

Bonhams



LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

**GRAND
PALAIS**

Automobiles et Automobilia d'exception

Le Grand Palais, Paris, France | 6 février 2020



LOT 246

The ex-works/Giulio Foresti, ex-Carl Junker 1931 Australian GP-winning
1925 BUGATTI TYPE 39 GRAND PRIX RACING TWO-SEATER



VALUATION DAYS

Journées d'expertises 5 et 6 Février 2020 au Grand Palais

Bonhams France organise des journées d'expertises gratuites et confidentielles au Grand Palais les 5 et 6 février 2020 dans de nombreuses spécialités.

Nos spécialistes seront heureux de vous accueillir et d'expertiser vos bijoux, tableaux, objets.

N'hésitez pas à prendre rendez-vous :

paris@bonhams.com
01 42 61 10 10



Catherine Yaiche

Director / Directeur
Jewellery Department / Département Bijoux



Jonathan Darracott

Global Head
Watches Department / Département Montre



Giacomo Balsamo

International Director / Directeur International
Post-War & Contemporary Art Department /
Département d'Art Après-Guerre et Contemporain



Benedetta Mottino DPhil (Oxon)

Department Director / Directeur de Département
Chinese Art Department / Département Art de la Chine



Matthew Bradbury

Director & Head of Department / Directeur
Modern British & Irish Art Department /
Département Art moderne Britannique et Irlandais



Francesca Hickin

Head of Department / Directeur
Antiquities Department / Département Archéologie



Emilie Millon

Specialist / Spécialiste
Twentieth Century Art /
Département Art du XXème siècle



Jerome Fouillade

Senior Specialist / Spécialiste Senior
Fine & Rare Wines Department / Département Vins



Julia Ryff

Specialist / Spécialiste
Impressionist & Modern Art Department /
Département Art Impressioniste et Moderne



Aude Louis Carves

Specialist / Spécialiste
Asian Art Department / Département Art d'Asie



Meg Randell

Head of Department / Directeur de Département
Designer Handbags and Fashion/
Mode et Maroquinerie Vintage



Sophie von der Goltz

Specialist / Spécialiste
European Ceramics Department /
Département Céramiques Européennes

**LES GRANDES MARQUES
DU MONDE**

AU

GRAND PALAIS

COMMISSAIRE-PRISEUR

Automobilia et Automobiles:
Catherine Yaïche

BONHAMS FRANCE SAS

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

LE GRAND PALAIS

Avenue Winston Churchill
75008 Paris

VENTE AUX ENCHÈRES

Jeudi 6 février 2020
Automobilia 11h00
Automobiles 14h00

EXPOSITION PUBLIQUE

Mercredi 5 février de 9h à 17h
Jeudi 6 février à partir de 9h
Entrée libre jeudi 6 février de 8h à 9h

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÉNEMENT

Du lundi 3 février au
vendredi 7 février
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

CATALOGUE: €50 + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

26005

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

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

FRAIS D'ADJUDICATION

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

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

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

IMPORTANT

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

≠ ENCHÈRES RESTREINTES

Veuillez noter que des formalités
spéciales d'enregistrement seront
exigées si vous souhaitez enchérir sur
certains lots qui seront signalés par ce
symbole ≠

Contactez notre service clients
+44 20 7447 7447 ou
bids@bonhams.com avant la vente.
Veuillez aussi noter que les enchères
en ligne ne seront pas disponibles
pour ces lots, en revanche nous
serons ravis d'offrir la possibilité
d'encherir par téléphone si vous
souhaitez encherir à distance.

www.bonhams.com

Automobiles et Automobilia d'exception

Le Grand Palais, Paris, France | 6 février 2020

AUCTIONEER

Automobilia and Motor Cars
Catherine Yaïche

BONHAMS FRANCE SAS

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

LE GRAND PALAIS

Avenue Winston Churchill
75008 Paris

AUCTION DATE AND START TIMES

Thursday 6 February 2020
Automobilia at 11am
Motor Cars at 2pm

VIEWING

Wednesday 5 February from
9am to 5pm

Thursday 6 February from 9am

Free entrance
Thursday 6 February from
8am to 9am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

From Monday 3 to Friday 7 February
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

CATALOGUE: €50 + P&P

SALE NUMBER

26005

BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

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

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

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

IMPORTANT

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

≠ RESTRICTED BIDDING

Please note that special formalities are
required should you wish to bid on Lots
marked with this symbol ≠

Contact Client Services
at +44 20 7447 7447 or
bids@bonhams.com in advance
of the sale. Please also note Online
Bidding is not available for these
Lots, although we are pleased to
offer a bidding by telephone service
should you wish to bid remotely.

www.bonhams.com



De l'accueil du Salon de l'Automobile pendant la première moitié du XXe siècle à la production d'expositions telles que Concept Car, Beauté Pure, présentée en ce moment même au Château de Compiègne, la Réunion des musées nationaux - Grand Palais entretient depuis plus de 120 ans une relation privilégiée avec l'automobile.

Afin de faire perdurer cette tradition, la vente aux enchères Bonhams s'installe dans la Nef le 6 février. Symbolisant la technologie, le design industriel et le mode de vie de toute une époque, les voitures Bonhams donnent à voir plus d'un siècle d'histoire de l'automobile. Le public pourra ainsi découvrir la beauté des lignes des modèles présentés, marquants par leur diversité : voitures de compétitions, limousines, cabriolets et autres modèles d'exception.

Lieu de l'histoire du progrès et de l'industrie du XXe siècle, célébrant toutes les cultures et la beauté sous toutes ses formes, le Grand Palais se réjouit d'accueillir une nouvelle fois la vente aux enchères Bonhams et lui souhaite un véritable succès !

From hosting the Paris motor show during the first half of the 20th century to producing exhibitions such as Concept Car, Pure beauty, currently shown at the Château de Compiègne, the Réunion des musées nationaux - Grand Palais has had a privileged relationship with the automotive world for 120 years.

In keeping with this tradition, the Bonhams auction will be held in the Nave on 6 February. Symbols of the technology, industrial design and way of life of an entire period, the Bonhams cars represent over a century of automotive history. Visitors will be able to admire the beautiful lines of the variety of models on display: competition cars, limousines, cabriolets and many other iconic models.

As a place that symbolizes the industrial history of the 20th century and celebrates cultures and beauty on all their forms, the Grand Palais is delighted to be hosting this new edition of the Bonhams auction and wishes it every success!

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



Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

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

Comme vous avez pu le découvrir, le Grand Palais a accueilli son premier salon de l'Automobile en 1901 et nous sommes ravis – après plus d'un siècle – de présenter à nouveau un évènement de même envergure avec pas moins de 100 automobiles de collection sur une période d'après peu un siècle.

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

Je souhaiterais également saisir cette opportunité pour remercier le Grand Palais et surtout son président Chris Dercon, de nous accueillir pour cette neuvième édition et pour leur soutien dans cet évènement.

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

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

As you will have read, the Grand Palais held its first Motor Show in 1901 and we are delighted – over a century later – to present another similar event with no fewer than 100 motor cars stretching over a century.

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

I would also like to take this opportunity to thank the Grand Palais and in particular its president Chris Dercon, for hosting this sale now in its ninth edition and for supporting us with this event.

We have enjoyed a long and rewarding partnership with the RMN over the years and share a common goal of providing a rewarding experience with the very best service.

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

Informations Importantes Aux Acheteurs

Conditions de vente

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

Enchères

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

Estimations

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

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

Exposition publique

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

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

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

Il est rappelé aux acheteurs que pour les lots d'automobile une prime d'achat de 27,5% HT est d'application sur les premiers €3,000 au marteau, 25% HT entre €3,001 et €400,000, 20% HT entre €400,001 et €4,000,000 au marteau et 13,9% HT sur la différence au dessus. La TVA au taux normal est prélevée sur les frais acheteurs par tous les acheteurs.

Certificat d'exportation

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

Lots hors catalogue

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

Mise à prix

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

Ordre d'achat

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

Paiement

Avant d'encherir, il est important de vous assurer que vous avez des fonds disponibles afin de pouvoir procéder au paiement du lot et de la prime d'achat à la charge de l'acheteur (plus la TVA et autres frais et charges). L'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables avant 16h30 deux jours ouvrés après la vente afin que les sommes soient encaissées au huitième ouvré après la vente. Le nom du titulaire des moyens de paiement doit correspondre au nom inscrit sur la facture. Tout paiement figurant un nom différent que celui de l'acquéreur ne sera pas accepté. Bonhams se réserve le droit de modifier les conditions de paiement à tout moment.

Nous recommandons le paiement par virement bancaire : vous pouvez procéder à un virement électronique sur notre compte fiduciaire. En ce cas, merci de bien vouloir mentionner votre numéro d'enchéisseur, le numéro de facture ainsi que la référence. Nos coordonnées bancaires sont les suivantes :

Bonhams France SAS

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

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

Le paiement peut également être effectué des manières suivantes :

- En espèces
Un montant maximum de 1000€ par acheteur sera accepté.
- Par carte bancaire (Visa/Mastercard seulement)
– Paiement par téléphone
Un montant maximum de 5000€ sera accepté, après des procédures de vérification adéquates. Les nouveaux acheteurs sont exclus de ce mode de paiement. Si la somme due est supérieure au montant maximum indiqué, le solde devra être réglé par un autre mode de paiement.
Par carte bancaire Visa/Mastercard seulement : un montant maximum de 5000€ sera accepté.

Il est conseillé d'informer votre banque de votre achat potentiel afin que vous obteniez l'autorisation de payer.

NB : le paiement peut être effectué par carte bancaire seulement. En cas de questions concernant le paiement par carte bancaire, merci de contacter notre service clientèle.

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

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

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

Préemption

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

Prix de réserve

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

TVA

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

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

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

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

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

Important Information For Buyers

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

Conditions of sale

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

Bids

Bids may be placed in person in the saleroom by bidders who have been duly registered, but also through an absentee bid or by telephone bid. Bonhams reserves the right, at its discretion and through an authorised auctioneer, to refuse to allow any person to participate in auctions. Bidding will close at the moment when the auctioneer's hammer falls and they pronounce the word "adjudé" (sold). You will be asked for proof of identity, residence and references, which, when asked for, you must supply if your bids are to be accepted by us. Please bring your passport, driving licence (or similar photographic proof of identity) and proof of address. We may request a deposit from you before allowing you to bid. We may refuse entry to a Sale to any person even if that person has completed a Bidding Form. Once the form is duly completed, signed and dated, it will be given/sent to Bonhams before the auction begins and a registration number will be issued to each potential bidder.

Estimates

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

Public viewing

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

Buyer's premium

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

Buyers are reminded that for Automobilia a 27.5% Buyers Premium is payable on the first €3,000 of the hammer price, 25% from €3,001 to €400,000 of the hammer price, 20% from €400,001 to €4,000,000 of the hammer price and 13.9% on the balance thereafter. TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.

Export licence

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

Lots not included in the catalogue

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

Starting price

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

Bidding orders

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

Payment

It is of critical importance that you ensure that you have readily available funds to pay the Purchase Price and the Buyer's Premium (plus VAT and any other charges and Expenses to us) in full before making a bid for the Lot. If you are a successful Bidder, payment will be due to us by 4.30 pm on the second working day after the Sale so that all sums are cleared by the eighth working day after the Sale. Payments made by anyone other than the registered Buyer will not be accepted. Bonhams reserves the right to vary the terms of payment at any time.

Bonhams' preferred payment method is by bank transfer.

You may electronically transfer funds to our Trust Account. If you do so, please quote your paddle number and invoice number as the reference. Our Trust Account details are as follows:

Bonhams France SAS

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

If paying by bank transfer, the amount received after the deduction of any bank fees and/or conversion of the currency of payment to pounds sterling must not be less than the sterling amount payable, as set out on the invoice.

Payment may also be made by one of the following methods:

In cash in Euros:

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

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

Credit cards and credit cards issued by Visa and MasterCard only: There is a €5,000 limit on payment value if payment is made in person using Chip & Pin verification.

Payment by telephone: may also be accepted up to €5,000, subject to appropriate verification procedures, although this facility is not available for first time buyers. If the amount payable by you for Lots exceeds that sum, the balance must be paid by other means.

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

It may be advisable to notify your debit or credit card provider of your intended purchase in advance to reduce delays caused by us having to seek authority when you come to pay.

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

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

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds.

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

Pre-emption

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

Reserve price

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

TVA

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

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

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

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

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

Avis

Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Automobilia

Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au vendredi 7 février 12h. Ils seront ensuite transférés dans le département Automobilia de Bonhams au 4 Millmead, Guildford, Surrey, GU2 4BE.

Frais administratifs et d'enlèvement depuis

Le Grand Palais:

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

Frais de stockage:

£1 + VAT par lot d'automobilia par jour. (◊◊◊)
Veuillez noter que pour les voitures à pédales et autres articles de grande taille, des frais d'enlèvement spécifiques seront appliqués d'un montant de £200 + VAT et des frais de stockage d'un montant de £10 + VAT par jour). Le retrait des lots du département Automobilia pourra s'effectuer à partir du lundi 17 février 2020 (aux horaires d'ouverture des bureaux) et sur rendez-vous uniquement.

Automobiles

Tous les véhicules devront être retirés au Grand Palais le vendredi 7 février 2020 impérativement avant 15h, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Maëlle Fontaine le jour même de la vente avant 22h, s'ils viennent retirer leur véhicule dans la soirée du jeudi 6 février, ou le vendredi 7 février avant 15h.

Faute d'avoir été informé jeudi 6 février avant 22h, votre véhicule sera transféré dans un garage le soir même, à vos frais.

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

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

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page. Il est toutefois très important que vous nous contactiez avant 22h jeudi 6 février, si vous souhaitez retirer votre véhicule vendredi 7 février avant 15h.

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

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

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

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

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

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

Frais administratif et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:

€575+ TVA par automobile

Frais de stockage à partir de vendredi 7 février 2020:

€50 + TVA par automobile et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au samedi 29 février 2020 à 17h.

Tout véhicule non enlevé endéans les 15 jours après la vente, sera transféré et transporté par CARS Europe pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client : €950+TVA par automobile

Contact:

Hayley Dawson - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850760
Mobile: +44 (0) 7943 065 813
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Douanes

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

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

Assurance après la vente

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

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

Notice

Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Automobilia

All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12 noon Friday 7 February 2020. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Bonhams Automobilia Department, 4 Millmead, Guildford, Surrey, GU2 4BE.

Administration and uplift from Le Grand Palais:

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

Storage charges:

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

Collections from the Automobilia Department will commence from Monday 17 February 2020 (during normal office hours) and by appointment only.

Motor Cars

All vehicles must be collected from the Grand Palais by 3pm Friday 7 February 2020. Customers must however notify Maelle Fontaine of Bonhams no later than 10pm on the day of the Sale if they will be collecting their vehicle that evening, or by 3pm Friday 7 February.

Unless Bonhams hear from you by 10pm Thursday 6 February your vehicle will be removed to Store that evening at your expense.

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

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

The uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 10pm on Thursday 6 February if you intend to collect your vehicle by 3pm Friday 7 February.

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

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

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

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

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

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

Administration and uplift from Le Grand Palais:

€575 + TVA per motor car

Storage charges from Friday 7 February 2020:

€50 + TVA per motor car per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until 5pm Saturday 29 February 2020. Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to CARS Europe permanent storage facility in the UK at the customer's expense:
€950 +VAT per motor car

Contact:

Hayley Dawson - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850760
Mobile: +44 (0) 7943 065 813
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Customs

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

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

Insurance after sale

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

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

Vos contacts pour la vente

Your contacts for this Sale

Bonhams France SAS

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

Commissaire-Priseur:
Catherine Yaiche

Spécialistes Automobiles

Motor Car Specialists

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

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

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

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

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

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

Michael Haag
+49 (0) 621 412 004
michael.haag@bonhams.com

Spécialistes Automobilia

Automobilia Specialists

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

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

Administrateurs de la vente

Sale Administrator

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

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

Service Clients Lundi à vendredi de 8h 30 à 18h

Customer Services

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

Enchères/ Inscriptions à la vente

Bids service/ Sale registrations

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

Comptabilité acheteurs/vendeurs

Buyers/Sellers Accounts

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

Relation Presse

Press Office

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

Abonnement aux catalogues

Catalogue Subscriptions

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

Société de transport recommandée

Recommended Transporter

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

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

Remerciements

Acknowledgements

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

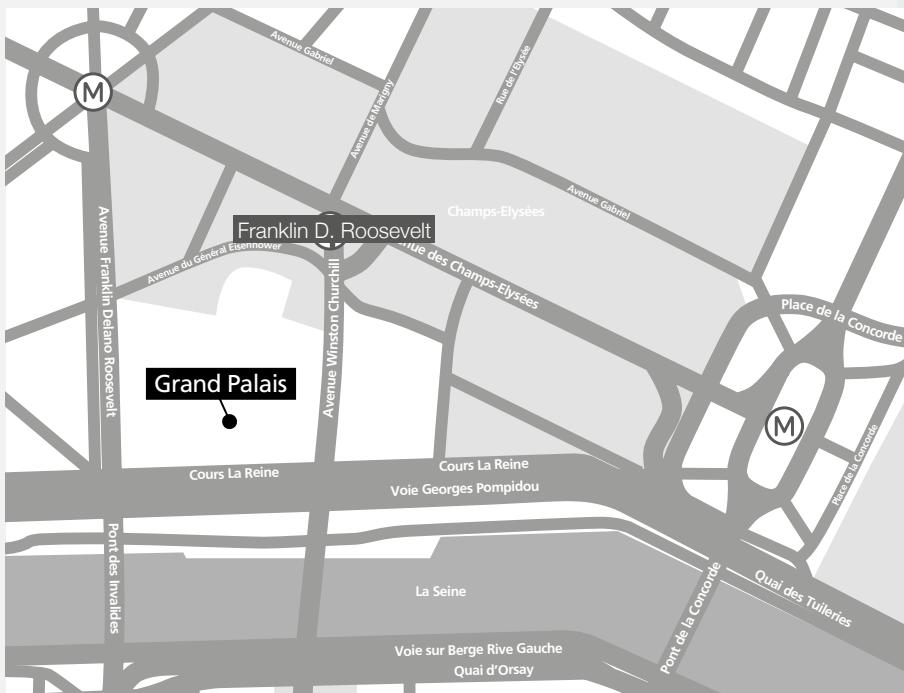
We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:

Acknowledgements:

Richard Agostini
Aston Service Dorset
Juliette Armand
Frank Benaim
Daniel Patrick Brooks
Gert Callewaert
Gaby Callewaert
Rémy Canzani
Sam Collier
Eddie Daep
Stefan Dierkes - Registro Pietro Frua
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Catherine Durand
Tony Gillet
David Hawtin
FCA Heritage
Jaguar Heritage
Kees Jansen
Paul Koebrugge
Pierre-Yves Laugier
Marcel Massini, Massini AG
Nitesh Patel
Christophe Pund
Vincent Peghaire
José Pessis
Rolls-Royce Enthusiasts Club
Jonathan Sierakowski
Erik Tuytens
Luc Vandewiele

Accès au Grand Palais

Directions to The Grand Palais



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

Des parkings publics sont situés:

Vinci Park Service
18, avenue des Champs Elysées
75008 Paris
6, place Concorde
75008 Paris

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

RER: lignes C / Station: Invalides

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

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

Ample public car parking can be found at:

Vinci Park Service
18 Avenue Champs Elysées
75008 Paris
6 Place Concorde
75008 Paris

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

RER: lines C / Station: Invalides

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

PHOTO CREDITS:

Ashley Border
Simon Clay
Mathieu Damiens
Roger Dixon
Erik Lasalle
Peter Singhof
Francis Vermeulen
Willem Verstraten
Tom Wood
Dr. Eberhard Seifert
Deutsches Museum, München
Archives Maurice Louche
Kevin Van C

Worldwide Motoring contacts

Contacts d'automobilistes à travers le monde

Europe



Philip Kantor



Gregory Tuytens



Paul Gaucher



Gregor Wenner



François Tasiaux



Michael Haag

European Motor Cars

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

United Kingdom



Tim Schofield



Sholto Gilbertson



Rob Hubbard



John Polson



Guy Newton

UK Motor Cars

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

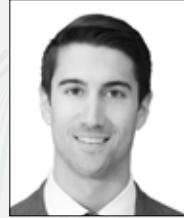
West Coast USA



Jakob Greisen



Mark Osborne



Michael Caimano



Derek Boycks

West Coast Motor Cars

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

East Coast USA



Rupert Banner



Eric Minoff



Evan Ide



Greg Porter



Tim Parker

East Coast Motor Cars

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

Additional contacts

Motor Car Presentation

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

Catalogue Subscriptions

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

Buyers/Sellers Accounts UK

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

Buyers/Sellers Accounts US

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

GRAND PRIX DE L'ACF

COURSE
INTERNATIONALE

Automobilia

Jeudi 6 Février 2020
Lots 1 - 138 à 11 heures.

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

Thursday 6 February 2020
Lots 1 - 138 at 11am

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

Not all imperfections are stated.
All lots sold as viewed

DIMANCHE 23 JUIN 1935

AUTODROME DE LINAS MONTLHERY





2

**100
COLLECTION DE LIVRES ET DE
PUBLICATIONS SUR FERRARI,**

comportant une collection complète de Ferrarissima : volumes 1 à 25 ; une collection incomplète de Ferrarissima (nouvelle série) : volumes 1 à 19 ; On Ferrari de Jeremy Clarkson en édition à tirage limité (n° 0481/1500) ; Ferrari de Hartmut Lebrink & Rainer W.Schlegelmilch ; Ferrari Formula 1 de Rainer W.Schlegelmilch ; des numéros de World in Red et d'autres livres et publications sur ce thème, dans différentes langues dont le néerlandais.

A COLLECTION OF FERRARI BOOKS AND PUBLICATIONS,
including a complete run of Ferrarissima:
Volumes 1-25; a run of Ferrarissima (New Series); incomplete run of Volumes 1-19;
Jeremy Clarkson: On Ferrari, a limited edition (No. 0481/1500); Hartmut Lebrink & Rainer W.Schlegelmilch: Ferrari; Rainer W.Schlegelmilch: Ferrari Formula 1; editions of World in Red; and other related books and publications, in various languages including Dutch.
(Qty)

€800 - 1,200



3

**DIVERS DOCUMENTS, PHOTOGRAPHIES
ET CATALOGUES COMMERCIAUX ROLLS-
ROYCE ET BENTLEY,**

dont un catalogue commercial de la 20-25 HP avec couvertures brunes gaufrées, reliure par cordon, 8 encarts sépia, 30 pages numérotées, in-4° ; un catalogue commercial de la 25-30 HP d'octobre 1936 avec couvertures brunes gaufrées, reliure par anneaux, 7 encarts sépia (l'un déchiré et mal fixé mais présent), 38 pages numérotées, in-4° ; un catalogue commercial de Phantom V avec couvertures bleues rigides et reliure marron, rubans de fermeture, s'ouvrant sur des photographies, des dessins de carrosserie et un tarif, in-4° avec enveloppe ; différentes photos monochrome de carrosseries dont des Pininfarina, Chapron, H J Mulliner et autres, différents autres documents dont une affiche de vente aux enchères d'une Rolls-Royce Silver Shadow à Paris en 1967.

ASSORTED ROLLS-ROYCE AND BENTLEY LITERATURE, PHOTOGRAPHS AND SALES BROCHURES,
including 20-25Hp sales brochure, embossed brown covers, cord tied, with 8 sepia tone tipped in plates, 30 numbered pages, 4to; 25-30Hp sales brochure, October 1936, embossed brown covers, ring bound, with 7 sepia tone tipped in plates (one torn, loose but present), 38 numbered pages, 4to; Phantom V sales brochure, blue hard backed covers with tan spine, ribbon closing ties, interior opens to photographs, coachwork drawings and price list, 4to, with envelope; various monochrome coachwork photographs including Pininfarina, Chapron, H J Mulliner and others, various other ephemera including a 1967 Parisian auction poster for a Rolls-Royce Silver Shadow.
(Qty)

€800 - 1,200



4

**"ECHAPPÉMENTS DE FERRARI" PAR
GERVADINO,**

deux tubes chromés peints en rouge à l'intérieur, chacun de 13,5 cm de hauteur, montés sur un support d'exposition vernis signé Gervadino.

"FERRARI EXHAUSTS" BY GERVADINO,
two chrome-plated tubes with painted red interiors, each 13.5cm high mounted on a glazed display base signed Gervadino.

€800 - 1,000

4

**PAIRE DE LANTERNES LATERALES A
HUILE DE TYPE OPERA PAR CHEUTIN &
CIE, FRANCE, VERS 1910,**

corps nickelé de chaque côté, avec réservoir en bol et brûleur, glace biseautée transparente, glace bleue étoilée et témoin 'Rubis' à facettes sur la porte, chacune de 17 cm de haut.

A PAIR OF OIL-ILLUMINATED OPERA-TYPE SIDE LAMPS BY CHEUTIN & CIE, FRENCH, CIRCA 1910,
each side mounted nickelled body with bowl reservoir and burner, clear bevelled lens, star-cut blue lens and faceted tell-tale 'Ruby' lens on door, each 17cm high.
(2)

€800 - 1,000

5

BELLE PAIRE DE PROJECTEURS A

ACETYLENE AUTO-GENERATEURS

“AUTOCLIPSE”, VERS 1907,

corps en laiton monté sur fourche avec générateur transversal, simple cheminée plate, glace plane de 16 cm de diamètre devant une lentille de 8,5 cm de diamètre et un réflecteur en alliage poli.



5

A GOOD PAIR OF “AUTOCLIPSE” SELF-GENERATING ACETYLENE HEADLAMPS, CIRCA 1907,

each lamp fork-mounted brass body with under-slung cross body generator, simple flat chimney, 16cm diameter flat glass lens in front of 8.5cm diameter bulls-eye lens and polished alloy reflector.

(2)

€1,500 - 2,000

6

CORNE A QUATRE TROMPES “LE TESTOPHONE” PAR ETIENNE TESTE,

FRANCE, VERS 1910,

laiton poli, une trompe détachée mais présente, pas de poire caoutchouc, longueur totale 55 cm.



