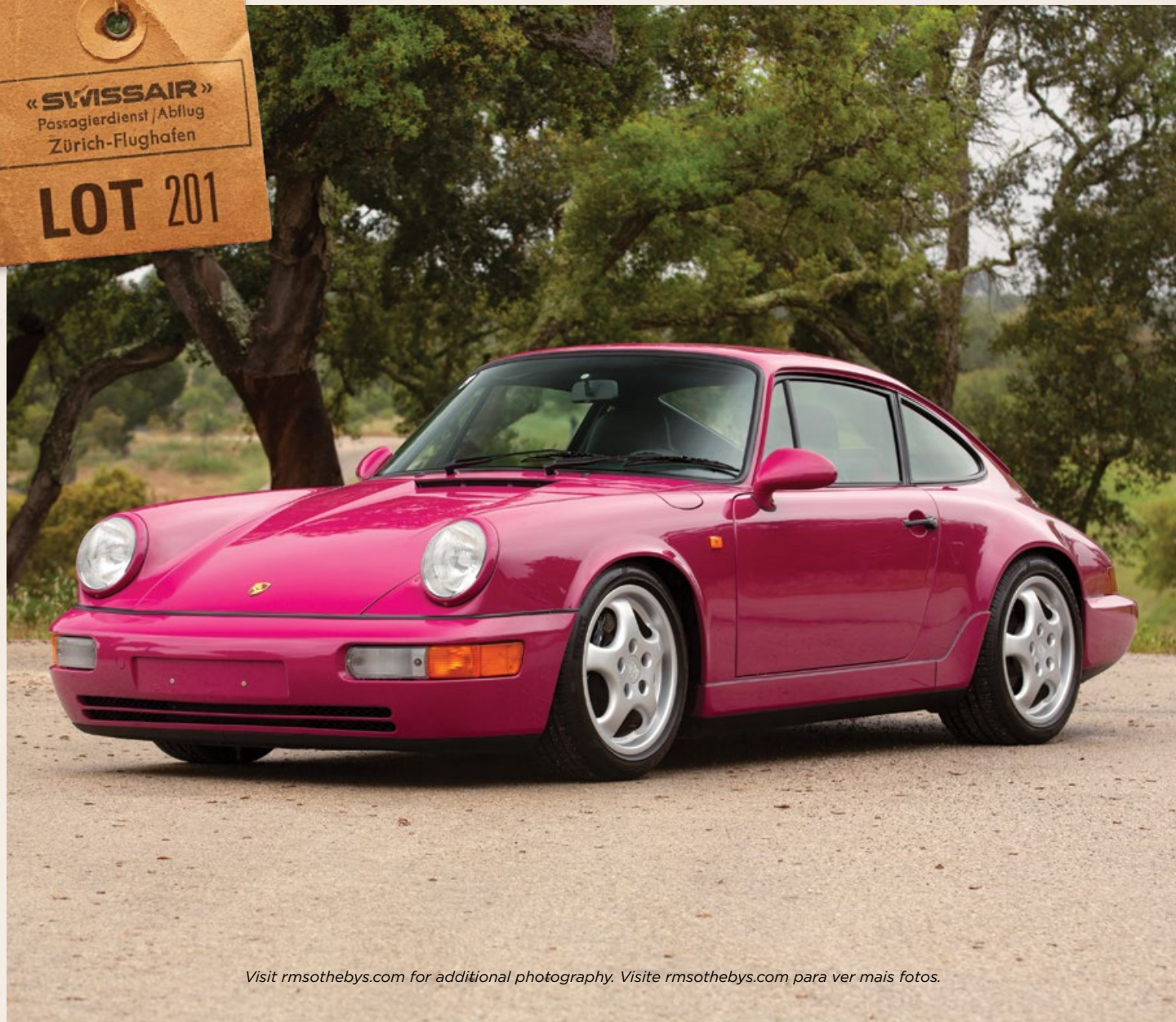
capacidade para sete lugares. A divisória elevatória em vidro é comandada por uma manivela basculante. No compartimento do motorista, o revestimento em pele preta dos bancos está original e com uma agradável pátina, suave e generalizada. A instrumentação com unidades métricas revela que se trata de uma versão europeia deste modelo. O conta-quilómetros revela pouco mais de 67.000 quilómetros.

Tratando-se de um Packard régio, do período imediato do pós-guerra, este exemplar terá lugar de relevo em qualquer coleção de clássicos americanos, deste lado do Oceano Atlântico ou do outro...



« SWISSAIR »  
Passagierdienst / Abflug  
Zürich-Flughafen

LOT 201



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1992 PORSCHE 911 CARRERA RS

CHASSIS / CHASSIS: **WPOZZZ96ZNS490994** ENGINE / MOTOR: **62N81600**

**€200.000 – €250.000**

Just three owners and under 47,200 km from new  
Finished in desirable and seldom-seen Rubystone Red

Delivered new to Germany

Accompanied by its original service book

Apenas três proprietários e menos  
de 47.200 km desde novo

Especificado num desejável e raramente  
visto vermelho Rubystone

Matriculado novo na Alemanha

Acompanhado pelo livro de manutenção original

Described by Paul Frère as ‘virtually a road-legal version of the Carrera Cup model’, Porsche’s 964-generation 911 Carrera RS quickly proved to be one of the most remarkable Porsches of its era, thanks to Porsche’s strict adherence towards increased weight savings and performance. Fitting the Type M64/03 Fiat six-cylinder engine with a lightened flywheel improved engine response, and power was managed through a G50/10 five-speed manual transmission with closer ratios and steel synchronizers. After being lowered by 40 mm from the standard 964 ride height, lightweight aluminum was used for the bonnet, and thinner glass was utilized for some of the windows. As a result, the Carrera RS tipped the scales at a paltry 1,230 kg.

Descrito por Paul Frère como “praticamente uma versão de estrada do modelo Carrera Cup”, o 911 Carrera RS da geração 964 rapidamente provou ser um dos modelos mais notáveis da sua época, graças à sua adesão aos princípios da redução de peso e desempenho. A montagem do motor de seis cilindros opostos Tipo M64 / 03 com volante mais leve melhorou a resposta ao acelerador e a potência é gerida por meio da caixa manual de cinco velocidades G50/10 com relações mais curtas e sincronizadores de aço. Depois de ser rebaixado em 40 mm de altura em relação ao 964 de base, capô frontal em alumínio e vidros mais finos utilizados em algumas janelas, o Carrera RS acusou na balança apenas 1230 kg.





Built for its native German market, this 911 Carrera RS was delivered new through Porsche Zentrum Wiesbaden in January of 1992, resplendent in its current and seldom-seen shade of Rubystone Red. There it would remain with its original owner until it was sold to the second owner, an Austrian Porsche collector in long pursuit of a totally original Carrera RS, in May of 2015 at 46,340 km. Over the course of the next three years, the car was driven only 800 kilometres, ensuring that its exceptional and highly original condition was retained.

In 2018 the Carrera RS was acquired by Mr Sárágga, and since then the car has accumulated less than 200 km and is showing just 47,200 km from new. Its Rubystone Red paintwork still shines brightly, and the matching interior presents beautifully throughout, in accordance with its exceptionally low mileage.

Construído para o mercado alemão, este 911 Carrera RS foi entregue novo através do Porsche Zentrum Wiesbaden, em janeiro de 1992, resplandecente na sua cor atual e raramente vista de vermelho Rubystone. Lá permaneceria com o seu dono original até que foi vendido ao segundo proprietário, um colecionador Porsche austríaco à procura de um Carrera RS totalmente original, em maio de 2015 com 46,340 km. Ao longo dos três anos seguintes, este automóvel percorreu apenas 800 quilómetros, garantindo que a sua condição excecional e altamente original fosse preservada.

Em 2018, o Carrera RS foi adquirido pelo Sr. Sárágga e, desde então, acumulou menos de 200 km e mostra apenas 47.200 km desde novo. A pintura vermelho Rubystone mantém o brilho original, e o interior harmonioso apresenta-se em muito bom estado geral, de acordo com a sua quilometragem extremamente baixa.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

The spiritual successor to Porsche's iconic 1973 911 Carrera RS 2.7, the 964-generation Carrera RSs are truly exceptional cars to drive in every regard. Low-mileage, unmolested examples are becoming increasingly difficult to find, and as such, this example is one to be cherished.

Sucessor espiritual do icónico Porsche 911 Carrera RS 2.7, o Carrera RS da geração 964, é um automóvel verdadeiramente excepcional de conduzir. Unidades de baixa quilometragem e muito originais estão a tornar-se cada vez mais difíceis de encontrar e, como tal, este é um exemplar que deve ser admirado.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1934 SINGER NINE SPORTS FOUR SEATER

CHASSIS / CHASSIS: **61745** ENGINE / MOTOR: **S55512**

**€25.000 – €40.000**

**Charming four-seater *sports tourer* coachwork**

**Known English history from 1977**

The Singer Nine proved a challenge for competition MGs, with its 972 -cc overhead-cam four-cylinder engine and hydraulic braking standard from 1933, and 1934 brought about elongated front fenders. Built in saloon, sports tourer, and two-seat sports-car form, the Nine courted a wide constituency.

**Atraente carroçaria *sports tourer* de quatro lugares**

**História inglesa conhecida desde 1977**

O Singer Nine mostrou-se à altura dos MG de competição, com o seu quatro cilindros de 972 cc, árvore de cames à cabeça e travões de comando hidráulico como equipamento de série a partir de 1933. O ano seguinte trouxe guardalamas dianteiros alongados. Produzido com carroçaria *saloon*, *sports tourer* e *sports car* de dois lugares, o Nine visava um público alargado.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



According to its British registration number, AYU 78, this Singer Nine Sports Four Seater was first registered in London in May 1934. Invoices in the history file show that the car remained in the UK from 1977–2006 before immigrating to Portugal in 2009, where it has remained ever since. Authentically restored in black with red upholstery, this would be a perfect first pre-war for the enthusiast looking to take friends and family along for the ride.

De acordo com o registo britânico AYU 78, este Singer Nine Sports Four Seater foi inicialmente registado em maio de 1934, na cidade de Londres. Faturas na sua documentação histórica mostram que o automóvel permaneceu no Reino Unido entre 1977 e 2006, antes de imigrar para Portugal, em 2009, onde permaneceu desde então. Restaurado de forma a preservar a autenticidade, em preto com estofos vermelhos, este será o o perfeito primeiro clássico pré-Guerra para um entusiasta que não abdique de levar amigos e família nos seus passeios.





## 1937 CITROËN TRACTION AVANT 11 BL

CHASSIS / CHASSIS: **363636**

**€15.000 – €20.000**

**Fitted with desirable Michelin Pilote wheels**

**Many correct details for 1937 model**

Citroën has a proud heritage as a pioneering manufacturer even before the famed 'Traction Avant'. In the 1920s the marque had already pioneered production-line assembly and all-steel body construction. In 1933 Citroën embarked upon their most daring project to date and set about designing a car capable of 100 km/h with a front-wheel-drive layout and unitary construction. They engaged the considerable talents of André Lefébvre as engineer for the project, with styling by Flaminio Bertoni.

This car, the 11CV, was launched in 1935 as a larger-capacity and longer and wider version of the initial 7CV. In the coming years the model would benefit from numerous upgrades and mechanical improvements, including rack-and-pinion steering and a conventional boot lid, culminating in 1937 with the most desirable variant, the 11 BL. This attractive example of this significant pre-war car comes from long-term Portuguese ownership.

**Equipado com as desejadas jantes Michelin Pilote**

**Muitos detalhes corretos para um modelo de 1937**

A Citroën tem uma orgulhosa tradição enquanto construtor pioneiro, mesmo antes do afamado Traction Avant. Nos anos 20, a marca já tinha sido vanguardista na produção em massa com linha de montagem e carroçarias integralmente em aço. Em 1933, a Citroën apostou tudo no seu mais arrojado projeto, concebendo um automóvel capaz de atingir 100 km/h, com tração dianteira e construção monobloco. Empregaram nesta missão os talentos consideráveis de André Lefébvre, responsável técnico do projeto, com o design a cargo de Flaminio Bertoni.

Este automóvel, o 11CV, foi lançado em 1935, sendo uma versão com motor de maior capacidade e dimensões mais generosas do 7CV. Nos anos seguintes, beneficiaria de numerosas atualizações e melhorias técnicas, incluindo direção por pinhão e cremalheira e um porta-bagagens convencional, culminando na mais desejada variante, a BL, de 1937. Este atraente exemplar de tão importante automóvel pré-guerra é aqui apresentado após longos anos de propriedade portuguesa.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1933 HUDSON ESSEX-TERRAPLANE SIX MODEL K

CHASSIS / CHASSIS: **369269** ENGINE / MOTOR: **26065**

**€20.000 – €30.000**

Sold new in Portugal

Vendido novo em Portugal

Retains its original engine

Mantém motor original

Hudson Motor Car Company's companion Essex marque achieved third place in US sales in 1929, a landmark achievement. In 1932, the firm made history with a new lightweight model called 'Terraplane,' marketed as 'land-flying.'

A Essex, marca associada da Hudson Motor Car Company, alcançou o terceiro lugar em vendas nos EUA, em 1929, um feito notável. Em 1932, o construtor fez história com um novo modelo mais ligeiro, chamado 'Terraplane', anunciado como uma experiência semelhante a "voar em terra".

This convertible coupe was part of the Model K six-cylinder line. Accompanying documentation shows that this example was delivered new to Portugal and retains its original engine. Previously white, the yellow paint is nicely contrasted with black leather upholstery and matching canvas hood.

Este coupé descapotável fazia parte da gama de seis cilindros do Model K. A documentação inclusa mostra que este exemplar foi entregue novo em Portugal e mantém o motor original. Sendo anteriormente branco, o amarelo atual oferece um belo contraste com o interior forrado a pele preta e capota de lona a condizer.

Terraplanes enjoyed a certain vogue through 1938, by which time the models had been fully integrated into the Hudson catalogue and the model name was discontinued. This is a very charming example of a well-loved automobile.

Os Terraplane estiveram muito na moda até 1938. Nesse ano, os modelos foram integrados no catálogo da Hudson e a famosa designação foi descontinuada. Este é um exemplar muito atraente de um automóvel muito apreciado.



## 1972 PORSCHE 911 E

CHASSIS / CHASSIS: **9112210856** ENGINE / MOTOR: **6230438**

**€70.000 – €100.000**

**One of just 861 911 E Targas built for 1972**

**Lovely light-blue-over-black colour scheme**

**Delivered new to France**

According to the accompanying Certificate of Authenticity, this 911 E Targa was delivered new in Paris, France, and originally finished in Light Ivory (1110) with Black leatherette. Factory options listed included headrests on both front seats, a 'comfort' package, which included electrically assisted door window lifts, plus tinted glass.

The Targa top appeared in 1966 with a built-in roll-over hoop for fear that convertibles might be banned for safety reasons. The earliest design utilized a removable clear plastic window that could be taken down to create a near-full convertible when the folding center roof panel was also removed. Porsche soon substituted a large fixed wrap-around glass backlight to improve weather sealing.

**Um de somente 861 911 E Targa construídos em 1972**

**Bonita combinação de azul claro e preto**

**Matriculado novo em França**

De acordo com o Certificado de Autenticidade que o acompanha, este 911 E Targa foi entregue novo em Paris, França, e originalmente acabado em Light Ivory (1110) com couro preto. As opções de fábrica incluíam encostos de cabeça em ambos os assentos dianteiros, um pacote "conforto", que incluía elevadores de vidros eletricamente assistidos, além de vidros coloridos.

O Targa surgiu em 1966 com um aro de proteção montado por receio de que os descapotáveis pudessem ser banidos por razões de segurança. A versão mais antiga utilizava um óculo traseiro removível de plástico transparente que poderia ser retirado para criar um quase-verdadeiro descapotável quando o painel central do teto também fosse removido. A Porsche cedo o substituiu por um elemento de vidro fixo, para melhorar a estanquicidade.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

While the early history of this 1972 model is unknown, its original engine has been replaced by another from a 1973 E and at some point was resprayed a pleasing light blue. It is equipped with a Blaupunkt radio and Fuchs light-alloy wheels. It is supplied with several repair invoices dating to 2014 and would be a charming addition to the garage of any Porsche enthusiast.

Embora a história inicial deste modelo de 1972 seja desconhecida, o seu motor original foi substituído por outro de 1973, da mesma especificação, e pintado num agradável azul claro. Está equipado com um rádio Blaupunkt e jantes de liga leve Fuchs. É fornecido com várias faturas de reparação que datam de 2014 e será um encantador acréscimo à garagem de qualquer entusiasta da Porsche.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1947 JAGUAR MARK IV SALOON

CHASSIS / CHASSIS: **610845** ENGINE / MOTOR: **S877** BODY / CARROÇARIA: **B4408**

**€40.000 – €50.000**

Delivered new to Portugal

Last of the truly classic 'Mk IV' Jaguars

Older restoration which presents well

The Jaguar name was first used in 1936 on a handsome sports saloon built by SS Cars, Ltd, in Coventry, England. After World War II, the SS name carried unsavoury connotations, so the company was renamed Jaguar Cars, Ltd. The classically styled saloons and dropheads continued in production, with 1.5-, 2.5- and 3.5-litre engines. After the introduction of the updated and mildly re-engineered Mark V at the 1948 London Motor Show, the earlier cars became commonly known as 'Mark IV' models.

According to its Jaguar Heritage Trust production record certificate, this right-hand-drive 3½-litre saloon was

Entregue novo em Portugal

O último dos realmente clássicos Jaguar 'Mk IV'

Restauro antigo, com boa apresentação

O nome Jaguar foi utilizado pela primeira vez em 1936, numa bonita berlina desportiva construída pela SS Cars Ltd, em Coventry, Inglaterra. Após a II Guerra Mundial, o nome SS passou a ter uma conotação desagradável, por isso, a empresa passou a chamar-se Jaguar Cars, Ltd. As berlinas e os descapotáveis com estilo mais clássico continuaram em produção, mantendo as versões 1.5 Litre, 2.5 Litre e 3.5 Litre. Depois da introdução do renovado Mark V, no salão automóvel de Londres de 1948, os modelos mais antigos passaram a ser conhecidos como 'Mark IV'.

Segundo o seu certificado de produção, emitido pelo Jaguar Heritage Trust, este 3½-litre com volante à direita ficou pronto dia 24 de janeiro

OFFERED WITHOUT RESERVE

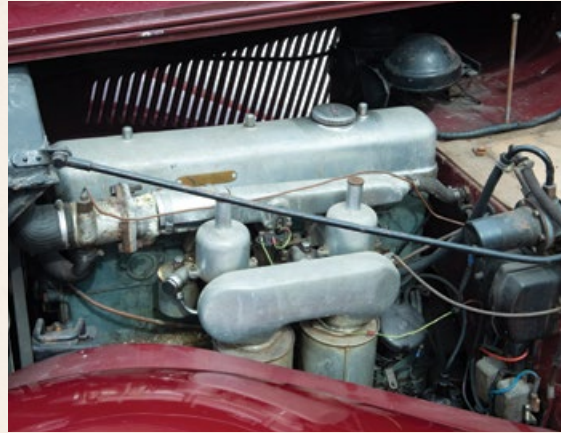
SEM PREÇO DE RESERVA

completed on 24 January 1947 and dispatched on 31 March to Madeira Supply Company, the distributor in Funchal, Madeira. Its first owner and early history were not recorded.

Presently finished in red with a biscuit leather interior, its older restoration presents well. It is an excellent example of the Classic Era Jaguars.

de 1947 e foi enviado, a 31 de março, para a firma Madeira Supply Company, o agente no Funchal, ilha da Madeira. O seu primeiro dono e a história inicial não são conhecidas.

Atualmente está lacado a vermelho com interior em couro castanho claro. O restauro que o beneficiou há alguns anos permite-lhe uma boa apresentação. É um excelente exemplar da Era Clássica da Jaguar.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1929 PACKARD 640 CUSTOM EIGHT FIVE-PASSENGER CLUB SEDAN

VEHICLE NO. / VEÍCULO: **174397** CHASSIS / CHASSIS: **174550** ENGINE / MOTOR: **174444A**

**€30.000 – €50.000**

**Smooth, reliable Packard Custom Eight**  
**Handsome close-coupled club sedan body**  
**High-quality restoration**

**Um suave e fiável Packard Custom Eight**  
**Bela carroçaria curta club sedan**  
**Restauro de elevada qualidade**

The Sixth Series Packards were introduced on 1 August 1928. All Packards were now Eights, the six-cylinder models having been discontinued.