6

A FOUR TRUMPET LE TESTOPHONE HORN

BY ETIENNE TESTE, FRENCH, CIRCA 1910, polished brass, one trumpet detached but present, lacking rubber bulb, 55cm long overall.

€1,000 - 1,500

7

ODOMETRE/TACHYMETRE O.S. (OCTAVE SEIGNOL, A NEUILLY), FRANCE, VERS 1906,

affichage en km, boîtier en bronze avec odomètre et journalier, cadran principal de 6 cm de diamètre émaillé blanc avec graduations noires de 0 à 100 km (quelques craquelures sur le cadran), numéros 20544, boîtier de largeur 11 cm hors-tout.

AN ODOTACHYMETRE BY O.S. (OCTAVE SEIGNOL OF NEUILLY), FRENCH CIRCA 1906, measuring in Kilometres, bronze casing with odometer and trip, the main enamel dial 6cm diameter in white with black lettering and numerals 0-100kms, (some hairline cracking to dial), number 20544, the casing 11cm wide overall.

€1,200 - 1,600



7



8



8



8 (reverse)



9



9 (detail)

8

**MASCOTTE TAUREAU AILE ET ECUSSON
EMAILLE DE L'AUTOMOBILE CLUB
MILANO, ITALIE, ANNEES 1920,**

mascotte en bronze nickelé, hauteur 14 cm, sur un support en Plexiglas ; écusson en argent (poinçon 800) émaillé sur ses deux faces, offert pour la IVe Coppa del Garda de 1924, 10 cm de haut sur un support en pierre polie.

A WINGED BULL MASCOT AND AN AUTOMOBILE CLUB MILANO ENAMELLED BADGE, ITALIAN 1920S,
THE MASCOT NICKEL PLATED BRONZE, 14CM HIGH, ON A PLEXIGLAS BASE; THE BADGE DOUBLE SIDED ENAMELLED SILVER (STAMPED 800) PRESENTED FOR THE IV COPPA DEL GARDA 1924, 10CM HIGH ON A POLISHED STONE BASE.
(2)

€800 - 1,200

La course de Formule Libre 1924 eut lieu le 9 novembre sur le circuit de Garda, sur une distance de 244,71 km. Elle fut remportée par Guido Meregalli sur une Fiat 20S, à une moyenne de 80,45 km/h. Les deuxièmes et troisièmes places revinrent à Antonio Masperi et Giuseppe Morandi au volant de leurs OM 655, à plus de 4 et 5 minutes du vainqueur.

The 1924 Formula Libre race at the Circuito del Garda on 9 November was held over a distance of 244.71km. The winner was Guido Meregalli in a Fiat 20S at an average speed of 80.45kmh. Second and third places went to Antonio Masperi and Giuseppe Morandi in their OM 655 cars, finishing more than 4 and 5 minutes behind the winner.

9

**SUPERBE MASCOTTE "FEE ELECTRIQUE"
POUR LES AUTOMOBILES VIRIOT & JANIN
C.E.M.S. PAR L. COUPE, FRANCE, 1917,**

signée et datée sur son embase, bronze nickelé, le nu plongeant tenant une plaque émaillée vert et jaune "Viriot & Janin", longueur 26,6 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A SUPERB 'FEE ELECTRIQUE' MASCOT FOR AUTOMOBILES VIRIOT & JANIN C.E.M.S. COMPANY BY L.COUPÉ, FRENCH, 1917, signed and dated on the base, nickel plated bronze, the nude diving forward holding a green and yellow enamelled 'Viriot & Janin' plaque, 26.6cm long, mounted on a radiator cap.

€5,000 - 7,000

La firme Automobiles Viriot & Janin C.E.M.S. était située à Suresnes (près de Paris) et avait ses ateliers au 4, rue du Commandant Rivière.

Automobiles Virot & Janin C.E.M.S. were based in Suresnes (near Paris) and their workshops were based at 4 rue du Commandant Rivière.



10

**MASCOTTE "VITESSE" PAR F. COFFIN,
FRANCE, ANNEES 1920,**

signée, fonderie creuse en alliage nickelé, hauteur 12 cm, montée sur un bouchon de radiateur en laiton fixé à un support en bois tourné.

A 'SPEED HEAD' MASCOT BY F.COFFIN, FRENCH, 1920S, signed, nickel plated hollow-cast alloy, 12cm high, on brass radiator cap above turned wooden base.

€3,000 - 4,000



11

**RARE MASCOTTE PHARAON PAR F.
BAZIN, FRANCE, FIN DES ANNEES 1920,**

inspirée d'un masque en or de Toutankhamon, estampillée par F. Bazin et portant la marque des Editions Marvel, bronze nickelé, hauteur 13,5 cm, montée avec un Moto-Meter Boyce (patiné) sur un bouchon de radiateur.

A RARE PHARAOH MASCOT BY F BAZIN, FRENCH LATE 1920S, based on the golden mask of Tutankhamun, stamped F. Bazin marked Editions Marvel, nickel plated bronze, 13.5cm high, mounted with a Boyce Moto-Meter (distressed) on a radiator cap.

€1,000 - 1,500



12

**MASCOTTE "CRANE ET TIBIAS CROISES"
PAR BREGEON, FRANCE, ANNEES 1920,**

estampillée Bregeon sur son embase, bronze coulé creux nickelé, hauteur 10 cm, montée sur un bouchon de radiateur, chromé par la suite.

A 'SKULL & CROSSBONES' MASCOT BY BREGEON, FRENCH, 1920S, stamped Bregeon to base, hollow-cast nickel plated bronze, 10cm high, mounted on a later chrome plated radiator cap.

€2,000 - 3,000



13



14

**MASCOTTE "MONOPLAN BLERIOT",
FRANCE, VERS 1910,**

non signée, laiton coulé, reproduisant le monoplan de la célèbre traversée de la Manche de 1909, avec roues et hélice tournantes, pales rivetées, longueur 23 cm, montée sur un bouchon de radiateur crénelé.

A 'BLERIOT MONOPLANE' MASCOT, FRENCH, CIRCA 1910, unsigned, cast brass, depicting the monoplane used in the famous 1909 Channel Crossing, with rotating wheel and propeller, the blades riveted on, 23m long, mounted on a castellated radiator cap.

€800 - 1,200



15



16

**MASCOTTE "DIANE CHASSEURSE" PAR
Z. KOVATS, FRANCE, VERS 1930,** signée sur son embase, laiton chromé représentant la déesse romaine de la chasse avec son arc bandé, hauteur 16 cm, montée avec un Calormeter Wilmot sur un bouchon de radiateur.

A 'DIANE ARCHER' MASCOT BY Z.KOVATS, FRENCH, CIRCA 1930, signed to base, chromed brass mascot depicting the Roman Goddess of the hunt with bow drawn, 16cm high, mounted with a Wilmot Calormeter on a radiator cap.

€800 - 1,000



17

18

19



20



21



22

15

MASCOTTE ART DECO "CHOUETTE" PAR JACQUES CARTIER, FRANCE, ANNEES 1920,

signée sur son embase, fonderie creuse nickelée, hauteur 14 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

AN ART DECO 'OWL' MASCOT BY JACQUES CARTIER, FRENCH, 1920S,
signed to base, hollow-cast nickel-plated
mascot, 14cm high, mounted on a radiator cap.

€1,500 - 2,000

16

MASCOTTE "DEESEDE DE LA FORTUNE", PRESUMEE D'ITALIE, ANNEES 1920,

non signée, bronze coulé nickelé représentant une femme drapée chevauchant une roue ailée au sommet d'une sphère, hauteur 18 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'FORTUNE GODDESS' MASCOT, BELIEVED ITALIAN, 1920S,
unsigned, nickel-plated bronze mascot depicting a draped female riding a winged wheel above a sphere, 18cm high, mounted on a radiator cap.

€800 - 1,200

17

MASCOTTE "DOMINATION" PAR CHARLES PAILLET, FRANCE, ANNEES 1920,

signée au dos, marquage '6' sur son embase, représentant un nu chevauchant les épaules d'un satyre, bronze nickelé, hauteur 15 cm, sur un bouchon de radiateur.

A 'DOMINATION' MASCOT BY CHARLES PAILLET, FRENCH, 1920S,
signed on the back, marked '6' on base, depicting a nude riding on the shoulders of a satyr, nickel plated bronze, 15cm high, on a radiator cap.

€2,000 - 3,000

18

MASCOTTE "PRINCESSE MANGBETU" PAR GASTON BROQUET, FRANCE, FIN DES ANNEES 1920,

bronze signé, hauteur 13 cm, sur un bouchon de radiateur nickelé, mal fixée sur un support en bois noirci.

A 'PRINCESS MANGBETU' MASCOT BY GASTON BROQUET, FRENCH, LATE 1920S, signed bronze, 13cm high, on a nickel-plated radiator cap, loose mounted on an ebonised wooden base.

€800 - 1,200

19

RARE MASCOTTE "PIERROT A LA LANTERNE" PAR M. GUIRAUD-RIVIERE, FRANCE, VERS 1922,

signée sur son embase, bronze avec patina vert sombre et zones nickelées polies, vitre de la lampe fêlée, hauteur 16 cm, avec restes de câblage, montée sur un bouchon de radiateur d'époque.

A RARE 'PIERROT WITH LANTERN' MASCOT BY M. GUIRAUD-RIVIÈRE, FRENCH, CIRCA 1922,
signed on base, bronze with dark green patina and polished spots of nickel, lamp glass cracked, 16cm high, with remains of wiring, mounted on period radiator cap.

€1,000 - 1,500

20

MASCOTTE PEU COURANTE "FILLE CHEVAUCHANT UN ESCARGOT" PAR P. DELM, FRANCE, VERS 1910,

signée sur l'arrière, escargot à l'allure malicieuse, bronze nickelé, longueur 15 cm, sur un bouchon de radiateur.

AN UNUSUAL 'GIRL RIDING A SNAIL' MASCOT BY P. DELM, FRENCH, CIRCA 1910,
signed on the tail, the snail with impish face, nickel plated bronze, 15cm long, on a radiator cap.

€1,500 - 2,000

21

MASCOTTE "GRENOUILLE TRAINANT UNE COQUILLE" PAR LOUCHET, FRANCE, VERS 1920,

estampillée "Louchet" sur son embase, marquage "Déposé" sur la coquille, bronze nickelé, longueur 11 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'FROG DRAGGING SHELL' MASCOT BY LOUCHET, FRENCH, CIRCA 1920,
stamped 'Louchet' to base, marked 'Depose' on shell, nickel-plated bronze, 11cm long, mounted on a radiator cap.

€1,000 - 1,500



23

22

MASCOTTE "GARÇON CHEVAUCHANT UN ESCARGOT" PAR G. POITVIN, FRANCE, ANNÉES 1910,

signée à l'arrière du support par un 'C & L' (Contentot & Lelièvre) issu de la coulée et numérotée 18, bronze nickelé, hauteur 15 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'BOY RIDING SNAIL' MASCOT BY G. POITVIN, FRENCH, 1910S, signed to rear of base with 'C & L' (Contentot & Lelievre) foundry stamp and numbered 18, nickel-plated bronze, 15cm high, mounted on a radiator cap.

€1,000 - 1,500

23

RARE MASCOTTE "GARÇON CHEVAUCHANT UN CITRON" PAR ETIENNE MERCIER POUR AUTOMOBILES CITROËN, FRANCE, ANNÉES 1920,

signée à l'arrière avec marquage 'Epreuve' et 'Déposé' à l'arrière de son embase, mascotte en bronze nickelé montrant un jeune garçon avec une trousse à outils et tenant un piston, chevauchant un énorme citron, hauteur 16,5 cm, montée sur un support en marbre gris.

A RARE 'BOY RIDING LEMON' MASCOT BY ETIENNE MERCIER FOR AUTOMOBILES CITROËN, FRENCH, 1920S, signed to rear and marked 'Epreuve' and 'Dépose' to rear of base, nickel-plated bronze mascot depicting a young boy with tool satchel and holding a piston riding an oversized lemon, 16.5cm high, mounted on a grey marble base.

€4,000 - 6,000



24



24 (detail)



25



26

24

RARE MASCOTTE "OISEAU DE VITESSE" PAR BUGATTI, FRANCE, ANNÉES 1920,

bronze nickelé, dessous estampillé de l'emblème Bugatti, dessous de la queue frappé du numéro 37, de formes pures, supposé être un projet de mascotte pour la Bugatti Type 37A, longueur 21,5 cm, mal fixée sur un support en marbre noir.

A RARE 'SPEED BIRD' MASCOT BY BUGATTI, FRENCH, 1920S, nickel-plated brass, stamped with Bugatti emblem to underside and with stamped number 37 to underside of tail, of simple form and believed to be a mascot design for Bugatti Type 37A, 21.5cm long, loosely mounted to a black marble base.

€2,000 - 3,000

Un exemplaire de cette mascotte était présent sur la Bugatti Type 37A "La Cage à Mouche" du Comte Souza Dantos, carrossée par Million-Guiet.

An example of this mascot was fitted to the Comte Souza Dantos "La Cage a Mouche" ("The Fly Cage") Type 37A Bugatti with coachwork by Million-Guiet.

25

MASCOTTE "FEE" PAR VEBER,

signée, bronze nickelé, hauteur 11 cm, montée sur un support en marbre.

A 'FAIRY' MASCOT BY VEBER, signed, nickel-plated bronze, 11cm high, mounted on marble base.

€1,000 - 1,400



28

29

30

26

BELLE MASCOTTE "PEGASE" PAR GASTON BROQUET POUR LES AUTOMOBILES BUCHET, FRANCE, VERS 1911,

représentant un Pégase ailé de style rococo, monogramme VB (Victor Buchet) de l'artiste sur le devant de son embase, signée, en bronze, estampillée 137, hauteur 12 cm.

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

€1,000 - 1,500

Les automobiles Buchet furent produites en France de 1911 à 1929. Il existe de notables différences entre cet exemplaire ancien et la version plus récente de 1920 – 1925 dépourvue du logo Buchet.
Reprise dans les ouvrages Motoring Mascots of the World de William C. Williams, page 103, et Bouchons de radiateur de Dominique Pascal, page 240.

Buchet cars were produced from 1911-1929 in France. There are marked differences between this early example and the 1920-1925 later version without the Buchet logo.
Illustrated in William C. Williams ' Motoring Mascots of the World' Page 103, number 396, and on Page 240, 'Bouchons De Radiator' by Dominique Pascal.

27

NO LOT

28

MASCOTTE "CLOWN", VERS 1930,

personnage saluant le chapeau à la main, non signée, bronze nickelé, hauteur 14 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'CLOWN' MASCOT, CIRCA 1930,
the figure saluting with hat in hand, unsigned, nickel-plated bronze, 14cm high, mounted on a radiator cap.

€1,000 - 1,500

29

MASCOTTE "JOYEUX IVROGNE" PAR B. ZETTE, FRANCE, ANNEES 1920,

signée, bronze nickelé, personnage enserrant un réverbère, hauteur 14 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'HAPPY DRUNKARD' MASCOT BY B. ZETTE, FRENCH, 1920S
signed, nickel-plated bronze, the figure embracing a lamp-post, 14cm high, mounted on radiator cap.

€1,000 - 1,400

30

MASCOTTE "JOUE CONTRE JOUE" PAR RUFFONY, FRANCE, ANNEES 1920,

signée, bronze nickelé, hauteur 13,5 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'CHEEK-TO-CHEEK' MASCOT BY RUFFONY, FRENCH, 1920S,
signed, nickel-plated bronze, 13.5cm high, mounted on a radiator cap.

€1,000 - 1,500



31



32



33



35



34

MASCOTTE "EGYPTIENNE AILEE" PAR M. BONNOT, FRANCE, ANNEES 1920,
signée, bronze nickelé, (un élément de décoration manquant sur la tête), grand modèle, hauteur 17,5 cm, montée sur un support en marbre.

AN 'EGYPTIENNE AILEE' BY M. BONNOT, FRENCH, 1920S,
signed, nickel-plated bronze, (lacking head-piece decoration), large version, 17.5cm high, mounted on a marble base.

€1,500 - 2,000

32

MASCOTTE "TOMBE DES NUFS" PAR LE FAGUAYS, FRANCE, ANNEES 1920,

signée, bronze nickelé, 18,5 cm, montée sur un support en Onyx.

A 'TOMBE DES NUFS' MASCOT BY LE FAGUAYS, FRENCH, 1920S,
signed, nickel-plated bronze, 18.5cm, mounted on an Onyx base.

€2,200 - 2,600

33

MASCOTTE "CHEVRE FUMANT UN CIGARE", FRANCE, ANNEES 1920,

alliage nickelé, marquage Banquet de Massais sur le dessous et plaque frontale marquée 'Condac Garage-Civray', hauteur 14,5 cm, montée sur un bouchon de radiateur en bronze à quatre oreilles.

A 'CIGAR SMOKING GOAT' MASCOT, FRENCH, 1920S,
nickel-plated alloy, marked Banquet de Massais to the reverse with
plaque applied to front marked 'Condac Garage-Civray', 14.5cm high,
mounted on a four-lugged bronze radiator cap.

€1,800 - 2,400

MASCOTTE ART DECO "BERGER ALLEMAND" PAR JACQUES CARTIER, FRANCE, ANNEES 1920,
signée sur son embase, bronze nickelé, représentation stylisée du chien assis, hauteur 16,5 cm, montée sur un support d'exposition en bois tourné.

AN ART DECO 'ALSATIAN DOG' MASCOT BY JACQUES CARTIER,
FRENCH, 1920S,
signed to base, nickel-plated bronze, stylised depiction of the sitting dog,
16.5cm high, mounted on a turned wooden display base.

€2,000 - 3,000

35

MASCOTTE "GRENOUILLE RAMPANTE" PAR A. RENEVEY, FRANCE, VERS 1915, VENDUE PAR DUNHILL,

signée à l'arrière de son embase, bronze nickelé, longueur 16 cm,
montée sur un support d'exposition en bois tourné.

A 'LEAPING FROG' MASCOT BY A. RENEVEY, FRENCH, CIRCA 1915,
RETAILLED BY DUNHILL,
signed to rear of base, nickel-plated bronze, 16cm long, mounted on a
turned wooden display base.

€2,000 - 3,000



36

36

MASCOTTE AUTOMOBILE "ANGE DE LA VICTOIRE" PAR FRANZ BERGMAN, AUTRICHE, ANNEES 1920,

signée 'Nam Greb' et portant à l'arrière de son embase l'initial B du sculpteur dans un marquage en jarre, bronze nickelé finement ciselé, hauteur 19 cm, montée sur un bouchon de radiateur posé sur un support d'exposition en bois tourné.

AN 'ANGEL OF VICTORY' CAR MASCOT BY FRANZ BERGMAN, AUSTRIAN, 1920S, signed 'Nam Greb' and with sculptor's 'B' initial in jar symbol mark to rear of base, finely detailed nickel-plated bronze, 19cm high, mounted on a radiator cap above a turned wooden display base.

€2,000 - 3,000

37

37

MASCOTTE 'SPIRIT OF ECSTASY' DES DERNIERES ROLLS-ROYCE GHOST,

nickel massif, marquée 'Rolls-Royce Ltd Feb.6.1911' et signée 'Charles Sykes' tout autour de son embase, marquages 'Reg U.S. Pat Off' et 'Trade Mark Reg.' sous les ailes, hauteur 14 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A ROLLS-ROYCE LATE GHOST 'SPIRIT OF ECSTASY' MASCOT, solid nickel, marked 'Rolls-Royce Ltd Feb.6.1911' and signed 'Charles Sykes' around the base, with 'Reg U.S. Pat Off' and 'Trade Mark Reg.' markings under the wings, 14cm high, mounted on a radiator cap.

€1,000 - 1,500

38

38

RARE MASCOTTE "BACCHANTE FUYANTE" PAR JOE DESCOMPS (JOSEPH EMMANUEL CORMIER) POUR ETLING, FRANCE, VERS 1920,

signée 'Joe Descomps' et marquée 'Etling Paris' sur la gauche de son embase, bronze nickelé, représentant un nu féminin courant contre le vent, hauteur 18 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque posé sur un support d'exposition en bois tourné.

A RARE 'BACCHANTE FUYANTE' MASCOT BY JOE DESCOMPS (JOSEPH EMMANUEL CORMIER) FOR ETLING, FRENCH, CIRCA 1920, signed 'Joe Descomps' and marked 'Etling Paris' to left side of base, nickel plated bronze, in the form of a female nude running against the wind, 18cm high, mounted on a period radiator cap on a turned wooden display base.

€3,000 - 4,000

39

39

RARE MASCOTTE "LIEVRE A L'APPAREIL PHOTO" PAR E. LEJEUNE D'APRES RENEVEY, GRANDE-BRETAGNE, VERS 1920,

signée 'Renevey' sur son embase et estampillée 'R/D A.E.L' à l'arrière de celle-ci, mascotte creuse moulée en bronze à la cire perdue représentant un lièvre qui tient un appareil à soufflet, exécutée par Lejeune d'après le dessin d'origine de Renevey, hauteur 12 cm, montée sur un support d'exposition en bois tourné.

A RARE 'HARE WITH CAMERA' MASCOT BY A E LEJUENE AFTER RENEVEY, BRITISH, CIRCA 1920, signed 'Renevey' to base and stamped 'R/D A.E.L' to rear of base, 'cire perdue' hollow-cast mascot in bronze depicting a hare holding a bellows-type camera, produced by Lejeune after the original design by Renevey, 12cm high, mounted on a turned wooden display base.

€3,000 - 4,000



40

MASCOTTE "LA GLOIRE" PAR VICTOR ROSSI, FRANCE, VERS 1920,

signée 'V. Rossi' à l'arrière de son embase, l'une de la série de mascottes allégoriques produites par 'L'Art Allégorique, 17 rue Le Marois, Paris', bronze nickelé, représentant un nu féminin à genoux, drapé les cheveux au vent et les bras étirés vers l'avant, longueur 17 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque posé sur un support d'exposition en bois tourné.

A 'LA GLOIRE' MASCOT BY VICTOR ROSSI, FRENCH, CIRCA 1920, signed 'V Rossi' to rear of base, one of a series of allegorical mascots produced by 'L'Art Allégorique, 17 rue Le Marois, Paris, nickel plated bronze, depicting a kneeling draped female nude with flowing hair and arms outstretched forward in flight, 17cm long, mounted above a period radiator cap above a turned wooden display base.

€2,000 - 3,000



41

RARE MASCOTTE "LIEVRE BONDISSANT" PAR J. MARTEL, FRANCE, ANNEES 1920,

portant l'inscription 'J. Martel' sur le côté de son embase, mascotte en bronze nickelé représentant un lièvre bondissant d'un style nettement futuriste, longueur 20 cm, montée sur un support d'exposition en bois tourné.

A RARE 'LEAPING HARE' MASCOT BY J.MARTEL, FRENCH, 1920S, inscribed 'J.Martel' to side of base, nickel-plated bronze mascot of a leaping hare with strong Futurist styling, 20cm long, mounted on a turned wooden display base.

€3,000 - 4,000



42

MASCOTTE "DANSEUSE AU TAMBOURIN" PAR M. PICCIOLA, VERS 1920,

signée sur son embase et portant le numéro 150 estampillé à l'arrière de celle-ci, bronze nickelé, représentant un femme à moitié dénudée tenant un tambourin et des castagnettes, hauteur 20 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque.

A 'TAMBOURINE DANCER' MASCOT BY M PICCIOLA, CIRCA 1920, signed to base and with stamped number '150' to rear of base, nickel-plated bronze, in the form of a semi-nude female holding a tambourine and castanet, 20cm high, mounted on a period radiator cap.

€2,000 - 3,000



43

**LE PROTOTYPE DE LA MASCOTTE
“OISEAU DE PROIE” CONÇUE POUR
LA PANTHER DE VILLE DE CRUELLA
D’ENFER DANS LES 101 DALMATIENS, LE
FILM DE DISNEY DE 1996,**

mascotte creuse moulée à la cire perdue, en acier chromé, représentant dans un style fortement inspiré par l'Art Deco un grand oiseau de proie prêt à attaquer, master prototype conçu pour la Panther De Ville, un véhicule néo-classique de luxe profondément revu par le constructeur britannique Panther Westwinds entre 1974 et 1985, que conduisait Cruella D'Enfer (jouée par l'actrice Glen Close) et qui apparaissait longuement dans plusieurs scènes de la comédie de Stephen Herek produite en 1996 par Disney et tirée du roman publié en 1956 par Dodie Smith. Mascotte d'une taille impressionnante, de 29 cm de long et pesant environ 3,2 kg, munie sur son embase de quatre trous taraudés pour sa fixation, proposée avec un certificat d'authenticité délivré par The Prop Store.

THE ‘BIRD OF PREY’ PROTOTYPE MASCOT DESIGNED FOR CRUELLA DE VILLE’S PANTHER DE VILLE CAR IN THE 1996 DISNEY FILM ‘101 DALMATIANS’, ‘cire-perdue’ hollow-cast mascot in chrome-plated steel, in the form of a large bird of prey in ‘ready to strike’ pose and with strong Art Deco inspired styling, the Master Prototype example designed for the “Panther De Ville”, a heavily modified neo-classic luxury vehicle by British car manufacturer Panther Westwinds from 1974-1985, and driven by Cruella De Ville (played by actress Glen Close), appearing extensively in various scenes in Stephen Herek’s 1996 live action comedy film produced by Disney and based upon Dodie Smith’s 1956 novel. An impressively large mascot measuring 29cm long, and weighing approximately 3.2kg (7lbs) with four threaded mounting holes to underside and offered together with Certificate of Authenticity from The Prop Store.

(2)

€2,000 - 3,000

Selon les informations communiquées par le vendeur, ce master prototype unique de la mascotte a servi pendant la production du film de point de départ pour des versions résine, qui sont celles qui apparaissent à l'écran y compris lors des tournages de poursuites effectués dans le centre de Londres. En effet, du fait de la difficulté et du délai de fabrication de l'exemplaire en acier moulé, ce sont les versions résine, plus simples, qui ont été utilisées pour ne pas retarder la production ; cette version originale était restée en attente sur le plateau, comme solution de secours.