Os Packard da sexta série foram introduzidos no dia 1 de agosto de 1928. Todos eram agora Eight, já que os modelos de seis cilindros tinham sido descontinuados.

This Series 640 Custom Eight Club Sedan was delivered on 25 June 1929 by the Packard Motor Car Company of Boston. A high-quality restoration, it is painted black over green, with black wings, black mouldings, and a triple ivory pinstripe. The interior is finished in grey pinstripe cloth and is excellent in every way. The odometer shows fewer than 75,000 miles, and the engine bay is clean and correctly

Este Club Sedan 640 da sexta série foi entregue, a 25 de junho de 1929, pela Packard Motor Company de Boston. Trata-se de um restauro de elevada qualidade, pintado em preto sobre verde, com guarda-lamas e molduras a preto e uma faixa tripla a marfim. O interior é acabado em pano cinza listrado e é excelente. O conta-milhas mostra menos de 75.000 milhas e o compartimento do motor está limpo e detalhado corretamente. A carroçaria Sedan curta, para cinco passageiros assenta perfeitamente sobre o chassis que

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

detailed. The five-passenger close-coupled body sits nicely between the axles on the 140.5-inch wheelbase, offering great comfort and leaving room for an exterior trunk and spare tyre at the rear. A pair of Trippe driving lights illuminate the way in front.

Handsome is as handsome does, and Packard's motto, 'Ask the Man Who Owns One', would yield a resounding endorsement for this car.

tem uma distância entre eixos de 140,5 polegadas (3568,7 mm). Oferece grande conforto e reserva espaço para um porta-bagagens externo e um pneu sobressalente na parte traseira. Um par de faróis Trippe garantem iluminação adequada à frente.

Diz o provérbio português que "a beleza é uma carta de recomendação válida por pouco tempo". Mas o mote da Packard nesta época era: "Pergunte ao homem que tem um". A resposta seria certamente um atestado de qualidades vitais para este automóvel.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1957 BENTLEY S1 SALOON

CHASSIS / CHASSIS: **B285EK**

**€40.000 – €60.000**

**Patinated interior, full of character**

**Sold with copies of the original build sheets**

The all-new Silver Cloud and Bentley S-Type were introduced in early 1955 as replacements for the Rolls-Royce Silver Dawn and Bentley R-Type. Fast, relatively economical, and cheaper to maintain than the V-8-engined successors, the elegant S-Type is arguably the most user-friendly of all post-war Bentleys.

According to its original build sheet, B285EK was specified in Black Pearl Valspar with a single deep red line, red hide with red piping, a fawn headcloth, and a maroon carpet. However, it appears that this was changed to Shell Grey over Black Pearl Valspar on the build sheet. Required by its first owner on 1 September 1957, this imposing car surely didn't disappoint.

**Interior com pátina, repleto de personalidade**

**Vendido com cópias das fichas de fabrico originais**

O novíssimo Silver Cloud e o Bentley S-Type foram introduzidos no início de 1955 como substitutos do Rolls-Royce Silver Dawn e do Bentley R-Type. Rápido, relativamente económico e com manutenção mais simples do que os sucessores com motores V8, o elegante S-Type é sem dúvida o mais fácil de usar de todos os Bentley do pós-Guerra.

De acordo com a sua ficha de fabrico, o B285EK foi especificado em preto Black Pearl Valspar com uma única faixa em vermelho escuro, couro encarnado com rebordos da mesma cor, forro de teto fulvo e tapetes vermelho escuro. No entanto, parece que foi alterado para cinza Shell Gray sobre preto Black Pearl Valspar na ficha de fabrico. Entregue ao seu primeiro proprietário a 1 de setembro de 1957, este automóvel imponente



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



Now more than 60 years old, the car retains many original features, including the supplying dealer plate of W M Couper Ltd and what is very likely its original interior. This stunning S1 Saloon demands to be used and is far from ready for retirement.

certamente não dececionou. Agora, com mais de 60 anos de idade, mantém muitas características originais, incluindo a placa do distribuidor de W M Couper Ltd e, provavelmente, o interior original. Este impressionante S1 Sa-loon pede para ser usado e está longe de pensar na reforma.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1998 PORSCHE 911 CARRERA 4 CABRIOLET

CHASSIS / CHASSIS: **WPOZZZ99ZWS330066**

**€60.000 – €80.000**

Portuguese-delivery example  
Arctic Silver Metallic over Black leather  
Final year of 993 production

Exemplar nacional  
Cinza prata Arctic Metallic com pele preta  
Último ano de produção do 993

Delivered new through Porsche Centro Estoril in September of 1997, this Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet is finished in Arctic Silver Metallic over a Black leather interior and matching soft top. Optional extras include a Becker CR-21 radio with cassette player and 18-inch hollow-spoke wheels. Its last service is recorded as being undertaken in December of 2015 at approximately 63,316 km with Porsche Centro Estoril, and the car has accumulated less than 1,500 km since. The car is accompanied by a set of owner's manuals, which includes a replacement service book.

Entregue novo através do Porsche Centro Estoril em Setembro de 1997, este Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet está acabado em cinza prata Arctic Silver Metallic, com um interior em pele preta e capota a condizer. Os extras opcionais incluem um rádio Becker CR-21 com leitor de cassetes e jantes de 18 polegadas de raios ocós. O último serviço está registado como tendo sido realizado em dezembro de 2015 a aproximadamente 63.316 km com o Porsche Centro Estoril, e o automóvel acumulou menos de 1.500 km desde então. É acompanhado por um conjunto de manuais, que inclui um livro de serviço de substituição.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

The 911 Carrera 4 Cabriolet offers the best of both worlds: the practicality and additional traction offered with four-wheel drive, and the open-top excitement of a convertible. Should you be in the market for an air-cooled 911 convertible to use on a regular basis, it is difficult to do much better.

O 911 Carrera 4 Cabriolet oferece o melhor dos dois mundos: a facilidade de utilização e tração adicional oferecida pela tração às quatro rodas e a excitação de um descapotável. Se estiver no mercado para um 911 descapotável refrigerado a ar para uso regular, é difícil encontrar melhor.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1980 MASERATI ROYALE

CHASSIS / CHASSIS: **AM330/49 0184**

**€20.000 – €30.000**

**Just one of 53 Royales built**

**One of the last hand-built Maseratis**

Presented by Alejandro De Tomaso on 14 December 1986, on the 60th anniversary of Maserati, the Royale was a super-luxurious, limited-production variant of the Quattroporte III. Conceived initially as a limited run of only 120 made-to-order examples, the Royale saw limited success, with only 53 units produced until 1990.

According to information provided by Maserati Classiche, this Royale was built in October of 1979 and originally finished in Marrone Metallizzato over a Cuoio Naturale interior. Delivered new to Italy, an accompanying previous Portuguese registration shows that it was imported to Portugal by at least 1992. At some point its original ZF manual gearbox was replaced for an automatic, and the car was repainted black.

**Um de apenas 53 Royales construídos**

**Um dos últimos Maserati construídos à mão**

Apresentado por Alejandro De Tomaso em 14 de dezembro de 1986, no 60º aniversário da Maserati, o Royale era uma variante luxuosa e de produção limitada do Quattroporte III. Concebido inicialmente como uma série limitada de apenas 120 exemplares sob encomenda, o Royale obteve sucesso limitado, com apenas 53 unidades produzidas até 1990.

De acordo com informações fornecidas pela Maserati Classiche, este Royale foi construído em outubro de 1979 e originalmente concluído em Marrone Metallizzato sobre um interior Cuoio Naturale. Matriculado novo em Itália, um registo prévio em Portugal mostra que foi importado, o mais tardar, em 1992. Mais difícil de situar cronologicamente é a substituição da caixa de velocidades manual original da ZF por uma automática, e a mudança de cor, para negro.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 2007 FIAT PANDA CROSS 4x4

CHASSIS / CHASSIS: **ZFA16900001724076**

**€5.000 – €10.000**

**Less than 46,500 km from new**

**Accompanied by original owner's manuals**

Two thousand and seven was a big year for Fiat's little Panda, as the millionth Panda was built in September of that year, affirming its place in Italy's automotive history as the quintessential everyman car. Numerous models were made, such as the 4x4 Cross presented here.

The Panda Cross 4x4 was similar to the Climbing model, as it boasted a higher ground clearance and larger wheels. However, the 4x4 Cross also offered a lockable differential, as well as different side cladding. This example is finished in dark green with beige cladding and boasts a two-tone black-and-beige interior, as well as a five-speed manual gearbox. It is presented today having travelled 46,500 km from new and presents well throughout.

**Menos de 46.500 km desde novo**

**Acompanhado pelo manual do proprietário original**

O ano de 2007 foi em grande para o pequeno Panda da Fiat, já que a milionésima unidade foi produzida em setembro desse ano, gravando o seu lugar na história da indústria automóvel italiana, como o incontornável veículo para todos. Vários modelos diferentes foram produzidos, como o 4x4 Cross aqui apresentado.

O Panda Cross 4x4 era semelhante à versão Climbing, com uma maior distância ao solo e jantes de maiores dimensões. No entanto, distinguia-se por ter um bloqueio de diferencial, bem como diferentes proteções laterais. Este exemplar em verde escuro tem as proteções laterais em bege. O interior é igualmente em dois tons, preto e bege. Tem uma caixa de velocidades manual de cinco velocidades. Percorreu apenas 46.500 km desde novo e está em bom estado geral.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1971 LOTUS 69

CHASSIS / CHASSIS: **7169/28FF**

**€20.000 – €30.000**

**Raced in period by nine-time Portuguese champion Ernesto 'Nené' Neves**

**Achieved wins at Estoril, Monsanto Park, Vila do Conde, and Rampa da Pena**

**Finished in 7th place in the 1972 Formula Ford World Final at Brands Hatch**

Driven by accomplished Portuguese Lotus specialist Ernesto Neves under the Team Palma banner, this Lotus 69 competed extensively on the domestic circuit throughout 1972, with wins at Rampa da Pena, Monsanto Park, Vila do Conde, and Estoril. Intriguingly, the car was also sent to England to compete in the 1972 Formula Ford World Final at Brands Hatch, which was supporting the Non-World Championship F1/F5000 John Player Challenge Trophy race. After qualifying 18th, Neves finished an impressive 7th overall.

After remaining in storage for some 30 years, 28FF was immaculately restored by Portuguese restoration specialists American Dream of Caldas da Rainha, near Lisbon. The car retains its original chassis and body and is fitted with a Kent engine with side-draft Weber carburetors.

**Pilotado na época por Ernesto 'Nené' Neves, nove vezes campeão nacional português**

**Vitórias no Estoril, em Monsanto, Vila do Conde e na Rampa da Pena**

**Terminou em 7.º lugar na Formula Ford World Final de 1972, em Brands Hatch**

Conduzido pelo talentoso especialista Lotus, Ernesto Neves, integrado na estrutura do Team Palma, este Lotus 69 competiu em Portugal até 1972, com vitórias na Rampa da Pena, Circuito de Montes Claros (no Parque de Monsanto), Vila do Conde e Autódromo do Estoril. Surpreendentemente, foi enviado para Inglaterra, para competir na Formula Ford World Final, de 1972, em Brands Hatch, integrada no programa da corrida John Player Challenge Trophy, prova extra-campeonato para automóveis de F1 e F5000. Depois de se qualificar em 18.º lugar, alcançou um brilhante 7.º lugar na corrida.

Após estar guardado durante 30 anos, 28FF foi meticulosamente recuperado pela empresa portuguesa American Dreams, das Caldas da Rainha, perto de Lisboa, especializada em restauros. O automóvel mantém o seu chassis original e está equipado com um motor Kent, com carburadores Weber horizontais.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1967 FORD MUSTANG COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **7T01T213560**

**€20.000 – €30.000**

**Upgraded with a Ford V-8 crate engine**

**Desirable four-speed manual transmission**

The original 'pony car' called Mustang was largely the brainchild of Ford Division general manager Lee Iacocca and product planner Hal Sperlich. It pioneered the long-hood/short-deck proportions that would be imitated by all its competitors. Based on Falcon chassis and Fairlane drivetrain components, the car was a marketing sensation that landed on the cover of both *Newsweek* and *Time* magazines. Its recipe for success was its wide range of personalities, from grocery getter to 'secretary's car' to stylish sports car.

The Mustang Coupé was the most popular Mustang for 1967 with 356,271 produced. Born with an inline-six, under the hood of this silver example with black vinyl roof lies a modified Ford V-8 coupled to a four-speed manual transmission. Outside, it is fitted with the stylish Ford wire wheel covers adding to its sporty appearance. This is the epitome of American muscle.

**Melhorado com um motor Ford V8 modificado**

**Inclui a desejável caixa manual de quatro velocidades**

O *pony car* original chamado Mustang foi em grande parte fruto da imaginação do diretor geral da Divisão Ford, Lee Iacocca, e do responsável de produtos Hal Sperlich. Foi pioneiro nas proporções de capô longo e mala curta que seriam imitados por todos os concorrentes. Com base no chassis do Falcon e componentes de transmissão do Fairlane, este automóvel foi uma sensação de marketing, aparecendo na capa das revistas *Newsweek* e *Time*. A receita para o sucesso era a sua versátil gama de competências, era o carro para ir às compras, o "carro da secretária" e o elegante carro desportivo.

A carroçaria coupé foi a mais popular em 1967, com 356.271 unidades produzidas. Nascido com um motor de seis cilindros em linha, sob o capô deste exemplar prateado com teto de vinil preto encontra-se um Ford V8 modificado acoplado a uma transmissão manual de quatro velocidades. No exterior, está equipado com os elegantes tampões de jante raiados da Ford, que contribuem para a sua aparência desportiva. Este é o epitome do *muscle car* americano.



# 1949 CADILLAC SERIES 62 CONVERTIBLE

ENGINE / MOTOR: **496252237**

**€40.000 – €60.000**

**Restored in stately Fiesta Ivory over tan  
Accompanied by a copy of its original build sheet**

After introducing all-new bodies in 1948, Cadillac announced two more surprises in 1949: a high-compression overhead valve V-8 engine and a new Coupe DeVille. For customers looking for an open-air experience, there was only the Series 62 Convertible Coupe.

Nicely restored in its original colour of Fiesta Ivory, this Cadillac convertible has a black canvas hood and tan leather upholstery, having originally been trimmed in green leather. Equipped with Hydra-Matic transmission, it was supplied new with push-button radio, automatic heater, reversing lamps, and full wheel discs. Other equipment includes

**Restaurado num imponente marfim Fiesta com interior bege  
Acompanhado por cópia da sua ficha de fabrico**

Depois de apresentar novas carroçarias para 1948, a Cadillac anunciou mais duas surpresas em 1949: um novo motor V8 com taxa de compressão elevada e válvulas à cabeça e o novo Coupe DeVille. Para os clientes que queriam experimentar a condução sem capota, existia apenas o Convertible Coupe da série 62.

Bem restaurado na sua cor original Marfim Fiesta, este Cadillac descapotável tem capota em lona preta e interior em pele bege. Originalmente estava forrado com pele verde. Equipado com a caixa de velocidades Hydra-Matic, do seu equipamento original constava ainda um rádio com botões, aquecimento automático, farolim de marcha-atrás e rodas com discos de diâmetro completo. Outro equipamento opcional é um pequeno holofote na porta do condutor. Foi encomendado pelo agente Cadillac em Newark, Nova



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

a driver's-door spotlight. The car was ordered by the Cadillac distributor in Newark, New Jersey, for a dealer in Montclair, to whom it was shipped on 20 June 1949.

With 8,000 built, the Series 62 convertible was second only to the four-door sedan in sales. They seldom appear today, so this car represents an uncommon opportunity.

Jérsia, para um comerciante de automóveis em Montclair, para quem foi enviado a 20 de junho de 1949.

Com 8000 exemplares produzidos, o Convertible da série 62 ficou apenas atrás do sedan de quatro portas em termos de vendas. Atualmente, é pouco frequente aparecerem, pelo que este automóvel representa uma oportunidade invulgar.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 2003 FERRARI 360 SPIDER

CHASSIS / CHASSIS: **ZFFYT53B000131136**

**€70.000 – €90.000**

Accompanied by its original manuals and toolkit  
Extensive recent servicing work

Acompanhado dos manuais originais  
e jogo de ferramentas

Trabalho extenso de manutenção recente

Launched in 2000, the 360 Spider was a considerably different prospect to convertible Ferraris of the past. Whereas its predecessors had to compromise to achieve their open-air thrills, the 360 chassis was designed with the spider variant in mind from its inception, meaning it offered similar levels of static and dynamic rigidity in spider or berlinetta form. Its capability of 290 km/h roof up or down, and a dry weight of just 60 kg more than the berlinetta, also meant that performance was identical.

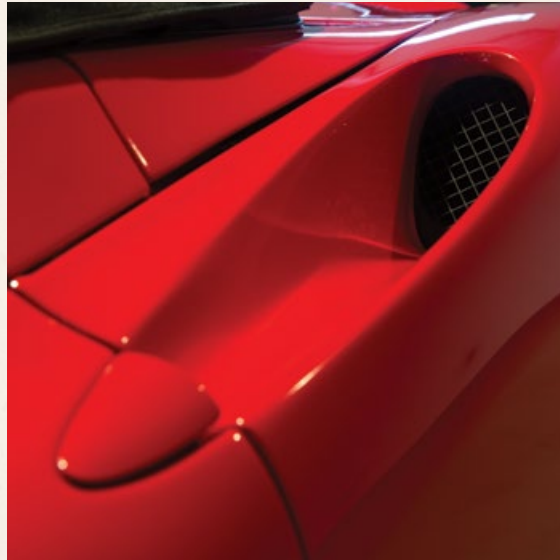
Lançado em 2000, o 360 Spider teve uma perspetiva consideravelmente diferente em relação aos Ferrari abertos do passado. Considerando que os seus antecessores tiveram de sofrer compromissos para atingir as emoções de condução ao ar livre, o chassis do 360 foi projetado desde o início com a variante Spider em mente. Graças a isso, oferecia níveis semelhantes de rigidez estática e dinâmica nas variantes Spider ou Berlinetta. A capacidade de atingir 290 km/h aberto ou fechado, e um peso em vazio de apenas mais 60 kg do que a versão fechada, também significava que o desempenho era idêntico.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

This example was first delivered to Switzerland in 2003 and is finished in the traditional combination of Rosso Corsa over Nero. It is accompanied by its toolkit and manuals, and whilst it has covered 74,500 km, it has also been looked after throughout its life as evidenced by a healthily documented service history. A mid-engined, convertible, naturally aspirated Ferrari—the ultimate toy.

Este exemplar foi entregue novo na Suíça em 2003 e está especificado na combinação tradicional de Rosso Corsa sobre preto. É acompanhado pelo jogo de ferramentas e manuais e, embora tenha percorrido 74.500 km, também foi bem cuidado durante toda a vida, como evidenciado por um histórico de manutenções bem documentado. Um Ferrari de motor aspirado em posição central e descapotável: o derradeiro brinquedo.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1963 LANCIA FLAMINIA GT 2,8 3C CONVERTIBLE

COACHWORK / CARROZZERIA: **BY TOURING** CHASSIS / CHASSIS: **826.134 1074** ENGINE / MOTOR: **826.100 1263** BODY / CARROÇARIA: **11943**

**€120.000 – €170.000**

74th of 180 examples built

Desirable Argento Auteuil Metallic-over-red-leather colour scheme

Touring *Superleggera* alloy body

O 74º. de 180 exemplares produzidos

Desejável combinação cinzento Argento Auteuil Metallic e interior em pele vermelha

Carroçaria em alumínio Touring *Superleggera*

Lancia's Flaminia line was called 'the Italian Mercedes' for its superior build quality, refinement, and handling when compared to Ferrari and Maserati. The successor to Lancia's groundbreaking Aurelia, the Flaminia featured a modern V-6 with rear-mounted DeDion transaxle and double-wishbone front suspension. As was their practice, Lancia supplied coachbuilder's platforms to Pinin Farina, Zagato, and Carrozzeria Touring, who built the rakish two-seater GT and GT Convertible with their patented *Superleggera* aluminium body construction.