La “Panther De Ville” du film était l'une des environ 60 Panther Westwinds conçues par Robert Jankel dans l'esprit de la célèbre Bugatti Royale, dans le but d'attirer une clientèle aux goûts de luxe. La voiture du film avait bénéficié de certaines modifications d'aspect, dont une livrée spécifique noire et blanche, et était équipée d'un moteur V8 ; elle est exposée à Disneyland Paris.

According to information supplied by the vendor, this one-off Master Prototype mascot was used during production of the film as a basis for resin versions of the mascot that eventually appeared on screen including during filming on location in central London driving scenes, as due to the time and effort used to produce this cast steel example, simpler resin versions were used so as not to delay production, with this original version on standby as a back up on set.

The “Panther De Ville” car used in the film was one of about 60 Panther Westwinds models, originally conceived by Robert Jankel with styling reminiscent of the famed Bugatti Royale and designed to appeal to customers with luxury tastes, with some styling modifications, a replacement V8 engine for filming, and with distinctive white and black livery, the car is currently on display at the Walt Disney Studios Park in Disneyland Paris.



44

**MASCOTTE “ESPRIT DU VENT” PAR
CHORUS BRAND DU 30 EUSTON ROAD,
LONDRES, VERS 1920,**

marquage de l'artiste en-dessous de son embase, mascotte en bronze nickelé représentant un nu féminin ailé chevauchant une roue à rayons ailée, hauteur 17 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque posé sur un support d'exposition en bois tourné.

A ‘SPIRIT OF THE WIND’ MASCOT BY CHORUS BRAND OF 30 EUSTON ROAD, LONDON, CIRCA 1920, maker's marks under the base, nickel-plated bronze mascot in the form of a winged female nude riding a winged spoked wheel, 17cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.

€1,000 - 1,500



45

45
MASCOTTE ART DECO "MARABOUT" PAR ARTUS (MAX LE VERRIER), FRANCE, VERS 1930,
signée 'Artus' à l'avant de son embase, alliage plaqué, représentant dans le style Arts Déco un marabout d'Afrique sur ses pattes, hauteur 16,5 cm, montée sur un support d'exposition en bois tourné.

AN ART DECO 'MARABOUT' MASCOT BY ARTUS (MAX LE VERRIER), FRENCH, CIRCA 1930,
signed 'Artus' to front of base, plated alloy,
in the form of a standing Marabou Stork with Art Deco styling, 16.5cm high, mounted on a turned wooden display base.

€800 - 1,200



46

46
RARE MASCOTTE "MERCURE", VERS 1910,
non signée, bronze nickelé, représentant le dieu romain Mercure assis en train d'attacher ses sandales ailées, hauteur 12 cm, montée sur un des premiers bouchons de radiateur posé sur un support d'exposition en bois tourné.

A RARE 'MERCURY' MASCOT, CIRCA 1910, unsigned, nickel-plate bronze, depicting the mythical Roman figure Mercury seated and lacing his winged sandals, 12cm high, mounted on an early radiator cap on a turned wooden display base.

€800 - 1,200



47

47
MASCOTTE "NYMPHE DE LA VITESSE DRAPEE" PAR E. LEJEUNE, GRANDE-BRETAGNE, ANNEES 1920,
estampillée 'REG ED AEL' à l'arrière de son embase, d'après un dessin original de L. V. Aronson, bronze nickelé représentant un gracieux nu féminin, hauteur 17 cm, montée sur un support d'exposition en bois tourné.

A 'DRAPED SPEED NYMPH' MASCOT BY A E LEJEUNE, BRITISH, 1920S,
stamped 'REG ED AEL' to rear of base, after an original design by L V Aronson, nickel-plated bronze mascot depicting a graceful female nude, standing 17cm high, mounted on a turned wooden display base.

€800 - 1,200



48



49



50



51

48

**MASCOTTE AUTOMOBILE "LUCIFER GOLFING SOCIETY",
GRANDE-BRETAGNE, 1921,**

non signée, bronze nickelé, représentant un diable en pantalons de golf, fumant la pipe avec un club de golf sur l'épaule et un sac de clubs à ses pieds, gravure 'Lucifer Golfing Society' tout autour de son embase, hauteur 11 cm, montée sur un bouchon de radiateur posé sur un support d'exposition en bois tourné.

A 'LUCIFER GOLFING SOCIETY' CAR MASCOT, BRITISH, 1921, unsigned, nickelated bronze, depicting a pipe-smoking devil in plus-fours with golf club over his shoulder and bag of clubs at his feet, engraved 'Lucifer Golfing Society' around the base, 11cm high, mounted on a radiator cap above a turned wooden display base.

€800 - 1,200

C'est en 1921 que Sir Hedley le Bas fonda avec des amis cette Société, un club privé très fermé de Londres pour gentlemen, limité à 60 membres, chiffre qui sera porté en 1925 à 100. On trouvait parmi ses membres Charles Sykes, George V, Edward VIII et le Duc d'Edimbourg. En 1936, Charles Sykes en devint le président.

In 1921 Sir Hedley le Bas and friends founded the Society, an exclusive private gentleman's club in London, limited to only 60 members rising to a limit of 100 in 1925. Members included Charles Sykes, George V, Edward VIII and the Duke of Edinburgh. In 1936 Charles Sykes became the Society's Captain.

49

**MASCOTTE "BERGER ALLEMAND" PAR E. ILINSKY, FRANCE,
ANNEES 1920,**

signée et portant sur son embase le marquage issu de coulée 'Fumiere et Cie', bronze nickelé, complète avec sa chaîne, hauteur 16 cm, montée sur un support d'exposition en bois tourné.

AN 'ALSATIAN DOG' MASCOT BY E ILINSKY, FRENCH, 1920S, signed and with Fumiere Et Cie foundry marking to base, nickelated bronze, complete with chain, 16cm high, mounted on a turned wooden display base.

€800 - 1,200

50

**MASCOTTE "CADDIE BOY", GRANDE-BRETAGNE, MODELE
DEPOSE 1924,**

non signée, portant à l'avant de son embase le marquage 'Registered Design No.708392', bronze nickelé, représentant un jeune garçon en short, blazer, casquette et écharpe, portant sur l'épaule un sac de clubs de golf, hauteur 12,5 cm, montée sur un bouchon de radiateur en Bakélite noire posé sur un support d'exposition en bois tourné.

A 'CADDY BOY' MASCOT, BRITISH, REGISTERED DESIGN 1924, unsigned, marked with Registered Design No.708392 to front of base, nickel-plated bronze, if the form of a young boy in shorts, blazer, cap and scarf with a bag of golf clubs over his shoulder, 12.5cm high, mounted on a black Bakelite radiator cap above a turned wooden display base.

€800 - 1,200

51

**MASCOTTE "SATYRE JOUANT DE LA CORNEMUSE" PAR MIC,
FRANCE, ANNEES 1920,**

signée sur son embase, nickelée, hauteur 16 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque posé sur un support d'exposition en bois tourné.

A 'SATYR PIPE-PLAYER' MASCOT BY MIC, FRENCH, 1920S, signed to base, nickel-plated, 16cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.

€800 - 1,200



52



54



53



55

52

MASCOTTE "ARCHER" EN VERRE PAR RENE LALIQUE, FRANCE, INTRODUITE LE 3 AOUT 1928,

marques 'R. Lalique' moulée et 'France' usinée sur sa partie inférieure, 'No.1126' gravé en-dessous de son embase, verre transparent supportant une figure d'archer moulée en taille-douce, hauteur 12 cm, quelques rayures de surface et bulle à l'intérieur de son embase.

AN 'ARCHER' GLASS MASCOT BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 3RD AUGUST 1928,
moulded 'R.Lalique' and wheel-cut France to lower edge, engraved
'No.1126' under base, in clear glass with intaglio moulded design of an archer, 12cm high, some surface scratches and internal bubble to base.

€1,000 - 1,500

53

MASCOTTE "FILLE AU NENUPHAR" PAR H. LEVASSEUR, FRANCE, ANNEES 1920,

signée et estampillée 'LU3', bronze nickelé, représentant un nu féminin debout sur un nénuphar, hauteur 23,5 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'LILY GIRL' MASCOT BY H.LEVASSEUR, FRENCH, 1920S,
signed and stamped 'LU3' to rear of base, nickel-plated bronze,
depicting a female nude standing on a lily pad, 23.5cm high, mounted on a radiator cap.

€1,000 - 1,500

54

UNE DES PREMIERES MASCOTTES 'B' AILE DE BENTLEY 3½ LITRE, DEBUT DES ANNEES 1930,

d'après le dessin original de Charles Sykes, marquage 'Bentley Motors 1931 Ltd' sur la face inférieure du B, chromée, version à simple aile, longueur 9,5 cm, montée sur le bon bouchon de radiateur.

AN EARLY 'SINGLE WING' 3½ LITRE BENTLEY WINGED 'B' MASCOT, EARLY 1930S,
after the original design by Charles Sykes, marked 'Bentley Motors 1931 Ltd' to underside of 'B', chromed with single-wing design, 9.5cm long, mounted on correct radiator cap.

€800 - 1,000

55

MASCOTTE "CHEF CHEVAUCHANT UN ESCARGOT" PAR E. LEJEUNE, GRANDE-BRETAGNE, ANNEES 1920,

estampillée 'AEL' et 'R/D' à l'arrière de son embase, bronze nickelé, représentant un chef indien d'Amérique chevauchant un énorme escargot avec des rênes torsadées mais sans cravache, longueur 14 cm, monté sur un support d'exposition en bois tourné.

A 'CHIEFTAIN RIDING SNAIL' MASCOT BY A E LEJEUNE, BRITISH, 1920S,

stamped 'AEL' and 'R/D' to rear of base, nickel-plated bronze, depicting a Native American Chieftain riding an oversized snail, with wire-twist reins but lacking club, 14cm long, mounted on a turned wooden display base.

€1,000 - 1,500



56

56

**MASCOTTE "COQ NAIN" EN VERRE COULEUR TOPAZE AVEC
INSERT ROUGE PAR RENE LALIQUE, FRANCE, INTRODUITE LE
10 FEVRIER 1928,**

moulages 'R Lalique' et 'France' sur les deux côtés de son embase et numéro de catalogue 'No.1135' gravé à l'arrière de celle-ci, représentant un coquelet sur ses pattes aux griffes intactes, hauteur 20 cm.

A 'COQ NAIN' MASCOT IN TOPAZ COLOURED GLASS WITH SCARLET CORE BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 10TH FEBRUARY 1928,

moulded 'R Lalique' and 'France' to either side of base and with engraved catalogue number 'No.1135' to rear of base, depicting a standing cockerel with claws intact, 20cm high.

€1,500 - 2,000



57

57

**MASCOTTE EN VERRE "TETE D'AIGLE" PAR RENE LALIQUE,
FRANCE, INTRODUITE LE 14 MARS 1928,**

moulages 'R Lalique' et 'France' sur les deux côtés du cou, en verre transparent et verre dépoli, longueur 14 cm, fixé par un montage métallique sur un bouchon de radiateur nickelé d'époque.

A 'TETE D'AIGLE' GLASS MASCOT BY RENE LALIQUE, FRENCH, INTRODUCED 14TH MARCH 1928,

moulded 'R.Lalique' and 'France' to either side of neck, in clear and frosted glass, 14cm long, fitted within metal mount above a period nickelelled radiator cap.

€800 - 1,200



58

58

**MASCOTTE "GAZELLE BONDISSANTE" PAR JACQUES CARTIER,
FRANCE, ANNEES 1920,**

signée, bronze nickelé, hauteur 16 cm, sur un support d'exposition en bois.

A LEAPING GAZELLE MASCOT BY JACQUES CARTIER, FRENCH, 1920S,

signed, nickel plated bronze, 16cm high, on wooden display base.

€1,000 - 1,400



59

59

MASCOTTE "MICKEY MOUSE" PAR DESMO, GRANDE-BRETAGNE, ANNEES 1950,
figurine en bronze coulé peinte à froid, estampillée Desmo sur son embase, hauteur 8,5 cm, sur un bouchon de radiateur.

A 'MICKEY MOUSE' MASCOT BY DESMO, BRITISH, 1950S, cold painted cast bronze figure, stamped Desmo to the base, 8.5cm high, on a radiator cap.

€1,000 - 1,400



60

60

MASCOTTE "ICARE" PAR VIROT, FRANCE, ANNEES 1920,
signée sur son embase, bronze nickelé, grande version du début, longueur 20,5 cm, montée sur un support en bois tourné.

AN 'ICARA' MASCOT BY VIROT, FRENCH, 1920S, signed to base, nickel-plated bronze, large early version, 20.5cm long, mounted on turned wooden base.

€900 - 1,200



61

MASCOTTE "DEESSE INDIENNE" PAR VARNIER, FRANCE, ANNEES 1920,
signée à l'arrière de son embase, laiton nickelé,
hauteur 18 cm, montée sur un bouchon
de radiateur de Bentley (environ 82 mm de
diamètre hors-tout) sur un support d'exposition
en bois peint en noir.

A 'HINDU GODDESS' MASCOT BY VARNIER,
FRENCH, 1920S,
signed to rear of base, nickel-plated spelter,
18cm high, mounted on a Bentley radiator cap
(approximately 82mm outer diameter) above a
black-painted wooden display base.

€2,000 - 2,500

62
MASCOTTE "FEMME VOILEE" PAR E. FANIN, FRANCE, ANNEES 1920,

signée à l'arrière, laiton nickelé, hauteur 20 cm,
montée sur un bouchon de radiateur d'époque
posé sur un support en bois tourné.

A 'VEILED WOMAN' MASCOT BY E. FANIN,
FRENCH, 1920S,
signed to rear, nickel-plated spelter, 20cm high,
mounted on a period radiator cap above a
turned wooden base.

€800 - 1,000



62



63

63



64

63
MASCOTTE "FILLE AU PAPILLON" PAR AUGUSTE MOREAU, FRANCE, ANNEES 1920,

signée à l'arrière de son embase, bronze
nickelé, hauteur 18 cm, proposée avec une
mascotte "Ange de la Victoire", non signée,
bronze nickelé, ancienne réparation aux jambes
et entretoises de support rajoutées, hauteur 19
cm, chacune montée sur un support en bois.

A 'BUTTERFLY GIRL' MASCOT BY AUGUSTE MOREAU, FRENCH, 1920S,
signed to rear of base, nickel-plated bronze,
18cm high, offered together with an 'Angel
of Victory' mascot, unsigned, nickel-plated
bronze, with old repair to legs and added
support struts, 19cm high, each mounted on
wooden base.
(2)

€800 - 1,000

64[◊]

MAQUETTE AU 1/8 DE LA LOTUS 25 CLIMAX PILOTEE PAR JIM CLARK AU GRAND PRIX DE GB 1963 – EDITION LIMITEE,

par Presentation models de Cheshunt, Herts,
édition limitée (20/100), maquette en résine
de la voiture que Clark a menée à la victoire,
représentée à l'arrêt, longueur 49 cm, montée
sur un support d'exposition muni d'une plaque,
sous une vitrine en Perspex.

A 1:8 SCALE LIMITED EDITION MODEL OF JIM CLARK'S 1963 BRITISH GRAND PRIX LOTUS 25 CLIMAX,
by Presentation Models of Cheshunt, Herts,
limited edition (20/100), resin bodied kerbside
model of the car as driven to victory by Clark,
49cm long, mounted on display base with
plaque, under a Perspex display case.

€800 - 1,200



65



66



67



68

65

MAQUETTE DE VOLANT DE FERRARI F10 2010 PAR AMALGAM MODELS,

édition limitée numérotée 162/250, réplique à l'échelle 1 en fibre de carbone composite, complet avec ses interrupteurs, boutons et leviers de commande, largeur 28 cm, mal fixé sur un support d'exposition muni des plaques du fabricant, sous une vitrine en Perspex, proposée avec une boîte de transport capitonnée.

A MODEL OF A 2010 FERRARI F10 STEERING WHEEL BY AMALGAM MODELS,

limited edition numbered 162/250, full size replica display model in carbon fibre composite, complete with control switches, buttons and levers, 28cm wide, loose mounted on a display base with maker's plaques under a Perspex display case, offered with a padded carry case.

(2)

€800 - 1,000

66[◊]

MAQUETTE AU 1/8 DE LA MERCEDES 540K CABRIOLET SPECIAL 1936 PAR POCHER, ITALIE,

maquette détaillée construite à partir d'un kit de pièces en métal et plastique, livrée blanche et crème, intérieur détaillé avec garnissage marron, portes ouvrantes et capot découvrant le compartiment moteur, longueur 64 cm, joliment présentée sur un support tapissé de vert et recouverte d'une vitrine à encadrement de bois (une vitre mal fixée), plaque de titre gravée, vitrine mesurant 79 x 36 x 25 cm hors-tout.

A 1:8 SCALE MODEL OF A 1936 MERCEDES-BENZ 540K CABRIOLET SPECIAL BY POCHER OF ITALY,

detailed kit-built model constructed from plastic and metal parts, in cream and white livery with detailed interior with brown upholstery, with opening doors and bonnet revealing engine compartment, 64cm long, nicely presented on green baize base under wood-framed glazed display case (one glass panel loose), with engraved title plaque, the case measuring 79 x 36 x 25cm overall.

€800 - 1,000

67[◊]

RARE MAQUETTE DE FONDERIE, A GRANDE ECHELLE, DE LA CELEBRE FERRARI '500' GRAND PRIX MONOPOSTO, PAR TOSCHI, VERS 1952,

créée pour servir de cadeau aux membres de l'équipe Ferrari et aux revendeurs, avec nombreux détails et pneus en caoutchouc montés sur des roues en étain embouti avec "rayons", moitié supérieure de la carrosserie amovible contenant initialement une bouteille de liqueur (qui, retirée, permettait d'obtenir un jouet motorisé avec transmission au train arrière par courroie caoutchouc et pont à engrenages), bouteille, parebrise et mécanique interne absents, peintures d'origine et pièces plaquées montrant des traces d'usure dues au temps, longueur 54 cm.

A SCARCE LARGE SCALE DIE-CAST MODEL OF THE FAMED FERRARI '500' GRAND PRIX MONOPOSTO, BY TOSCHI, CIRCA 1952, created as a presentation gift to Ferrari-team personnel and to dealership outlets, well-detailed and with rubber tyres on pressed tin 'spoked' wheels, the upper half body removable originally containing a bottle of liqueur, (which when removed enabled conversion to a powered toy with rubber-band drive via geared differential to rear axle), lacking bottle, windscreens and internal mechanism, some age-wear to original paint finish and plated parts, 54cm long.

€1,000 - 1,400

68[◊]

BELLE MAQUETTE A L'ECHELLE 1/8 DE LA BUGATTI TYPE 35 DU GRAND PRIX DE LYON 1924 PAR JEAN-PAUL FONTENELLE DE L'ART COLLECTION AUTO COMPANY,

construite en acier, laiton, cuivre, bois et aluminium de haute qualité, peinte en bleu Bugatti, longueur 48,5 cm, proposée avec un portfolio original de six épreuves.

A FINE 1:8 SCALE MODEL OF THE 1924 GRAND PRIX DE LYON BUGATTI TYPE 35 BY JEAN-PAUL FONTENELLE OF THE ART COLLECTION AUTO COMPANY, constructed from high quality steel, brass, copper, wood and aluminium, finished in Bugatti blue, 48.5cm long, together with an original portfolio of six prints offered with the model.

(Qty)

€1,200 - 1,800



69



70



71



72



72

69

MAQUETTE A L'ECHELLE 1/8 DE LA FERRARI F500 PAR PRESENTATION MODELS DE CHESHUNT, HERTS,

édition limitée numérotée 95/100, représentée à l'arrêt, construite à partir de matériaux bruts, carrosserie en résine, cockpit détaillé, montée sur un support d'exposition en métal bouchonné, largeur 62,5 cm, montée avec la plaque du réalisateur et signée par lui sous le support.

A 1:8 SCALE MODEL FERRARI F500 BY PRESENTATION MODELS OF CHESHUNT, HERTS,
limited edition number 95/100, kerbside scratch built model, resin body, detailed cockpit, mounted on engine turned metal display base, 62.5cm wide, mounted with maker's plaque, signed by the model maker under the base.

€1,200 - 1,800

70⁰⁰

MAQUETTE A L'ECHELLE 1/5 DE LA FERRARI F300 DE FORMULE 1 (SAISON 1998) DE MICHAEL SCHUMACHER PAR SPORTS MODELS,

édition limitée numérotée 079/500, version de présentation de la voiture, arborant sa livrée de course Rosso Corsa avec le numéro 3 du pilote et des logos de sponsors, longueur 90 cm, supports de nez et aileron avant récemment réparés, mal fixée sur un support d'exposition recouvert d'une vitrine, mesures hors-tout 106 x 53 x 31 cm.

A 1:5 SCALE MODEL OF MICHAEL SCHUMACHER'S 1998 SEASON FERRARI F300 FORMULA 1 CAR BY SPORTS MODELS,
limited edition numbered 079/500, display model of the car, finished in Rosso Corsa race livery with driver's number 3 and sponsors' logos, 90cm long, recent repair to nose pylons and front wing, loose mounted on a display base under glazed case, measuring 106 x 53 x 31cm overall.

€2,500 - 3,500

71

PLAQUE EN BRONZE "LES TROIS GRACES", ITALIE, ANNEES 1920,

bronze doré finement ouvragé, signé V. Caimi, Como, 28,8 x 23 cm

A 'THREE GRACES' MOTORING BRONZE PLAQUE, ITALIAN, 1920S, finely detailed gilt bronze, signed V. Caimi, Como, 28.8 x 23cm.

€800 - 1,000

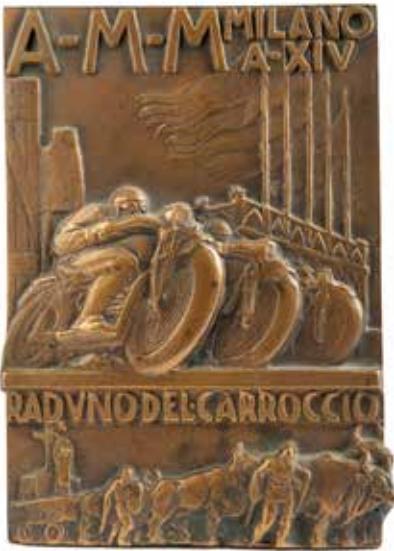
72

DEUX PLAQUES SUR L'AUTOMOBILE EN BRONZE COULE, ITALIE, ANNEES 1920,

se composant de "Targa Della Rivista Auto-Moto-Ciclo, Grand Uff Rag Arturo Tesini, I Assoluto, Il Coppa del Garda, Milano 6 Gennaio 1922", signée "Dal Pozzo", 31,2 x 28,5 cm, et d'un beau bronze représentant une biplace de course en pleine vitesse, moulé en relief, 16,5 x 40 cm.

TWO CAST BRONZE MOTORING PLAQUES, ITALIAN, 1920S, comprising:- "Targa Della Rivista Auto-Moto-Ciclo, Grand Uff Rag Arturo Tesini, I Assoluto, Il Coppa del Garda, Milano 6 Gennaio 1922", signed "Dal Pozzo" 31.2cm x 28.5cm: and a fine bronze depicting a two-seat racing car at speed, cast in relief, 16.5 x 40cm.
(2)

€800 - 1,000



73



73



73

74

73

TROIS PLAQUES EN BRONZE COULE, ITALIE,

chacune consacrée au thème des transports, se composant de "motos A.M.M. Milano, A. XIV, Raduno del Carroccio", 19,5 x 13,5 cm, d'un paysage alpin avec un transport de troupes "Coppa Militare delle Alpi, Categoria Truppa" signé S. JOHNSON, 25,5 x 16,5 cm et d'un véhicule militaire avec fantassins portant leur fusil "A.C. Milano, autieri in Congedo, Prima Esercitazione di Addestramento Postmilitare per Autieri in Congedo, Milano Brivio 25 VI-XVII", 15,5 x 23,3 cm, sur un support en bois 72 x 35 cm hors-tout.

THREE CAST BRONZE PLAQUES, ITALIAN, each cast with transport theme decoration comprising motorcycles A.M.M. Milano, A. XIV, Raduno del Carroccio
cm 19.5 x 13.5cm: an alpine landscape depicting a troop carrier, "Coppa Militare delle Alpi, Categoria Truppa, signed "S. JOHNSON", 25.5 x 16.5cm: and a military vehicle and infantry with rifles, "A.C. Milano, autieri in Congedo, Prima Esercitazione di Addestramento Postmilitare per Autieri in Congedo, Milano Brivio 25 VI-XVII", 15.5 x 23.3cm, on a wooden mount 72 x 35cm overall.
(3)

€900 - 1,200



74



74

DEUX BELLES PLAQUES EN BRONZE COULE COMMEMORATIVES, POUR UN AUTOMOBILE CLUB, ITALIE, 1931,

l'une "Raduno Automobilistico Internazionale, Roma XXVI Aprile-II Maggio MCMXXXI, A. IX (1931) Automobile Club di Roma", signée "De Nicola", 21,1 x 42 cm, et l'autre "Radio Auto Raduno, 26-27 Aprile A. IX, 26-27 Aprile 1931", signée "C. Paccagnini-Milano", 14 x 21 cm, montée sur un support en bois sculpté portant la plaque du R.A.C.I. commémorant le meeting Radio Auto organisé par l'A.C. Torino, offerte à l'A.C. Bari, et deux plaques de l'artiste, 27,5 x 26,2 cm hors-tout.