A gama Flaminia da Lancia era chamada "o Mercedes italiano" devido à sua qualidade de construção, requinte e comportamento, superiores aos Ferrari e Maserati de então. Sucessor do revolucionário Lancia Aurelia, o Flaminia dispunha de um moderno V6, caixa montada atrás, em *transaxle*, com eixo DeDion e suspensão de triângulos sobrepostos à frente. De acordo com a prática habitual, a Lancia fornecia o Flaminia em plataforma às empresas de carroçarias, como a Pinin Farina, a Zagato e a Carrozzeria Touring, que depois produziam os arrojadados GT de dois lugares e o GT Convertible. Este último tinha carroçaria em alumínio realizada de acordo com o sistema patenteado *Superleggera*, da Touring.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



The car presented here, chassis number 826.134-1074, is finished in Argento Auteuil Metallic over red leather and is equipped with a period Becker Mexico AM/FM stereo. With triple Weber double-downdraft carburetors in 2.8 3C form, giving 150 bhp, the GT Convertible is a grand tourer built for covering long distances in comfort and style. Residing in Portugal since 2006, this would be an excellent choice for someone looking to enjoy the thrills of open-top motoring in quintessential Italian style.

O automóvel apresentado aqui, com o número de chassis 826.134-1074, está lacado em cinzento Argento Auteuil Metallic, com o habitáculo forrado a pele vermelha e equipado com o rádio Becker Mexico de AM e FM contemporâneo. Com três carburadores duplos invertidos Weber, o motor 2.8 3C debita 150 cv, uma potência respeitável para um GT descapotável, construído para percorrer longas distâncias, em conforto e com elegância. Residindo em Portugal desde 2006, este Flaminia será uma excelente escolha para quem queira apreciar as emoções da condução, cabelos ao vento, num estilo intrinsecamente italiano.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1974 PORSCHE 911 S 2.7 TARGA

CHASSIS / CHASSIS: **9114310601** ENGINE / MOTOR: **6341765**

**€70.000 – €90.000**

**Retains its original engine**

**Fascinating original specification**

The accompanying Certificate of Authenticity for this G-Series 1974 Porsche 911 S Targa indicates that it was originally delivered to Halifax, Nova Scotia, Canada, in January of 1974, factory-optional with stabilizer bars, a folding Targa roof panel, a Phillips stereo cassette player, an engine compartment lamp, leather-wrapped sport steering wheel, tinted glass, and interval windshield wipers.

Interestingly, it was originally painted Emerald Green Metallic and had a black interior with Shetland wool-twill seat inserts. While this 911 S Targa retains its original engine and five-speed manual transmission, its early history is unknown.

**Mantém o motor original**

**Especificação original fascinante**

O Certificado de Autenticidade para este Porsche 911 S Targa da série G de 1974 indica que foi originalmente entregue em Halifax, Nova Escócia, no Canadá, em janeiro de 1974. Com opções de fábrica, contava com barras estabilizadoras, painel de teto dobrável Targa, leitor de cassetes Phillips, luz no compartimento do motor, volante desportivo revestido a couro, vidros fumados e limpa-para-brisas intermitentes.

Curiosamente, foi originalmente pintado no verde Emerald Green Metallic e tinha um interior preto com inserções nos bancos em lã-sarja Shetland. Este 911 S Targa mantém o seu motor original e transmissão manual de cinco velocidades, mas a sua história inicial é desconhecida. Foi restaurado num atraente prata metálico, e o interior foi refeito em couro preto. Versátil,

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

It has been refinished an attractive Silver Metallic, and the interior has been retrimmed in black leather. Versatile, reliable, and brilliant to drive in every regard, this would make the perfect weekend or warm-weather driver for someone looking for their first Porsche.

confiável e com uma condução brilhante em todas as circunstâncias, será o automóvel ideal para o fim-de-semana perfeito ou momentos únicos de condução em clima ameno, para alguém que procure o seu primeiro Porsche.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1953 MERCEDES-BENZ 300 SEDAN

CHASSIS / CHASSIS: **186.011.02098/52** ENGINE / MOTOR: **186.920.02128.52** BODY / CARROÇARIA: **186.110.1895/52**

**€50.000 – €80.000**

**One of just 1,776 produced for 1953**

**Delivered new to Portugal**

First introduced at the Frankfurt Auto Show in September 1951, the stately Type 300 was the first Mercedes-Benz model aimed squarely at the export market. Yet it remained a Mercedes-Benz which called for a good measure of traditionalism despite the abundance of chrome which grew greater with succeeding versions. It was intended as a large formal luxury saloon for rich businessmen and heads of state; it was even adopted by the federal German government as their official car during the 1950s.

**Um dos apenas 1766 produzidos em 1953**

**Matriculado novo em Portugal**

Apresentado pela primeira vez no Salão do Automóvel de Frankfurt, em setembro de 1951, o imponente 300 foi o primeiro modelo da Mercedes-Benz pensado para o mercado de exportação. No entanto, como Mercedes-Benz que era, exigia uma boa dose de conservadorismo, apesar da abundância de cromados, que seria ainda maior nas versões seguintes. Pretendia-se que fosse uma berlina grande e formal, de luxo, para empresários e chefes de Estado; foi até adotado pelo governo federal alemão como carro oficial durante a década de 50.



OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Pilot builds began in April 1951 with actual customer car production beginning in November of that year. The 300 remained in production until March 1954, when it was supplanted by the 300b variant. For the 1952 model year, 1,776 were produced—the second-highest annual number during the model's 11-year run. Wearing black over a sumptuous tan cloth interior, this is a quintessentially stately example.

Os protótipos começaram a ser construídos em abril de 1951 e a produção real de automóveis de clientes arrancou em novembro desse ano. O 300 permaneceu em produção até março de 1954, quando foi substituído pela variante 300b. Para o ano modelo de 1952, foram produzidos 1776 — o segundo maior número anual durante os onze anos de vida do modelo. Com uma carroçaria acabada em preto e um sumptuoso interior em tecido bege, este é um exemplar imponente.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.



## 1936 AUBURN 654 SIX PHAETON SEDAN

SERIAL / N.º DE SÉRIE : **654 7217 H** ENGINE / MOTOR: **WF 7950**

**€50.000 – €80.000**

An original Portuguese-delivery example

Recent restoration work

Wonderful entry-level example from  
a great American name

Indiana automaker Auburn is most famous for their great V-12 and supercharged eight-cylinder models of the Classic Era, but in their final three years of production, 1934 through 1936, they also produced a six-cylinder model of reasonable size and sturdy engineering. The Auburn Six was built by Lycoming and produced 85 brake horsepower from 210 cubic inches; it was available in many of the same attractive body designs as the eight-cylinder models, including the four-door phaeton sedan, but was distinguished by different trim, including the bumpers and headlights.

Entregue originalmente em Portugal

Trabalhos de restauro recentes

Excelente modelo de acesso a uma  
grande marca americana

O construtor, que estava sediado no estado do Indiana, tornou-se mais conhecido pelos seus grandes V12 ou pelos oito cilindros dotados de compressor, na Era Clássica. Mas, nos seus três derradeiros anos de produção, de 1934 a 1936, também produziu um modelo de seis cilindros, com um tamanho mais razoável e qualidade técnica robusta. O motor Auburn Six foi produzido pela Lycoming, desenvolvendo 85 cv a partir de uma capacidade de 210 ci (ou 3441 cc); estava disponível com muitas das carroçarias utilizada nos Auburn de oito cilindros, incluindo o Four Door Phaeton Sedan, mas distinguia-se pelos restantes acessórios, como os pára-choques e os faróis.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



The very rare 1936 Model 654 offered here is an original Portuguese-delivery example, sold new by the Vacuum Oil Company, Auburn importers in Lisbon. Having received recent restoration work, it is finished in a charming period colour similar to the Auburn Cigarette Cream, with brown upholstery and a black fabric top. Much of the interior hardware and finishes appear original, including the dashboard with its metric gauges.

O muito raro Model 654 de 1936 aqui apresentado é um exemplar originalmente destinado a Portugal, vendido novo pela Vacuum Oil Company, importadores da Auburn em Lisboa. Tendo recentemente recebido intervenções de restauro, revela-se numa charmosa combinação cromática da época, semelhante ao creme Auburn Cigarette Cream, com interior forrado a castanho e uma capota de lona. Muitos dos materiais e acabamentos do interior parecem originais, incluindo o painel de instrumentos, com os seus mostradores exibindo unidades métricas.

Undoubtedly one of very few Auburns supplied to Portugal and of fewer still to remain there, this is a fascinating American antique and should be highly rewarding to own.

Sendo, sem dúvida, um dos poucos Auburn vendidos novos em Portugal, torna-se ainda mais inédito que ali permaneça. Trata-se de um artefacto industrial americano, cuja propriedade será certamente muito recompensadora.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1959 JAGUAR XK 150 3.8 FIXED HEAD COUPÉ

CHASSIS / CHASSIS: **S 836481 BW** ENGINE / MOTOR: **VA1135-8** BODY / CARROÇARIA: **J 10521**

**€60.000 – €70.000**

Equipped with its original 3.8-litre engine

Finished in its original Cream-over-Red colour scheme

The last of the fabled XK series

Accompanied by JDHT Certificate

Equipado com o desejável motor de 3,8 litros

Acabado na combinação original creme com interiores vermelhos

O último da lendária série XK

Acompanhado pelo Certificado do JDHT

The XK 150 Fixed Head Coupé premiered in 1957—the last of Jaguar's XK-series cars. As the swansong, the XK 150 featured upgrades that engineers adapted from both the XK 120 and XK 140. Many believe the XK 150, particularly the FHC, was the best of the three models to live with. Mechanically, the XK 150 benefitted from the addition of four-wheel disc brakes, the first time such a feature was ever fitted to a production car.

In the case of the FHC, the improvements made for a wonderful grand tourer, as exciting to look at as it was to drive for extended periods. In 1959, Jaguar further enhanced the XK 150 by introducing the 3.8-litre engine, replacing the

O XK 150 Fixed Head Coupé estreou-se em 1957 — o último dos automóveis da série XK da Jaguar. Como canto do cisne, o XK 150 apresentou atualizações que os engenheiros adaptaram tanto do XK 120 como do XK 140. Muitos acreditam que o XK 150, particularmente o FHC, era o mais fácil de utilizar. Mecanicamente, o XK 150 beneficiou da montagem de travões de disco nas quatro rodas, a primeira vez que tal recurso foi adotado num carro de produção em série.

No caso do FHC, as melhorias tornaram-no um maravilhoso automóvel de viagem, tão emocionante de contemplar como de conduzir, mesmo durante longos períodos de tempo. Em 1959, a Jaguar aprimorou ainda mais o XK 150 ao introduzir o motor de 3,8 litros, substituindo o existente

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA



existing 3.4-litre, bringing total output to 220 horsepower. This 1959 XK 150 FHC epitomises 1950s British style, with its white exterior over handsome red leather interior and dashboard-mounted automatic transmission. Notably, these are the car's current and original colours, and it retains its original engine and transmission. The XK 150 was the last of the line for the XK cars, and every Jaguar enthusiast should own one.

3,4 litros, elevando a potência máxima para 220 cv. Este XK 150 FHC sintetiza o estilo britânico dos anos 50, com o seu exterior creme, interior de couro vermelho e a transmissão automática montada no tablier. Invulgarmente, as cores que apresenta são as de saída de fábrica. Além disso, mantém também o motor e a caixa de velocidades originais. O XK 150 foi o último modelo da série XK, e todos os entusiastas da Jaguar deveriam possuir um.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1950 BENTLEY MARK VI SALOON

CHASSIS / CHASSIS: **B511FU**

**€20.000 – €30.000**

**Delivered new to England, interesting original owner**

**Stately two-tone black-and-silver colour scheme**

Originally delivered in March of 1950, this Mark VI boasts its original saloon coachwork and was originally finished painted black, but now boasts attractive, two-tone black-and-silver paintwork over a grey leather interior. Delivered new to its native England, its first owner was noted as being Arthur Croft of Crofts (Engineers) Ltd of Bradford. Mr Croft grew his family business into one of the largest manufacturers of power transmission equipment in the world. Three years after taking delivery, he was knighted for his accomplishments in business.

**Entregue novo em Inglaterra a um ilustre primeiro dono**

**Faustosa combinação em dois tons de preto e prata**

Entregue novo em Inglaterra, em março de 1950, este Mark VI teve como primeiro dono o distinto Arthur Croft da Crofts (Engineers) Ltd, de Bradford. O Sr. Croft desenvolveu a empresa da família, que se tornou um dos maiores fabricantes do mundo de equipamento para transmissão de energia. Três anos depois de lhe ser entregue este Bentley, foi condecorado pelos seus feitos enquanto empresário. O Bentley ostenta ainda a sua carroçaria original, que estava inicialmente lacada a preto. Exibe agora uma atraente combinação de dois tons de preto e cinza prata, com interior em pele cinzenta.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Passing through an owner in the US before being exported to Portugal, its older restoration presents well throughout. Stately, luxurious, and beautifully appointed, these cars are some of Bentley's most well-regarded post-war automobiles, and it is easy to see why.

Passando por um dono nos EUA, antes de ser enviado para Portugal, apresenta-se num bom estado geral, mercê de um restauro antigo. Imponentes, luxuosos e bem equipados, os Mark VI são dos Bentley pós-Guerra mais conceituados e é fácil perceber porquê.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1952 ALVIS TA21 DROPHEAD COUPE

COACHWORK / CARROZERIA: **TICKFORD** CHASSIS / CHASSIS: **24454** ENGINE / MOTOR: **TC21/100/25619** BODY / CARROÇARIA: **20002**

**€20.000 – €30.000**

One of only 302 Dropheads produced

Rare and well-engineered post-war British motor car

Similar in appearance to its TA14 predecessor, the 3.0-litre Alvis TA21 was announced in 1950. Styled along classical, pre-war lines, the TA21 was summed up by *Autocar* magazine as appealing to 'discerning owners who appreciate quality and good handling as well as mere performance'. It is understood that drophead coupe versions of the TA21 accounted for around 300 of the 1,319 built.

According to the Alvis Heritage Database, this TA21 Drophead was dispatched to its first owner on 7 January 1952. While its early history is not known in detail, it is believed that this TA21 Drophead had just three owners between 1968 and 1993. At some point in its life, the original engine was replaced with one from a later TC21/100 model. In excellent mechanical and cosmetic order, this TA21 Drophead is an appealing slice of English motoring history.

Um de apenas 302 coupé drophead produzidos

Clássico britânico do pós-Guerra, raro e tecnicamente evoluído

Bastante semelhante de aspeto ao seu antecessor, o TA14, o Alvis TA21 de 3,0 litros, foi anunciado em 1950. A sua estética era remanescente das linhas pré-Guerra e a revista "Autocar" resumiu assim os seus atributos: "um automóvel ideal para proprietários exigentes, que apreciam qualidade e bom comportamento na estrada, aliados a prestações adequadas". Julga-se que a versão coupé descapotável do TA21 represente cerca de 300 das 1319 unidades construídas.

De acordo com o arquivo do Alvis Heritage Database, este TA21 Drophead foi enviado para o seu primeiro proprietário a 7 de janeiro de 1952. Apesar da sua história inicial não ser conhecida, acredita-se que este exemplar teve apenas três donos entre 1968 e 1993. A dado momento da sua vida o motor original foi substituído por outro, pertencente ao mais recente TC21/100. Em condição mecânica excelente e igualmente impecável de aspeto geral, este TA21 Drophead é uma sedutora peça histórica da indústria automóvel inglesa.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1962 MERCEDES-BENZ 300 D

CHASSIS / CHASSIS: **189.010.10.003064** ENGINE / MOTOR: **189.981.10.000904**

**€50.000 – €80.000**

**Delivered new to Portugal**

**One of just 45 built for the final year of production**

**Stately black-over-grey colour combination**

**Retains its original engine**

Often referred to as the ‘Adenauer Mercedes’ after its most prominent customer, German chancellor Konrad Adenauer, the 300 was not only a significant technical achievement, but also an important milestone in the rebuilding of the Daimler-Benz company. Introduced at the Frankfurt Auto Show in September 1951, the stately Type 300 was the first Mercedes-Benz model aimed squarely at the North American market, and it was not surprising that the 300 showed American influence in a number of areas—most notably in its hardtop roofline.

**Matriculado novo em Portugal**

**Um de apenas 45 construídos no último ano de produção**

**Combinação de cores imponente de preto sobre cinza**

**Mantém o motor original**

Muitas vezes referido como o “Mercedes Adenauer”, em homenagem ao seu mais proeminente cliente, o chanceler alemão Konrad Adenauer, o 300 não foi apenas uma conquista técnica significativa, mas também um marco importante na reconstrução da empresa Daimler-Benz. Introduzido no Salão Automóvel de Frankfurt em setembro de 1951, o imponente 300 foi o primeiro modelo da Mercedes-Benz dirigido diretamente ao mercado norte-americano, e não foi surpresa que os 300 mostrassem influência americana em várias áreas — mais concretamente na linha do tejadilho.

OFFERED WITHOUT RESERVE

SEM PREÇO DE RESERVA

Overall production ceased in March 1962, making it the last of the separate chassis Mercedes-Benzenes to be built. In total, just 3,077 300 d's were built from 1957 to 1962, including just 45 in 1962. Photocopies of its original Portuguese registration show that this car was delivered new to Portugal in 1962 and still retains its original engine. Finished in black over a grey interior, this 300 d is both charming and stately.

A produção cessou em março de 1962, tornando-o o último Mercedes-Benz de chassis separado a ser construído. No total, apenas 3.077 300 d foram construídos de 1957 a 1962, incluindo apenas 45 em 1962. Fotocópias do seu registo original em Portugal mostram que este automóvel foi matriculado novo naquele país em 1962 e ainda mantém o seu motor original. Terminado em preto sobre um interior cinza, este 300 d é elegante e imponente.





Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1938 TALBOT 3-LITRE TOURER

CHASSIS / CHASSIS: **8577**

**€20.000 – €30.000**

One of only 12 cars produced

Original tourer body by Whittingham & Mitchel

The Sunbeam-Talbot 3-Litre was one of the last cars to bear the illustrious Sunbeam-Talbot name; however, the new model certainly lived up to the reputation of the company for well-engineered and high-quality motor cars. Launched at the 1937 Olympia Motor Show, the new model impressed, thanks to its 3,181 cc engine with alloy cylinder head, which provided excellent performance with a four-speed synchromesh gearbox.

Only eleven tourer-bodied examples were built, and only three are known to survive today. Chassis 8577 was bodied as a tourer by renowned coachbuilders Whittingham & Mitchel of Putney and delivered new to Rootes Export Division on 29 July 1938, indicating the possibility it was delivered new to Portugal. A further ten examples were produced bearing the new name Sunbeam Talbot from September 1938 to August 1939

Um de apenas doze unidades produzidas

Carroçaria *tourer* original produzida pela Whittingham & Mitchel

O 3-Litre foi um dos últimos automóveis a ostentar o ilustre nome Sunbeam-Talbot; todavia, o novo modelo esteve à altura da reputação do construtor na produção de veículos de qualidade e elevado rigor técnico. Lançado em 1937, no Olympia Motor Show, o novo modelo impressionou graças ao seu motor de 3181 cc, com cabeça em liga de alumínio, que proporcionava excelente desempenho, acoplado a uma caixa de quatro velocidades sincronizadas.

Apenas doze Sunbeam-Talbot 3-Litre Tourer foram construídos e conhecem-se somente quatro sobreviventes. A carroçaria do chassis 8577 foi feita pela reputada firma Whittingham & Mitchel, de Putney. Após a sua produção, foi entregue à divisão de exportação da Rootes a 29 de julho de 1938, apontando para a possibilidade de ter sido entregue novo em Portugal. Este automóvel é um raro sobrevivente da indústria automóvel britânica, no período imediatamente anterior à II Guerra Mundial, sendo perfeitamente utilizável atualmente, graças à qualidade técnica que presidiu à sua conceção.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

## 1933 MORRIS MINOR TWO-SEATER

CHASSIS / CHASSIS: **31073** ENGINE / MOTOR: **17438 A**

**€10.000 – €15.000**

**Delivered new to Portugal**

**Petite and full of character**

**Offered in excellent condition, with extensive original paperwork**

It is thought that more than 86,000 Morris Minors were built between 1928 and 1934, and the car offered here is among the rarest of these petite cars, the two-seaters, which accounted for just 10% of those delivered.

Offered with extensive original paperwork, this two-seater is presented in excellent condition. Accompanying documentation indicates that the car was delivered to Portugal new and has remained there for its entire life. Perhaps unsurprisingly for a car of its age, its engine has been replaced with one of the correct type and benefits from a very clean engine bay, with its excellent overall presentation belying its advanced years.

Full of character and with charm to spare, this Morris Minor two-seater would mark an excellent entry point to the collector car hobby.

**Entregue novo em Portugal**

**Diminuto e repleto de caráter**

**Oferecido em excelente condição, com vasta documentação original**

Pensa-se que foram construídos mais de 86.000 Morris Minor entre 1928 e 1934. O exemplar aqui disponibilizado está entre os mais raros deste diminuto modelo, já que as versões de dois lugares representaram apenas 10% das vendas.

Acompanhado com vasta documentação original, este *two-seater* apresenta-se em excelente estado. Os documentos que o acompanham mostram que este automóvel foi entregue novo em Portugal, ali permanecendo toda a sua vida. Sem surpresa, dada a sua idade, o motor original foi substituído por outro de correta especificação. Revela um compartimento de motor muito limpo, com uma apresentação geral que parece contrariar a sua idade avançada.

Repleto de caráter e com charme a rodos, este Morris Minor *two-seater* pode ser uma excelente iniciação ao hobby do colecionismo automóvel.



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.



## 1972 MERCEDES-BENZ 450 SL

CHASSIS / CHASSIS: **107.044.12.04335**

**€20.000 – €30.000**

**Accompanied by the optional factory hardtop**

**Fitted with Mercedes-Benz signature factory alloy wheels**

**Seldom-seen colours of Dark Olive Green over a green interior**

Known internally as the R107, the 350 SL debuted in April 1971. The upgraded 450 SL was introduced in 1973, and 66,298 were built through 1980. The SL sold well throughout its production run, remaining in the Mercedes-Benz lineup through 1989, making it the longest run of any Mercedes-Benz chassis. A total of 237,287 were produced in all versions, with two-thirds of production going to the United States.

Finished in Dark Olive over a green Tex interior, this example comes complete with the factory hardtop and has resided in Portugal since 2008. It features an automatic transmission, Vivi AM-FM cassette radio, and Mercedes-Benz signature factory alloy wheels. Having finally attained collectible status in the market, an R107 450 SL in such a unique colour scheme is a truly rare find.

**Acompanhado pela capota rígida opcional**

**Equipado com jantes de liga leve Mercedes-Benz**

**Combinação raramente vista de verde Dark Olive Green com interior verde**

Conhecido internamente como o R107, o 350 SL estreou-se em abril de 1971. O modernizado 450 SL foi lançado para o ano modelo de 1973 e construíram-se 66.298 até 1980. O SL vendeu bem durante toda a sua vida, permanecendo em produção na Mercedes-Benz até 1989, tornando-o a serie mais longa de qualquer chassis da Mercedes-Benz. Um total de 237.287 foram produzidos em todas as versões, com dois terços da produção destinada aos Estados Unidos.

Acabado em verde Dark Olive com um interior verde Tex, este exemplar vem completo com a capota rígida de fábrica e está em Portugal desde 2008. Possui transmissão automática, rádio com cassete AM-FM Vivi e jantes de liga da Mercedes-Benz. Tendo finalmente atingido o estatuto de colecionável no mercado, um R107 450 SL num esquema de cores tão original é um acontecimento bastante raro.

PARIS S (2<sup>E</sup> BUREAU)  
LISBON  
PAR TOULOUSE  
EST LOT 227  
SE 509 A



Visit [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for additional photography. Visite [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para ver mais fotos.

# 1925 HOTCHKISS AM TOURER

VEHICLE / VEÍCULO: **8900**

**€20.000 – €25.000**

**Lovely cream-and-black colour scheme**  
**Five-passenger tourer**

**Encantadora combinação de creme sobre preto**  
**Torpedo de cinco lugares**

Originally an American armaments firm, Hotchkiss moved to France in the late 19th century. Automobile manufacture began in 1903, and by 1919 they were building several ranges of cars. From 1923, Hotchkiss settled on a single model, the 2,413 cc Series AM, which was produced for a full decade.

A Hotchkiss começou por ser uma empresa de armamento americana, mudando-se para França no final do século XIX. A produção de automóveis teve início em 1903 e, em 1919, já fabricava várias gamas diferentes. A partir de 1923, a Hotchkiss concentrou-se num só modelo, o Série AM, com motor de 2413 cc, que seria produzido ao longo de uma década.

This Hotchkiss AM model five-passenger tourer has previously undergone a full restoration, though not to concours standards. It presents well in cream body over black wings. The upholstery is done in black pleated leather. The hood is black canvas and appears to have been recovered as part of the restoration.

Este Hotchkiss AM com carroçaria torpedo de cinco lugares recebeu um restauro completo, mas não ao nível de concurso. Está bem apresentado, com carroçaria creme e guarda-lamas pretos. O interior está forrado a couro plissado, também preto. A capota é em lona preta e parece ter sido recuperada no processo de restauro.

The crossed cannon barrels on the car's badge bespeak its heritage, but it's the Bugatti flavour of the horseshoe Moreux radiator that makes it truly endearing.

Os canhões cruzados no emblema do Hotchkiss revelam as suas origens, mas é o toque Bugatti do radiador Moreux, em forma de ferradura, que o torna realmente cativante.

# ACKNOWLEDGEMENTS

## SPECIAL THANK-YOU

Allard Owners Club  
Angelo Amadesi  
Armstrong Siddeley Heritage Trust  
Michael Arnold  
Aston Martin Heritage Trust  
Austin-Healey BJ8 Registry  
Jürgen Barth  
Bentley Drivers Club  
Joris Bergsma  
BMW Group Classic  
British Motor Museum  
BSA Owners Club  
Bill Hall  
David Burgess-Wise  
FCA Heritage  
Paul Knudsen  
Liliana Jacinto  
Jaguar Daimler Heritage Trust  
Lotus Formula Ford Register  
Maserati Classiche  
Mercedes-Benz Brooklands  
Francisco Menezes  
Jim Perrin  
Rolls-Royce Enthusiasts Club  
Rolls-Royce Foundation  
Singer Owners' Club  
Pedro Costa Lobo  
Noelle Chapron-Paul of Chapron

## PHOTOGRAPHY

Tom Gidden  
Bernardo Lúcio  
Tom Wood

## RESEARCH & EDITORIAL

Cary Ahl  
Alexandra Antonel  
Diane Brandon  
Peter Burton  
Adelino Dinis  
Greg Duckloe  
Kit Foster  
Simon Ham  
Peter Larsen  
Ed Levin  
Peter Linsky  
Meagan Lobzun  
Dave Lowery  
Matt Lynch  
Eugene Robertson  
Bill Rothermel  
Michelle Squire  
Jacopo Villa  
Lauren Warchol

## CREATIVE DEPARTMENT MANAGER

Craig Plowman

## CREATIVE TEAM

Adriaan Geluk  
Jordan Kwasnycia  
MacKenzie McEwen  
Chris Montpetit  
Patrick Olds  
Anthony Poupard  
Martin Steele  
Bartłomiej Wnęk

# GUIDE TO BUYING AT AUCTION

## CONTRACTUAL OBLIGATIONS

Please consult the Bidders' Conditions of Business for details on your contractual obligations of bidding at this or any other RM Auctions Limited d.b.a. RM Sotheby's ('RMS') auction.

## POST-SALE SETTLEMENT

In the event of a successful bid, our Administration department will e-mail you a copy of your Bill of Sale and wire transfer instructions following the sale. Payment is due in full on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction, and payment is to be made to RMS. All payments must be in the form of wire transfer unless other arrangements have been approved in advance. International Bidders are advised that wire transfers may take multiple days for funds to transfer, and as such, we ask for banking institutions to confirm the transfer directly with our Administration department once initiated.

## BUYERS' PREMIUM

In addition to the Hammer Price, the winning Bidder is required to pay RMS a percentage of the Hammer Price, which RMS retains as the Buyers' Premium for the purchase of each motor car or any other lot ('Buyers' Premium') in accordance with the following clauses:

- In the event of a final Hammer Price of €200.000,00 (EUR) and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium).
- In the event of a final Hammer Price above €200.000,00 (EUR) on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first €200.000,00 (EUR), and receive a Buyers' Premium of twelve-and-a-half percent (12.5%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above €200.000,00 (EUR).
- Buyers of all non-motor-car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewellery, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of twenty percent (20%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of that particular lot.

This sale will be conducted in euros, and as such, all bids must be submitted in euros. Estimates given in this catalogue in any other currency have been calculated using an exchange rate determined by RMS at the time of printing and are provided purely for the convenience of our international bidders.

# GUIA PARA COMPRAR EM LEILÃO

## OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS

Por favor, consulte as condições de Venda do Licitador, para detalhes relativos às suas obrigações contratuais relativas a licitar neste ou em qualquer outro leilão da RM Auctions Limited d.b.a. RM Sotheby's ('RMS').

## OPERAÇÕES PÓS-VENDA

No caso de um lance bem-sucedido, nosso departamento de Administração enviará uma cópia da sua nota de venda e informações relativas à transferência eletrônica após a venda. O pagamento integral é devido até às 17h00 do dia útil seguinte após o leilão, e o pagamento deve ser feito à RMS. Todos os pagamentos devem ser efetuados na forma de transferência eletrônica, a menos que outros acordos tenham sido aprovados com antecedência. Os licitadores internacionais são avisados de que transferências eletrônicas podem levar vários dias para que os fundos sejam transferidos e, como tal, solicitamos que as instituições bancárias confirmem a transferência diretamente com nosso departamento de Administração, uma vez iniciada.

## COMISSÕES DE COMPRA

Além do Valor de Martelo, o Licitador vencedor terá que pagar à RMS uma percentagem desse montante, que a RMS retém como o Comissão de Compra, pela aquisição de cada automóvel ou qualquer outro lote ('Comissão de Compra') de acordo com as seguintes cláusulas:

- No caso de um Valor final de Martelo de €200.000,00 (EUR) ou abaixo em todos os lotes de automóveis, a RMS receberá uma Comissão de Compra de quinze por cento (15%) (mais o IVA sobre a Comissão de Compra).
- No caso de um Valor final de Martelo acima de €200.000,00 (EUR) em todos os lotes de automóveis, a RMS receberá uma Comissão de Compra de quinze por cento (15%) (mais o IVA sobre a Comissão de Compra) nos primeiros €200.000,00 (EUR), e receberá uma Comissão de Compra de doze e meio por cento (12,5%) (mais o IVA sobre a Comissão de Compra) no Valor de Martelo acima de €200.000,00 (EUR).
- Os compradores de todos os lotes que não sejam automóveis, incluindo, mas não limitados a memorabilia, motos, barcos, caravanas, jóias e roupas, são obrigados a pagar ao RMS uma Comissão de Compra de vinte por cento (20%) (mais o IVA sobre a Comissão de Compra) sobre o Valor de Martelo daquele lote em particular.

Esta venda será realizada em euros e, como tal, todas as propostas devem ser apresentadas em euros. As estimativas fornecidas neste catálogo em qualquer outra moeda foram calculadas usando uma taxa de câmbio determinada pelo RMS no momento da impressão e são fornecidas apenas para conveniência dos nossos licitadores internacionais.





Sotheby's

## 2018 Marked a Very Successful Year



1963 Ferrari 275 P **SOLD**



2003 Ferrari Enzo **SOLD**



1990 Ferrari F40 **SOLD**

Call to discuss with a Private Sales Representative

## Private Sales

### 2019 Invites You to Experience the Success

RM Sotheby's has been a trusted partner for buying or selling significant motor cars across all segments of the collector car market over the years. Our Private Sales division provides discreet and honest advice with unparalleled global transaction execution capabilities. By offering a focused and tailored approach through each stage of analysis, acquisition, and deaccession, RM's industry-leading team of car specialists, deep relationships with our global client base, and ability to offer flexible financial solutions ensure that we achieve the best possible result for our clients.

HEADQUARTERS +1 519 352 4575 UK +44 (0) 20 7851 7070 CALIFORNIA +1 310 559 4575 NEW YORK +1 212 894 1562

[private@rmsothebys.com](mailto:private@rmsothebys.com)

[rmsothebys.com](http://rmsothebys.com)

## ADDITIONAL FEES AND TAXES

In addition to your final bid price, you are responsible to pay the Buyers' Premium in accordance with the percentage outlined above. Bidders are advised to inform themselves of potential import duties and/or VAT that would be due upon import of the lot to its final destination.

## IMPORT TO THE USA

Please be aware that certain motor cars, including those less than twenty-five (25) years old, may not be eligible for import into the United States. Interested parties are advised to consult with a licensed US customs broker to make their own determinations prior to bidding on any lots in the sale. In any event, RMS and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

## IMPORT TO CANADA

Please be aware that most motor cars less than fifteen (15) years old cannot be imported to Canada. Import rules are subject to change, and interested parties are advised to make their own determinations prior to bidding on any lots in the sale. In any event, RMS and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

## BIDDING INCREMENTS

Under normal circumstances, the auction estimate of the lots being auctioned off will determine the minimum increment the auctioneer will accept. Please note that due to the nature of a live auction, it is at the auctioneer's sole discretion to accept bids outside of what is being asked for during the live auction.

## CUSTOS ADICIONAIS E TAXAS

Além do preço final da sua oferta, o licitador é responsável por pagar a Comissão de Compra, de acordo com a percentagem descrita acima. Os Licitadores são aconselhados a informar-se sobre os possíveis direitos de importação e/ou IVA que serão devidos na importação do lote para o seu destino final.

## IMPORTAÇÃO PARA OS EUA

Por favor, esteja ciente de que certos automóveis, incluindo aqueles com menos de vinte e cinco (25) anos de idade, podem não ser elegíveis para importação para os Estados Unidos. Os interessados são aconselhados a consultar um despachante aduaneiro licenciado dos EUA para tomar as suas próprias decisões antes de licitar quaisquer lotes no leilão. Em nenhuma circunstância a RMS e suas afiliadas faz qualquer declaração a respeito dos requisitos de importação para qualquer lote em qualquer país, independentemente da idade.

## IMPORTAÇÃO PARA O CANADÁ

Por favor, esteja ciente de que a maioria dos automóveis com menos de 15 (quinze) anos não pode ser importada para o Canadá. As regras de importação estão sujeitas a alterações, e as partes interessadas são aconselhadas a tomar suas próprias decisões antes de fazer lances em qualquer lote no leilão. Em nenhuma circunstância a RMS e suas afiliadas faz qualquer declaração a respeito dos requisitos de importação para qualquer lote em qualquer país, independentemente da idade.

## INCREMENTO DOS LANCES

Em circunstâncias normais, a estimativa dos lotes que estão sendo leiloados determinará o incremento mínimo que o leiloeiro aceitará. Tenha em atenção que, devido à natureza de um leilão em direto, cabe ao exclusivo critério do leiloeiro aceitar lances fora do que está a ser solicitado durante o leilão em direto.

## ADMINISTRATION CONTACT INFORMATION



**BESS  
WALKER**

t: +44 (0) 20 7851 7070  
m: +44 (0) 7944 623 294  
bwalker@rmsothebys.com



**REBECCA  
JOHNSON**

t: +1 519 437 3006  
m: +1 226 229 0662  
rjohnson@rmsothebys.com



**BRITTA  
BUCHMANN**

t: +44 (0) 20 7851 7070  
m: +44 (0) 7415 916 053  
bbuchmann@rmsothebys.com

## ADMINISTRAÇÃO INFORMAÇÃO DE CONTACTO



# THERE'S NOT AN APP FOR THIS



**HAGERTY**  
FOR PEOPLE WHO LOVE CARS

INSURANCE. DRIVERS CLUB. CAR VALUES. ENTERTAINMENT. THE SHOP. DRIVESHARE.

*Drive with us.* Exclusive collector vehicle insurance sponsor for RM Sotheby's.



800.922.4050 | [HAGERTY.COM](https://www.hagerty.com)



877.922.9701 | [HAGERTY.CA](https://www.hagerty.ca)



0333 323 0989 | [HAGERTYINSURANCE.CO.UK](https://www.hagertyinsurance.co.uk)

Vehicle make and model names and logos are property of their respective owners and their inclusion does not imply sponsorship of or affiliation with Hagerty or any of its products or services. Hagerty Insurance Agency, LLC, (HIA) determines final risk acceptance. Purchase of insurance through HIA is not required to receive optional products or services through Hagerty Drivers Club, The Shop, or DriveShare. Hagerty, the Steering Wheel logo, HAGERTY FOR PEOPLE WHO LOVE CARS, THE SHOP ASSEMBLED BY HAGERTY, and DRIVESHARE BY HAGERTY are registered or common law trademarks of The Hagerty Group, LLC. ©2019

## TRANSPORTATION, SHIPPING, AND STORAGE

RMS strongly advises Buyers to make immediate arrangements for the collection and transport of any purchased lots. It is the Buyer's responsibility to make their own arrangements, but RMS is pleased to offer our clients the services of the following companies:

### Manabetz

Jessica Luccarini  
t: +39 347 998 4679  
jessica.luccarini@menabetz.com

## REMOVAL OF PURCHASED LOTS

All purchased lots will be removed from the auction site immediately following the auction and taken to a secure storage facility in Lisbon that is operated by Menabetz. The fee for this removal is approximately €100 + VAT per lot, which will be charged to the Buyer. Day-to-day storage fees will be charged at a rate of approximately €7.50 + VAT per day, per lot, commencing on Saturday, 28 September 2019. Storage charges for each lot will be covered by RM Sotheby's until this date. Please note that storage charges will be accrued until full payment and instructions for transportation have been received.

**IMPORTANT NOTE:** Any party wishing to collect purchased lots from a secure storage facility must contact Jessica Luccarini from Menabetz in advance of arrival. Insurance of vehicles whilst in storage is the responsibility of the buyer even if payment for the vehicle has not been received by RM Sotheby's.

## TRANSPORTE, ENVIO E DEPÓSITO

A RMS aconselha os Compradores a tomar providências imediatas para a recolha e transporte de quaisquer lotes comprados. É responsabilidade do Comprador fazer seus próprios preparativos, mas a RMS tem o prazer de oferecer aos nossos clientes os serviços das seguintes empresas:

### CARS

Hayley Dawson  
t: +44 1284 850 950  
hayley@carseurope.net

## LEVANTAMENTO DOS LOTES ADQUIRIDOS

Todos os lotes vendidos serão removidos do local do leilão imediatamente a seguir à venda e levados para uma instalação de armazenamento seguro em Lisboa, operada pela Menabetz. O valor cobrado pelo levantamento é de, aproximadamente, €100+IVA por lote, que será cobrado do Comprador. Serão cobradas taxas diárias de armazenamento, no valor de, aproximadamente, €7,50+IVA por dia, por lote, com início no sábado, 28 de setembro de 2019. As taxas de armazenamento para cada lote serão suportadas pela RM Sotheby's até esta data. Por favor, note que as taxas de armazenamento irão acumular-se até que o pagamento integral tenha sido efetuado e as instruções de transporte tenham sido recebidas.

**NOTA IMPORTANTE:** Qualquer pessoa ou entidade que deseje levantar lotes comprados numa instalação de armazenamento seguro, deve contactar Jessica Luccarini, da Menabetz, com a devida antecedência. O seguro dos veículos durante o armazenamento é da responsabilidade do comprador, mesmo que o pagamento do veículo não tenha ainda sido recebido pela RM Sotheby's.

## TRANSPORTATION CONTACT INFORMATION



GREG  
ANDERSON

t: +44 (0) 20 7851 7070  
m: +44 7960 068 687  
ganderson@rmsothebys.com

## TRANSPORTE INFORMAÇÕES DE CONTACTO

Sotheby's EST. 1744



Thinking of selling  
your watch?

VALUATION DAY  
LISBON 23 SEPTEMBER

ENQUIRIES

JOAO.MAGALHAES@SOTHEBYS.COM

+44 (0)775 330 8086

SOTHEBYS.COM/WATCHES

Patek Philippe watch, estimate \$40,000–60,000. Sold for **\$81,250**.



DOWNLOAD SOTHEBY'S APP  
FOLLOW US @SOTHEBYSWATCHES

## BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

### 1. Introduction.

1.1. Please ensure that you read and understand these Conditions of Business prior to bidding on a motor car or any other lot at this or any other RM Auctions, Inc. ("RMA") or RM Sotheby's ("RMS") auction (RMA and RMS together "RM"). Even though the RM Bidders' Conditions of Business are standardized, there are unique jurisdictional requirements and terms that may not apply to every auction, and it is each Bidder's responsibility to understand and review these Conditions of Business as they apply. By agreeing to these Conditions of Business, you are agreeing to be bound by these Conditions of Business for both RMS and RMA auctions. Please note that the Bidders' Conditions of Business are subject to change, and it is each Bidder's responsibility to apprise themselves of any changes to the Bidders' Conditions of Business. Bidders are encouraged to contact RM's Client Service department at clientservices@rmsothebys.com with any questions or concerns regarding these Bidders' Conditions of Business.