TWO FINE CAST BRONZE AUTOMOBILE CLUB EVENT PLAQUES, ITALIAN, 1931, comprising "Raduno Automobilistico Internazionale, Roma XXVI Aprile-II Maggio MCMXXXI, A. IX (1931) Automobile Club di Roma", signed "De Nicola" 21.1 x 42cm: and "Radio Auto Raduno, 26-27 Aprile A. IX, 26-27 Aprile 1931", signed "C. Paccagnini-Milano", 14 x 21cm, mounted on a carved wooden shield with the R.A.C.I. plaque in memory of the Radio Auto Raduno, organized by A.C. Torino, offered to A.C. Bari, 1931, and two artist's plaques, 27.5 x 26.2cm overall.
(2)

€900 - 1,200



75



75



76

**75
DEUX PLAQUES EMAILLEES SUR L'AUTOMOBILE, ITALIE, 1932,**

I'une "Il Corsa Varese Campo dei Fiori, 3 Luglio 1932-A. X.", 19,5 x 18 cm, montée sur un panneau de bois, 29,5 x 29,5 cm hors-tout, et l'autre "Gara Automobilistica in Salita Bellagio-Civenna, 12 Giugno 1932, X", en forme de volant orné d'écussons émaillés, sur un panneau de bois sculpté, à l'arrière une étiquette 'F.M. LORIOLI & CASTELLI MILANO', 29 x 24,5 cm hors tout.

TWO ENAMELLED MOTORING PLAQUES, ITALIAN, 1932, comprising Il Corsa Varese Campo dei Fiori, 3 Luglio 1932-A. X, 19.5 x 18cm, mounted on a wood panel 29.5 x 29.5cm overall; and Gara Automobilistica in Salita Bellagio-Civenna, 12 Giugno 1932, X, steering wheel shape with enamelled shields on carved wooden panel, label by 'F.M. LORIOLI & CASTELLI MILANO' on the reverse, 29 x 24.5cm overall.
(2)

€900 - 1,200

**76
TROPHEE DE BRONZE "JOURNÉE VESPA 1960",**

statuette en bronze coulé montée sur une support en marbre noir portant la plaque 'Challenge Courtoisie Ponctualité - Journée Vespa 1960 - Calais', hauteur hors-tout 13 cm.

A BRONZE 'JOURNÉE VESPA 1960' TROPHY, cast bronze statue, mounted on black marble base applied with plaque inscribed 'Challenge Courtoisie Ponctualité - Journée Vespa 1960 - Calais', 13cm high overall.

€800 - 1,000

**77
STATUETTE "DEESSE DE LA VITESSE", ANNEES 1920,**

en alliage moulé style art déco, hauteur 26 cm, montée sur une embase, hauteur hors-tout 46 cm.

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

€800 - 1,000

**78[◊]
SCULPTURE EN BRONZE "BUGATTI - RALLYE DU MONT BLANC" PAR AUGUSTE ZHORENNSEN, VERS 1928,**

signée à l'arrière et numérotée '9' sous son embase, coulée en bronze en deux morceaux, représentant une des premières Bugatti de course numéro 8 passant sous un arc de triomphe, hauteur 30 cm.

A 'BUGATTI - RALLYE DU MONT BLANC' BRONZE SCULPTURE BY AUGUSTE ZHORENNSEN, CIRCA 1928, signed to rear and numbered '9' under base, bronze cast in two parts, depicting an early racing Bugatti number 8 driving under a triumphal arch, 30cm high.

€1,400 - 1,800

Un bronze de Bugatti semblable figure à la page 130 du livre de John J Zolomij, The Motor Car in Art.

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



78



79

79

GORDON CHISHOLM, "MASERATI 250F", BRONZE EN EDITION LIMITEE, 1993,
signé, numéro 43/50, représentant Stirling Moss à Monaco, longueur 60 cm, mal fixé sur un support d'exposition portant une plaque gravée et faisant 64 cm de largeur.

GORDON CHISHOLM, 'MASERATI 250F', A LIMITED EDITION BRONZE, 1993,
signed, number 43/50, depicting Stirling Moss at Monaco, 60cm long, loose mounted on a display base mounted with engraved plaque, the base 64cm wide.

€1,200 - 1,600



80

80

CHRIS DAVIES, "INVICTA S-TYPE 'SABRE' CHASSIS S20", BRONZE EN EDITION LIMITEE, 1992,
signé, numéroté 1-77, la voiture est sur une embase bronze en forme de radiateur fixée à un support en bois, 33 x 24 cm, accompagné de trois photos s'y rapportant, d'une lettre manuscrite du sculpteur datée de 1991 et d'une enveloppe.

CHRIS DAVIES, 'INVICTA S-TYPE "SABRE" CHASSIS S20', A LIMITED EDITION BRONZE, 1992,
signed, numbered 1-77, the car on a bronze radiator shaped base above a wooden stand 33 x 24cm, together with a hand-written letter from the sculptor dated 1991, three related photographs and an envelope.
(Qty)

€1,400 - 2,000



81

81^{♦♦}

CHRIS DAVIES, BRONZE "MASERATI - J. M. FANGIO", NUMERO 2 SUR 5, 2001,
signé, édition limitée, représentant Fangio au volant de sa Maserati 250F lors de sa célèbre victoire du 4 août 1957 au Nürburgring, monté sur un Trident dressé reposant sur une embase en forme de blason avec support d'exposition en granit, hauteur 52 cm, longueur 57 cm, poids 32 kg.

CHRIS DAVIES, 'MASERATI - J M FANGIO' BRONZE, NUMBER 2 OF 5, 2001,
signed, limited edition, depicting Fangio driving his Maserati 250F to a famous victory at the Nürburgring on August 4th 1957, mounted on a raised Trident stand above a shield shaped base, mounted on a granite display base, 52cm high, 57cm long, 32kg weight.

€5,000 - 6,000

82

**COUPE BIENNALE RUDGE-WHITWORTH
1925 REMISE A ARIES POUR LE 'GRAND
PRIX D'ENDURANCE DE 24 HEURES',**
trophée en bronze coulé inspiré des urnes
grecques classiques, par Etling de Paris, monté
sur un support d'exposition en marbre orné de
deux plaques en laiton émaillé portant gravées
les mentions 'Grand Prix D'Endurance de 24
Heures, 2e Coupe Biennale Rudge-Whitworth
1925-1926 organisée par l'Automobile-Club de
l'Ouest sur le Circuit de la Sarthe 1ère Epreuve
- 20-21 juin 1925' et 'La Marque Aries a été
qualifiée en 1925 avec 1 voiture', écrit en rouge
et noir, hauteur hors-tout 35 cm.

THE 1925 RUDGE-WHITWORTH BIENNIAL
CUP PRESENTED TO ARIES FOR THE
'GRAND PRIX D'ENDURANCE DE 24
HEURES',

the cast-bronze classical Grecian urn inspired
trophy by Etling of Paris, mounted on a marble
display base applied with two engraved
and enamelled brass plaques 'Grand Prix
D'Endurance de 24 Heures, 2c Coupe Biennale
Rudge-Whitworth 1925-1926 organisée par
l'Automobile-Club de l'Ouest sur le Circuit de
la Sarthe 1re Epreuve - 20-21 Juin 1925', and
'La Marque Aries a été qualifiée en 1925 avec
1 voiture', lettered in red and black, 35cm high
overall.

€5,000 - 7,000

83

**SUPERBE PLAQUE TARGA COPPA D'ORO,
MAI 1906,**

marquée 'Gli Industriali e Commercianti
Italiani, Circuito Italiano di Resistenza', métal
doré et émail, avec plaques finement ciselées
et panneau central portant l'inscription,
25 x 15 cm hors-tout, proposée avec une
brochure du Terzo Congresso Internazionale
di Automobilismo, Milano 24-29 Maggio
1906, organisé par le Touring Club d'Italie,
l'Automobile Club de Milan et l'Automobile Club
de France, in-8°, 22 x 13,5 cm.

A SUPERB TARGA COPPA D'ORO PLAQUE,
MAGGIO 1906,
marked Gli Industriali e Commercianti Italiani,
Circuito Italiano di Resistenza, gilt metal &
enamel, with finely detailed plaques and lettered
central panel, overall 25 x 15cm, together
with a published booklet of Terzo Congresso
Internazionale di Automobilismo, Milano
24-29 Maggio 1906, organized by Touring
Club Italiano, Automobile Club di Milano and
Automobile Club di Francia, 8vo 22 x 13.5cm.
(2)

€5,000 - 7,000



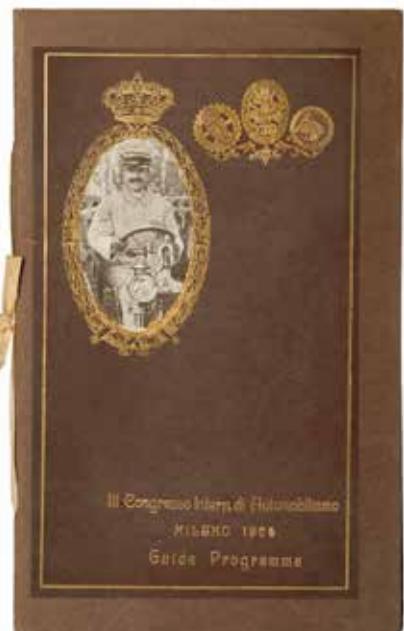
82



82 (detail)



82 (detail)



83



83



84

MONTRE BRACELET CHRONOGRAPH AUTOMATIQUE EN INOX GIRARD-PERREGAUX POUR FERRARI, EDITION LIMITÉE FERRARI 250 TR TESTAROSSA, VERS 2000,

numéro 8090, édition limitée n° 746/2000, mouvement automatique Cal.2280U-831 à 46 rubis, cadran noir à chiffres arabes lumineux, graduations périphériques blanches pour les minutes et l'échelle 60-1000, cadrans à 3, 6 et 9 heures pour la petite seconde, les 12 heures et les 24 heures, aiguilles bâton blanches à pointe rouge avec inserts lumineux, aiguille centrale du chronomètre et trotteuse à pointe rouge, boîtier circulaire brossé diamètre 40 mm, fond maintenu par 8 vis orné d'une Ferrari Testarossa gravée, couronne signée flanquée de deux boutons, cornes rabattues, bracelet Jaeger-LeCoultre en alligator noir avec boucle en acier signée, boîte et carte séparée Girard-Perregaux pour Ferrari.

GIRARD-PERREGAUX FOR FERRARI,
A LIMITED EDITION FERRARI 250 TR
TESTAROSSA STAINLESS STEEL AUTOMATIC
CHRONOGRAPH WRISTWATCH, CIRCA 2000,
Number 8090, Limited Edition No.746/2000,
46-jewel Cal.2280U-831 automatic movement,
black dial with luminous filled Arabic numerals,
white outer minute divisions and 60-1000 scale,
subsidiary dials at 3, 6 and 9 for seconds, 12
hour and 24 hour recording, red tipped white
pointed baton hands with luminous inserts, red
tipped centre chronograph hand and centre
seconds, brushed round case 40mm diameter,
back secured by 8 screws and engraved with a
Ferrari Testarossa, signed crown flanked by twin
buttons, down turned lugs,
Black Jaeger-LeCoulre alligator leather strap,
with signed steel buckle, with Girard-Perregaux
for Ferrari box and outer card.

€1,600 - 2,200

85

MONTRE DE LIDIA BUGATTI, FRANCE, DÉBUT DES ANNÉES 1930,

boîtier en or rose 18 carats, mouvement suisse Universal 17 rubis, supposée être une commande unique passée par Hermès de Paris, cadran rectangulaire gravé, aiguilles en acier bleui, dos du boîtier gravé au nom de Lidia Bugatti, boîtier de 26 x 13 x 7 mm, intérieur du boîtier frappé d'un symbole 'aigle' dans un losange et numéroté 15061, décor en forme de grande boucle, équipé d'un bracelet cuir posé ultérieurement.

LIDIA BUGATTI'S WATCH, FRENCH, EARLY 1930S,

18 Carat rose gold case, Universal 17 Jewel Swiss movement, believed a unique commission from Hermès, Paris, engraved rectangular dial, blued steel hands, the reverse of the case engraved Lidia Bugatti, the case 26 x 13 x 7mm, the interior of the case back stamped with eagle diamond-shaped symbol and numbered 15061, the design with large loop decoration, fitted with later leather strap.

€1,800 - 2,400



85 (obverse)

85 (reverse)

Selon les informations du vendeur, cette montre fut offerte par Lidia Bugatti, comtesse de Boigne, à Robert Cornier, le collectionneur bien connu de Bugatti et de Voisin, lorsqu'il s'entendit avec Serge Pozzoli pour vendre l'avion Bugatti de la comtesse, alors qu'il était entreposé dans les garages du Château d'Ermenonville à proximité de la Bugatti Royale coupé Napoléon de celle-ci. Cornier conserva la montre jusque dans les années 1970, puis la vendit à un collectionneur du Sud de la France. La montre circula ensuite entre différentes collections, dont celle de Michel Courtonne, avant que celui-ci ne la cède en 2011 à son actuel propriétaire.

According to information supplied by the vendor, this watch was presented by Lidia Bugatti (The Countess de Boigne) to Robert Cornier, the noted Bugatti and Voisin collector, when he arranged with Serge Pozzoli to sell her Bugatti aeroplane that was being stored in the garages of Chateau d'Ermenonville next to her Bugatti Royale coupe Napoleon. Cornier kept the watch until the 1970s when he sold it to a collector in the South of France. The watch then passed through several collections including Michel Courtonne before it was purchased from him by the current owner in 2011.

86

MONTRE BRACELET CHRONOGRAPH BREITLING POUR LA BENTLEY 'MARK VI', SUISSE, 2011,

numéro de référence P2636212/C709, boîtier acier numéro 2120728, cadran bleu avec graduations horaires en nacre, guichet dateur à 6 heures, bracelet en cuir noir, avec boîte d'origine en Bakélite et carte séparée, un compartiment fermé par pression à l'intérieur (traces de frottement à l'intérieur), tous les documents appropriés, fournie neuve le 16 juillet 2011.

A BREITLING FOR BENTLEY 'MARK VI'
CHRONOGRAPH WRISTWATCH, SWISS,
2011,

reference number P2636212/C709, steel case serial number 2120728, blue dial set with mother of pearl hour markers, single date aperture at 6 o'clock, with black leather strap, with original Bakelite box and outer card box, interior with press-stud case (some rubbing to inside), and all relevant paperwork being originally supplied as new on 16 July 2011.

€2,900 - 4,000



86



87

SCULPTURE AERONAUTIQUE D'ORNEMENT EN BRONZE PAR PAUL MOREAU-VAUTHER, INSPIREE DU TROPHEE DE LA COUPE MICHELIN DE L'AVIATION DE 1908,

sculpture patinée en bronze coulé représentant un des premiers aviateurs grimpant sur le mythique cheval ailé Pégase et décollant d'un hémisphère terrestre en échappant à l'emprise d'une figure féminine allégorique symbolisant la pesanteur terrestre, avec signature du sculpteur à l'arrière de l'embase, une inscription portée ultérieurement 'fonte sur plâtre', estampillée et signée de fonderie tout autour de l'embase 'Susse Frères - Paris', le globe portant l'inscription en français "L'Homme enfourchant sa Machine Volante échappe à l'Attraction de la Terre", bronze monté sur une embase en marbre, hauteur hors-tout 23 cm.

AN AERONAUTICAL BRONZE DESKPIECE SCULPTURE BY PAUL MOREAU-VAUTHER, INSPIRED BY THE 1908 "MICHELIN CUP" AVIATION CONTEST TROPHY,

cast patinated bronze sculpture depicting an early aviator climbing onto the mythical winged horse Pegasus taking off from a terrestrial hemisphere globe escaping the clutches of a female allegorical figure symbolising the earth's pull of gravity, with sculptor's signature to rear of base and further inscribed 'fonte sur plâtre', with Susse Freres of Paris foundry stamps and signature around the base, the globe with inscription in French "L'Homme enfourchant sa Machine Volante échappe à l'Attraction de la terre" ("Man riding his flying machine escapes the attraction of the earth"), the bronze mounted on a marble base, 23cm high overall.

€1,000 - 1,500



88



87

On pense que des trophées Michelin de plus grande taille, dont s'inspire ce bronze, furent offerts aux plus célèbres pionniers de l'aviation, les aviateurs comme les compagnies, pour leurs exploits aériens, et que des sculptures en bronze plus petites telles que celle proposée ici, dont il semble que les fonderies Susse Frères n'aient produit que 100 exemplaires, aient été offertes à titre personnel à des pilotes, des ingénieurs ou des revendeurs Michelin.

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

88

HUIT ASSIETTES ROYAL DOULTON "AVIATION", VERS 1910, impression par transfert d'un décor peint à la main, chaque assiette représentant des avions, ballons ou dirigeables sur le terrain d'aviation de Reims, différentes combinaisons d'images avec seulement deux pièces identiques, 26,5 cm de diamètre chacune, certaines avec des marques.

EIGHT ROYAL DOULTON "AVIATION" DINNER PLATES, CIRCA 1910, each transfer-printed hand-coloured plate depicting aircraft, balloons and dirigibles flying at Reims airfield, various combinations of images with only two duplicates, each 26.5cm diameter, some grazing to glaze.

(8)

€800 - 1,200



89



89



90

90

NEUF ASSIETTES "PARIS" EN PORCELAINE, FRANCE, VERS 1840,

peintes en couleurs avec des scènes de ballons par R. Soulier, entourés d'une couronne de lauriers dorée avec un titre peint, 24,4 cm de diamètre chacune, proposées avec six plaques de verre colorées pour lanterne magique représentant des scènes de ballons, 8,2 x 8,2 cm chacune.

NINE 'PARIS' PORCELAIN PLATES, FRENCH, CIRCA 1840,
painted in colours with ballooning scenes by R Soulier, within a gilded Laurel wreath and painted title, each 24.4cm diameter, together with six coloured glass magic lantern slides depicting ballooning scenes, each 8.2 x 8.2cm.
(15)

€1,200 - 1,800

Ces assiettes ont fait partie de la Collection Kings Norton.

These plates were formerly part of the Kings Norton Collection.

90[°]

"AYRTON SENNA DA SILVA", SCULPTURE BRONZE EN EDITION LIMITÉE DE LA RENAULT WILLIAMS FW16 D'AYRTON SENNA 1994 PAR GREGORY PERCIVAL (GRANDE-BRETAGNE, 1964-), deuxième exemplaire d'une série limitée de dix, fabriquée en décembre 2019, numérotée '002/010', en hommage à la carrière sportive de Senna, représentation stylisée de la monoplace de Formule 1 issue de la sculpture 'Senna' déjà produite par le même studio, corps principal creux moulé en bronze patiné et parties moulées séparément et vissées, avec des traînées en résine transparente donnant une impression de vitesse, l'ensemble monté sur un support d'exposition en ardoise, chaque composant individuellement signé et numéroté, longueur 105 cm et largeur 24 cm hors-tout, proposé avec un certificat d'authenticité délivré par l'artiste.

GREGORY PERCIVAL (BRITISH, 1964-), 'AYRTON SENNA DA SILVA', A LIMITED EDITION BRONZE SCULPTURE OF THE AYRTON SENNA 1994 RENAULT WILLIAMS FW16, the second of a limited series of 10 examples, produced December 2019, numbered '002/010', in tribute of Senna's racing career, a stylised depiction of the Formula 1 single-seater based on the existing 'Senna' sculpture from the same studio, hollow cast main body in patinated bronze with separately cast bolted sections, and with extended clear glass resin 'wake' giving a dynamic impression of speed, the whole mounted on a slate display base, each part individually signed and numbered, measuring 105cm long and 24cm wide overall, offered together with a Certificate of Issue from the artist.
(2)

€1,800 - 2,800

**"A LA BRAVOUR", SCULPTURE BRONZE
EN EDITION LIMITEE EN HOMMAGE
AU PILOTE DE CHASSE DE LA RAF
DE LA BATAILLE D'ANGLETERRE, LE
FLIGHT LIEUTENANT JAMES BRINDLEY
NICOLSON VC DE LA 249E ESCADRILLE,
PAR GREGORY PERCIVAL (GRANDE-
BRETAGNE, 1964-),**

deuxième d'une série de quatre épreuves d'artiste, numérotée AP002/004, achevée en novembre 2019 avant qu'une série limitée définitive de 25 exemplaires soit produite, sculpture en bronze coulée en quatre exemplaires par Harrity Construction, représentant le Flight Lieutenant Nicolson s'extrayant du cockpit de son Hawker Hurricane après son engagement du 16 août 1940 au-dessus de Southampton Water, pour lequel il reçut la seule Victoria Cross décernée pendant la Seconde Guerre mondiale au Commandement des chasseurs de la RAF, signée et numérotée par l'artiste, mesurant environ 60 cm de long, montée sur une tige d'acier au-dessus d'un support étagé en ardoise, hauteur totale environ 80 cm, proposée avec un certificat d'authenticité délivré par l'artiste.

GREGORY PERCIVAL (BRITISH, 1964-),
'FOR VALOUR' A LIMITED EDITION BRONZE
SCULPTURE IN TRIBUTE TO BATTLE OF
BRITAIN RAF FIGHTER PILOT FLIGHT
LIEUTENANT JAMES BRINDLEY NICOLSON
VC OF 249 SQUADRON,
the second of a series of four artist's proofs,
numbered AP002/004, completed November
2019 preceding a final limited run of 25 editions
to be produced, bronze sculpture cast by
Harrity Construction in four pieces, depicting
Flight Lieutenant Nicolson bailing out of the
cockpit section of his Hawker Hurricane after
the engagement over Southampton Water
on 16th August 1940, for which he received
the only Victoria Cross to be awarded to RAF
Fighter Command during the Second World
War, signed and numbered by the artist,
measuring approximately 60cm long, mounted
on a steel stem above a stepped slate base,
measuring approximately 80cm high overall,
offered together with a Certificate of Issue from
the artist.
(2)

€6,000 - 7,000



Nicolson était, durant la Seconde Guerre mondiale, un flight lieutenant de 23 ans de la 249e escadrille lorsqu'il reçut la Victoria Cross. Le 16 août 1940, alors qu'il avait quitté Boscombe Down, le site de la RAF proche de Southampton, son Hawker Hurricane fut pris sous le feu d'un Messerschmitt Bf 110 qui le blessa à l'œil et au pied. Son moteur avait aussi souffert, et son réservoir s'était enflammé. Alors qu'il se débattait pour s'extraire de son avion en feu, il aperçut un autre Messerschmitt et parvint à se réinstaller sur son siège et à faire feu jusqu'à ce que l'avion ennemi plonge et se désintègre. Ce n'est qu'alors qu'il réussit à s'extraire et à ouvrir son parachute, à temps pour atterrir en toute sécurité dans un champ. Pendant sa descente, il se fit tirer dessus par des membres de la Home Guard, qui refusèrent de le croire alors qu'il criait qu'il était un pilote de la RAF.

Nicolson survécut, mais il se fit par la suite tuer en service en mai 1945, en Inde.

Nicolson was 23 years old and a flight lieutenant in No.249 Squadron during the Second World War when he was awarded the Victoria Cross. On 16 August 1940 having departed RAF Boscombe Down near Southampton, Nicolson's Hawker Hurricane was fired on by a Messerschmitt Bf 110, injuring the pilot in one eye and one foot. His engine was also damaged and the petrol tank set alight. As he struggled to leave the blazing machine he saw another Messerschmitt, and managing to get back into the bucket seat, pressed the firing button and continued firing until the enemy plane dived away to destruction. Not until then did he bail out, and he was able to open his parachute in time to land safely in a field. On his descent, he was fired on by members of the Home Guard, who ignored his cry of being a RAF pilot. Nicolson survived the action, but was later killed on duty whilst serving in India in May 1945.



92 (part of lot)



93



94

92

COLLECTION DE PHOTOS ET DE NEGATIFS DES GRANDS PRIX ET EPREUVES SPORTIVES DES ANNEES 1960-70, EXTRAITS DES ARCHIVES VAN DER HORST,

la majorité en noir et blanc, certaines isolées et d'autres dans des albums, différentes tailles de tirage, un grand nombre prises lors du Grand Prix des Pays-Bas à Zandvoort, proposées avec divers classeurs de négatifs.

A COLLECTION OF 1960S-70S GRAND PRIX AND MOTORSPORT PHOTOGRAPHS AND NEGATIVES FROM THE VAN DER HORST ARCHIVE,
majority photos black and white, some loose and others in albums,
various printed sizes, a considerable number taken at Dutch Grand Prix held at Zandvoort, together with assorted file folders of negatives.
(Qty)

€2,000 - 3,000

93^Q

AFFICHE PUBLICITAIRE POUR LE GRAND PRIX DE L'ACF 1935, D'APRES GEO HAM,

lithographie couleur sur papier, imprimée par Max Courteau, Paris, créée pour la manifestation de l'Autodrome de Linas-Montlhéry qui rassemblait des voitures d'Italie, d'Allemagne et de France, regroupées pour former les couleurs du drapeau français, 116 x 156 cm, roulée, collée sur tissu, de légères absence de papier aux marges, de petites entailles et déchirures, quelques décollages de la toile.

A GRAND PRIX DE L'ACF 1935 ADVERTISING POSTER AFTER GEO HAM,

coloured lithograph on paper, printed by Max Courteau of Paris, for the event at Autodrome de Linas-Montlhéry, depicting cars from Italy, Germany and France, forming the colours of the French flag, 116 x 156cm, rolled, laid on linen, some creasing, slight loss of paper to the margins, minor nicks and tears, some lifting from linen backing.

€2,500 - 3,500

94*

AFFICHE POUR LA DOUBLE VICTOIRE DES AUTOMOBILES RICHARD-BRASIER DANS LA COURSE GORDON BENNETT, 1904-1905,

lithographie imprimée sur papier, d'après Henri Bellery-Desfontaines (1867-1909), à la gloire des victoires consécutives de Léon Théry sur des Richard-Brasier lors des courses Gordon Bennett de 1904 et 1905, étiquettes dateuses en papier collées sur l'affiche, 97 x 152 cm, papier portant quelques anciennes traces et zones froissées, roulée.

AN AUTOMOBILES RICHARD-BRASIER GORDON BENNETT RACE DOUBLE VICTORY POSTER, 1904-1905, after Henri Bellery-Desfontaines (1867-1909), lithographed print on paper, celebrating the back to back victories of Leon Théry, driving Richard-Brasier cars in the 1904-05 Gordon Bennett Races, paper date labels pasted onto the poster, 97 x 152cm, some old creasing and marks to paper, rolled.

€2,500 - 3,500

95*

**RARE AFFICHE PUBLICITAIRE POUR LES AUTOMOBILES
BOZIER, DESSINEE ET PUBLIEE PAR F. LOCHARD A PARIS, VERS
1912,**

lithographie couleur sur papier, quelques zones froissées, quelques zones retouchées, 115 x 155 cm, collée sur tissu, roulée.

A RARE AUTOMOBILES BOZIER ADVERTISING POSTER, ARTWORK AND PUBLISHING BY F. LOCHARD OF PARIS, CIRCA 1912, full colour lithograph on paper, some creasing, some loss with overpainting, 115 x 155cm, laid on linen, rolled.

€2,000 - 2,500

96

**"NEGOCIATIONS", IMPRESSION EN SERIE LIMITEE D'UN DESSIN
HUMORISTIQUE DE FERRARI, D'APRES ALBERT UDERZO
(FRANCE, 1927),**

signée 'Uderzo' en bas à gauche au crayon et numérotée à la main 4/20, d'après un dessin original de 1979 à la plume et à l'encre, représentant une auto-caricature du célèbre père d'Astérix en train d'acheter sa Ferrari 330 P à Jean-Claude Bajol dans la basse-cour de sa maison de Toulouse, 28 x 37 cm, montée encadrée sous double glace.

'NEGOTIATIONS', A SIGNED LIMITED EDITION PRINT OF A HUMOUROUS FERRARI CARTOON ILLUSTRATION AFTER ALBERT UDERZO (FRENCH 1927-), signed 'Uderzo' in pencil to lower left and hand numbered 4/20, after an original 1979 pen and ink illustration, depicting a self-caricature of the famed Asterix comic artist buying his Ferrari 330 P from Jean-Claude Bajol in a barnyard setting at his home in Toulouse, 28 x 37cm, mounted within a double sided glazed frame.

€1,000 - 1,500

97

**DEUX ILLUSTRATIONS ENCADREES DE L'ASTON MARTIN DB4
GT ZAGATO '2 VEV' 1961, PAR EMMANUEL VIARD (FRANCE
1962-),**

chacune portant les initiales 'EV' et datées de 2019, encre à la plume sur papier, la première représente une vue générale de la voiture victorieuse au Mans et au Grand Prix de Grande-Bretagne 1961 et la seconde en représente la face, le profil et une vue de détail, chacune 39,5 x 59,5 cm, chacune encadrée sous verre.

EMMANUEL VIARD (FRENCH 1962-), TWO FRAMED ILLUSTRATIONS OF THE 1961 ASTON MARTIN DB4 GT ZAGATO '2 VEV', each initialled 'EV' and dated 2019, pen and ink on paper, the first an overall view of the 1961 Le Mans and British Grand Prix winning car, the second depicting front, side and a detailed view, each 39.5 x 59.5cm, each framed and glazed.

(2)

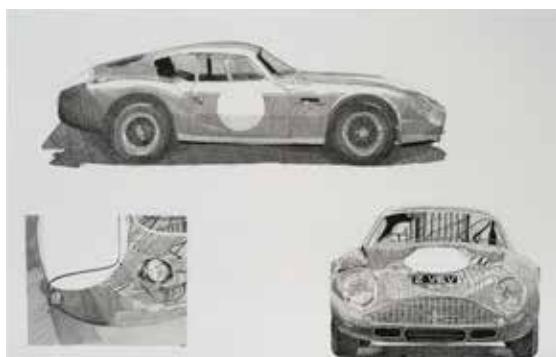
€800 - 1,200



95



96



97



98

98

"HERR SCHOFFOR!! ICH BITTT'SIE SCHALTE'N S'VIERTE EIN-ER FENGT AN SICH S'ZU UBERLEGGEN!!", BERTHOLD RICHTER (1881 -),

aquarelle et encre à la plume sur papier, signée et datée de 1923, 31 x 50 cm, encadrée sous verre.

BERTHOLD RICHTER (1881 -), 'HERR SCHOFFOR!! ICH BITTT'SIE SCHALTE'N S'VIERTE EIN-ER FENGT AN SICH S'ZU UBERLEGGEN!!', signed and dated 1923, pen and ink with watercolour illustration on paper, 31 x 50cm, mounted, framed and glazed.

€800 - 1,200

"Chauffeur.... passe vite la quatrième.... il commence à changer d'avis !"

"Driver..... get into fourth gear quickly..... he's starting to change his mind!"

L'artiste et illustrateur autrichien Berthold Richter (1881 -) a créé ces six amusantes aquarelles en 1923. Avec Vienne, aisément reconnaissable, en toile de fond, il dépeint différentes scènes humoristiques ayant trait à l'automobile, qui portent toutes sur des dames et leurs amants, admirateurs ou même prédateurs ! Les aquarelles sont finement détaillées et d'une exécution léchée. Les voitures, par exemple, sont toute des marques allemandes ou autrichiennes identifiables, des Steyr, des Wanderer, des Mercedes et des Audi. On en sait peu sur Richter, si ce n'est qu'il est connu pour plusieurs affiches dans les années 1920. On pense que cette série 'Auto Spass' a peut-être été publiée dans MOTOR, le magazine automobile allemand de premier plan. Après avoir été achetées en 1980 à un musée privé de Vienne consacré aux illustrations du 20e siècle, ces six illustrations 'Auto Spass' ont été conservées au sein d'une collection privée américaine jusqu'en 2002, où elles ont été achetées par une galerie de Londres.

The Austrian artist and illustrator Berthold Richter (born 1881 -) created these six amusing watercolours in 1923. Amidst the recognisable background scenery of Vienna, he depicts various adventures with a humorous automotive theme, all involving ladies and their lovers, admirers or even predators! The watercolours are finely detailed and extremely accomplished in their execution. The automobiles, for example, are all recognisable German and Austrian marques, and include Steyr, Wanderer, Mercedes and Audi. Little is known of Richter, although he is known for several 1920s poster designs. It is believed that this 'Auto Spass' series may have been illustrated in the leading German automobile magazine, MOTOR. Originally purchased from a private museum of 20th Century illustrations in Vienna in 1980, the six 'Auto Spass' illustrations resided in a private American collection up until 2002, when they were acquired by a London gallery.

99



99

99

"A' klanne drahrerei da id ja nix daber~~!", BERTHOLD RICHTER (1881 -),

aquarelle et encre à la plume sur papier, signée et datée de 1923, 31 x 50 cm, encadrée sous verre.



100

"E' SCHO' WISSEN, HERR DOKTA, HEUT' FAHR'N MAR IN D'PURZELLANGASSN!!", BERTHOLD RICHTER (1881 -),

aquarelle et encre à la plume sur papier, signée et datée de 1923, 31 x 50 cm, encadrée sous verre.

BERTHOLD RICHTER (1881 -), 'E' SCHO' WISSEN, HERR DOKTA, HEUT' FAHR'N MAR IN D'PURZELLANGASSN!!', signed and dated 1923, pen and ink with watercolour illustration on paper, 31 x 50cm, mounted, framed and glazed.

€800 - 1,200

"Je sais, Docteur, aujourd'hui nous allons dans un coin louche !!"

"I know, Herr Doctor, today we drive to the seedy part!!"

100

"A' klane drahrerei da id ja nix daber~~!", BERTHOLD RICHTER (1881 -),

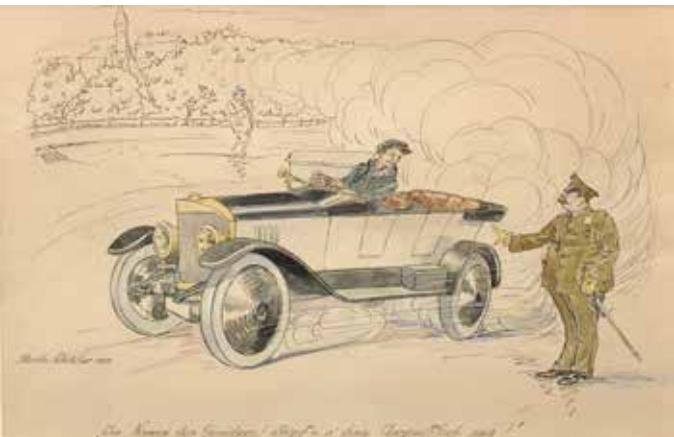
aquarelle et encre à la plume sur papier, signée et datée de 1923, 31 x 50 cm, encadrée sous verre.

BERTHOLD RICHTER (1881 -), 'A' klane drahrerei da id ja nix daber~~!', signed and dated 1923, pen and ink with watercolour illustration on paper, 31 x 50cm, mounted, framed and glazed.

€800 - 1,200

"Juste un petit tour, il n'y a rien de mal à ça, non ?"

"Just a quick spin... there's no harm in that, is there?"



101



102

101

"IM NAMEN GES GESETZES! STOPF'N S'IHNA AUSPUFFLOCH ZUE!", BERTHOLD RICHTER (1881 -),

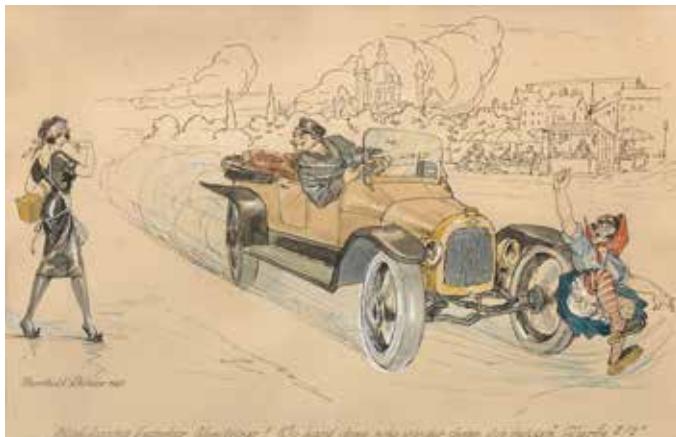
aquarelle et encre à la plume sur papier, signée et datée de 1923, 31 x 50 cm, encadrée sous verre.

BERTHOLD RICHTER (1881 -), 'IM NAMEN GES GESETZES! STOPF'N S'IHNA AUSPUFFLOCH ZUE!',
signed and dated 1923, pen and ink with watercolour illustration on paper, 31 x 50cm, mounted, framed and glazed.

€800 - 1,200

Au nom de la loi ! Bouchez votre échappement !

"In the name of the Law! Block up your exhaust pipe!"



103

102

"WAAAS?!? - UM VIERE IN DER FRUAH WOJTS OS NACH DAR TAX FAHRN?! DA FAHRTS MIT DAR WIRSCHTLLAKAMATIV!", BERTHOLD RICHTER (1881 -),

aquarelle et encre à la plume sur papier, signée et datée de 1923, 31 x 50 cm, encadrée sous verre.

BERTHOLD RICHTER (1881 -), 'WAAAS?!? - UM VIERE IN DER FRUAH WOJTS OS NACH DAR TAX FAHRN?! DA FAHRTS MIT DAR WIRSCHTLLAKAMATIV!',
signed and dated 1923, pen and ink with watercolour illustration on paper, 31 x 50cm, mounted, framed and glazed.

€800 - 1,200

"Vous plaisantez ! A quatre heures du matin, vous espérez que je vais mettre le compteur ? Vous feriez mieux de prendre le tram !"'

"You're joking! At 4am you expect to be charged the meter rate? You'd better take the tram!"'

103

"STINKKASTEN KUTSCHER OLENDIGAR, WO HAST DENN SCHO WEIDER DEINE WINDSCHAFFEN GLURL'N?!?", BERTHOLD RICHTER (1881 -),

aquarelle et encre à la plume sur papier, signée et datée de 1923, 31 x 50 cm, encadrée sous verre.

BERTHOLD RICHTER (1881 -): 'STINKKASTEN KUTSCHER OLENDIGAR, WO HAST DENN SCHO WEIDER DEINE WINDSCHAFFEN GLURL'N?!?',
signed and dated 1923, pen and ink with watercolour illustration on paper, 31 x 50cm, mounted, framed and glazed.

€800 - 1,200

"Ça pue, cocher Olendigar! Comment avez-vous encore aéré cette caisse ?"

"Stink box coachman Olendigar! Where have you got your wind-blowing again?"



104

104^{AR}

"MILLE MIGLIA 1956", BARRY ROWE,
signée, peinture acrylique sur toile, représentant
Peter Collins et Louis Klemantaski sur leur
Ferrari Monza 860, 49 x 75 cm, encadrée,
annotations manuscrites de l'artiste à l'arrière
du cadre.

BARRY ROWE, 'MILLE MIGLIA 1956',
signed, acrylic on canvas, depicting Peter
Collins and Louis Klemantaski in the Ferrari
Monza 860, 49 x 75cm, framed, hand-written
artist's notes to rear of stretcher frame.

€1,200 - 1,800



105

105^{AR}

"GRAND PRIX DE MONACO 1950",
**MICHAEL WRIGHT (GRANDE-BRETAGNE,
1935-)**,
signée, aquarelle sur papier, 69 x 50 cm,
monté, encadré sous verre.

MICHAEL WRIGHT (BRITISH 1935-), '1950
MONACO GRAND PRIX',
signed, watercolour on paper, 69 x 50cm,
mounted, framed and glazed.

€1,000 - 1,400

106^{AR}

**"ROY SALVADORI - ASTON MARTIN DB3S,
12 HEURES DE SEBRING, 24 MARS 1956",
ALFREDO DE LA MARIA (1945-),**
signée, huile sur toile, représentant '62 EMU',
58 x 78 cm, encadrée, étiquette en papier
manuscrite au dos.

ALFREDO DE LA MARIA (1945-), 'ROY
SALVADORI - ASTON MARTIN DB3S, 12
HOURS SEBRING, 24 MARCH 1956',
signed, oil on canvas, depicting 62 EMU, 58
x 78cm, framed, hand-written paper label to
reverse

€2,500 - 3,500



106

107^{AR}

**"MARILYN FERRARI STUDY #2", DEXTER
BROWN (1942-),**
signé, gouache sur panneau, représentant
Marilyn Monroe et une Ferrari 250 GT California
Spider, 81 x 69 cm, monté et encadré sous
verre.

DEXTER BROWN (1942-), 'MARILYN FERRARI
STUDY #2',
signed, gouache on board, depicting a portrait
of Marilyn Monroe and a Ferrari 250 GT
California Spider, 81 x 69cm, mounted, framed
and glazed.

€1,000 - 1,500

Exposition : faisait partie de l'exposition Marilyn
& McQueen de 2009 à Pimlico.

Exhibit: Part of the 2009 Marilyn & McQueen
exhibition, Pimlico.



107



108



109



110

108^{AR}

SCULPTURE EN BRONZE D'UNE JAGUAR XKSS, PAR GARY SMITH (GRANDE-BRETAGNE 1961-),

l'un des deux exemplaires connus spécialement commandés au sculpteur, signé et daté de 2014 sous l'arrière, bronze patiné représentant la voiture en pleine vitesse conduite par l'essayeur Jaguar Norman Dewis, longueur 33 cm, montée sur une embase en marbre avec une plaque gravée reproduisant la signature de Dewis, longueur hors-tout 41 cm.

A BRONZE SCULPTURE OF A JAGUAR XKSS, BY GARY SMITH (BRITISH 1961-),

one of two known examples specially commissioned from the sculptor, signed and dated 2014 under the rear patinated bronze, depicting the car at speed driven by Jaguar Test Driver Norman Dewis, 33cm long, mounted on a marble base with plaque engraved with facsimile signature of Dewis, measuring 41cm long overall.

€1,000 - 1,500

109^{AR}

SCULPTURE EN BRONZE DE JUAN MANUEL FANGIO AU VOLANT DE LA JAGUAR TYPE C, PAR GARY SMITH (GRANDE-BRETAGNE 1961-),

l'un des deux exemplaires connus spécialement commandés au sculpteur, signé 'Gary' sous l'arrière, bronze coulé, représentant Fangio en pleine vitesse au volant de la Type C châssis 'XKC 018', longueur 35 cm, montée sur une embase en marbre noir avec une plaque titre sur la face avant et des projections d'eau en verre soulevées par les roues avant, longueur hors-tout 43 cm.

A BRONZE SCULPTURE OF JUAN MANUEL FANGIO IN THE JAGUAR C-TYPE, BY GARY SMITH (BRITISH 1961-),

one of two known examples specially commissioned from the sculptor, signed 'Gary' under the rear, cast bronze, depicting Fangio at speed in the C-Type Chassis 'XKC 018', 35cm long, mounted to a black marble base with title plaque to front edge and with glass detailing water splashes to front wheels, 43cm long overall.

€1,000 - 1,500

110^{AR}

SCULPTURE EN BRONZE D'UNE PORSCHE 550RS, PAR GARY SMITH (GRANDE-BRETAGNE 1961-),

l'un des deux exemplaires connus spécialement commandés au sculpteur, signé 'Gary' et daté 2015 sous l'arrière, bronze coulé patiné représentant le châssis '550-10' en pleine vitesse avec son pilote, longueur 35 cm, montée une embase en marbre noir avec une plaque titre sur la face avant et des publicités de bord de piste pour Dunlop.

A BRONZE SCULPTURE OF A PORSCHE 550RS, BY GARY SMITH (BRITISH 1961-),

one of two known examples specially commissioned from the sculptor, signed 'Gary' and dated 2015 under the rear, patinated cast bronze depiction of Chassis '550-10' with driver at speed, 35cm long, mounted with trackside 'Dunlop' advertising banner to a black marble base with title plaque to front edge.

€1,000 - 1,500

111^{DD}

DEUX PANNEAUX PUBLICITAIRES DE GARAGE EN FIBRE DE VERRE PEINTÉ A LA MAIN CELEBRANT LES COOPER ET LOTUS DE COURSE,

récents, inspirés du dessin des écussons publicitaires des années 1960, chacun montrant le profil d'une monoplace de course, diamètre de chacun 110 cm.

TWO 'HP BAKED BEANS' HAND-PAINTED FIBREGLASS GARAGE DISPLAY SIGNS CELEBRATING COOPER AND LOTUS RACE CARS, modern, based on 1960s sponsorship badge designs, each decorated with profile image of a single seat race car, each 110cm diameter.

(2)

€800 - 1,000



112



112



113



111



111



113



114

112⁰⁰

DEUX REPRODUCTIONS EN FIBRE DE VERRE PEINTE A LA MAIN DE PANNEAUX DE SIGNALISATION DES 24 HEURES DU MANS,

tous deux récents, reproductions grandeur nature de panneaux du circuit des années 1930, pour exposition dans un garage, l'un 'Mulsanne Straight' et l'autre 'Maison Blanche', chacun 117 x 80 cm.

TWO HAND-PAINTED FIBREGLASS REPRODUCTION LE MANS 24-HOUR RACE SIGN POSTS,

both modern, life size reproductions based on 1930s circuit signs, for garage display, comprising 'Mulsanne Straight' and 'Maison Blanche', each 117 x 80cm.

(2)

€800 - 1,000

113⁰⁰

DEUX PANNEAUX PUBLICITAIRES DE GARAGE PEINTS A LA MAIN CELEBRANT LES PORSCHE 917K DU MANS 1970-71,

tous deux récents, le premier est une cocarde entourée d'une couronne de lauriers en fibre de verre, commémorant Steve McQueen aux 24 Heures du Mans 1970 au volant de sa Porsche 917K aux couleurs de Gulf, telle que montrée dans son film Le Mans de 1971, diamètre 110 cm, et le second est un panneau Porsche Martini en fibre de verre, célébrant la victoire de la Porsche pilotée par Gijs van Lennep et le Dr Helmut Marko au Mans en 1971, longueur 147 cm.

TWO HAND-PAINTED FIBREGLASS REPRODUCTION GARAGE DISPLAY SIGNS CELEBRATING PORSCHE 917K AT LE MANS 1970-71,

both modern, the first a roundel with fibreglass laurel-wreath surround, commemorating Steve McQueen at the 1970 24-Hour Le Mans race in the 1971 film 'Le Mans', 110cm diameter, the second a 'Porsche Martini' sign, fibreglass, celebrating victory for the Porsche driven by Gijs van Lennep and Dr. Helmut Marko at the 1971 Le Mans race, 147cm long.

(2)

€800 - 1,000

114⁰⁰

"STEVE MCQUEEN", CREATION SUR TOILE,

récente, acrylique sur toile, représentant le "Roi du Cool" portant sa combinaison et son casque Porsche Gulf du Mans, 130 x 85 cm, proposée avec un panonceau de garage 'Carrera Heuer', récent, composite de bronze et résine moulée à froid, 82 x 117 cm.

'STEVE MCQUEEN', AN ARTWORK ON CANVAS,

modern, acrylic on canvas, depicting the 'King of Cool' in his Le Mans Gulf Porsche race overalls and helmet, 130 x 85cm, offered together with a 'Carrera Heuer' garage display emblem, modern, cold-cast resin and bronze composite, 82 x 117cm.

(2)

€800 - 1,200



114



115

115



116



117



118



119



A PAINTED CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE PORSCHE SHIELD, modern, number 2 of a limited edition of 15, with painted red and black ground, with bracket to reverse for wall mounting, 77 x 59cm.

€800 - 1,200

115^{◊◊}

DEUX GRANDES BOUGIES 'FERRARI' ET 'MASERATI' PEINTES A LA MAIN POUR EXPOSITION DANS UN GARAGE,
les deux récentes, assemblage de résine coulée à froid et d'aluminium, portant les logos Ferrari et Maserati , 115 cm de haut chacune.

TWO LARGE HAND-PAINTED 'FERRARI' AND 'MASERATI' SPARK PLUGS FOR GARAGE DISPLAY,
each modern, cold-cast resin and aluminium construction, featuring the Ferrari and Maserati logos, each 115cm high.

(2)

€800 - 1,000

116^{◊◊}

"BIBENDUM" DEBOUT PEINT A LA MAIN, POUR EXPOSITION A L'EXTERIEUR,
récent, en fibre de verre, portant une banderole 'Michelin', hauteur 120 cm,

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

€800 - 1,200

117[◊]

PANNEAU EN ALUMINIUM COULE REPRESENTANT L'EMBLEME ASTON MARTIN AILE,
récent, numéro 3 d'une édition limitée de 15, avec crochet à l'arrière pour suspension murale largeur 88 cm.

A CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE ASTON MARTIN WINGED EMBLEM, modern, number 3 of a limited edition of 15, with bracket to reverse for wall mounting, 88cm wide.

€800 - 1,200

118[◊]

PANNEAU EN ALUMINIUM COULE PEINT REPRESENTANT L'EMBLEME LAMBORGHINI,
récent, numéro 1 d'une édition limitée de 15, avec fond peint en noir et crochets à l'arrière pour suspension murale, 58 x 52 cm.

A PAINTED CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE LAMBORGHINI BADGE, modern, number 1 of a limited edition of 15, with black painted ground, with brackets to reverse for wall mounting, 58 x 52cm.

€800 - 1,200



120



122



124



121



123

120[◊]

**PANNEAU EN ALUMINIUM COULE PEINT
JAGUAR,**

récent, numéro 1 d'une édition limitée de 15, forme circulaire inspirée de la commande d'avertisseur des Jaguar, avec fond peint en noir et crochets à l'arrière pour suspension murale, diamètre 59 cm.

A PAINTED CAST ALUMINIUM JAGUAR SIGN, modern, number 1 of a limited edition of 15, circular emblem based upon Jaguar horn push design, with black painted ground, with bracket to reverse for wall mounting, 59cm diameter.

€800 - 1,200

121

**PANNEAU EN ALUMINIUM COULE PEINT
REPRESENTANT L'EMBLEME DAVID
BROWN ASTON MARTIN,**

récent, numéro 4 d'une édition limitée de 15, représentant l'insigne ailé, avec fond peint en noir et crème et crochet à l'arrière pour suspension murale, largeur 87 cm.

A PAINTED CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE DAVID BROWN ASTON MARTIN EMBLEM, modern, number 4 of a limited edition of 15, depicting the winged badge, with black and cream painted ground, with bracket to reverse for wall mounting, 87cm wide.

€800 - 1,200

122[◊]

**PANNEAU EN ALUMINIUM COULE PEINT
REPRESENTANT L'EMBLEME BUGATTI,**

récent, numéro 3 d'une édition limitée de 15, de forme ovale représentant l'insigne, avec fond peint en rouge et crochet à l'arrière pour suspension murale, 40 x 78 cm.

A PAINTED CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE BUGATTI EMBLEM, modern, number 3 of a limited edition of 15, oval sign depicting the badge, with red painted ground, with bracket to reverse for wall mounting, 40 x 78cm.

€800 - 1,200

123

**SCULPTURE DE PORSCHE 911 EN
ALUMINIUM COULE,**

récente, numéro 1 d'une édition limitée de 15, représentation de la voiture en aluminium coulé creux, longueur 59 cm.

A CAST ALUMINIUM SCULPTURE OF A PORSCHE 911, modern, number 1 of a limited edition of 15, hollow cast polished aluminium depiction of the car, 59cm long.

€800 - 1,000

124[◊]

**PANNEAU EN ALUMINIUM COULE PEINT
REPRESENTANT UNE JAGUAR TYPE E,**

récent, numéro 2 d'une édition limitée de 15, forme circulaire inspirée de la commande d'avertisseur des Jaguar, avec fond peint en noir et crochet à l'arrière pour suspension murale, diamètre 59 cm.

A PAINTED CAST ALUMINIUM E-TYPE JAGUAR SIGN, modern, number 2 of a limited edition of 15, circular emblem based upon the E-Type horn push, with black painted ground, with bracket to reverse for wall mounting, 59cm diameter.

€800 - 1,200



125



126



127

128



129

125

PANNEAU EN ALUMINIUM COULE PEINT REPRESENTANT**L'EMBLEME JAGUAR DE 1961-1963,**

récent, petit modèle, numéro 4 d'une édition limitée de 15, avec fond peint en rouge et crochet à l'arrière pour suspension murale, 23 x 58 cm.

A PAINTED CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE 1961-1963

JAGUAR EMBLEM,

modern, smaller example, number 4 of a limited edition of 15, with red painted ground, with bracket to reverse for wall mounting, 23 x 58cm.