1.2. RM's contractual relationship with the Bidders is governed by:

1.2.1. These Bidders' Conditions of Business;

1.2.2. The Bidders' Conditions of Business displayed in the auction salesroom;

1.2.3. The Bidders' Conditions of Business displayed on RM's website; and

1.2.4. In each case as amended by any salesroom notice, auctioneer's announcement at the auction, or website update.

(Clauses 1.2 to 1.2.4 together "Contractual Obligations".)

1.3. As auctioneer, RM acts as the agent for the Consignor, and a sale contract is made directly between the Consignor and the Buyer.

**2. Bidder Due Diligence Responsibilities.** The Bidder is responsible for any and all due diligence including but not limited to inspections and verification of the (i) condition, (ii) authenticity, (iii) completeness, (iv) statements made in reference to, and (v) any and all other matters regarding any motor car or any other lot offered in an RM sale ("Bidder Due Diligence").

**3. Twenty Day Window for Rescission of Sale due to Material Misrepresentation.**

3.1. RM will review concerns regarding material misrepresentations raised by the Buyer for 20 business days from the date of the auction; after which time, all sales are considered "As Is" and "Where Is" as outlined in clause 4 below. Please send all concerns to legal@rmsothebys.com.

3.2. If it is found that the alleged material misrepresentation (that would not have been reasonably found through the Bidder Due Diligence) materially decreases the value or functionality of the motor car or any other lot, RM will work with the Buyer to reach a solution.

3.2.1. The Buyer agrees to indemnify, defend, and hold RM harmless from any claims that may be made with respect to a Buyer alleged damages or liability, including but not limited to, travel expenses, repair expenses, and inspection expenses in any way related to actions taken in accordance with clause 3.

(clause 3 to 3.2.1 together "Twenty Day Window")

**4. With the Exception of the Twenty Day Window, All Sales Are "As Is" and "Where Is."** No warranties or representations of any type whatsoever are made by RM regarding any motor car or any other lot offered in an RM sale. Statements printed in catalogues, online content, pre-mailers, advertisements, brochures, signs, and window cards, as well as verbal statements made by auctioneers or auction staff, are based on statements and historical files, if any, collected from the Consignor and other third party sources, and RM has no obligation to verify or authenticate any such statements. All motor cars or any other lots are sold as is, where is, with no representations or warranties, expressed or implied. THE CONSIGNORS AND RM DISCLAIM ALL WARRANTIES, EXPRESSED OR IMPLIED, AS TO CONDITION, ORIGINALITY, OR AUTHENTICITY; ORIGIN OR PROVENANCE; PREVIOUS USE OR OWNERSHIP; MANUFACTURING OR RESTORATION PROCESSES; YEAR OR AGE; SERIAL NUMBER, MAKE, OR MODEL; OPTIONS AND TOOLS; ENGINE HOURS; AND MILEAGE OF ANY MOTOR CAR OR ANY OTHER LOT OR COMPONENT OF ANY MOTOR CAR OR ANY OTHER LOT, AND THEY SPECIFICALLY DISCLAIM ANY WARRANTIES OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE.

**5. Services.** RM agrees to act as an agent for the Bidders and provide auction services including, but not limited to, a sale facility, clerks, support staff, event advertising, and promotion. In connection with the auction, RM will have absolute discretion with regard to the motor car and any other lot or any RM auction as to (a) consulting any expert either before or after the sale, (b) researching provenance, (c) grouping and providing catalogue and other descriptions as may be appropriate, (d) marketing and promotion of the sale, and (e) any other services required to conduct the sale.

**6. Registration Fee.**

6.1. In order to register to bid onsite at auction, Bidders must pay a bidder registration fee as outlined below:

6.1.1. Up to a US\$300 bidder registration fee for RMS North American auctions;

6.1.2. Up to a US\$200 bidder registration fee for RMA North American auctions;

6.1.3. A €200 bidder registration fee for RMS Paris auctions;

6.1.4. A €80 bidder registration fee for RMS Portugal auctions;

6.1.5. A €200 bidder registration fee for RMS Monaco and Villa Erba auctions; and

6.1.6. A £150 bidder registration fee for RMS London, United Kingdom, auctions.

6.2. Please note that the registration fees outlined in the clauses above are subject to change by any salesroom notice, auctioneer's announcement at the auction, catalogue update, or website update, and it is each Bidder's responsibility to apprise themselves of any changes to the registration fees.

**7. Bidding.**

7.1. To bid at an RM auction, a Bidder must be at least 21 years of age.

7.2. At auction, there is no "cooling-off period." If you are awarded the final bid, ownership changes hands at the drop of the gavel. You own the motor car or any other lot and are responsible for payment in full. No Bidder may retract a bid made during the sale for any reason.

## CONDIÇÕES NEGOCIAIS PARA LICITADORES

### 1. Introdução.

1.1. Assegure-se que lê e entende as presentes Condições Negociais antes de licitar um veículo ou qualquer outro lote neste ou em qualquer outro leilão da RM Auctions, Inc. ("RMA") ou da RM Sotheby's ("RMS") (sendo a "RMS" e a "RMA" designadas em conjunto como "RM"). Embora as Condições Negociais para Licitadores da RM sejam normalizadas, existem requisitos e termos jurisdicionais exclusivos que podem não ser aplicáveis a todos os leilões, sendo da responsabilidade de cada Licitador entender e rever as presentes Condições Negociais conforme forem aplicáveis. Ao concordar com as presentes Condições Negociais, concorda a estar vinculado às mesmas nos leilões da RMS e nos leilões da RMA. Por favor, note que as Condições de Negócios para Licitadores estão sujeitas a alterações, e é responsabilidade de cada Licitador estar informado sobre quaisquer alterações nas Condições Negociais para Licitadores. Os licitadores deverão entrar em contato com o departamento de Apoio ao Cliente da RM através do e-mail clientservices@rmsothebys.com em caso de quaisquer dúvidas ou questões relativamente estas Condições Negociais para Licitadores.

1.2. A relação contratual entre a RM e o Licitador é regida pelas:

1.2.1. Presentes Condições Negociais para Licitadores;

1.2.2. Condições Negociais para Licitadores exibidas na sala de leilão;

1.2.3. Condições Negociais para Licitadores exibidas no website da RM; e

1.2.4. Conforme alterado por qualquer comunicação na sala de leilão, anúncio do leiloeiro no leilão ou atualização do website.

(Cláusulas 1.2 a 1.2.4 em conjunto: "Obrigações Contratuais").

1.3. Como leiloeira, a RM atua como agente do Vendedor, sendo celebrado e um contrato de venda diretamente entre o Vendedor e o Comprador.

**2. Responsabilidades de Diligência Devida por parte do Licitador.** O Licitador é responsável por toda e qualquer diligência, incluindo mas não limitando, inspeções e verificação da (i) condição, (ii) autenticidade, (iii) integridade, (iv) declarações relacionadas, e (v) qualquer e todos os outros assuntos relacionados com qualquer automóvel ou qualquer outro lote disponibilizado numa venda da RM ("Diligência Devida do Licitador").

**3. Janela de Vinte Dias para Rescisão da Venda por Informações Deturpadas a nível Material.**

3.1. A RM analisará as questões relativas a declarações deturpadas interpostas pelo Comprador durante 20 dias úteis após a data do leilão; após este período, todas as vendas serão consideradas "no estado e uso em que se encontra" e "no local onde se encontra", conforme descrito na cláusula 4 infra. Por favor, envie todas as suas questões para legal@rmsothebys.com.

3.2. Se for constatado que a alegada declaração deturpada (que não teria sido razoavelmente encontrada através da Diligência Devida do Licitador) diminui materialmente o valor ou a funcionalidade do automóvel ou de qualquer outro lote, a RM colaborará com o Comprador para alcançar uma solução.

3.2.1. O Comprador concorda em indemnizar, defender e isentar a RM de quaisquer eventuais reclamações relativamente a qualquer dano ou responsabilidade alegados pelo Comprador, incluindo, mas não limitado a, despesas de viagem, despesas de reparação e despesas de inspeção relacionadas com ações tomadas em conformidade com a cláusula 3.

(cláusulas 3 a 3.2.1 em conjunto: "Janela de Vinte Dias")

**4. Excetuando a Janela de Vinte Dias, Todas as Vendas São "No Estado e Uso em que se Encontram" e "No Local Onde se Encontram".** A RM não efetua qualquer garantia ou declaração de qualquer tipo em relação a qualquer automóvel ou a qualquer outro lote disponibilizado numa venda da RM. As declarações impressas em catálogos, conteúdo online, processos preparatórios, anúncios, folhetos, cartazes e cartões de janela, bem como quaisquer declarações orais efetuadas por leiloeiros ou pessoal da leiloeira, são baseadas em declarações e arquivos históricos, caso existam, recebidos do Vendedor e de terceiros fontes, sendo que, a RM não tem obrigação de verificar ou autenticar tais declarações. Todos os automóveis ou quaisquer outros lotes são vendidos No Estado e Uso em que se Encontram e No Local Onde se Encontram, sem quaisquer declarações ou garantias, expressas ou implícitas. OS VENDEDORES E A RM RENUNCIAM A TODAS AS GARANTIAS, EXPRESSAS OU IMPLÍCITAS, QUANTO À CONDIÇÃO, ORIGINALIDADE OU AUTENTICIDADE; ORIGEM OU PROVENIÊNCIA; UTILIZAÇÃO ANTERIOR OU PROPRIEDADE; PROCESSOS DE FABRICO OU RESTAURO; ANO OU IDADE; NÚMERO DE SÉRIE, MANUFATURA OU MODELO; OPÇÕES E FERRAMENTAS; HORAS DO MOTOR; E QUILOMETRAGEM DE QUALQUER AUTOMÓVEL OU DE QUALQUER OUTRO LOTE OU COMPONENTE DE QUALQUER AUTOMÓVEL OU DE QUALQUER OUTRO LOTE, E ISENTAM-SE ESPECIFICAMENTE DE QUALQUER GARANTIAS DE COMERCIALIZAÇÃO OU ADEQUAÇÃO A QUALQUER FIM ESPECÍFICO.

**5. Serviços.** A RM concorda em atuar como um agente para os Licitadores e fornecer serviços de leilão, incluindo, mas não limitado a, instalações para a venda, funcionários, pessoal de apoio, publicidade e promoção de eventos. Relativamente ao leilão, a RM terá absoluta competência discricionária em relação ao automóvel e a qualquer outro lote ou qualquer leilão de RM quanto a (a) consultar qualquer especialista antes ou após a venda, (b) investigar a procedência, (c) agrupar e fornecer catálogos e outras descrições apropriadas, (d) marketing e promoção da venda, e (e) quaisquer outros serviços necessários para a condução da venda.

**6. Taxa de Inscrição.**

6.1. Para se inscrever para licitar no local de um leilão, os Licitadores deverão pagar uma taxa de inscrição de licitador conforme descrito em seguida:

6.1.1. Taxa de inscrição de Licitador para leilões norte americanos da RMS: até US\$ 300;

6.1.2. Taxa de inscrição de Licitador para leilões norte americanos da RMA: até US\$ 200;

6.1.3. Taxa de inscrição de Licitador para leilões da RMS Paris: € 200;

6.1.4. Taxa de inscrição de Licitador para leilões da RMS Portugal: € 80;

6.1.5. Taxa de inscrição de Licitador para leilões da RMS Mônaco e Villa Erba: € 200; e

6.1.6. Taxa de inscrição de Licitador para leilões da RMS Londres, Reino Unido: £ 150.

6.2. Note que as taxas de inscrição descritas nas cláusulas acima estão sujeitas a alterações por qualquer comunicação na sala de vendas, anúncio do leiloeiro no leilão, atualização do catálogo ou atualização do website, e é responsabilidade de cada Licitador estar informado sobre quaisquer alterações nas taxas de inscrição.

# menabetz

EXCELLENT CARRIER FOR EXCLUSIVE CARS



## GET YOUR QUOTE TODAY!

CONTACT US

[INFO@MENABETZ.COM](mailto:INFO@MENABETZ.COM)

JESSICA +393479984679



LORENZO +393356031723

## BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 7.3. The Bidder is responsible for all risk of loss or damage and insurance immediately upon purchase of the motor car or any other lot.
- 7.4. RM reserves the right to reject any bid. The highest Bidder acknowledged by the auctioneer will be the Buyer. The auctioneer has absolute and sole discretion in the case of error or dispute with respect to bidding and, whether during or after the sale, to determine the successful Bidder, to re-open the bidding, to cancel the sale, or to re-offer and re-sell the motor car or any other lot in dispute. If any dispute arises after the sale, RM's sale record is conclusive. At RM's discretion, RM will execute order or absentee bids and accept telephone bids and online bids via [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) as a convenience to clients who are not present at auctions; RM is not responsible for any errors or omissions in connection therewith. Prospective Bidders should also consult [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) for the most up-to-date cataloging of the motor cars or any other lots.
- 7.5. By participating in the sale, the Bidder represents and warrants that any bid placed by them, or on their behalf, is not the product of any collusive or other anti-competitive agreement and is otherwise consistent with federal and state antitrust law. RM may require such necessary financial references, guarantees, deposits, and/or such other security, at their absolute discretion, as security for any bid. Please bear in mind that RM is unable to obtain financial references over weekends or public holidays.
- 8. Purchase Price. The purchase price shall consist of the following:**
- 8.1. the Hammer Price (defined below) of the motor car or any other lot, and
- 8.2. the applicable Buyers' Premium (defined below).
- (Clauses 8 to 8.2 together "Purchase Price".)
- 9. Buyers' Premium.**
- 9.1. In addition to the Hammer Price, the winning Bidder is required to pay RM a percentage of the Hammer Price, which RM retains as the Buyers' Premium for the purchase of each motor car or any other lot ("Buyers' Premium").
- 9.2. RMS North American auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 9.2.1. In the event of a final Hammer Price of US\$250,000 and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 12%.
- 9.2.2. In the event of a final Hammer Price above US\$250,000 on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 12% on the first US\$250,000 and will receive a Buyers' Premium of 10% on the Hammer Price above US\$250,000.
- 9.2.3. Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of 20% on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.3. RMA North American auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 9.3.1. RMA will receive a Buyers' Premium of 10% on all motor car lots.
- 9.3.2. Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMA a Buyers' Premium of 15% on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.4. RM European auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 9.4.1. In the event of a final Hammer Price of €200,000 and below on all motor car lots, RM will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium).
- 9.4.2. In the event of a final Hammer Price above €200,000 on all motor car lots, RM will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first €200,000 and will receive a Buyers' Premium of 12.5% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above €200,000.
- 9.4.3. Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RM a Buyers' Premium of 20% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.5. RMS London, United Kingdom, auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 9.5.1. In the event of a final Hammer Price of £200,000 and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium).
- 9.5.2. In the event of a final Hammer Price above £200,000 on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first £200,000 and will receive a Buyers' Premium of 12.5% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above £200,000.
- 9.5.3. Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of 20% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.6. For those Bidders utilizing the online service Live Auctioneers for any RM auction, in addition to the applicable Buyers' Premium, an additional 2% of the Hammer Price will be charged to the Buyer of a motor car lot, and an additional 3% of the Hammer Price will be charged to the Buyer of a non-motor car lot, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing.
- 10. Taxes.**
- 10.1. The Buyer is responsible to pay all city, state, federal, provincial, territorial, and any and all other taxes due for which the Buyer does not qualify as exempt, subject to RM verification; proof of exemption is the Buyer's responsibility. The Buyer is responsible for any applicable duty, import tariffs, charges, or any and all other required payments that are due upon the import of the motor car or any other lot to its final destination.

## CONDIÇÕES NEGOCIAIS PARA LICITADORES

- 7. Licitação.**
- 7.1. Para poder licitar em qualquer leilão da RM, o Licitador tem de ter 21 anos de idade.
- 7.2. Em leilão, não há "período de reflexão". Se você vencer o lance final, a propriedade muda de mãos ao som do martelo. Sendo subsequentemente o proprietário do automóvel ou de qualquer outro lote e responsável pelo seu pagamento integral. Nenhum Licitador poderá cancelar, em nenhuma circunstância, um lance efetuado durante a venda.
- 7.3. Imediatamente após a compra do automóvel ou qualquer outro lote, o Licitador é responsável por todos os riscos de perda ou dano e pelo seguro.
- 7.4. A RM reserva-se o direito de rejeitar qualquer licitação. O maior Licitador reconhecido pelo leiloeiro será o Comprador. O leiloeiro tem absoluta e exclusiva competência discricionária em caso de erro ou litígio relativamente à licitação e para, durante ou após a venda, determinar qual o Licitante vencedor, reabrir a licitação, cancelar a venda ou voltar a oferecer e revender o automóvel ou qualquer outro lote em disputa. Caso surja algum litígio após a venda, o registro de venda da RM será conclusivo. A RM realizará, a seu critério, licitações por pedido ou por ordem de compra e aceitará licitações por telefone e online através da página [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com), para a conveniência de clientes que não estão presentes nos leilões; RM não é responsável por quaisquer erros ou omissões relativamente ao anterior. Os potenciais licitadores devem também consultar a página [rmsothebys.com](http://rmsothebys.com) para conhecer o catálogo mais atualizado de automóveis ou de quaisquer outros lotes.
- 7.5. Ao participar da venda, o Licitador declara e garante que qualquer licitação realizada pelo próprio, ou em seu nome, não é produto de qualquer acordo colusivo ou anticompetitivo e que está em conformidade com as leis antitruste federais e estaduais. A RM poderá exigir referências financeiras, garantias, depósitos e ou outra garantia, a seu exclusivo critério, como garantia de qualquer licitação. Por favor, tenha em mente que a RM não poderá obter referências financeiras durante os fins-de-semana ou feriados.
- 8. Preço de Compra. O preço de Compra consistirá no seguinte:**
- 8.1. O Preço de Martelo (abaixo definido) do automóvel ou de qualquer outro lote, e
- 8.2. A Comissão do Comprador aplicável (abaixo definido).
- (Cláusulas 8 a 8.2 em conjunto: "Preço de Compra".)
- 9. Comissão do Comprador.**
- 9.1. Além do Preço de Martelo, o Licitador vencedor é obrigado a pagar à RM uma percentagem do Preço de Martelo, que a RM retém a título de Comissão do Comprador pela compra de cada automóvel ou de qualquer outro lote ("Comissão do Comprador").
- 9.2. Os leilões norte americanos da RMS terão as seguintes Comissões de Comprador:
- 9.2.1. Em caso de Preço de Martelo final inferior ou igual a US\$ 250.000 em todos os lotes de automóveis, a RMS receberá uma Comissão de Comprador de 12%.
- 9.2.2. Em caso de Preço de Martelo final superior a US\$ 250.000 em todos os lotes de automóveis, a RMS receberá uma Comissão de Comprador de 12% nos primeiros US\$ 250.000 e receberá uma Comissão de Comprador de 10% sobre um Preço de Martelo superior a US\$ 250.000.
- 9.2.3. Os Compradores de todos os lotes não automóveis, incluindo, mas não limitando, memorabilia, motocicletas, barcos, trailers, joias e vestuário, deverão pagar à RMS uma Comissão de Comprador de 20% sobre o Preço de Martelo desses lotes específicos.
- 9.3. Os leilões norte americanos da RMA terão as seguintes Comissões de Comprador:
- 9.3.1. A RMA receberá uma Comissão de Comprador de 10% em todos os lotes automóveis.
- 9.3.2. Os Compradores de todos os lotes não automóveis, incluindo, mas não limitando, memorabilia, motocicletas, barcos, trailers, joias e vestuário, deverão pagar à RMA uma Comissão de Comprador de 15% sobre o Preço de Martelo desses lotes específicos.
- 9.4. Os leilões europeus da RM terão as seguintes Comissões de Comprador:
- 9.4.1. Em caso de Preço de Martelo final inferior ou igual a € 200.000 em todos os lotes de automóveis, a RM receberá uma Comissão de Comprador de 15% (acrescido de IVA sobre a Comissão do comprador).
- 9.4.2. Em caso de Preço de Martelo final superior a € 200.000 em todos os lotes de automóveis, a RM receberá uma Comissão de Comprador de 15% (acrescido de IVA sobre a Comissão do Comprador) nos primeiros € 200.000 e receberá uma Comissão de Comprador de 12.5% (acrescido de IVA sobre a Comissão do Comprador) sobre um Preço de Martelo superior a € 200.000.
- 9.4.3. Os Compradores de todos os lotes não automóveis, incluindo, mas não limitando, memorabilia, motocicletas, barcos, trailers, joias e vestuário, deverão pagar à RM uma Comissão de Comprador de 20% sobre o Preço de Martelo desses lotes específicos.
- 9.5. Os leilões da RMS Londres, Reino Unido, terão as seguintes Comissões de Comprador:
- 9.5.1. Em caso de Preço de Martelo final inferior ou igual a £ 200.000 em todos os lotes de automóveis, a RMS receberá uma Comissão de Comprador de 15% (acrescido de IVA sobre a Comissão do Comprador).
- 9.5.2. Em caso de Preço de Martelo final superior a £ 200.000 em todos os lotes de automóveis, a RMS receberá uma Comissão de Comprador de 15% (acrescido de IVA sobre a Comissão do Comprador) nos primeiros £ 200.000 e receberá uma Comissão de Comprador de 10% sobre um Preço de Martelo superior a £ 200.000.
- 9.5.3. Os Compradores de todos os lotes não automóveis, incluindo, mas não limitando, memorabilia, motocicletas, barcos, trailers, joias e vestuário, deverão pagar à RMS uma Comissão de Comprador de 20% (acrescido de IVA sobre a Comissão do Comprador) sobre o Preço de Martelo desses lotes específicos.
- 9.6. Para Licitantes que utilizam o serviço online Live Auctioneers, em qualquer leilão da RM, além do Comissão do Comprador aplicável, será cobrado um acréscimo de 2% sobre o Preço de Martelo ao Comprador de lotes de automóveis, e um acréscimo de 3% sobre o Preço de Martelo ao Comprador de lotes não automóveis, incluindo, mas não limitando, memorabilia, motocicletas, barcos, trailers, joias e vestuário.