€800 - 1,000

126[◊]**PANNEAU EN ALUMINIUM COULE PEINT REPRESENTANT****L'EMBLEME JAGUAR DE 1961-1963,**

récent, grand modèle, modèle initial ayant servi d'épreuve d'artiste en vue d'une éventuelle édition limitée de 15, avec fond peint en rouge et crochets à l'arrière pour suspension murale, 38 x 98 cm.

A PAINTED CAST ALUMINIUM SIGN DEPICTING THE 1961-1963

JAGUAR EMBLEM,

modern, larger example, preliminary casting used as artist's proof for a proposed limited edition of 15, with red painted ground, with brackets to reverse for wall mounting, 38 x 98cm.

€800 - 1,200

127^{◊◊}**PERSONNAGE "MR DRIP" DEBOUT PEINT A LA MAIN, POUR EXPOSITION A L'EXTERIEUR,**

récent, en fibre de verre, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'MR DRIP' STANDING FORECOURT FIGURE,

modern, fibreglass construction, 120cm high.

€800 - 1,000

128^{◊◊}**PERSONNAGE "MISS DRIP" DEBOUT PEINT A LA MAIN, POUR EXPOSITION A L'EXTERIEUR,**

récent, en fibre de verre, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'MISS DRIP' STANDING FORECOURT FIGURE,

modern, fibreglass construction, 120cm high.

€800 - 1,000

129[◊]**PANONCEAU LUMINEUX DE GARAGE " FERRARI SERVIZIO ASSISTENZA",**

une face en plastique moulé doublée par un dos métallique, câblé pour être illuminé, 90 x 50 cm.

A 'FERRARI SERVIZIO ASSISTENZA' ILLUMINATED SERVICE GARAGE

DISPLAY SIGN,

single sided, moulded plastic panel, the back supported on metal

framework, wired for illumination, 90 x 50cm.

€1,000 - 1,200

130

**MAGNIFIQUE PANNEAU PUBLICITAIRE ALFA ROMEO,
LITHOGRAPHIE, ITALIE, VERS 1930,**
par la Soc. An. Arrigo Coen de Milan, disque en métal repoussé avec
lithographie en couleurs représentant des lauriers et l'emblème Alfa
Romeo, diamètre 91,5 cm, quelques traces d'usure en surface.

A SUPERB LITHOGRAPHED ALFA ROMEO ADVERTISING SIGN,
ITALIAN, CIRCA 1930,
by Soc. an Arrigo Coen, Milano, embossed metal disc with coloured
lithography depicting laurel leaves and the Alfa Romeo badge, 91.5cm
diameter, some surface wear.

€1,800 - 2,400

131

**NECESSAIRE A THE POUR TROIS PERSONNES, DANS UN
COFFRET EN CUIR, PAR FINNIGANS DE NEW BOND ST, OFFERT
A MR & MRS HUGHES MACKLIN EN 1916,**

coffret en cuir miel avec poignée, serrure et fermoir nickelés, couvercle
et face avant s'ouvrant sur un intérieur en tissu bleu, équipé d'une
bouilloire à anse en osier avec son brûleur, d'une bouteille en verre pour
le lait, d'un jeu de trois tasses à thé en porcelaine à anse dorée avec
soucoupes, d'une boîte à biscuits et de trois cuillères à thé, inscription
dorée à l'intérieur du couvercle 'De la part des membres du Carl Rosa
Coy., à M. et Mme Hughes Macklin, 20/10/16', initiales 'H.M.' gravées
sur le couvercle du coffret, dimensions hors-tout 29 x 15 x 17 cm.

A LEATHER-CASED TEA-SET FOR THREE PERSONS BY FINNIGANS
OF NEW BOND ST, PRESENTED TO MR & MRS HUGHES MACKLIN
1916,

honey leather case with handle, nickelled lock and catch, with lid and
fall front opening to blue cloth-lined interior, fitted with wicker-handled
kettle with burner, glass milk bottle, set of three gilt-handled bone china
tea-cups with saucers, food tin and three tea-spoons, the inside of the lid
with gilt lettering 'From the members of the Carl Rosa Coy., to Mr. & Mrs.
Hughes Macklin, 20/10/16', the case with embossed initials 'H.M.' to lid
and measuring 29 x 15 x 17cm overall.

€800 - 1,200

Hughes Macklin (1886-1936) était un acteur et un ténor gallois qui
assurait pendant la Grande Guerre des représentations sur scène à
Liverpool au profit des forces britanniques.

Hughes Macklin (1886-1936) was a Welsh actor and tenor, who
entertained members of the British forces on stage in Liverpool during the
Great War.



130



131



132



134



133

132[◊]

NECESSAIRE DE PIQUE-NIQUE POUR QUATRE PERSONNES, DANS UN COFFRET, PAR DREW & SONS, VERS 1909,

coffret en peau de porc marron avec anse en cuir, serrure et fermoir nickelés, couvercle aux initiales 'J.L.B.' gravées ouvrant sur un intérieur compartimenté en bois équipé d'une bouilloire en cuivre à anse en osier avec son brûleur, de deux bouteilles en verre recouvert d'osier, d'une bouteille en verre plus petite, d'une boîte alimentaire en céramique ornée d'un Coracle, d'une autre en métal, d'un jeu de quatre tasses à thé en porcelaine à anse dorée avec soucoupes, de quatre gobelets en verre et d'autres accessoires, de plats circulaires émaillées et de couverts maintenus sous le couvercle par des lanières en cuir, coffret de dimensions hors-tout 57 x 38 x 20 cm.

A CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY DREW & SONS, CIRCA 1909, brown pig-skin case with leather handle, nickelated lock and catches with lid with embossed initials 'J.L.B.' opening to wooden compartmentalised interior fitted with wicker-handled copper kettle with burner, two wicker-covered glass bottles, a smaller glass bottle, Coracle brand ceramic based food box, a food tin, set of four gilt-handled bone china tea-cups with saucers, four glass tumblers, and other accessories, with circular enamel plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 57 x 38 x 20cm overall.

€1,000 - 1,500

133

COFFRET EN CUIR "VANITY SET" POUR DAMES PAR HERMÈS PARIS,

coffret en cuir brun foncé avec poignée, couvercle en cuir gravé aux initiales 'M.C.' s'ouvrant sur un intérieur en Rexine bordeaux équipé de deux flacons à parfum en acier brossé, de boîtes à savon et à poudre, de deux brosses en bois pour vêtements et chaussures, de deux boîtes à bijoux, d'un miroir à main, de sacs fourre-tout (dont l'un manque) et d'un étui à peigne, objets marqués 'Hermès Paris', certains portant les initiales 'M.C.', coffret de 36 cm de large muni d'une housse en tissu brun.

A LEATHER-CASED LADIES' VANITY SET BY HERMÈS OF PARIS,

dark brown leather case with handle and monogram initials 'M.C.' to leather panel to lid, opening to reveal maroon Rexine interior fitted with two brushed steel perfume bottles, soap and powder containers, two wooden backed clothes and shoe brushes, two jewellery boxes, hand mirror, accoutrements pouch (one item missing), and comb sleeve (lacking comb), pieces marked 'Hermès Paris' and some with 'M.C.' monogram initials, the case 36cm wide and with tan canvas outer cover.

€1,000 - 1,500

134[◊]

DEUX VALISES FAITES SUR MESURE POUR UNE JAGUAR XK120/140, PAR TRUNKS OF HASLEMERE, GRANDE-BRETAGNE,

chacune en cuir brun, serrures chromées, avec à l'intérieur une doublure et des sangles en tissu beige ; la plus grande valise, 72 x 57 x 21 cm, est effilée avec une poignée, des garnissages d'arêtes et des coins en cuir noir et présente une face inférieure spécifique pour s'insérer dans le coffre ; la plus petite, 69 x 46 x 19 cm, est en cuir brun simple ; chacune est munie de deux clés et d'une housse de protection fermée par un cordon.

(4)

TWO BESPOKE LEATHER SUITCASES TO FIT JAGUAR XK120/140, BY TRUNKS OF HASLEMERE, BRITISH,

each in tan leather, chromed locks, with beige cloth lining and canvas straps to interior, the larger tapered case with black leather handle, edge trim and corners, with inset section to underside for boot fitting, 72 x 57 x 21cm, the smaller case in plain tan leather, 69 x 46 x 19cm, each with two keys and outer protective drawstring cloth bag.

(4)

€1,000 - 1,500



135



136



137

135[◊]
**NECESSAIRE DE PIQUE-NIQUE
 "CORACLE" POUR QUATRE PERSONNES,
 DANS UN COFFRET, PAR G W SCOTT &
 SONS, VERS 1909,**

coffret en cuir et tissu noirs avec poignées, serrure et fermoirs en laiton, couvercle s'ouvrant sur un intérieur à structure en osier équipé d'une bouilloire à anse en osier avec son brûleur, d'une grande bouteille en verre recouvert d'osier, d'une bouteille en verre plus petite pour le lait, d'une boîte alimentaire en céramique ornée d'un Coracle, de deux autres en métal, d'un jeu de quatre tasses à thé en porcelaine à anse dorée avec soucoupes, d'un beurrer en céramique, de quatre gobelets en verre dans des supports en osier et de bols pour les condiments, avec des plats rectangulaires émaillées et des couverts maintenus sous le couvercle par des lanières en cuir, coffret de dimensions hors-tout 56 x 33 x 18 cm.

A CASED 'CORACLE' PICNIC SET FOR FOUR PERSONS, BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,

black leather-cloth case with brass handles, lock and catches, the lid opening to reveal interior with wicker framework, fitted with wicker-handled kettle with burner, large wicker-covered glass bottle, a smaller glass milk bottle, a Coracle brand ceramic based food box, two other food tins, a set of four gilt-handled bone china tea-cups with accompanying saucers, ceramic Butter jar, four glass tumblers in wicker cases, and condiments jars, with rectangular enamel plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 56 x 33 x 18cm.

€3,000 - 4,000

136^{◊◊}
**JEU DE SIX BAGAGES SUR MESURE
 POUR UNE FERRARI TESTAROSSA, PAR
 TRUNKS OF HASLEMERE,**

en cuir Connolly crème avec doublure crème, composé de trois valises de différentes tailles, dont l'une effilée, d'un porte-costume et de deux plus petits vanity cases, plusieurs d'entre eux portant l'emblème au cheval cabré, le Cavallino, proposé avec des clés, quelques légères traces d'usure, muni chacun de sa housse de protection fermée par un cordon.

A SIX-PIECE SET OF BESPOKE LUGGAGE
 FOR FERRARI TESTAROSSA, BY TRUNKS OF
 HASLEMERE,

in cream Connolly leather with cream lining, comprising three suitcases of various sizes, one tapered, a suit-carrier, and two smaller vanity cases, several cases with applied Cavallino 'Prancing Horse' emblem, offered with keys, some light wear, each with outer protective drawstring cloth bag.

€3,000 - 4,000

137[◊]
**BEAU NECESSAIRE DE PIQUE-NIQUE
 POUR QUATRE PERSONNES, DANS UN
 COFFRET, PAR ASPREY DE NEW BOND ST,
 VERS 1905,**

coffret en cuir et tissu noirs avec garnissage des arêtes en cuir brun, poignées, serrure et fermoirs en laiton recouvert de cuir, couvercle s'ouvrant sur un intérieur compartimenté en bois équipé d'une bouilloire en cuivre à anse en osier avec son brûleur, d'une bouteille en verre recouvert d'osier, de deux bouteilles en verre plus petites pour le lait, de deux boîtes alimentaires en céramique, d'une autre en métal, d'un jeu de quatre gobelets nickelés empilés, de quatre tasses à thé en céramique, d'un beurrer en céramique et d'autres accessoires de pique-nique, avec des plats, des soucoupes et des couverts maintenus sous le couvercle par des lanières en cuir, coffret de dimensions hors-tout 58 x 39 x 21 cm.

A FINE CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY ASPREY OF NEW BOND ST, CIRCA 1905, black leather-cloth case with brown leather edged trim, brass lock, catches and handles with leather covering, the lid opening to reveal wooden compartmentalised interior fitted with wicker-handled copper kettle and burner, wicker-covered glass bottle, two smaller glass bottles, two ceramic based, food boxes, another food tin, a set of four stacked nickelled tumblers, four ceramic tea cups, ceramic Butter jar, and other picnic accessories, with plates, saucers and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 58 x 39 x 21cm overall.

€5,000 - 6,000

EXCEPTIONNEL NECESSAIRE DE PIQUE-NIQUE POUR QUATRE PERSONNES, DANS UN COFFRET, COMMANDE SPECIALEMENT A LOUIS VUITTON DU 149 NEW BOND ST, LONDRES, VERS 1906, coffret en toile Vuittonite noire avec serrure centrale marquée 'S.G.D.G. Patent Louis Vuitton' et fermoirs marqués 'LV' en laiton, couvercle articulé décoré de bandes de cuir brun, bords et coins renforcés de laiton cloué et deux sangles en cuir tous marqués Louis Vuitton, face avant s'ouvrant sur un intérieur doublé de tissu brun, face interne du couvercle matelassé portant gravés en doré la marque du fabricant et le numéro '149417', équipé d'accessoires de pique-nique d'origine répartis sur trois niveaux compartimentés étagés munis de poignées de tirage en cuir brun, niveau supérieur comportant une bouilloire plaquée à anse en osier contenant un pot à lait et un sucrier, une casserole à poignées repliables contenant un brûleur et son support, deux bols alimentaires en verre avec couvercle et un plateau extractible garni d'un jeu de quatre tasses à thé en porcelaine à bordure dorée de 'C.P& Co.' (Charles Pillivuyt Co de Mehun-sur-Yevre, France), d'une bouteille en verre, de quatre gobelets nickelés et de quatre petits verres, d'un bol en verre et de trois autres récipients, niveau intermédiaire comportant un tiroir garni de deux plats de service en métal plaqué, de quatre grandes assiettes et de quatre à dessert, et un plateau extractible garni d'un jeu complet de couverts, de couverts à découper, de pinces et d'un ouvre-bouteille pliable, niveau inférieur comportant un tiroir garni d'une grande bouteille en verre recouverte d'osier, d'une grande et de deux plus petites boîtes alimentaires en céramique 'G W Scott and Sons' avec couvercle à fermeture à ressort en forme de 1905 et de deux autres récipients en métal plaqué, de nombreux éléments portant la marque du fabricant Louis Vuitton, coffret de dimensions hors-tout 51 x 36 x 37 cm, l'ensemble proposé avec deux clés Louis Vuitton d'origine.

AN EXCEPTIONAL SPECIALLY COMMISSIONED CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY LOUIS VUITTON OF 149 NEW BOND ST, LONDON, CIRCA 1906,

the black Vuittonite canvas case with brass central lock marked 'S.G.D.G. Patent Louis Vuitton' and catches marked 'LV', the hinged lid with brown leather strip trim, brass studded reinforced edging and corners and two leather strap loops all marked Louis Vuitton, with fall-front opening to reveal tan textured fabric lined interior, the inside of the padded lid with gilt-embossed maker's mark and numbered '149417', fitted with original picnic accessories contained in three compartmentalised tiered levels with brown leather pull handles, the upper level fitted with wicker-handled plated kettle containing milk jug and sugar bowl, saucepan with folding handles containing burner and stand, and two glass food jars with lids, and with lift-out tray fitted with set of four bone-china gilt-edged tea-cups by 'C.P& Co.' (Charles Pillivuyt Co of Mehun-sur-Yevre, France), glass drinks bottle, four nickel-plated drinking cups and four smaller drinking tots, glass jar and three other containers, the middle level pull-out drawer fitted with two plated metal serving plates, four dinner plates and four dessert plates, and with lift-out tray containing full set of cutlery, carving set, tongs and fold-away bottle opener, the lower level pull-out drawer fitted with large wicker-covered glass bottle, one large and two smaller 'G W Scott and Sons' ceramic-based food boxes with 1905 pattern sprung-clip lids, and two other plated metal containers, many pieces with Louis Vuitton maker's marks throughout, the case measuring 51 x 36 x 37cm overall, and offered together with two original Louis Vuitton keys.

€60,000 - 80,000

Selon les informations reçues du vendeur, on pense que cet ensemble a été spécialement commandé par un important client britannique pour être installé à l'arrière de sa voiture et qu'il a été fourni par la boutique Louis Vuitton de New Bond St.

On retrouve un nécessaire de pique-nique similaire sur une publicité de 1906 reprise par une publication de Louis Vuitton datant de 2010 : 100 Legendary Trunks, de Pierre Leonforte & Eric Pujallet-Plaa, aux éditions Abrams de New York (voir page 330).

According to information supplied by the vendor, it is believed that this set was specially commissioned by a notable UK client for mounting to the rear of his motor car, and supplied by the New Bond St Louis Vuitton store.

A similar picnic set is illustrated from an original 1906 advertisement in the 2010 publication Louis Vuitton: 100 Legendary Trunks; by Pierre Leonforte & Eric Pujallet-Plaa published by Abrams of New York. (see page 330).

END OF AUTOMOBILIA SECTION

139 - 200
No lots



138



138



138

Automobiles d'Exception

Jeudi 6 Février 2020 | Lots 201 - 303 à 14.00 heures

Images disponibles sur bonhams.com/26005

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

Collectors' Motor Cars

Thursday 6 February 2020 | Lots 201 - 303 at 2pm

Images of each lot are available at bonhams.com/26005

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

LOT 219

Ex-Bernard Consten; 1961 Tour de France Automobile Class-winning

1961 JAGUAR MK2 3.8-LITRE SALOON



DUNLOP F...

85

201

BMW R75 MILITAIRE 745 CM3 1943

Immatriculation n° NXG 543 (Royaume-Uni)

Cadre n° 765988

Moteur n° 764516



La BMW R75 qu'utilisait la Wehrmacht avec tant d'efficacité et en si grand nombre sur ses nombreux théâtres d'opération pendant la deuxième guerre n'était pas une simple motocyclette mais un engin conçu à dessein pour le tout-terrain.

Cet exemplaire de l'un des plus fameux véhicules militaires de la deuxième guerre a été importé au Royaume-Uni vers 2010 d'une collection américaine. La TVA et les droits d'importation ont été acquittés et la machine immatriculée au Royaume-Uni. Depuis cette date, le moteur a été complètement refait (vilebrequin et roulements neufs, etc...) et le différentiel ainsi que le cadre révisé par un spécialiste de la marque, Hans-Peter Hommes (voir facture pour 14 773,65 € au dossier). Décrise par le vendeur comme en bon état général, cette magnifique motocyclette ne nécessite aucun soin et est prête à l'usage.

€18,000 - 24,000

Sans Réserve

The BMW R75 that the Wehrmacht used so effectively and in such great numbers in every theatre of its operations during WW2 was no mere motorcycle combination but a purpose-built cross-country vehicle.

This example of one of the most famous military vehicles of WW2 was imported into the UK circa 2010 from an American collection. VAT and import taxes were paid and the machine UK registered. Since then the engine has been completely rebuilt (including new crankshaft, pistons, bearings, etc) and the differential and frame overhauled by marque specialist, Hans-Peter Hommes (see bill for €14,773.65 on file). Described by the private vendor as in good condition throughout, this magnificent motorcycle wants for nothing and is ready to use.

LAMBORGHINI 2R TRACTEUR 1964

Châssis n° 15610

- One of Lamborghini's most successful tractors
- 39 horsepower diesel engine
- Professionally restored in Italy in 2019
- Ferruccio Lamborghini Museum certification



Ferruccio Lamborghini commença à fabriquer des tracteurs en 1948. Il utilisa d'abord des surplus militaires, mais à partir de 1952 construisait ses propres modèles. Le succès des tracteurs agricoles permit à Lamborghini de se diversifier dans l'automobile en 1963, le reste, comme on dit, fait partie de l'histoire.

Le tracteur Lamborghini 2R fut l'un des plus populaires de la marque, quelque 2 000 exemplaires ayant été vendus entre 1961 et 1967. Le 2R était animé par un moteur diesel 3 cylindres à injection directe de 39 ch qui l'entraînait via une transmission à six vitesses et deux marches arrière et était équipé d'un système d'alimentation Bosch, ce qui se faisait de mieux à l'époque. On nous informe que cet exemplaire a été restauré dans un état conforme à l'origine en 2019 par un spécialiste de la marque, Nicola Formilan du Garage 961 en Italie, une société agréée par le musée Ferruccio Lamborghini. Le travail accompli comprend le sablage du véhicule au métal nu, la peinture dans la livrée orange et bleu d'usine, la révision du moteur, la réfection des têtes de cylindres et des injecteurs, le réglage de la pompe à injection, le changement des fluides, de nouveaux pneus, etc. Déscrit par le vendeur comme étant en bel état, ce joli tracteur Lamborghini est vendu avec son carnet d'immatriculation, un reportage photographique de sa restauration et un certificat du musée Ferruccio Lamborghini signé de son directeur, Tonino Lamborghini.

€22,000 - 27,000

Sans Réserve

Ferruccio Lamborghini started building tractors in 1948; he used war surplus materials at first but by 1952 was making tractors of his own design. The success of the tractor business enabled Lamborghini to diversify into motor manufacturing in 1963; the rest, as they say, is history.

The Lamborghini 2R tractor was one of the company's most successful, some 2,000 units being sold between 1961 and 1967. The 2R was powered by a three-cylinder direct-injection diesel engine producing 39 horsepower, which drove via a six-speed transmission with two reverse gears, and came equipped with a Bosch fuel system and electrics, the best available at the time. We have been informed that this particular example was restored to correct original condition in 2019 by marque specialist Nicola Formilan of Garage 961 in Italy, a company approved by the Ferruccio Lamborghini Museum. Works carried out included sand blasting the vehicle back to bare metal; repainting in the factory's orange and blue colour scheme; checking the engine and transmission; overhauling the cylinder heads and injectors; re-calibrating the injection pump; changing all the oils; fitting new tyres, etc. Described by the vendor as in beautiful condition, this delightful Lamborghini tractor is offered with its original registration book; a photographic record of the restoration; and a Ferruccio Lamborghini Museum certificate signed by its director, Tonino Lamborghini.

AUSTIN-HEALEY SPRITE « FROG EYE » MK1 ROADSTER AVEC HARDTOP D'USINE 1960

Châssis n° AHSL44421

- Matching numbers and colours
- Restored to original specification circa four years ago
- Current technical inspection



Ayant tissé des liens forts avec BMC dans le cadre du développement de la très populaire Austin-Healey 100, Donald Healey se tourna vers la conception d'une version plus petite, afin de rendre le sport automobile accessible à un plus large public. Après une razzia dans la corbeille de pièces détachées de BMC pour trouver les composants nécessaires, Healey utilisa le moteur 948 cm³ série A d'Austin, la suspension avant et l'essieu arrière de l'A30/35, le boîtier de direction de la Morris Minor et le maître-cylindre de la MG. Baptisée « Sprite », la nouvelle sportive entra en production en mars 1958. Sa construction monocoque faisait appel à un ensemble aile/capot avant caractéristique, articulé à l'avant et surmonté de deux phares qui ressemblaient à des yeux de grenouille (frog eye) qui lui valaient son surnom familier et la certitude d'être reconnue instantanément. Malgré un niveau d'équipement spartiate – le pare-chocs avant était même en option ! – la Frog Eye se vendit bien, ce qui n'était pas si surprenant vu qu'il n'existaient rien de comparable, ni en prix, ni en performances.

Cette Sprite Mk1 à numéros et couleurs concordants est équipé d'un hardtop d'usine original, particulièrement difficile à trouver. Restaurée aux spécifications d'origine il y a environ 4 ans, et inspectée il y a six mois, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en bon état général et fonctionnant bien. La documentation fournie comprend un dossier historique contenant un manuel du propriétaire, un rapport technique historique, diverses factures de restauration et ses papiers d'immatriculation (historique) espagnole.

€25,000 - 35,000

Sans Réserve

Having forged strong links with BMC in the process of developing the successful Austin-Healey 100, Donald Healey turned his attention to designing a smaller version intended to make sports car motoring affordable to a wider public. Raiding the BMC parts bin for suitable components, Healey used Austin's 948cc A-Series engine; the A30/35's front suspension and rear axle; the Morris Minor's steering rack; and an MG dual master cylinder. Named 'Sprite', the new sports car entered production in March 1958. Its unitary construction bodyshell featured a distinctive forward-hinging bonnet/wings topped by two fixed 'Frog Eye' headlamps, thus ensuring instant recognition and the now-familiar nickname. Despite a Spartan equipment level – even the front bumper was listed as an extra! – the Frog Eye sold well, which was not that surprising as there was nothing competing with it on either price or performance.

This matching numbers and colours Mk1 Sprite is fitted with an original, and very hard to find, factory hardtop. Restored to original specification around four years ago and inspected six months ago, the car is described by the vendor as in good condition throughout and running well. Accompanying documentation consists of a history file containing an owner's handbook, historical technical report, sundry restoration invoices, and Spanish (historic) registration papers.

MERCEDES-BENZ 280GE 1985

Châssis n° WDB46023217063144

- Desirable 1st Series model
- Excellent original condition
- Full maintenance record



Dévoilé en 1979, le Mercedes-Benz classe G Geländewagen (véhicule tout terrain) résultait d'un partenariat avec Steyr-Daimler-Puch, une firme jouissant d'une immense expérience dans le domaine des systèmes pour véhicules à quatre roues motrices. Son aspect pratique – fondamentalement inchangé tout au long de sa vie – et son excellente conception mécanique avait conféré au classe G le statut de véhicule culte, en faisant l'un des 4x4 classiques les plus convoités. Inspiré de son rival Land Rover, le premier classe G n'était absolument pas luxueux, recourant à des vitres à manivelles et des sièges en tissu, mais acquit rapidement la réputation de passer partout. Cette habileté fut magistralement mise en valeur en 1983 quand un 280GE piloté par Jacky Ickx et Claude Brasseur remporta ce qui est l'une des plus difficiles épreuves hors piste du monde, le rallye-raid Paris-Dakar.