Sotheby's

NOW INVITING  
CONSIGNMENTS



**EARLY HIGHLIGHT**  
**1969 Lamborghini Miura P400 S**  
*Coachwork by Bertone*  
*Chassis no. 4245*

*Delivered new to Germany, this Miura P400 S was purchased by its second owner in 1974 and retained by him ever since. A true barn-find example, this is undoubtedly one of the most exciting Miuras offered in recent memory.*

LATE OCTOBER  
**LONDON**

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH MID-SEPTEMBER

HEADQUARTERS +1 519 352 4575  
UK +44 (0) 20 7851 7070  
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93  
ITALY +39 02 9475 3812  
GERMANY +49 172 7151 251

**rmsothebys.com**  
Collectors gather here.

## BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 10.2. Although by no means an exhaustive list, please be aware of the tax scenarios below.
- 10.2.1. For auctions held in the United States, if the Buyer of a motor car or any other lot resides in an American state in which RM is registered to collect/remittance sales tax, RM is required to collect/remittance sales tax on the purchase of that motor car or any other lot. RM is registered to collect/remittance sales tax in the following states: California, Florida, Indiana, Pennsylvania, Arizona, New York, and Michigan. RM reserves the right to collect/remittance sales tax from residents from other jurisdictions if RM deems the collection/remittance of tax necessary.
- 10.2.2. For auctions in the EU, according to the EU VAT Directive, motor cars that have been in use for no more than 6 months or that have been driven for no more than 6,000 kilometers are considered new means of transport and will be subject to VAT. Payment of VAT is the responsibility of the Buyer. Where applicable, RM may take a deposit from the Buyer equal to the amount of VAT due, which will be refunded upon receiving satisfactory evidence that the motor car has been transported to and registered in another EU country.
- 11. No Legal or Tax Advice.** This agreement is an important legal document. The Bidder acknowledges that the Bidder has had the opportunity to consult an attorney before signing this agreement and has signed this agreement after having the opportunity to consult with an attorney of their own choosing. Notwithstanding any references to any transactions or arrangements in this agreement, or any contemporaneous written, oral, or implied understandings of the Parties relating to the subject matter of this agreement, RM has not provided legal or tax advice or tax planning services to the Bidder or for the Bidder's benefit in connection with the transactions contemplated by this agreement, and no one at RM has acted as the Bidder's attorney or tax advisor. It is the Bidder's responsibility to satisfy themselves and comply with all applicable tax, duty, or any and all other payments associated with the purchase of a motor car or any other lot at an RM auction.
- 12. Payment.**
- 12.1. Subject to fulfillment of the Contractual Obligations, on the fall of the auctioneer's hammer (or equivalent device or mechanism), the contract between the Consignor and the Bidder is concluded.
- 12.2. The value of the last accepted bid upon the fall of the auctioneer's hammer (or equivalent device or mechanism) is the Hammer Price ("**Hammer Price**").
- 12.3. Payment is due in full on or before 5:00 p.m. of the next business day ("**Payment Deadline**"), and payment is to be made to RM.
- 12.4. For RM North American auctions, all payments must be in the form of cash or certified funds unless other arrangements have been approved in advance. Cash payments will be reported according to U.S. federal government requirements.
- 12.5. For RM United Kingdom and European auctions, all payments must be in the form of wire transfer unless other arrangements have been approved in advance.
- 12.6. RM is not obligated to release the motor car or any other lot to the winning Bidder until the winning Bidder has met all of the Contractual Obligations and paid the Purchase Price plus applicable taxes.
- 12.7. In the event that the winning Bidder does not pay any portion of the Purchase Price plus applicable taxes by the Payment Deadline, the Bidder agrees to and acknowledges the following: If RM elects to pay the Consignor any portion of the Purchase Price plus applicable taxes, RM shall have all of the rights of the Consignor to pursue the Buyer for any amounts paid to the Consignor, whether at law, in equity, or under these Conditions of Business. The Bidder hereby authorizes RM to deduct the Purchase Price plus applicable taxes from the Bidder's cash deposit or to charge this amount to the credit card that the Bidder has provided. If the Bidder's cash deposit and/or credit card payment does not cover the Purchase Price plus applicable taxes, in addition to other remedies available by law, RM reserves the right to impose, from the Payment Deadline until the full Purchase Price plus applicable taxes has been made by the Buyer, a late charge of 10% interest per annum on the (1) Purchase Price plus applicable taxes, (2) maximum published Sellers' Commission, (3) Buyers' Premium, (4) applicable expenses, (5) any collection costs, attorneys' fees, and court costs incurred to enforce payment, and (6) other damages.
- 13. Reserves.** Motor cars or any other lots not marked as "no reserve" (or similar) are subject to a reserve bid set by the Consignor. When a motor car or any other lot is sold subject to such a reserve bid, the auctioneer may bid on the Consignor's behalf in an amount not to exceed the amount of the reserve bid.
- 14. Absentee and Telephone Bidding.** Absentee and telephone bidding are services provided by RM for the Bidder's benefit, and RM cannot be held responsible for errors or omissions with respect to the bidding process, including failure to execute any bid. By submitting one or more bids, the Bidder has entered into a binding contract to purchase each motor car or any other lot if the Bidder's bid is successful. If the Bidder's bid is successful, the Bidder is to pay the Purchase Price plus applicable taxes, including the Buyers' Premium and sales tax, if not otherwise exempt. It is the Bidder's responsibility to provide proof of exemption from sales tax. By participating in telephone bidding, the Bidder acknowledges that RM has the right to record all telephone calls.
- 15. Cancellation/Rescission of Auction.** RM will use reasonable efforts to avoid cancellation/rescission; however, RM has the sole discretion to cancel/rescind the auction and will not be liable to the Bidder for any losses or damages resulting from the cancellation/rescission if RM believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:
- 15.1. Force Majeure events including but not limited to:
- 15.1.1. Any natural disaster, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction;
- 15.1.2. Structural damage to the auction venue prior to the auction, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction; and
- 15.1.3. Any terrorist event, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction.
- 15.2. Government/court actions, orders, injunctions, regulations, laws, or non-compliance with applicable rules, regulations, or laws to hold an auction that necessitate a cancellation.
- 16. Cancellation/Rescission of Motor Car or Any Other Lot.** RM will use reasonable efforts to avoid cancellation/rescission; however, RM has the sole discretion to cancel/rescind the sale of a motor car or any other lot and will not be liable to the Bidder for any losses or damages resulting from the cancellation/rescission if RM believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:

## CONDIÇÕES NEGOCIAIS PARA LICITADORES

- 10. Impostos.**
- 10.1. O Comprador é responsável pelo pagamento de todos os impostos municipais, estaduais, federais, regionais, territoriais e todos os restantes impostos devidos e em relação aos quais Comprador não está isento, sujeito à verificação por parte da RM; a prova de isenção é da responsabilidade do Comprador. O Comprador é responsável por qualquer direito aplicável, tarifas de importação, encargos ou qualquer outro pagamento exigido devido à importação do automóvel ou de qualquer outro lote para o seu destino final.
- 10.2. Embora não seja de forma alguma uma lista exaustiva, por favor, esteja ciente dos cenários fiscais abaixo indicados.
- 10.2.1. Para leilões realizados nos Estados Unidos, se o Comprador de um automóvel ou de qualquer outro lote residir num estado americano no qual a RM está registrada para proceder à cobrança/remessa do imposto sobre as vendas, a RM é obrigada a cobrar/remeter o imposto sobre as vendas relativo à compra desse automóvel ou de qualquer outro lote. A RM está registrada para cobrar/remeter o imposto sobre vendas nos seguintes estados: Califórnia, Flórida, Indiana, Pensilvânia, Arizona, Nova Iorque e Michigan. A RM reserva-se o direito de cobrar/remeter o imposto sobre vendas de residentes de outras jurisdições caso a RM considere necessária a cobrança/remessa do imposto.
- 10.2.2. Para leilões na UE, de acordo com a Diretiva para o IVA da UE, os automóveis que foram utilizados menos do que 6 meses ou que foram conduzidos até aos 6.000 quilómetros são considerados meios de transporte novos e estarão sujeitos a IVA. O pagamento do IVA é da responsabilidade do Comprador. Quando aplicável, a RM poderá reter do Comprador um depósito igual ao montante do IVA devido, o qual será reembolsado ao receber prova satisfatória de que o automóvel foi transportado e registado noutro país da UE.
- 11. Inexistência de Aconselhamento Jurídico ou Fiscal.** O presente contrato é um documento legal importante. O Licitador reconhece que teve a oportunidade de consultar um advogado antes de assinar este contrato, tendo assinado o mesmo após ter a oportunidade de consultar um advogado de sua própria escolha. Não obstante quaisquer referências a quaisquer transações ou acordos no presente contrato, ou quaisquer entendimentos contemporâneos escritos, verbais ou implícitos das Partes relativamente ao objeto deste contrato, a RM não forneceu quaisquer serviços jurídicos, fiscais ou serviços de planeamento fiscal ao Licitador, ou para benefício do Licitador, relacionados com as transações contempladas neste contrato, e ninguém na RM atuou como advogado ou consultor fiscal do Licitador. O Licitador é responsável pelo cumprimento e pagamento de todos os impostos, taxas e quaisquer outros pagamentos associados à compra de um automóvel ou de qualquer outro lote num leilão da RM.
- 12. Pagamento.**
- 12.1. Sujeito ao cumprimento das Obrigações Contratuais, o contrato entre o Vendedor e o Licitador é concluído ao som do martelo do leiloeiro (ou dispositivo ou mecanismo equivalente).
- 12.2. O valor do último lance aceite após o som do martelo do leiloeiro (ou dispositivo ou mecanismo equivalente) é o Preço de Martelo ("**Preço de Martelo**").
- 12.3. O pagamento é devido integralmente até às 17:00 horas do dia útil seguinte ("**Prazo de Pagamento**"), e o pagamento deverá ser efetuado à RM.
- 12.4. Para leilões da RM na América do Norte, todos os pagamentos devem ser efetuados em numerário ou fundos certificados, exceto outro acordo prévio. Os pagamentos em numerário serão comunicados em conformidade com os requisitos do governo federal dos EUA.
- 12.5. Para leilões da RM no Reino Unido e Europeus, todos os pagamentos devem ser efetuados por transferência eletrónica, exceto outro acordo prévio.
- 12.6. A RM não é obrigada a dar saída do automóvel ou de qualquer outro lote ao Licitador vencedor até que este tenha cumprido todas as Obrigações Contratuais e pago o Preço de Compra, acrescido dos impostos aplicáveis.
- 12.7. Se o Licitador vencedor não pagar qualquer parcela do Preço de Compra, acrescida dos impostos aplicáveis, até ao Prazo de Pagamento, o Licitador concorda com e reconhece o seguinte: Se a RM decidir pagar ao Vendedor qualquer parcela do Preço de Compra, acrescida dos impostos aplicáveis, a RM terá os mesmos direitos que o Vendedor para cobrar junto do Comprador quaisquer valores pagos ao Vendedor, quer por força de lei, em capital, quer ao abrigo destas Condições Negociais. O Licitador autoriza a RM a deduzir o Preço de Compra, acrescido dos impostos aplicáveis, do depósito em numerário do Licitador ou a cobrar esse valor no cartão de crédito disponibilizado pelo Licitador. Se o depósito em numerário e/ou pagamento por cartão de crédito do Licitador não cobrir o Preço de Compra, acrescido dos impostos aplicáveis, além de poder recorrer a outros recursos disponíveis na lei, a RM reserva-se o direito de imputar, desde o Prazo de Pagamento até ao pagamento integral do Preço de Compra acrescido dos impostos aplicáveis por parte do Comprador, uma taxa de juro de 10% ao ano sobre o (1) o Preço de Compra acrescido dos impostos aplicáveis, (2) a máxima Comissão de Vendedor publicada, (3) a Comissão do Comprador, (4) as despesas aplicáveis, (5) quaisquer despesas de cobrança, honorários de advogados e custas judiciais incorridas para fazer cumprir o pagamento e (6) outros danos.
- 13. Reservas.** Os automóveis ou quaisquer outros lotes não marcados como "sem reserva" (ou similar) estão sujeitos a uma reserva de licitação definida pelo Vendedor. Quando um automóvel ou qualquer outro lote é vendido com reserva, o leiloeiro pode efetuar lances em nome do Vendedor em valor que não exceda o valor da reserva.
- 14. Licitação por Telefone e por Ordem de Compra.** A licitação por telefone e por ordem de compra são serviços prestados pela RM para benefício do Licitador, sendo que, a RM não pode ser responsabilizada por erros ou omissões em relação ao processo de licitação, incluindo falha na execução de qualquer licitação. Ao enviar uma ou mais licitações, o Licitador assina um contrato vinculativo para compra de cada automóvel ou de qualquer outro lote se o lance do Licitador for bem-sucedido. Neste caso, o Licitador pagará o Preço de Compra acrescido dos impostos aplicáveis, incluindo a Comissão do Comprador e o imposto sobre vendas, caso não esteja isento. É da responsabilidade do Licitador fornecer prova da isenção do imposto sobre vendas. Ao participar em licitações por telefone, o Licitador reconhece que a RM tem o direito de gravar todas as chamadas telefónicas.
- 15. Cancelamento/Rescisão do Leilão.** A RM empregará todos os esforços razoáveis para evitar o cancelamento/rescisão; no entanto, fica a critério exclusivo da RM cancelar/rescindir o leilão e esta não será responsável perante o Licitador por quaisquer perdas ou danos resultantes do cancelamento/rescisão se a RM estiver convencida que os seguintes eventos ocorreram ou têm uma razoável probabilidade de vir a ocorrer:
- 15.1. Eventos de Força Maior, incluindo mas não limitando:
- 15.1.1. Qualquer desastre natural que, apesar dos esforços razoáveis, impeça a RM de realizar o leilão;
- 15.1.2. Danos estruturais no local do leilão antes do leilão que, apesar dos esforços razoáveis, impeçam a RM de realizar o leilão; e
- 15.1.3. Qualquer evento terrorista que, apesar dos esforços razoáveis, impeça a RM de realizar o leilão.
- 15.2. Ações judiciais/estatais, ordens, injunções, regulamentos, leis ou não conformidade com as regras, regulamentos ou leis aplicáveis para realizar um leilão que exijam o seu cancelamento.



Sotheby's

NOW INVITING CONSIGNMENTS

RM SOTHEBY'S IN PARTNERSHIP WITH FORMULA 1® PRESENTS AN EARLY HIGHLIGHT FOR THE FIRST COLLABORATIVE AUCTION OF ITS KIND



**2002 Ferrari F2002**  
Chassis no. 219

*Michael Schumacher raises his fist in victory at FORMULA 1 GRAN PREMIO DI SAN MARINO 2002*  
Photo courtesy of Motorsport Images



30 NOVEMBER

**ABU DHABI**

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH 23 OCTOBER

HEADQUARTERS +1 519 352 4575  
UK +44 (0) 20 7851 7070  
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93  
ITALY +39 02 9475 3812  
GERMANY +49 172 7151 251

**rmsothebys.com**  
Collectors gather here.

The FI FORMULA 1 logo, FI logo, FORMULA 1, FORMULA ONE, FI, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX, PADDOCK CLUB and related marks are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. Licensed by Formula One World Championship Limited, a Formula 1 company. All rights reserved.

## BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 16.1. RM opines that the motor car or any other lot has been intentionally and materially misrepresented by the Consignor;
- 16.2. RM opines that physical damage to the motor car or any other lot, which cannot be sufficiently repaired prior to the auction, occurred after this agreement was signed;
- 16.3. RM is served with a lawsuit from a third party in relation to the motor car or any other lot;
- 16.4. RM faces significant reputational damages that would cause monetary damages for selling the motor car or any other lot;
- 16.5. Material issues regarding title, registration, or transfer of ownership that cannot be reasonably cured;
- 16.6. Material issues regarding the provenance, merchantability, or authenticity of the motor car or any other lot that cannot be reasonably cured;
- 16.7. Government/court actions, orders, injunctions, regulations, laws, or non-compliance with applicable rules, regulations, or laws to sell the motor car or any other lot at auction that necessitate a cancellation; or
- 16.8. If there are legitimate claims, accusations, notices, or similar communications made by the Buyer in regard to their purchase of a motor car or any other lot not being authentic, being misrepresented, having an encumbered title or registration, having undisclosed material issue, or having a similar claim, RM has the right to retain the Buyer's funds on account and be the arbitrator as to the merit of the Buyer's claims and to cancel the sale of the motor car or any other lot and reimburse the payment to the Buyer if RM deems the Buyer's claims to be valid.

### 17. Online Services Are "As Is" and "As Available."

- 17.1. Bidders may be able to bid via websites, telephone services, applications, and tools (collectively "Services").
- 17.2. RM tries to keep the Services safe, secure, and functioning properly, but RM cannot guarantee the continuous operation of or access to the Services. Bid update and other notification functionality may not occur in real time. Such functionality is subject to delays beyond RM's control.
- 17.3. Bidders agree that they are making use of the Services at their own risk and that they are being provided to Bidders on an "AS IS" and "AS AVAILABLE" basis. Accordingly, to the extent permitted by applicable law, RM excludes all expressed or implied warranties, terms, and conditions, including but not limited to implied warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, and non-infringement.
18. **Currency Display.** RM may use a currency display in the salesroom for informational purposes only. The currencies listed on the currency converter are not real-time conversions pegged to market rates and are not to be relied on by anyone. Errors and inaccuracies may occur in the operation of the currency converter. To be clear, the bid price stated by the auctioneer is the prevailing and binding bid price.
19. **Bank Letter.** Please note that in order to register to bid at an RM sale, RM requires that all Bidders provide a Bank Letter. All Bank Letters must be written on bank letterhead. Please note that RM may waive this requirement at its sole discretion.
20. **Credit Card Hold and Pre-authorization.**
  - 20.1. Please note that in order to register to bid at an RM sale, RM requires a hold and pre-authorization to be placed on the Bidder's credit card, which is dependent on the particular auction as listed in clause 20.2 ("CC Hold"). If the Bidder fails to pay for a motor car or any other lot purchased on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction, the Bidder acknowledges that their credit card will be charged the applicable CC Hold for the missed payment; please note that the Bidder is still bound to pay their remaining balance. The CC Hold will not be charged to their credit card if the Bidder makes full payment on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction. If the Bidder does not purchase a motor car or any other lot, their credit card will not be charged. If their credit card is not to be charged, the CC Hold should fall off their credit card within 10 business days, depending on their credit card company. Please note that RM may waive this requirement at its sole discretion.
  - 20.2. A CC Hold as outlined below will be placed on the Bidder's credit card:
    - 20.2.1. A US\$5,000 CC Hold for RMS North American auctions;
    - 20.2.2. A US\$2,000 CC Hold for RMA North American auctions;
    - 20.2.3. A €2,000 CC Hold for RM European auctions; and
    - 20.2.4. A £5,000 CC Hold for RMS London, United Kingdom, auctions.

### 21. Title Transfer.

- 21.1. For RM's North American auctions, in an effort to ensure all titles are free and clear of liens or encumbrances, RM manages the process of title reassignment on behalf of the Buyer. Buyers will receive titles in the mail as soon as possible following the auction with a target of a maximum of 20 business days following the auction; however, please note that for reasons beyond RM's control, including any delays in lien releases by lien holder(s) and/or delays by Department of Motor Vehicles (or equivalent) in certain states, there are instances where the Buyer may not receive the title within 20 business days and, in those circumstances, RM will work to provide the titles to the Buyer as soon as possible. A US\$75 administration fee or its equivalent in local currency of the auction location (US\$85 in the State of California) will be assessed per motor car purchased, but this fee will not apply to nostalgia lots.
  - 21.1.1. If a motor car or any other lot is rendered "Title in Transit", it is unlikely that the Buyers will receive the title in the mail within 20 business days following the auction; however, RM will work to provide the titles to the Buyer as soon as possible.
  - 21.1.2. The Buyer acknowledges that delays in transferring titles due to delays at government Motor Vehicle departments happen from time-to-time and, the Buyer will hold RM harmless from any allegations of damages arising out of government delays.
- 21.2. For RM European and London, United Kingdom auctions, RMS will use its best efforts to ensure that all titles are free and clear of liens and encumbrances. Where possible, RMS will also assist with the process of title reassignment on behalf of the Buyer. RMS cannot however be held responsible for the successful completion of this procedure due to the various regional rules and guidelines.

## CONDIÇÕES NEGOCIAIS PARA LICITADORES

16. **Cancelamento/Rescisão de um Automóvel ou de Qualquer Outro Lote.** A RM empregará todos os esforços razoáveis para evitar o cancelamento/rescisão; no entanto, fica a exclusivo critério da RM cancelar/rescindir a venda de um automóvel ou de qualquer outro lote e esta não será responsável perante o Licitador por quaisquer perdas ou danos resultantes do cancelamento/rescisão se a RM estiver convencida que os seguintes eventos ocorreram ou têm uma razoável probabilidade de vir a ocorrer:

- 16.1. RM opina que o automóvel ou qualquer outro lote foi intencional e materialmente deturpado pelo vendedor;
- 16.2. A RM opina que o dano físico ao automóvel ou a qualquer outro lote, e que não pode ser reparado satisfatoriamente antes do leilão, ocorreu depois da assinatura do presente contrato;
- 16.3. É interposta uma ação judicial por terceiro à RM em relação ao automóvel ou qualquer outro lote;
- 16.4. A RM enfrenta danos reputacionais significativos, que causariam danos monetários ao vender o automóvel ou qualquer outro lote;
- 16.5. Questões materiais relativas ao título, registro ou transferência de propriedade que não podem ser razoavelmente sanadas;
- 16.6. Questões materiais relativas à proveniência, comercialização ou autenticidade do automóvel ou de qualquer outro lote, que não podem ser razoavelmente sanadas;
- 16.7. Ações estatais/judiciais, ordens, injunções, regulamentos, leis ou não conformidade com as regras, regulamentos ou leis aplicáveis à venda do automóvel ou de qualquer outro lote em leilão, que exijam o seu cancelamento; ou
- 16.8. Em caso de reclamações legítimas, acusações, notificações ou comunicações similares efetuadas pelo Comprador relativamente à compra de um automóvel ou de qualquer outro lote que não seja autêntico, seja deturpado, tenha uma hipoteca sobre o título ou registro, tenha qualquer questão material não divulgada ou reclamação semelhante, a RM tem o direito de reter os fundos do Comprador e ser o árbitro quanto ao mérito das reclamações do Comprador, a cancelar a venda do automóvel ou de qualquer outro lote e reembolsará o pagamento ao Comprador caso a RM considere que as reclamações do Comprador são válidas.

### 17. Os serviços Online São prestados "No Estado e Uso em que se Encontram" e "Consoante Disponibilidade"

- 17.1. Os licitadores podem licitar através de websites, serviços telefônicos, aplicativos e ferramentas (coletivamente designados como os "Serviços").
- 17.2. A RM tenta manter os Serviços seguros, protegidos e a funcionar apropriadamente. No entanto, a RM não pode garantir a operação contínua ou o acesso contínuo aos Serviços. A atualização de lances e outras funcionalidades de notificação podem não ocorrer em tempo real. Esta funcionalidade está sujeita a atrasos fora do controle da RM.
- 17.3. Os Licitadores concordam que utilizam os Serviços por sua conta e risco e que estes são prestados fornecidos aos Licitantes "NO ESTADO E USO EM QUE SE ENCONTRAM" e "CONSOANTE DISPONIBILIDADE". Da mesma forma, nos limites permitidos pela legislação aplicável, a RM exclui todas as garantias, termos e condições, expressos ou implícitos, incluindo mas não limitando, as garantias implícitas de comerciabilidade, adequação a uma finalidade específica e não violação.

18. **Apresentação de Moedas.** A RM pode usar um ecrã com as diferentes moedas no salão de vendas apenas para fins informativos. As moedas apresentadas no conversor de moeda não são conversões em tempo real anexadas a taxas de mercado e não devem ser invocadas por ninguém. Poderão ocorrer erros e imprecisões na operação do conversor de moeda. Ou seja, mais claramente, o preço de licitação indicado pelo leiloeiro é o preço de licitação predominante e vinculativo.

19. **Carta Bancária.** Note que, para inscrição na licitação de uma venda da RM, a RM exige que todos os Licitadores forneçam uma Carta Bancária. Todas as cartas bancárias devem ser escritas em papel timbrado do banco. A RM pode dispensar este requisito a seu exclusivo critério.

### 20. Retenção no Cartão de Crédito e Autorização Prévia.

- 20.1. Por favor, tenha em mente que, para inscrição na licitação de uma venda da RM, a RM exige uma retenção e uma autorização prévia relativa ao cartão de crédito do Licitador, a qual depende do leilão em questão, conforme indicado na cláusula 20.2 ("Retenção no CC"). Se o Licitador não pagar por um automóvel ou qualquer outro lote adquirido até às 17:00 horas do dia útil seguinte após o leilão, o Licitador concorda que será cobrada a aplicável retenção no seu cartão de crédito a título do pagamento em falta; Por favor, note que o Licitador é ainda obrigado a pagar o saldo remanescente. A retenção no Cartão de Crédito não será efetuada se o Licitador efetuar o pagamento integral até às 17:00 horas do dia útil seguinte ao leilão. Se o Licitador não comprar um automóvel ou qualquer outro lote, o seu cartão de crédito não será cobrado. Se o cartão de crédito não for cobrado, a retenção no cartão de crédito será anulada no prazo de 10 dias úteis, dependendo da empresa fornecedora do cartão de crédito. A RM pode dispensar este requisito a seu exclusivo critério.

- 20.2. A retenção no Cartão de Crédito do Licitador será a seguinte:

- 20.2.1. Uma retenção no Cartão de Crédito de US\$ 5.000 para leilões da RMS norte americanos;
- 20.2.2. Uma retenção no Cartão de Crédito de US\$ 2.000 para leilões da RMA norte americanos;
- 20.2.3. Uma retenção no Cartão de Crédito de € 2.000 para leilões da RM Europeus; e
- 20.2.4. Uma retenção no Cartão de Crédito de £ 5.000 para leilões da RMS em Londres, Reino Unido.

### 21. Transferência de Título.

- 21.1. Para os leilões da RM norte americanos, num esforço para garantir que todos os títulos são gratuitos e sem ónus ou hipotecas, a RM realiza, em nome do Comprador, a gestão do processo de transferência de título. Os compradores receberão os títulos pelo correio o mais rapidamente possível após o leilão, com um prazo máximo de 20 dias úteis após o leilão. No entanto, por razões fora do controle da RM, incluindo quaisquer atrasos na libertação do ónus sobre o título por parte do(s) titular (s) do ónus e/ou atraso do Serviço para Veículos Automotores (ou equivalente) em certos estados há casos em que o Comprador pode não receber o título no prazo de 20 dias úteis e, nessas circunstâncias, a RM empregará todos os esforços para entregar o título ao Comprador o mais rapidamente possível. Será calculada uma taxa administrativa de US\$ 75, ou equivalente na moeda local da localidade do leilão (US\$ 85 no Estado da Califórnia) por cada automóvel comprado, embora esta taxa não se aplique a lotes nostalgia.
  - 21.1.1. Se um automóvel ou qualquer outro lote for apresentado com "Título em Trânsito", é improvável que os Compradores recebam o título no correio no prazo de 20 dias úteis após o leilão; no entanto, a RM trabalhará para entregar os títulos ao Comprador assim que possível.
  - 21.1.2. O Comprador reconhece que de vez em quando existem atrasos na transferência de títulos devido a atrasos nos serviços do Estado para Veículos Automotores e o Comprador isenta a RM de quaisquer alegações por danos decorrentes de atrasos por parte dos serviços do Estado.

# UP CLOSE AND PERSONAL

Paddock Club™. Nowhere else gets you as close to the beating heart of Formula 1. Walk the Pit Lane and see F1 like never before. Rub shoulders with the drivers, their teams and the world's media as you stroll through the Paddock. Enjoy a world-class experience that can be as wild or as relaxed as your heart desires.

Create your experience now at  
[F1.COM/PADDOCKCLUB](https://www.f1.com/paddockclub)



## BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

### 22. Removal of Purchased Motor Car or Any Other Lot.

22.1. For RM North American and European auctions, all purchased motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, must be removed from the auction site by the next business day by 5:00 p.m. in the applicable time zone where the auction is held ("**RM Removal Deadline**").

22.1.1. Specifically, for RM North American auctions:

22.1.1.1. If a motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is not removed by the RM Removal Deadline, the Buyer will be charged a removal fee of up to US\$600 and a daily storage fee of up to US\$30 until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

22.1.1.1.1. Please note that for RM auctions in Auburn, Indiana, no removal fee will apply.

22.1.2. Specifically, for RM European auctions:

22.1.2.1. The Buyer will be charged a removal fee of up to €600 plus VAT per motor car, and a daily storage fee of up to €40 plus VAT per motor car until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

22.1.2.2. Specifically, if a boat lot is not removed by the RM Removal Deadline, RM will remove the boat lot, and the Consignor is required to pay RM a removal fee plus VAT per boat lot and a daily storage fee plus VAT per boat lot. The removal fee and daily storage fee for a boat lot will be determined based on the size of the boat lot and therefore cannot be confirmed until the boat lot is consigned.

22.2. For RMS London, United Kingdom, auctions:

22.2.1. All purchased motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, will be removed and taken to the CARS Europe storage facility located in either Chedburgh, Suffolk, United Kingdom, or Fair Oaks Chobham, United Kingdom, by the next business day by 12:00 p.m. in the applicable time zone where the auction is held.

22.2.2. The Buyer will be charged a removal fee of up to £600 plus VAT per motor car and a daily storage fee of up to £40 plus VAT per motor car until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

22.3. Regarding the collection of any non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, jewelry, and clothing, from the auction site: Once the Buyer has made payment by the Payment Deadline, a direct shipping company will contact the Buyer. Please note that a reasonable memorabilia removal and storage fee will apply.

22.4. Please note that the Buyer is required to insure their motor car or any other lot while the motor car or any other lot is being stored on their behalf.

### 23. Legal Action.

23.1. For RM North American auctions, in the event that either party brings action against the other, arising from or relating to this auction, the prevailing party, as determined by the court, shall be entitled to recover its reasonable attorneys' fees and costs. Jurisdiction for any action brought shall lie exclusively in a court of competent jurisdiction in the judicial district in which the auction is located.

23.2. For RM European auctions:

23.2.1. These Bidders' Conditions of Business (and any dispute or claim relating to them, their subject matter, their enforceability, or their termination [including non-contractual claims]) are to be governed by and construed in accordance with English law taking into account any public order provisions under the applicable laws of the jurisdiction where the auction is to take place.

23.2.2. The courts of England and Wales shall have jurisdiction to settle any claim, dispute, or issue, whether arising out of or in connection with these Bidders' Conditions of Business or otherwise (including non-contractual claims). In the case of a dispute that is the subject of a claim by RM, such jurisdiction shall be non-exclusive. In any other case, such jurisdiction shall be exclusive, and the Buyer and Consignor agree that it will not institute proceedings in the courts of any country other than England and Wales.

23.2.3. In case the Bidder is a natural person for a purpose which can be regarded as being outside its trade or profession, the Bidder also has the opportunity to resort to the alternative dispute resolution which shall be determined by arbitration in London, United Kingdom, before one arbitrator. The arbitration shall be administered by JAMS pursuant to its Comprehensive Arbitration Rules and Procedures or pursuant to JAMS' Streamlined Arbitration Rules and Procedures.

23.3. For RMS' Paris auctions:

23.3.1. These Bidders' Conditions of Business (and any dispute or claim relating to them, their subject matter, their enforceability, or their termination [including non-contractual claims]) are to be governed by and construed in accordance with French law.

23.3.2. The courts of France shall have jurisdiction to settle any claim, dispute, or issue, whether arising out of or in connection with these Bidders' Conditions of Business or otherwise (including non-contractual claims). In the case of a dispute that is the subject of a claim by RM, such jurisdiction shall be non-exclusive. In any other case, such jurisdiction shall be exclusive, and the Buyer and Consignor agree that they will not institute proceedings in the courts of any country other than France.

## CONDIÇÕES NEGOCIAIS PARA LICITADORES

21.2. Nos leilões Europeus da RM e de Londres, Reino Unido, a RMS empregará os seus melhores esforços para garantir que todos os títulos são gratuitos e livres de ônus e hipotecas. Sempre que possível, a RMS apoiará também no processo de transferência de título em nome do Comprador. No entanto, a RMS não pode ser responsabilizada pela conclusão bem-sucedida deste procedimento devido às várias regras e diretrizes regionais.

### 22. Saída do Automóvel ou de Qualquer outro Lote Comprado.

22.1. Para os leilões da RM na América do Norte e na Europa, todos os veículos comprados, incluindo motocicletas, barcos e trailers, devem ser retirados do local do leilão no dia útil seguinte até às 17h00, no fuso horário aplicável ao local onde o leilão é realizado ("**Prazo de Saída da RM**").

22.1.1. Nomeadamente, para leilões da RM norte americanos:

22.1.1.1. Se um automóvel (incluindo motocicletas, barcos e trailers) não for retirado no Prazo de Saída da RM, será cobrada ao Comprador uma taxa de remoção até US\$ 600 e uma taxa diária de armazenamento até US\$ 30 até que o veículo (incluindo motocicletas, barcos e trailers) seja retirado.

22.1.1.1.1. Não existe taxa de remoção nos leilões da RM realizados em Auburn, Indiana.

22.1.2. Nomeadamente, para leilões europeus da RM:

22.1.2.1. Será cobrada ao Comprador uma taxa de remoção até € 600, acrescida de IVA, por cada veículo, e uma taxa diária de armazenamento até € 40, acrescida de IVA, por veículo até que o veículo (incluindo motocicletas, barcos e trailers) seja retirado.

22.1.2.2. Nomeadamente, se o lote de um barco não for retirado até ao Prazo de Saída da RM, esta retirará o lote do barco, e o Vendedor deverá pagar uma taxa de remoção, acrescida de IVA, por lote do barco e uma taxa diária de armazenamento, acrescida de IVA, por lote do barco. A taxa de remoção e a taxa diária de armazenamento para um lote de barco serão determinadas com base no tamanho do lote do barco e, portanto, não poderão ser confirmadas até à consignação do lote do barco.

22.2. Para leilões da RMS em Londres, Reino Unido:

22.2.1. Todos os veículos comprados, incluindo motocicletas, barcos e trailers, serão retirados e levados para as instalações de armazenamento CARS Europe localizada em Chedburgh, Suffolk, no Reino Unido, ou em Fair Oaks Chobham, no Reino Unido, até ao dia útil seguinte, até às 12:00 horas, no fuso horário aplicável onde o leilão é realizado.

22.2.2. Será cobrada ao Comprador uma taxa de remoção até € 600, acrescida de IVA, por veículo e uma taxa diária de armazenamento até € 40, acrescida de IVA, por veículo até que o veículo (incluindo motocicletas, barcos e trailers) seja retirado.

22.3. No que respeita à recolha de quaisquer lotes não automóvel, incluindo, mas não limitado a, memorabilia, joias e vestuário, do website de leilões: Após o Comprador efetuar o pagamento no Prazo de Pagamento, uma empresa de expedição direta entrará em contacto com o Comprador. Será aplicada uma taxa razoável de remoção e armazenamento no que respeita a memorabilia.

22.4. Por favor, tenha em atenção que o comprador é obrigado a segurar o seu automóvel ou qualquer outro lote, enquanto esse veículo ou qualquer outro lote esteja armazenado em seu nome.

### 23. Ações Judiciais.

23.1. Para os leilões norte americanos da RM, se qualquer uma das partes interpuser uma ação contra a outra, decorrente ou relacionada com este leilão, a parte vencedora, conforme determinado pelo tribunal, terá o direito de recuperar as razoáveis custas e honorários de advogados. A jurisdição para qualquer ação interposta deve ser da competência exclusiva do tribunal competente na jurisdição em que o leilão está localizado.

23.2. Para leilões europeus da RM:

23.2.1. As presentes Condições Negociais para Licitadores [e qualquer litígio ou reclamação relacionados com as mesmas, o seu objeto, a sua exequibilidade ou a sua rescisão (incluindo reclamações não contratuais)] serão regidos e interpretados de acordo com a lei inglesa, tendo em conta as normas de ordem pública da legislação em vigor na jurisdição do onde o leilão tiver lugar.

23.2.2. Os tribunais de Inglaterra e do País de Gales terão jurisdição para resolver qualquer reclamação, litígio ou questão, seja decorrente ou relacionada com as presentes Condições Negociais para Licitadores ou outras (incluindo reclamações não contratuais). Em caso de um litígio que seja objeto de uma reclamação da RM, tal jurisdição não será exclusiva. Em qualquer outro caso, a referida jurisdição será exclusiva, e o Comprador e o Vendedor concordam que não interporão processos nos tribunais de qualquer outro país que não em Inglaterra e no País de Gales.

23.2.3. Caso o Licitador seja uma pessoa singular, para uma finalidade que possa considerar-se estranha à sua atividade comercial ou profissional, o Licitador tem terá também a oportunidade de recorrer à resolução alternativa de litígios junto [inserir o nome da Resolução Alternativa de Litígios de Consumo à qual a RM se encontre vinculada].

23.3. Para leilões da RM em Paris:

23.3.1. As presentes Condições Negociais para Licitadores [e qualquer litígio ou reclamação relacionados com as mesmas, o seu objeto, a sua exequibilidade ou a sua rescisão (incluindo reclamações não contratuais)] serão regidos e interpretados de acordo com a lei francesa.

23.3.2. Os tribunais de França terão jurisdição para resolver qualquer reclamação, litígio ou questão, seja decorrente ou relacionada com as presentes Condições Negociais para Licitadores ou outras (incluindo reclamações não contratuais). Em caso de um litígio que seja objeto de uma reclamação da RM, tal jurisdição não será exclusiva. Em qualquer outro caso, a referida jurisdição será exclusiva, e o Comprador e o Vendedor concordam que não interporão processos nos tribunais de qualquer outro país que não em França.



Sotheby's

SAVE THE DATE



1987 Ferrari F40 LM  
Sold for €4,842,500 at Paris 2019

5 FEBRUARY 2020

**PARIS**

NOW INVITING CONSIGNMENTS

HEADQUARTERS +1 519 352 4575

UK +44 (0) 20 7851 7070

FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93

ITALY +39 02 9475 3812

GERMANY +49 172 7151 251

[rmsothebys.com](http://rmsothebys.com)  
Collectors gather here.