Ce 280GE de la 1^e série proposé ici est équipé d'un moteur six cylindres 2,8 litres et de l'intéressante double porte arrière. Non restauré et décrit par le vendeur comme en excellent état général, ce superbe classe G conserve sa peinture d'origine et son séduisant intérieur en tissu à damier gris et noir. Les autres caractéristiques remarquables comprennent les phares d'appoint, la radio Blaupunkt et l'alarme Boss d'origine, et son système d'air conditionné réfrigérant moderne. La voiture est vendue avec son Permiso de Circulación espagnol, un contrôle technique en vigueur et son carnet d'entretien contenant un historique complet des interventions.

€30,000 - 45,000
Sans Réserve

Introduced in 1979, the Mercedes-Benz G-Class 'Geländewagen' (tough terrain vehicle) was the result of a joint venture with Steyr-Daimler-Puch, a firm with considerable experience in developing four-wheel drive systems for off-road vehicles. Its purposeful appearance – fundamentally unchanged throughout its life – and engineering excellence has secured the 'G-Wagen' cult status, making it one of the most coveted of classic 4x4s. Taking its cue from the rival Land Rover, the early G-Wagen was not luxurious by any means, featuring manually wound windows and fabric upholstery, but soon established a reputation for being able to traverse the most challenging terrain. This capability was emphatically demonstrated in 1983 when a 280GE crewed by Jacky Ickx and Claude Brasseur won what is arguably the toughest off-road event in the world, the Paris-Dakar Rally.

The 1st Series 280GE offered here is powered by a 2.8-litre six-cylinder engine and has the desirable double rear doors. Un-restored and described by the vendor as in excellent condition throughout, this superb G-Wagen retains its original paintwork and desirable black/grey chequered cloth interior. Other noteworthy features include driving lights, original Blaupunkt radio, original Boss alarm, and modern refrigerant in the air conditioning system. The car is offered with Spanish Permiso de Circulación, current technical inspection, and its service book containing a full maintenance record.

MERCEDES-BENZ 300 SL CABRIOLET 1987

Châssis n° WDB1070411A063870

- Delivered new in Germany
- Long-term private ownership (1990's-2017)
- Fitted with a new-old-stock crate engine



Mercedes-Benz ressuscita le nom de l'un de ses plus fameux modèles de tous les temps lorsqu'il présenta la nouvelle 300 SL en 1985. Toutefois, à cette occasion la nouvelle venue n'était pas un simple modèle déguisé en sportive, mais bel et bien la dernière de cette noble lignée de Gran Turismo luxueuses à moteur six cylindres remontant à la 230 SL de 1963. La 300 SL était équipée d'un moteur à simple arbre à cames en tête développant 188 ch. C'était juste trois chevaux de plus que l'ancien bloc 280 double arbre, le gain par rapport à ce plus petit moteur étant un très utile accroissement du couple et une remarquable diminution de la consommation. La vitesse maximale restait identique à environ 210 km/h.

Ce cabriolet 300 SL à transmission automatique a été vendu neuf en Allemagne, puis exporté en Belgique dans les années 1990. Le propriétaire belge a gardé la Mercedes jusqu'en 2017. La voiture est réputée être en très bon état mécanique, équipée d'un nouveau moteur issu de stock ancien (la Datakarte a été mise à jour, de façon à ce que la voiture garde des numéros concordants). De plus, la boîte a été entièrement refaite et une nouvelle suspension a été installée. La voiture se comporte bien et est très agréable à conduire. La documentation fournie comprend un dossier historique et ses papiers d'immatriculation belge.

€20,000 - 30,000

Sans Réserve

Mercedes-Benz revived one of its most famous model designations of all time when it introduced the new 300 SL in 1985. However, on this occasion the newcomer was not a thinly disguised sports racer but the latest in a noble line of six-cylinder luxury Gran Turismos stretching back to the 230 SL of 1963. The 300 SL came with a single-overhead-camshaft engine that produced 188bhp; this was a mere three horsepower more than the old twin-cam '280' unit, the main gains over the superseded smaller motor being a useful increase in torque and a marked reduction in fuel consumption. Top speed remained the same at around 210km/h.

This automatic transmission 300 SL Convertible was sold new in Germany and exported to Belgium in the 1990s. The Belgian owner kept the Mercedes until 2017. The car is said to be in very good mechanical condition having been fitted with a new-old-stock 'crate' engine (the Datakarte has been updated so the car is still 'matching numbers'). In addition, the gearbox was totally rebuilt and new suspension installed. The car is said to be running nicely and very enjoyable to drive. Accompanying documentation consists of a history file and Belgian registration documents.

206

JAGUAR MARK 2 3.8-LITRES 1960

Châssis n° 213489BW

- Delivered new to New York, USA
- Matching numbers
- Extensively restored
- Comes with Jaguar Heritage Certificate



Avec l'arrivée de la Mk2, la version 3,8 litres du six cylindres de la XK était proposée pour la première fois sur une berline moyenne de la marque, qui, en haut de gamme, en 3,8 litres avec boîte manuelle et overdrive était capable d'un vrai 200 km/h et pouvait atteindre les 100 à l'heure en 8,5 secondes. Il y avait juste une petite baisse de performance avec la boîte automatique Borg-Warner proposée en option, et la 3.8 Litre dans cette version plus facile à utiliser était un choix très populaire, notamment sur le marché nord américain.

Cette Mark 2 à transmission automatique a quitté l'usine le 20 juillet 1960 et a été livrée à New York, aux États-Unis. Exemplaire à numéros concordants, cette Jaguar a été exportée aux Pays-Bas en 1992, puis arriva finalement en Belgique où elle fut entièrement restaurée. On nous informe que le châssis est en très bon état, tout comme la carrosserie. La peinture British Racing Green avec intérieur en cuir assorti sont également en bon état, de même que les chromes. Le moteur et la boîte ont été révisés et la voiture est réputée tourner parfaitement. On notera la trousse à outils originale. La voiture est vendue avec son certificat Jaguar Heritage, des factures et diverses brochures, ainsi que sa carte grise belge.

€30,000 - 40,000

Sans Réserve

With the Mark 2's arrival, the 3.8-litre version of Jaguar's XK six became available for the first time in the company's medium-sized saloon, which in top-of-the-range, 3.8-litre, manual/overdrive configuration was a genuine 200km/h car capable of reaching 100km/h in 8.5 seconds. There was only a slight performance penalty with the optional Borg-Warner automatic transmission installed, and the '3.8' in this more user-friendly form was an increasingly popular choice, particularly in North America.

This automatic-transmission Mark 2 left the factory on 20th July 1960 and was delivered new to New York, USA. A matching-numbers example, the Jaguar was exported to the Netherlands in 1992, eventually ending up in Belgium and being extensively restored. We are advised that the chassis is in very good restored condition, and the body likewise. The British Racing Green paintwork and matching leather interior are said to be in good condition, as is the brightwork. Both the engine and gearbox have been overhauled, and the car is said to run smoothly. Noteworthy features include the original tool kit. The car is offered with a Heritage Certificate, restoration invoices, sundry brochures, and a Belgian Carte Grise.

PORSCHE 911E 2 LITRES TARGA 1969

Châssis n° 119210415

- Matching numbers engine
- One of the first long-wheelbase 911's Targa
- Professionally restored in 2015
- Current technical inspection



Deux ans après la présentation du coupé 911, un cabriolet - la Targa - fit son apparition en 1966. La future législation américaine en matière de sécurité amena Porsche à adopter une ingénieuse approche pour sa 911 cabriolet, la Targa adoptant un solide arceau pour protéger les occupants en cas de retournement, avec un toit et une lunette arrière amovibles que l'on rangeait dans le coffre. En 1969, une lunette arrière fixe, moins bruyante et plus étanche remplaça, la lunette souple détachable.

Construite à la fin de 1968, la Porsche 911 proposée ici est un modèle B de 1969, la première à adopter l'empattement long. Cette voiture a été entièrement restaurée aux spécifications originales en 2015, la carrosserie étant confiée à Porsche et le toit Targa à un spécialiste américain, tandis que le moteur à numéro concordant était complètement révisé. Repeinte dans sa livrée originale Polo Red, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en excellent état général avec un moteur tournant régulièrement. La documentation fournie comprend un dossier complet, un contrôle technique en vigueur, ses papiers d'immatriculation espagnole (historique) et une quantité de photographies et de factures concernant la restauration de la carrosserie et du moteur. Le manuel du propriétaire, le cric et la trousse à outils d'origine sont inclus dans la vente.

€75,000 - 95,000
Sans Réserve

Two years after the introduction of the 911 coupé a convertible stablemate - the Targa - arrived in 1966. Expected US safety legislation prompted Porsche to adopt an ingenious approach to the open-top 911; the Targa sporting a hefty roll-over bar to protect the occupants in the event of an inversion, plus removable roof and rear hood sections stowable in the boot. For 1969 a quieter and less leak-prone fixed rear window replaced the rear hood.

Built late in 1968, the Porsche 911 offered here is a 1969-model B-programme car, the first to be built on the longer wheelbase. This car was comprehensively restored to original specification in 2015, the body being restored by Porsche and the Targa roof by a US specialist, while the matching engine was completely overhauled. Repainted in its original Polo Red livery, the car is described by the vendor as in excellent condition throughout, its engine running smoothly. Accompanying documentation consists of a comprehensive file containing a current technical inspection, Spanish (historic) registration papers, and a quantity of photographs and invoices relating to the body and engine restoration. The original owner's manual, jack, and tool kit are included in the sale.

FERRARI 365 GT4 2+2 COUPÉ 1973

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 17217

- Maranello's flagship model in its day
- One of only 524 made
- Restored in 2016 at Schröder & Langenfeld in Aachen
- Nominal distance travelled since restoration
- Excellent overall condition



Vers le milieu des années 1960, la moitié des Ferrari produites étaient des quatre places. Dévoilée vers la fin de 1972, la 365 GT4 2+2 était la plus grosse et la mieux équipée des quatre places Ferrari à l'époque. Vaisseau amiral de la gamme de Maranello, elle réaffirmait la détermination de Ferrari à se mesurer aux meilleures berlines de luxe du monde. Prenant pour base le modèle précédent, la 365 GT 2+2, la nouvelle venue, plus basse, plus longue et plus large était équipée de la version à quatre arbres à cames en tête du V12 4,4 litres mais reprenait le train roulant de sa devancière. Un total de seulement 524 fut achevé lorsque prit fin la production en 1976.

Ce bel exemplaire a été importé de Suède en Allemagne et méticuleusement restauré en 2016 chez Schröder & Langenfeld à Aix-la-Chapelle pour un coût de 12 734 € (facture disponible). Les travaux effectués comprenaient la réfection du moteur, le sablage et l'étanchéité du soubassement, une peinture complète dans la livrée vert métallisé originale, la rénovation de l'intérieur en cuir fauve original légèrement passé et la monte de pneus neufs. Un kilométrage symbolique a été parcouru depuis l'achèvement de la restauration et la voiture se présente dans un excellent état mécanique et cosmétique. La voiture est vendue avec tous ses papiers suédois et son manuel du propriétaire, etc... dans la petite sacoche Ferrari en cuir.

€70,000 - 80,000

By the mid-1960s, 50 percent of all Ferrari road cars produced were being built with four seats. Introduced towards the end of 1972, the 365 GT4 2+2 was the biggest and best equipped four-seater Ferrari so far. Flagship of the Maranello range, it reaffirmed Ferrari's determination to compete with the world's finest luxury saloons. Based on the preceding 365 GT 2+2, albeit lower, longer and wider, the newcomer was fitted with a four-cam version of the 4.4-litre V12 engine while retaining its predecessor's mechanical underpinnings. A total of only 524 had been completed by the time production ceased in 1976.

This fine example was imported from Sweden into Germany and carefully restored in 2016 at Schröder & Langenfeld in Aachen at a cost of €12,734 (invoice available). Works carried out included an engine rebuild; sandblasting and re-sealing the under-body; a complete repaint in original metallic green livery; refurbishing the original and slightly mellowed tan leather interior; and fitting new tyres. Only a nominal mileage has been covered since the restoration's completion and the car is presented in excellent condition both mechanically and cosmetically. The car comes with all its Swedish documentation, and an owner's manual, etc in its Ferrari leather wallet.

MASERATI 3500 GT COUPÉ 1959

Carrosserie Touring Superleggera

Châssis n° 101.362

- Desirable carburetted version
- Matching engine and chassis numbers
- Original colour scheme from new
- Five-speed gearbox; disc brakes
- Long-term restoration (2005-2018)



Malgré ses nombreux succès sur circuit, incluant le cinquième titre de champion du monde de Juan Manuel Fangio – au volant d'une 250 F – et la finale du championnat du monde pour voitures de sport avec la fabuleuse 450 S, tous deux en 1957, la marque faisait face à un avenir bien sombre à l'époque. Les difficultés financières de la société l'obligerent finalement à se retirer de la compétition et la politique de survie au cours des années 1960 consista à se faire constructeur de modèle de tourisme. Cette nouvelle ère pour la marque modenaise commence en 1957 avec le lancement de la 3500 GT, sa première voiture de route construite en quantité significative.

La 3500 GT, une luxueuse 2+2, s'inspirait beaucoup de l'expérience de Maserati en compétition. Elle avait recours à un châssis tubulaire et à un moteur dérivé de celui des 350 S de 1956. Elle recevait une suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à l'avant, tandis que l'on trouvait un essieu rigide conventionnel à l'arrière à ressorts semi-elliptiques. Le six cylindres à double arbre à came en tête était un proche cousin de celui que l'on trouvait sur la 250 F et développait à l'origine environ 220 ch avec des carburateurs, les exemplaires suivants développant 235 ch avec une injection mécanique Lucas. D'abord construite avec des freins à tambours et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT fut progressivement modernisée, gagnant un cinquième rapport, des freins à disque à l'avant puis, finalement, aux quatre roues, avant la fin de la construction abandonnée en 1964.

Despite numerous racetrack successes that included Juan Manuel Fangio's fifth Formula 1 World Championship (at the wheel of a 250F) and runner-up spot in the World Sports Car Championship with the fabulous 450S - both in 1957, the marque's most successful season - Maserati was by that time facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties forced a withdrawal from racing and Maserati's survival strategy centred on establishing the company as a producer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500 GT, its first road car built in significant numbers.

A luxury 2+2, the 3500 GT drew heavily on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S competition sports car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially on carburettors, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Initially built with drum brakes and four-speed transmission, the 3500 GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking before production ceased in 1964.



Séduisant modèle d'avant l'injection, équipé de trois carburateurs Weber 42DCOE, cette Maserati 3500 GT a été livrée neuve aux États-Unis puis ramenée en Hollande en 2005. Le précédent propriétaire a travaillé sur la voiture pendant quelques années avant 2010. Il s'est essentiellement concentré sur le train roulant, rénovant les disques de freins, les étriers, les durits et toutes les rotules de suspension et a installé un échappement inoxydable. En 2010, le propriétaire émigra abandonnant son projet inachevé en Hollande. Le vendeur a acheté la voiture il y a trois ans et a terminé le travail (quelques factures au dossier).

L'achèvement de la restauration a consisté à démonter complètement la voiture (vitrages enlevés), à effectuer quelques réparations à la carrosserie et à la repeindre dans sa couleur originale. De plus, le moteur a été entièrement refait avec des pistons, des soupapes, des paliers neufs, etc, pour un total de 30 000 euros par un expert en Maserati, Lapré Engineering de Deventer. De même la transmission a été refaite et améliorée avec une boîte à cinq rapports ZF conforme à celle de l'époque en remplacement de la ZF à quatre rapports d'origine. L'intérieur en cuir a été regarni il y a quelques années et les tapis de sol sont neufs. Les roues fils Borroni d'origine ont été rénovées et chaussées de pneus neufs. Il en résulte une voiture facile à conduire avec un moteur très vivant qui a participé à plusieurs rallyes.

€150,000 - 200,000

A desirable 'pre-injection' model equipped with triple Weber 42DCOE carburetors, this Maserati 3500 GT was delivered new to the USA and brought to Holland in 2005. The former owner worked on the car for a couple of years prior to 2010. He mainly concentrated on the running gear, renewing the brake discs, callipers, hoses and all suspension ball joints, and fitting a stainless-steel exhaust. In 2010 the owner emigrated and left the unfinished project in Holland. The vendor bought the car some three years ago and finished the job (some bills on file).

Completing the restoration involved totally stripping the car (glass out), making some bodywork repairs and repainting in its original colour. In addition, the engine was totally rebuilt with new pistons, valves, bearings, etc at a cost of €30,000 by Maserati expert Lapré Engineering in Deventer. Likewise, the transmission was rebuilt and upgraded with a period-correct ZF five-speed gearbox replacing the original ZF four-speed unit. The leather interior was re-upholstered some years ago and the carpets are new. The original Borroni wheels were refurbished and shod with new tyres. The result is an easy driving car with a very lively engine, which competed in several rallies.

210

LANCIA FLAMINIA SPORT 2.8-LITRES 3C COUPÉ « DOUBLE BUBBLE » 1963

Carrosserie Zagato

Châssis n° 82413-3741

- One of only 205 Flaminia Sports made
- Present ownership since 1991
- Professionally restored in Italy in the early 1990s
- Regularly maintained by a marque specialist
- Registered in Italy



Cette remarquable Lancia Flaminia Sport 3C coupé à carrosserie Zagato est dotée du fameux toit à « double bosse » du carrossier milanais, grâce auquel les lignes générales aérodynamiques basses et toutes en rondeurs ont été rendues possibles par un artifice simple et efficace, le rehaussement de la garde au toit par deux renflements au-dessus des sièges avant. Un des plus anciens et des plus respectés artisans carrossiers automobile, Zagato fut parmi les premiers à exploiter la popularité de la nouvelle catégorie GT après la seconde guerre mondiale, en fournissant les écuries officielles et les pilotes privés en construisant des modèles routiers qui pouvaient être pilotées efficacement sur circuit le week-end venu. Le créateur de quelques-uns des dessins les plus mémorables de cette période, sans conteste la plus riche de Zagato, était Ercole Spada, dont les créations sur base Lancia pour Zagato comprenaient les versions Sport et Super Sport des Flavia, Fulvia et Flaminia.

Présentée en 1956 au Salon de Turin, la Flaminia reprenait l'architecture mécanique de sa devancière l'Aurelia, bien que la traditionnelle suspension avant télescopique à roues indépendantes Lancia ait été remplacée par une double triangulation plus moderne. Issus de l'Aurelia, on retrouvait aussi le moteur V6 à 60° et soupapes en tête de 2 458 cm3 et la transmission transaxle avec son essieu arrière De Dion et ses freins inboard. Les modèles Sport et Super Sport de Zagato reposaient sur un empattement plus court, le même que celui des coupés et cabriolet GT/GTL de Touring qui recevaient tous des freins à disque et une puissance accrue. Un moteur 2 775 cm3 fit son apparition en 1963, époque à laquelle les Flaminia les plus sportives pouvaient atteindre près de 200 km/h.

This striking Zagato-bodied Lancia Flaminia Sport 3C Coupé features the Milanese styling house's renowned 'Double Bubble' body form in which low overall lines and a rounded streamlined shape are achieved by the simple but ingenious device of head-clearance roof bulges above each front seat. One of the oldest and most respected of automotive design firms, Zagato was quick to exploit the popularity of the new GT racing category after WW2, supplying factory teams and privateers with road-able cars that could be driven competitively on the racetrack come the weekend. The man responsible for some of the most memorable designs of this, arguably Zagato's most productive period, was Ercole Spada, whose creations on Lancia chassis included the Zagato Sport/Super Sport variants of the Flavia, Fulvia, and Flaminia.

Introduced at the 1956 Turin Motor Show, the Flaminia retained its Aurelia predecessor's mechanical layout, though Lancia's traditional sliding-pillar independent front suspension gave way to a more modern double wishbone arrangement. Aurelia carry-overs were the 60-degree, 2,458cc, overhead-valve, V6 engine and De Dion rear transaxle with inboard brakes. The Zagato-bodied Sport and Super Sport models shared a shortened wheelbase with the Touring-styled GT/GTL coupes and the Convertible, and all featured disc brakes and increased power. A 2,775cc engine was introduced for 1963, by which time the sportier Flaminias were capable of around 200km/h (130mph).



Cet exemplaire, dernier avatar des Lancia de l'ancienne école, est l'une des 205 Flaminia Sport construites entre 1959 et 1961. Ce modèle 2,5 litre équipé de trois carburateurs a été acheté aux États-Unis par son actuel propriétaire en 1991. Rapatriée dans son Italie natale, la Flaminia a été Restaurée professionnellement par le renommé spécialiste Lancia KCA de Gorgonzola, près de Milan. La carrosserie a été ramenée au métal nu et entièrement restaurée, tandis que la mécanique était confiée à un autre atelier spécialisé. La restauration fut achevée aux environs de 1994, date depuis laquelle la Flaminia a fait partie de la petite et très exclusive collection du propriétaire, utilisée lors de diverses manifestations et rallyes historiques. La qualité de la restauration était si bonne qu'encore aujourd'hui, la voiture présente un bel aspect, ayant été régulièrement entretenue jusqu'à ce jour par un autre spécialiste de la marque

Gris métallisé avec intérieur en cuir noir contrastant, cette Flaminia Zagato très choyée coche toutes les cases : une restauration professionnelle par un des meilleurs spécialistes Lancia, un séduisant assortiment de couleurs et un propriétaire passionné qui l'a conservée longtemps. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation italiennes, son homologation ASI, ainsi que différentes factures, correspondances et photographies de sa restauration.

€250,000 - 300,000

This example of the last word in old-school Lancia design is one of only 205 Flaminia Sports made between 1959 and 1961. A 2.5-litre model equipped with triple carburetors, the car was purchased in the USA by the current owner in 1991. Brought back to its Italian homeland, the Flaminia was professionally restored by the renowned Lancia restorer KCA of Gorgonzola, near Milan. The body was stripped back to bare metal and completely restored, while the mechanicals were entrusted to another specialist workshop. The restoration was completed circa 1994, since when the Flaminia has formed part of the owner's small but exclusive collection, being used for various events and tours. The quality of the restoration was so good that even today the car presents very well, having benefited from recent regular maintenance by another specialist in Milan.

Finished in grey metallic with contrasting black leather interior, this cherished Flaminia Zagato ticks all the boxes: a professional restoration by one of the leading Lancia specialists, an attractive colour combination, and long-term enthusiast ownership. The car is offered with Italian registration documents, ASI homologation papers, and sundry invoices, correspondence and photographs relating to its restoration.

ALFA ROMEO GIULIETTA SS COUPÉ 1961

Carrossée par la Carrozzeria Bertone

Châssis n° AR101 2000551

- Believed ordered new by a member of the Bertone family
- Delivered new to Switzerland
- Believed the only existing example with electric windows
- Completely restored in Switzerland



En 1957, Alfa Romeo lance la Sprint Speciale, désormais reconnue comme la meilleure des Giulietta, premier modèle de la nouvelle série 101. Cette alléchante et voluptueuse « SS », construite sur un empattement légèrement plus court que la Sprint de série et elle aussi dessinée par la Carrozzeria Bertone, est proposée avec un moteur de 100 ch et une boîte à cinq rapports qui lui permettent d'atteindre les 200 km/h. Compacte, aérodynamique et très puissante pour sa taille, la SS se montra particulièrement efficace dans la catégorie des 1 300 cm³, dans le monde entier. 1 366 furent produites avant qu'elle ne soit remplacée en 1963 par la Giulia 1 600 cm³, seule voiture de la nouvelle gamme à conserver la carrosserie des Giulietta existantes. La Giulia ne se distingue extérieurement des Giulietta Sprint Speciale antérieures que par son logo arrière, ses feux latéraux et son nouveau tableau de bord. Elle est équipée de freins avant à disque et du plus puissant moteur Veloce (129 ch). La Giulia Sprint Speciale à carrosserie Bertone fut construite à 1 399 exemplaires entre 1963 et 1965, ce qui porte le total des deux versions à 2 765 exemplaires, ces deux modèles étant très appréciés des connaisseurs d'Alfa Romeo du fait de leur rareté.

Le Centro Documentazione du musée Alfa Romeo a confirmé que cette Giulietta a quitté l'usine le 6 mars 1961 et a été vendue à son premier propriétaire à Lugano, en Suisse, qui était pense-t-on un membre féminin de la famille Bertone. On pense que c'est le seul exemplaire à lèvres-vitres électriques et il possède également des poignées de portes plus grandes semblables à celles des série 105 ultérieures, caractéristiques qui furent pense-t-on spécifiées par le premier propriétaire. Sa couleur d'origine Amaranto (rouge foncé) est la même qu'aujourd'hui. Alfa Romeo n'a aucune trace du numéro du moteur d'origine, mais le bloc de la voiture (AR 00120 01019) est conforme à ceux de l'époque, comme l'a confirmé Alfa Romeo. La voiture n'a connu que quatre propriétaires. Complètement restaurée en Suisse, cette magnifique Giulietta a conservé sa couleur bordeaux d'origine et a été entièrement restaurée en Suisse.

€70,000 - 100,000

In 1957 Alfa Romeo introduced the model now recognised as the ultimate Giulietta - the Sprint Speciale – which was the first of the new 101-Series cars. Built on a slightly shorter wheelbase than the standard Sprint, and again the work of Carrozzeria Bertone, the mouth-wateringly curvaceous 'SS' came with 100bhp on tap, a five-speed gearbox, and a top speed of 200km/h (125mph). Compact, aerodynamically efficient, and very powerful for its size, the SS proved highly successful in 1,300cc class racing the world over. A mere 1,366 had been produced by the time the model was superseded in 1963 by the 1,600cc Giulia version, which was the only car in the new range to retain an existing Giulietta body style. Outwardly distinguishable from the outgoing Giulietta Sprint Speciale only by identifying tail script, different sidelights, and a revised dashboard, the Giulia boasted front disc brakes and the more powerful (129bhp) Veloce-specification engine. 1,399 examples of the Bertone-bodied Giulia Sprint Speciales were built between 1963 and 1965, making the total for both types 2,765, and today both of these rare models are highly prized by Alfa Romeo connoisseurs.

The Alfa Romeo Museum's Centro Documentazione has confirmed that this Giulietta left the works on 6th March 1961 and subsequently was sold to its first owner in Lugano, Switzerland, believed to be a female member of the Bertone family. This car is believed to be the only existing example with electric windows, and it also has special larger door handles similar to the later 105 Series; features which, it is presumed, were specified by the original owner. The original colour was Amaranto (dark red), the same as it is today. Alfa Romeo has no records of the original engine's number, but the unit installed ('AR 00120 01019') is of the correct type for the car as confirmed by Alfa Romeo. The Alfa has had only four owners from new and has been completely restored in Switzerland.

CITROËN DS19 PRESTIGE BERLINE PAR CHAPRON LES OFFICIELLES MILITAIRE 1959

Châssis n° 61964
Chapron n° 6010
De l'Armée n° FR 020893

- Oldest known surviving DS Prestige
- Only known example delivered new to the French Military
- Only known surviving 1959 example
- One of circa 60 survivors of 350 built
- Factory fitted Luggage
- Featured in numerous books



Cette DS Prestige 1959 est l'exemplaire le plus ancien connu et le seul survivant de cette première année de production. C'est la seule survivante connue des DS Prestige livrées à l'Armée française. Elle avait été utilisée comme voiture officielle par l'Attaché militaire français à Rome et présente des caractéristiques qu'on ne retrouve sur aucune autre survivante. Son numéro d'origine de l'Armée française, FR 020893, est peint sur le dessous du capot d'origine, qui accompagne la voiture et peut faire partie d'une collection séparée. Par ailleurs, le numéro 6010 de Chapron est peint à la main au dos de tous les panneaux intérieurs. Une fois sa carrière militaire achevée, la voiture revint à Paris et fut immatriculée 722 TF 75 (plaques fournies).

Par la suite, cette Prestige a appartenu à de nombreux éminents collectionneurs de Citroën avant d'être acquise par son actuel détenteur, l'ancien propriétaire du DS World de Londres. En bon amateur de DS, il a respectueusement préservé le haut degré d'originalité de la voiture lorsqu'il en a entrepris une légère et agréable restauration. En 2019, la voiture a été totalement remise en état et rééquipée avec une boîte de vitesses et un embrayage complètement rénovés (avec garantie), des étriers de freins avant révisés et davantage encore.

Depuis son achat, qui remonte à plusieurs années, cette Prestige a été exposée à Paris en 2005 lors du 50e anniversaire de la DS ainsi que lors de manifestations internationales de Chapron en 2005 et 2007. On trouve parmi les pièces qui accompagnent cette importante Prestige le capot d'origine déjà mentionné et un pavillon en aluminium de la bonne définition.

€60,000 - 90,000

This 1959 DS Prestige is the oldest known and the only surviving example from that first year of production. Used as the French Military Attaché's official car in Rome, it is the only known surviving DS Prestige delivered to the French Military, and features details not shared by any other survivor. The original French Military number 'FR 020893' is painted on the underside of the original bonnet, which accompanies the car and is available for separate collection. Elsewhere, Chapron's number '6010' is hand written on the reverse of all the interior panels. After its military service ended, the car returned to Paris and was registered as '722 TF 75' (plates supplied).

Subsequently the Prestige was owned by numerous prominent Citroën collectors before being acquired by the current owner, the former proprietor of DS World in London. As a DS aficionado, he respectfully preserved the car's high degree of originality while undertaking a sympathetic light restoration. In 2019 the car was fully re-commissioned and fitted with a fully reconditioned gearbox and clutch (with warranty), the front brake callipers overhauled, and more.

Since its purchase many years ago the Prestige has been exhibited at the 2005 DS 50th Anniversary in Paris as well as international Chapron events in 2005 and 2007. Spares accompanying this important Prestige include the aforementioned original bonnet and correct aluminium roof.

FERRARI 308 GTB VETRORESINA COUPÉ 1977

Carrosserie Pininfarina/Scaglietti

Châssis n° F106AB 20795

- One of only 808 vetroresina models built
- Delivered new in Italy
- Present ownership for 33 years
- Believed genuine circa 80,000 kilometres recorded
- Well maintained
- Registered in Italy



La 308 GTB proposée ici est doté de la carrosserie plus légère en fibre de verre (vetroresina) et de la lubrification par carter sec des tout premiers modèles construits, qui sont aujourd'hui les plus recherchés par les passionnés.

Présentée au Salon de Paris en 1975, la superbe 308 GTB – seconde Ferrari de route à moteur V8 – marquait un retour apprécié aux services de Pininfarina pour le style, après la Dino 308 GT4 dessinée par Bertone. Construite par Scaglietti, la nouvelle venue changeait peu mécaniquement, reprenant le train roulant et le V8 3 litres à quatre arbres à cames de sa devancière, dont les 255 ch suffisaient à propulser la 308 GTB à une vitesse maximale de 240 km/h.

Le choix de la résine (vetroresina) pour la carrosserie de la 308 GTB était une première pour une Ferrari de série. Les carrosseries en acier arrivèrent en 1977, la production des deux types se chevauchant. Ce changement s'accompagnait d'une augmentation de poids et d'une réduction des performances conséquente, ainsi que d'une propension à la corrosion. Naturellement, quiconque désirant courir avec une 308 GTB choisissait une version « vetroresina » s'il le pouvait. Les évolutions successives furent l'apparition d'une version ouverte, la GTS avec un toit amovible style Targa, l'adoption de l'injection électronique Bosch K-Jetronic (1980) et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre (1982).

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

Introduced at the Paris Salon in 1975, the stunningly beautiful 308 GTB – Ferrari's second V8-engined road car – marked a welcome return to Pininfarina styling following the Bertone-designed Dino 308 GT4. Built by Scaglietti, the newcomer had changed little mechanically, retaining its predecessor's underpinnings and four-cam, 3.0-litre V8 engine, whose 255bhp was good enough to propel the 308 GTB to a top speed of 240km/h (150mph).

The choice of glassfibre (vetroresina) for the 308 GTB's bodywork marked the first time this material had been used for a production Ferrari. Steel bodies were phased in during 1977, production of the two types overlapping. The change brought with it a considerable weight penalty and consequent reduction in performance, as well as an increased susceptibility to corrosion. Naturally, anyone wanting to race a 308 GTB acquired a vetroresina if they could. Further developments included the introduction of an open GTS version with Targa-style removable roof, the adoption of Bosch K-Jetronic fuel injection (1980) and, finally, revised cylinder heads with four valves per cylinder (1982).



20795, l'un des 808 coupés 308 GTB vetroresina produits, a été livré en 1977 à son premier propriétaire par le concessionnaire Ferrari de Turin, Automobili Bordese. La voiture a été initialement immatriculée à Crémone, en Italie et en 1986 a été vendue à un nouveau propriétaire à Milan, qui n'a gardé la Ferrari qu'un court laps de temps, avant de la céder en 1987 au vendeur. Peinte dans un incroyable Blu Sera métallisé avec intérieur en cuir beige contrastant, elle affiche actuellement au compteur un total d'un peu plus de 80 000 kilomètres que l'on suppose d'origine.

Mécaniquement, la voiture a été entretenue par un atelier spécialisé de Milan lorsqu'elle fut aux mains du vendeur, bénéficiant d'une révision complète de la suspension arrière, des ancrages moteur, des amortisseurs, etc... pour un coût d'environ 13 000 € en 2017.

Vendu uniquement en raison de l'âge avancé de son propriétaire, la voiture est accompagnée de ses papiers d'immatriculation italienne, du livret du propriétaire (désormais correctement relié), de sa carte de garantie originale, de son carnet d'entretien, du livret Ferrari listant les agents Ferrari pour la vente et l'entretien, de son certificat ASI, de son passeport FIVA de 2004 (désormais périmé) et de diverses factures d'entretien et des travaux mentionnés ci-dessus. Présentée dans une couleur plus rafraîchissante que le rouge bien trop commun, il s'agit là d'une séduisante occasion pour le passionné de Ferrari.

€140,000 - 170,000

One of only 808 308 GTB vetroresina coupés produced, '20795' was delivered in 1977 to its first owner via the Turin Ferrari concessionaire, Automobili Bordese. The car was first registered in Cremona, Italy and in 1986 was sold to a new owner in Milan, who kept the Ferrari for only a short while before selling it in 1987 to the current vendor. Finished in stunning Blu Sera metallic, with contrasting beige leather interior, it currently displays a believed correct total of just over 80,000 kilometres on the odometer.

Mechanically, the car has been looked after by a specialist workshop in Milan while in the vendor's care, benefiting from a comprehensive overhaul of the rear suspension, engine mountings, shock absorbers, etc and a major service a cost of some €13,000 in 2017.

Only sold because of its proud owner's advancing years, the car is offered with Italian registration documents; the original instruction book (now properly book-bound); the original warranty card and owner's service book; the Ferrari booklet listing Ferrari Sales and Service agents; ASI Certificate; FIVA Identity Card from 2004 (now expired); and sundry invoices for the aforementioned works and general servicing. Refreshingly finished in a colour other than the much more common red, this is an attractive proposition for the Ferrari enthusiast.

PORSCHE 356B 1600 ROADSTER 1960

Carrosserie Drauz

Châssis n° 87845

- Delivered new in Europe
- Restored circa 2002
- Present ownership since 2002
- Upgraded with rebuilt Super 90 engine, front disc brakes, 12-volt electrics
- Registered in Germany



La 356, l'une des plus grandes sportives de tous les temps, était l'œuvre de Ferry Porsche. L'emblématique création de Ferry prenait pour base la Volkswagen, conçue par son père et avait recours, comme l'immortelle « Coccinelle », à un châssis plate-forme, doté d'un moteur refroidi par air en porte-à-faux à l'arrière et à une suspension indépendante par barres de torsion. Présentée en 1948, la Porsche 356 établissait de nouvelles normes en matière de petites sportives et se montrait aussi à l'aise en compétition sur circuit qu'en rallye.

Des cabriolets avaient été construits dès l'origine de la 356, mais la première Porsche ouverte à marquer les esprits avait été le Speedster, présenté en 1954, à la suite du succès d'un lot de 15 roadsters spéciaux destinés aux États-Unis. Le Speedster, carrossé par Reutter avait été abandonné en 1958 et remplacé par le Convertible D, plus civilisé, qui se différenciait essentiellement par son pare-brise plus grand et ses vitres latérales descendantes.

Lorsque la 356B fut dévoilée en septembre 1959, la voiture était désormais dotée d'un pare-brise courbe d'une seule pièce et de roues de 15 pouces et la nouvelle venue apportait quelques retouches supplémentaires à la carrosserie. Le moteur désormais porté à 1 582 cm³ était proposé en trois versions, la plus puissante en dehors du Carrera à 4 arbres à cames en tête, étant le Super 90 de 90 ch. Avec l'apparition de la 356B, le Convertible D reprit le nom de Roadster.

One of the all-time great sports cars, the 356 was the work of Ferry Porsche. Ferry's iconic creation was based on the Volkswagen designed by his father, and like the immortal 'Beetle', employed a platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and all-independent torsion bar suspension. Introduced in 1948, the Porsche 356 set a new standard for small sports cars and proved adaptable to all forms of motor sport including circuit racing and rallying.

Cabriolets had been manufactured right from the start of 356 production but the first open Porsche to make a significant impact was the Speedster, introduced in 1954 following the successful reception in the USA of a batch of 15 special roadsters. The Reutter-bodied Speedster was dropped in 1958 and replaced by the more civilised Convertible D, which differed principally by its larger windscreen and winding side windows and was built initially by Drauz.

By the time the 356B arrived in September 1959, the car had gained a one-piece rounded windscreen and 15"-diameter wheels, and the newcomer's introduction brought with it further styling revisions. The engine, now standardised at 1,582cc, was available in three different stages of tune, the most powerful, apart from the four-cam Carrera, being the 90bhp unit of the Super 90. With the 356B's arrival the Convertible D became known as the Roadster.



La 356 B apporte des progrès significatifs en termes de maniabilité et de confort par rapport aux 356 précédentes et s'avère un bon moyen de découvrir les qualités traditionnelles de Porsche, la fiabilité et la robustesse mécanique.

Ce superbe roadster 356B carrossé par Drauz a été construit pour le marché européen, puis plus tard pour les États-Unis. Ré-importé en Allemagne en 2000, la Porsche fut acheté par son actuel propriétaire en 2002 et restaurée la même année. Les travaux effectués comprennent la rénovation des soubassements (plancher, seuils, etc...) en utilisant des panneaux d'usine originaux, un nouveau réservoir, des sièges baquets (les sièges d'origine sont disponibles) et le remplacement de tous les tapis de sol en utilisant le Haargarn bouclé, conforme à l'origine. La voiture a été repeinte en 2002 puis à nouveau en 2019. On notera les modifications, incluant la réfection et le passage aux 12 volts du système électrique (2012), l'installation de freins à disque à l'avant à la place des tambours (disponibles) et l'échange du moteur d'origine de 60 ch par un Super 90 complètement refait. L'échange des moteurs a été fait il y a environ huit ans, alors que la voiture avait parcouru environ 10 000 kilomètres.

Vendues avec les factures de restauration, ses papiers d'immatriculation allemande et son TÜV, elle représente une magnifique occasion de posséder et d'apprécier un exemplaire judicieusement amélioré et entièrement restauré de ce très séduisant cabriolet Porsche.

€170,000 - 210,000

The 356B represents significant advances in driveability and comfort over earlier 356 models and is a pleasingly quick way to enjoy the traditional Porsche values of quality, reliability and mechanical robustness.

This beautiful Drauz-bodied 356B Roadster was produced for the European market and later exported to the USA. Re-imported into Germany in 2000, the Porsche was purchased by the current owner in 2002 and restored that same year. Works undertaken included renewing the underpinnings (floors, sills, etc) using original factory panels; installing a new fuel tank; fitting bucket seats (originals available); and replacing all carpets using correct Haargarn-Bouclé material. The car was re-sprayed in 2002 and again in 2019. Noteworthy upgrades include rebuilding and converting the electrics to 12-volt operation (2012); fitting disc brakes in place of the front drum brakes (available); and exchanging the original 60PS engine for a completely rebuilt Super 90 unit. The engine swap was carried out circa eight years ago, since when the car has covered around 10,000 kilometres.

Offered with restoration invoices, German registration papers and TÜV, it represents a wonderful opportunity to own and enjoy a sensibly upgraded and extensively restored example of this most desirable soft-top Porsche.

216 Ω

Un seul propriétaire depuis son origine

BMW Z8 2001

Châssis n° WBAEJ11041AF79478

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



Récemment, plusieurs constructeurs, notamment ceux qui ont un passé sportif glorieux, ont ressenti la nécessité de faire référence à leur passé historique sur leurs nouveaux modèles. BMW s'est montré un adepte de l'exploitation de cette veine « rétro », commençant en 1996 avec les coupé et cabriolet Z3, dont le style rappelait vivement ses fabuleuses sportives 328 d'avant-guerre. Le modèle suivant dans cette veine - le concept car Z07 de 1997 – puisait son inspiration dans la 507 dessinée par Albrecht von Goertz, un luxueux roadster à la production limitée.

Sensation du Salon de Tokyo 1997, la Z07 reçut un accueil si enthousiaste que BMW prit la décision d'en tirer une version de série, la Z8. Globalement, la Z8 restait très proche de son modèle, conservant la calandre à double naseaux et les extracteurs d'ailes évoquant la 507. L'intérieur au style rétro faisait partie des traits les plus remarquables de la Z07 et se retrouvait également sur la Z8.

Les panneaux de carrosserie et le châssis à caisson de la Z8 étaient construits en aluminium, léger et résistant à la corrosion, tandis que le V8 32 soupapes de 4 941 cm³, identique à celui de la berline M5, était construit par la division Motorsport de BMW. Avec ses 400 ch, la Z8 abattait le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et seul le limiteur électronique l'empêchait de dépasser les 250 km/h. La puissance arrivait aux pneumatiques anti-crevaison via une boîte manuelle Getrag à six rapports.

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

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

The Z8's body panelling and spaceframe chassis were fabricated in lightweight and corrosion resistant aluminium, while the 32-valve 4,941cc V8 engine, shared with the M5 saloon, was built by BMW's Motorsport division. With 400bhp on tap, the Z8 raced to 100km/h (62mph) in 4.7 seconds and only the built-in rev limiter stopped it from exceeding 250km/h (155mph). Power reached the run-flat tyres via a Getrag six-speed manual gearbox.



Le fait que la Z8 ait été un modèle fabriqué en petite série, assemblée en grande partie à la main, permettait à BMW de proposer aux clients une grande liberté dans la personnalisation de leur voiture. Pour attirer une clientèle de collectionneurs, BMW annonçait qu'un stock de pièces détachées de Z8 serait conservé pendant 50 années. Malgré un prix de lancement de plus de 128 000 \$ (aux États-Unis), la demande était telle qu'une surenchère se fit jour, de nombreuses Z8 se vendant bien au-dessus de ce tarif. Lorsque la production prit fin en 2003, 5 703 de ces fabuleuses automobiles avaient été construites.

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

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

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

€140,000 - 170,000

The fact that the Z8 was a low-volume model assembled, for the most part, by hand, enabled BMW to offer customers considerable freedom in personalising their cars. Further enhancing its appeal to collectors, the factory announced that a 50-year stockpile of Z8 parts would be maintained. Despite a (US) launch price of over \$128,000, initial demand was so high that a bidding war broke out, with many Z8s selling for well in excess of that figure. By the time production ceased at the end of 2002, 5,703 of these fabulous cars had been built.

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

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

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

FERRARI 308 GTS 1979

Carrosserie Pininfarina/Scaglietti.

Châssis n° 27889

- Delivered new to the USA
- Matching engine
- European specification bodywork
- Circa 73,000 kilometres from new
- Serviced recently



Présentée au Salon de Paris en 1975, la superbe 308 GTB marquait un retour apprécié aux services de Pininfarina pour le style, après la Dino 308 GT4 dessinée par Bertone. Elle reprenait le V8 3 litres de cette dernière, avec 255 ch et équipé d'une lubrification par carter sec sur la 308 GTB, produite à ses débuts avec une carrosserie en résine et fibre de verre, un matériau que Ferrari utilisait pour la première fois sur un modèle de série. La 308 GTB, construite par Scaglietti après avril 1977, faisait appel à l'acier et les évolutions successives virent l'apparition d'une version ouverte, la GTS avec un toit amovible type Targa, l'adoption de l'injection électronique Bosch (1980) et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre (1982).

Cette 308 GTS particulière a été livrée neuve aux États-Unis mais sa carrosserie a été remise aux spécifications européennes (pare-chocs, calandre) et elle est équipée de carbureurs. Signalons que le compteur d'origine (qui affichait 43 000 miles et qui est inclus dans la vente) a été remplacé par un modèle kilométrique en 2018. Il affiche actuellement environ 4 000 kilomètres, portant la distance totale parcourue de puis son origine à environ 73 000 kilomètres. Gris métallisé avec intérieur en cuir rouge, la voiture est vendue avec son carnet d'entretien, sa trousse à outils d'origine, sa carte grise française et des factures récentes d'entretien et de remplacement de pièces, courroie de distribution, démarreur, freins, alternateur, pompe à eau, amortisseurs avant, etc...

€60,000 - 80,000**Sans Réserve**

Launched at the Paris Salon in 1975, the stunningly beautiful Ferrari 308 GTB marked a welcome return to Pininfarina styling after the Bertone-styled 308 GT/4. The latter's 3.0-litre V8 was retained in 255bhp dry-sump form for the 308 GTB, which was produced initially with glassfibre bodywork, the first time this material had been used for a production Ferrari. The Scaglietti-built 308 used steel after April 1977, while further developments included the introduction that year of an open-top GTS version with Targa-style removable roof; the adoption of Bosch fuel injection (1980); and, finally, revised cylinder heads with four valves per cylinder (1982).

This particular 308 GTS was delivered new to the USA but has been updated with European specification bodywork (bumpers, grille) and has a carburettor-equipped engine. It should be noted that the original speedometer (with 43,000 miles recorded, included in the sale) was replaced with a km/h unit in 2018. The current odometer reading is circa 4,000 kilometres, making the total distance travelled from new circa 73,000 kilometres. Finished in grey metallic with red leather interior, the car is offered with its service book, original tool kit, French Carte Grise, and recent invoices for servicing and replacement parts including timing belts, starter motor, brakes, alternator, water pump, front shock absorbers, etc.

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE 1961

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° AR 1495 10183

- Delivered new to France
- Restored in 2010
- Present ownership since 2012
- Registered in France



La première Giulietta Sprint coupé de 1954 série 750 fut rapidement rejointe par des versions berline et Spider. Dessiné et construit par Pinin Farina, le Spider, son premier modèle de grande série, apportait à la catégorie des petites sportives un niveau de raffinement et de sophistication mécanique qui faisaient passer ses concurrentes pour archaïques. Les versions Veloce de la Sprint et du Spider étaient équipées d'un moteur optimisé à carburateurs Weber développant 90 ch (10 ch de plus que la version de série) ce qui en faisait les plus rapides des Giulietta de série.

Cette Giulietta Spider Veloce connut une avarie de moteur en 1969 et resta remisée dans de bonnes conditions jusqu'à ce qu'elle soit achetée par le précédent propriétaire en 2009. La voiture fut alors complètement restaurée, châssis et carrosserie mis à nu et repeints dans leurs couleurs originales, moteur révisé, boîte refaite, intérieur regarni et système électrique restauré. La restauration fut achevée en 2010.

La Giulietta a été achetée par le vendeur en 2012, date depuis laquelle le moteur, l'allumage, l'électricité, les freins et la suspension ont reçu des soins attentifs comme le confirment les factures au dossier. Vendue avec un certificat d'origine Alfa Romeo et ses cartes grises françaises actuelles et périmées, cette magnifique Giulietta Spider Veloce représente une rare occasion d'acquérir une des plus séduisante Alfa Romeo.

€50,000 - 70,000

Sans Réserve

The original 750-Series 1.3-litre Giulietta Sprint Coupé of 1954 was soon joined by Berlina and Spider versions. Designed and built by Pininfarina and notable as the famous Turin coachbuilder's first volume-produced car, the Spider brought a level of refinement and mechanical sophistication to small sports cars that made the opposition look dated. Veloce versions of both Sprint and Spider came with an up-rated engine equipped with Weber carburettors and producing 90bhp (10 horsepower more than standard) making them the fastest of the mainstream production Giuliettas.

This Giulietta Spider Veloce suffered an engine failure in 1969 and remained stored in good condition until it was purchased by the immediately preceding owner in 2009. The car was then extensively restored: the chassis and body being stripped bare and repainted in original colours; the engine overhauled; the gearbox reconditioned; the interior refurbished; and the original electrics restored. The restoration was finished in 2010.

The Giulietta was purchased by the current vendor in 2012, since when the engine, ignition, electrics, brakes and suspension have all received further attention, as evidenced by invoices on file. Offered with and Alfa Romeo Certificate of Origin and old/current French Cartes Grises, this beautiful Giulietta Spider Veloce represents a rare opportunity to acquire one of these most attractive and sought-after Alfa Romeos.

219 *

*Ex-Bernard Consten, vainqueur de classe au
Tour de France Automobile 1961*

JAGUAR MK2 3.8 LITRES 1961

Châssis n° 217687

Bernard Consten fait partie de la maison lorsqu'on en vient à parler compétition automobile des années 1950 et 1960, tant en France que dans le monde. La compétition automobile – et plus spécialement le rallye – a joué un rôle important dans la vie de Bernard dès son plus jeune âge, quand, étudiant à la célèbre HEC (École des Hautes Études Commerciales) au début des années 1950, il séchait les cours pour écouter les résultats du Tour de France Automobile à la radio. Bernard allait remporter cette épreuve pour voitures de tourisme pas moins de cinq fois (1958, 1960, 1961, 1962 et 1963). Il fut aussi champion de France des rallyes (en 1958, 1961, 1962 et 1967), six fois engagé aux 24 Heures du Mans et vainqueur de la Coupe des Alpes et du Liège-Rome-Liège, l'extraordinaire rallye de 95 heures non-stop en 1958. Il participa également à la Targa Florio, aux Mille Miglia, aux 1 000 Km du Nürburgring et de Paris, et aux 12 Heures de Sebring pour n'en mentionner que quelques-uns.

À la suite de sa brillante carrière professionnelle, Bernard Consten devint président de la FFSA (Fédération Française des Sports Automobiles) de 1968 à 1973 et organisa le Tour de France Automobile de 1969 à 1980. Il participa à de nombreux événements en tant que planificateur d'itinéraire et « voiture d'ouverture » au Tour Auto historique. Ancien champion modeste et passionné, il mourut à l'âge de 85 ans en 2017.

Bernard Consten avait remporté la Classe Tourisme du Tour de France Automobile en 1960 au volant d'une berline Jaguar Mk2 d'usine immatriculée 5 KG 75. Pour l'année suivante, il demanda à l'usine Jaguar de lui préparer une autre 38 litre, et demanda s'il pouvait avoir un troisième réservoir installé à l'emplacement de la roue de secours en plus des réservoirs principal et auxiliaire. L'usine déclara que ce n'était pas possible. On imagine la déception de Bernard lorsqu'il découvrit que toutes les Jaguar d'usine anglaise avaient un réservoir auxiliaire additionnel dans le coffre ! Consten prépara désormais lui-même ses Jaguar pour les prochains TdF, dont il gagna encore deux éditions.

Parmi toutes, la Mk2 proposée à cette vente est la dernière voiture que l'usine Jaguar a préparé pour Consten, une lettre de Jaguar France le confirmant. La voiture a été immatriculée juste à temps pour le TdF 1961 sous le numéro 777 LL 75 et porte encore ses badges de participante au TdF 1961. Une lettre de Jaguar au dossier, datée d'octobre 1969, confirme que 217687 a été spécialement préparée pour le Tour de France.

- Specially prepared by the Jaguar factory for the 1961 Tour de France Automobile
- Delivered new to France
- Known ownership history
- Present ownership since 1990
- Well maintained

Bernard Consten is a household name when 1950s and 1960s motor sport comes up in conversations both in France and around the world. Motor sport - specifically rallying - played an important role in Bernard's life from an early age when, as a student of the renowned HEC (École des Hautes Études Commerciales) in the early 1950s, he would sneak off in order to listen to the results of the Tour de France Automobile on the radio. Bernard would go on to win that event's