**CONSIGN OR REGISTER TO BID**



**RESTORATION**



**AUCTIONS**



**PRIVATE  
SALES**

28 SEPTEMBER

**THE TAJ MA GARAJ COLLECTION**

*OFFERED ENTIRELY WITHOUT RESERVE*  
DAYTON, OHIO

10-11 OCTOBER

**HERSHEY**

HERSHEY, PENNSYLVANIA

LATE OCTOBER

**LONDON**

LONDON, UNITED KINGDOM

30 NOVEMBER

**ABU DHABI**

YAS ISLAND, ABU DHABI, UNITED ARAB EMIRATES

16-17 JANUARY 2020

**ARIZONA**

PHOENIX, ARIZONA

5 FEBRUARY 2020

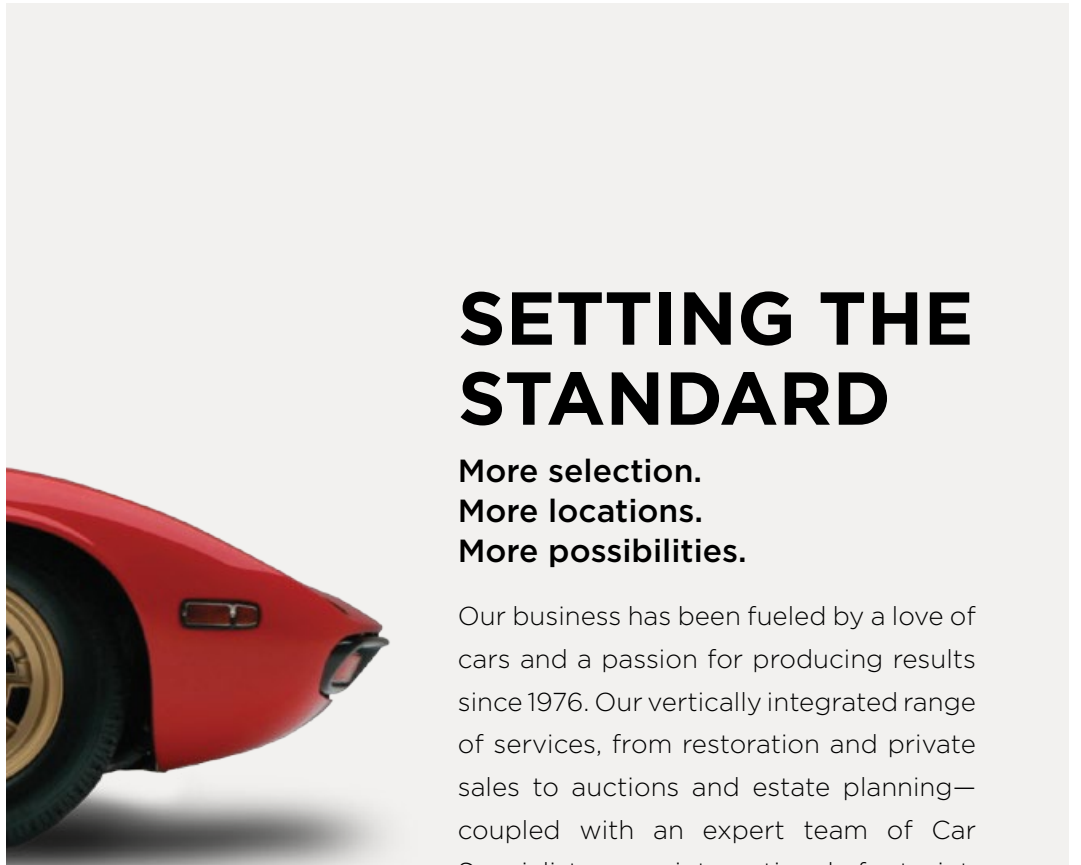
**PARIS**

PARIS, FRANCE





Sotheby's



## SETTING THE STANDARD

**More selection.**  
**More locations.**  
**More possibilities.**

Our business has been fueled by a love of cars and a passion for producing results since 1976. Our vertically integrated range of services, from restoration and private sales to auctions and estate planning—coupled with an expert team of Car Specialists, an international footprint, and a focus on product quality and inventiveness of presentation—provide an unsurpassed level of service to the global collector car market.

**FINANCIAL  
SERVICES**

**ONLINE  
SALES**

HEADQUARTERS +1 519 352 4575  
UK +44 (0) 20 7851 7070  
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93  
ITALY +39 02 9475 3812  
GERMANY +49 172 7151 251

**rmsothebys.com**  
**Collectors gather here.**

## BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

24. **Packing and Shipping.** RM is not responsible for the acts or omissions in our packing or shipping of purchased motor cars or any other lots or of other carriers or packers of purchased motor cars or any other lots, whether or not recommended by RM. Packing and handling of purchased motor cars or any other lots are at the entire risk of the Buyer.
25. **Data Use.** The Bidders agree to allow RM to use their personal information in accordance with RM's Privacy Policy. RM uses your personal information to provide services specifically tailored toward your requirements and to treat you in a personal way; to fulfill your agreements regarding the consignment and purchase of items at RM auctions and private sales; to provide you with information on upcoming sales; to carry out analysis and market research; to undertake targeted online advertising; to send status updates and service communications; to improve our websites, products, and services; to provide payment services; and for management and administrative purposes. The full Privacy Policy can be found at the bottom of the RM website homepage under the Privacy & Terms tab. If you wish to ask any questions regarding the use of your personal information, to request a full accounting of what personal information is on file with RM, or to unsubscribe to any services or purge your personal information from RM's systems, please email [privacy@rmsothebys.com](mailto:privacy@rmsothebys.com).
26. **Anti-Money Laundering.** The Bidder agrees to provide all information and assistance reasonably requested by RM to comply with RM's internal Anti-Money Laundering process and to comply with any and all Anti-Money Laundering Laws and Regulations in force in the jurisdiction in which the auction is held.
27. **Entire Agreement:** This document shall be binding upon the parties and their respective heirs, personal representatives, and assigns. Except as otherwise expressly provided herein, these Conditions of Business shall not be modified, except in writing. Whenever used in these Conditions of Business, as the contract requires, the singular number shall include the plural, the plural number shall include the singular, the masculine gender shall include the feminine and neuter, the feminine gender shall include the masculine and neuter, and the neuter gender shall include the masculine and feminine.

### FOR RM CALIFORNIA AUCTIONS SPECIFICALLY:

28. **Notice to Buyers as Required by the California Department of Motor Vehicles Code Section 11729.** Failure of RM to comply with the terms of this agreement may be in violation of statute, which could result in criminal or administrative sanctions, or both. If you feel RM has not complied with the terms of this agreement, please contact an investigator of the Department of Motor Vehicles.
29. **Contract Cancellation Agreement.** In the event of a successful bid, if a motor car or any other lot has a combined hammer price and Buyers' Premium equaling less than US\$40,000, under the Car Buyer's Bill of Rights (FFVR 35), RM is required to offer a 2-day contract cancellation option agreement to the successful Buyer. If the Buyer exercises this contract cancellation option, RM is obligated to return any funds paid by the Buyer and cancel the sale. If the sale is canceled, RM is under no obligation to pay the Consignor for the motor car or any other lot, and the motor car or any other lot will be deemed to have not sold.

### FOR RM EUROPEAN AUCTIONS SPECIFICALLY:

30. **Motor Car or Any Other Lot Under Temporary Import.**
  - 30.1. A temporary import bond is used in all EU sales. If a motor car or any other lot is brought into the EU from a country outside of the EU, the motor car or any other lot must be placed on either RM's bond in the United Kingdom or one of RM's nominated customs agencies for Paris, Monaco, or Italy. Fees and charges vary from sale to sale, and for some countries, this is also determined by the value of the motor car or any other lot.
  - 30.2. Motor cars or any other lots subject to temporary importation restrictions cannot be discharged from RM's custody without the completion of customs procedures and until full payment has been received. Customs charges will be levied appropriately depending on each individual scenario and will be payable directly to the relevant authorities, which RM will provide the details of as and when necessary.
  - 30.3. Should the Buyer decide for the motor car or any other lots to remain in the EU when purchased, the Buyer is responsible to pay any and all import fees for the motor car or any other lots.
31. **Translated Bidders' Conditions of Business.** If there is a contradiction due to translation in our Bidders' Conditions of Business, please note that the English version of RM's Bidders' Conditions of Business will supersede.

### FOR RMS' PARIS AUCTIONS SPECIFICALLY:

32. **Guarantee.** Please note that RMS has placed a guarantee with QBE Insurance (Europe) Limited, a company incorporated in England with registered number 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, London, EC3M 3BD, to secure availability of sale proceeds as required by law.

## CONDIÇÕES NEGOCIAIS PARA LICITADORES

24. **Embalagem e Expedição.** A RM não se responsabiliza por quaisquer atos ou omissões nas nossas embalagens ou expedição de veículos ou de quaisquer outros lotes comprados, ou de outras empresas transportadoras ou embaladoras de veículos ou quaisquer outros lotes comprados, sejam ou não recomendadas pela RM. O risco pela embalagem e manipulação de veículos ou de qualquer outro lote comprados é da responsabilidade do Comprador.
25. **Utilização de Dados.** Os Licitadores permitem que a RM utilize as suas informações pessoais de acordo com a Política de Privacidade da RM. A RM utiliza as suas informações pessoais para prestar serviços especificamente adaptados às suas necessidades e para um tratamento mais pessoal; para cumprir os seus contratos relativamente à venda e compra de itens em leilões da RM e vendas privadas; para fornecer-lhe informações sobre as próximas vendas; realizar análises e pesquisas de mercado; para publicidade online direcionada; para enviar atualizações e comunicações de serviço; para melhorar os nossos websites, produtos e serviços; prestar serviços de pagamento; e para fins de gestão e administrativos. Poderá encontrar a Política de Privacidade completa na parte inferior da página inicial do website da RM, no separador Privacidade & Condições. Se desejar colocar questões sobre a utilização das suas informações pessoais, solicitar uma lista completa sobre as informações pessoais arquivadas na RM, ou cancelar a assinatura de quaisquer serviços ou eliminar as suas informações pessoais dos sistemas da RM, envie um e-mail para [privacy@rmsothebys.com](mailto:privacy@rmsothebys.com).
26. **Combate ao Branqueamento de Capitais.** O Licitador concorda em fornecer todas as informações e apoio razoavelmente solicitados pela RM para cumprir o procedimento interno da RM para combate ao branqueamento de capitais e para cumprir todas e quaisquer Leis e Regulamentos de Prevenção ao Branqueamento de Capitais em vigor na jurisdição na qual o leilão é realizado.
27. **Contrato Completo:** O presente documento é vinculativo para as partes e para os seus respetivos herdeiros, representantes pessoais e cessionários. Salvo disposição expressa em contrário, as presentes Condições Negociais não serão modificadas, exceto por escrito. Sempre que utilizado nas Condições Negociais, conforme o contrato assim o exija, as referências ao número singular incluirão o plural, o plural incluirá o singular, o género masculino incluirá o feminino e o neutro, o género feminino incluirá o masculino e o neutro, e o género neutro incluirá o feminino e o masculino.

### ESPECIFICAMENTE PARA LEILÕES DA RM CALIFORNIA:

28. **Comunicação aos Compradores conforme exigido pelo Serviço de Veículos da Califórnia, Secção 11729 do Código.** O incumprimento por parte da RM dos termos do presente contrato poderá violar o estatuto, o que pode resultar em sanções criminais ou administrativas, ou ambas. Se considera que a RM não cumpriu os termos do presente contrato, entre em contato com um investigador do Serviço de Veículos.
29. **Acordo de Cancelamento do Contrato.** Em caso de uma licitação bem-sucedida, se um veículo ou qualquer outro lote tiver um preço de martelo combinado e Comissão do Comprador inferior a US\$ 40.000, ao abrigo da Lei dos Direitos do Comprador ("Car Buyer's Bill of Rights" - FFVR 35), a RM é obrigada a disponibilizar ao Comprador vencedor uma opção de 2 dias de acordo de cancelamento do contrato. Se o Comprador exercer essa opção de cancelamento de contrato, a RM é obrigada a devolver todos os fundos pagos pelo Comprador e a cancelar a venda. Se a venda for cancelada, a RM não é obrigada a pagar ao Vendedor pelo veículo ou por qualquer outro lote, e o veículo ou qualquer outro lote será considerado como não vendido.

### ESPECIFICAMENTE PARA LEILÕES EUROPEUS DA RM:

30. **Veículo ou Qualquer Outro Lote sujeitos a Importação Temporária.**
  - 30.1. Em todas as vendas da UE é utilizada uma caução de importação temporária. Se um veículo ou qualquer outro lote for trazido para a UE de um país fora da UE, o veículo ou qualquer outro lote deve ser colocado ou na caução da RM no Reino Unido ou numa das agências alfandegárias da RM para Paris, Mônaco ou Itália. As taxas e os encargos variam de venda para venda e, em alguns países, também são determinados pelo valor do veículo ou de qualquer outro lote.
  - 30.2. Os veículos ou quaisquer outros lotes sujeitos a restrições temporárias de importação não podem ser libertados da custódia da RM sem a conclusão de procedimentos alfandegários e recebimento do pagamento integral. As taxas alfandegárias serão cobradas de acordo com cada cenário individual e serão pagas diretamente às autoridades competentes, e a RM fornecerá os detalhes de como e quando tal seja necessário.
  - 30.3. Se o Comprador decidir que o veículo ou quaisquer outros lotes permaneçam na UE quando adquiridos, o Comprador será responsável pelo pagamento de toda e qualquer taxa de importação relativa a esse veículo ou quaisquer outros lotes.
31. **Tradução das Condições Negociais para Licitadores.** Em caso de contradição resultante da tradução das nossas Condições Negociais para Licitadores, prevalecerá a versão em inglês das Condições Negociais para Licitadores da RM.

### ESPECIFICAMENTE PARA LEILÕES DA RM EM PARIS:

32. **Garantia.** A RMS contratou uma garantia na QBE Insurance (Europe) Limited, uma empresa constituída na Inglaterra com número de registo 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, Londres, EC3M 3BD, para garantir a disponibilidade das receitas da venda, conforme exigido por lei.

# INDEX

## AUTOMOBILES / AUTOMÓVEIS

YEAR/MAKE/MODEL	LOT
1960 Alfa Romeo 2000 Spider .....	168
1970 Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior <i>by Bertone</i> .....	173
1949 Allard K1 .....	127
1972 Alpine-Renault A110 1300 .....	174
1932 Alvis TJ 12/50 Boattail Speedster .....	166
1952 Alvis TA21 Drophead Coupé <i>by Tickford</i> .....	222
1925 Amilcar CGS .....	171
1946 Armstrong Siddeley 16 Hurricane Drophead Coupé .....	182
2008 Aston Martin DB9 LM .....	175
2017 Aston Martin V8 Vantage AMR .....	193
1936 Auburn 654 Six Pheaton Sedan .....	219
1936 Austin Seven .....	109
1950 Austin A90 Atlantic Sports Saloon .....	141
1965 Austin-Healey 3000 Mk III BJ8 .....	149
1966 Autobianchi Bianchina 'Eden Roc' Cabriolet .....	102
1931 Bentley 8-Litre Tourer .....	164
1934 Bentley 3-Litre Sports Saloon <i>by Arnold of Manchester</i> .....	153
1950 Bentley Mark VI Saloon .....	221
1957 Bentley S1 Saloon .....	208
1960 Bentley S2 Continental Flying Spur <i>by H.J. Mulliner</i> .....	198
2000 Bentley Arnage Red Label .....	169
1939 BMW 327 Coupé .....	194
1973 BMW 2002 Tii .....	120
1990 BMW M3 Convertible .....	118
2001 BMW Z8 .....	144
1953 Bristol 401 Saloon .....	146
1933 BSA TW33-10 .....	157
1949 Cadillac 62 Convertible .....	214
1960 Chevrolet Corvette .....	158
1926 Citroën B14 Sedan <i>by Manassis</i> .....	110
1937 Citroën Traction Avant 11 BL .....	203
1964 Citroën 2CV 4x4 'Sahara' .....	138
1951 DB Type HBR Cabriolet .....	148
1911 De Tamble Model G Roadster .....	117
1939 Delahaye 135M Cabriolet <i>by Chapron</i> .....	172
1926 Derby 9 HP Sports .....	156

## AUTOMOBILES / AUTOMÓVEIS

YEAR/MAKE/MODEL	LOT
1961 Facel Vega F2 Facellia Cabriolet .....	116
1986 Ferrari 328 GTB .....	122
1988 Ferrari GTS Turbo .....	128
1993 Ferrari 512 TR .....	162
2002 Ferrari 575M Maranello .....	143
2003 Ferrari 456M GTA .....	165
2003 Ferrari 360 Spider .....	215
1933 Fiat 508 Balilla Coupé .....	123
1967 Fiat Dino Spider <i>by Pininfarina</i> .....	112
1969 Fiat 500 L .....	101
2007 Fiat Panda Cross 4x4 .....	211
1912 Ford Model T Torpedo Runabout .....	113
1932 Ford Model 18 V-8 Coupé .....	130
1955 Ford Thunderbird .....	106
1965 Ford Mustang Convertible .....	170
1967 Ford Mustang Coupé .....	213
1925 Hotchkiss AM Tourer .....	227
1947 HRG Aerodynamic <i>by Fox &amp; Nicholl</i> .....	177
1933 Hudson Essex Terraplane Six Model K Convertible Coupé .....	204
1937 Hudson Deluxe Eight Convertible Brougham .....	159
1947 Jaguar Mark IV Saloon .....	206
1950 Jaguar XK 120 Roadster .....	133
1955 Jaguar XK 140 SE Roadster .....	196
1959 Jaguar XK 150 3.8 Fixed Head Coupé .....	220
1961 Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Fixed Head Coupé .....	139
1962 Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Roadster .....	132
1965 Jaguar S-Type 3.8-Litre Saloon .....	181
1951 Jowett Jupiter Sports .....	147
1956 Lancia Aurelia B24S Convertible <i>by Pinin Farina</i> .....	125
1963 Lancia "Flaminia GT 3C 2,8 Convertible" <i>by Touring</i> .....	216
1971 Lotus 69 .....	212
1967 Maserati Mistral 4.0 Coupé .....	151
1980 Maserati Royale .....	210
1967 Matra Djet V .....	178
1922 McLaughlin 22-49 Master Six Tourer .....	136
1934 Mercedes-Benz 170 Cabriolet C .....	134

## AUTOMOBILES / AUTOMÓVEIS

YEAR/MAKE/MODEL	LOT
1952 Mercedes-Benz 300 Sedan .....	218
1962 Mercedes-Benz 190 SL .....	155
1962 Mercedes-Benz 300 d .....	223
1966 Mercedes-Benz 600 Sedan <i>by Chapron</i> .....	185
1969 Mercedes-Benz 280 SL .....	135
1972 Mercedes-Benz 450 SL .....	226
1950 Mercury Eight Sedan .....	167
1961 Messerschmitt KR201 Roadster .....	186
1969 MG C GT .....	114
1973 Mini 1000 .....	108
1933 Morris Minor Side-Valve Two-Seater .....	225
1929 Packard 640 Custom Eight Five-Passenger Club Sedan .....	207
1947 Packard Eight Custom Super Clipper Limousine .....	200
1928 Peugeot 172M Berline .....	180
1947 Peugeot 202 BH Cabriolet .....	142
1958 Peugeot 403 Cabriolet .....	103
1931 Pierce-Arrow Model B125 Roadster .....	190
1959 Porsche 356 B Roadster <i>by Drauz</i> .....	152
1964 Porsche 356 C 1600 SC Coupé <i>by Karmann</i> .....	131
1966 Porsche 912 .....	199
1967 Porsche 911 S Coupé .....	195
1969 Porsche 911 T Coupé .....	189
1970 Porsche 914/6 .....	111
1971 Porsche 911 E .....	145
1972 Porsche 911 T .....	192
1972 Porsche 911 E .....	205
1973 Porsche 911 Carrera RS 2.7 Touring .....	197
1974 Porsche 911 S 2.7 Targa .....	217
1977 Porsche 911 Carrera 3.0 .....	150
1986 Porsche 911 Carrera 3.2 Cabriolet .....	119
1988 Porsche 911 Turbo Cabriolet .....	129
1989 Porsche 911 Speedster .....	183
1991 Porsche 911 Turbo Coupé .....	191
1992 Porsche 911 Carrera RS .....	201
1996 Porsche 911 Carrera 4S Coupé .....	126
1998 Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet .....	209

## AUTOMOBILES / AUTOMÓVEIS

YEAR/MAKE/MODEL	LOT
2003 Porsche 911 Turbo Cabriolet .....	105
2005 Porsche 911 Turbo S Cabriolet .....	184
2010 Porsche 911 GT3 RS .....	176
1920 Rochet-Schneider Type 16500 .....	140
1934 Rolls-Royce 20/25 HP Saloon <i>by Rippon Brothers</i> .....	154
1953 Rolls-Royce Silver Wraith Saloon .....	121
1974 Rolls-Royce Silver Shadow .....	161
1983 Sado 550 .....	179
1951 Simca 8 Sport Cabriolet .....	163
1934 Singer Nine Sports Four Seater .....	202
1954 Sunbeam-Talbot Alpine Mk I .....	187
1938 Talbot 3-Litre Tourer .....	224
1954 Triumph TR2 .....	107
1969 Triumph TR6 Pi .....	160
1962 Trojan 200 .....	104
1959 Vespa 400 .....	124
1951 Volkswagen Beetle 'Split-Window' .....	115
1955 WD Denzel 1300 .....	188
1963 Willys Interlagos Coupé .....	137





Sotheby's

[rmsothebys.com](http://rmsothebys.com)

Collectors gather here.

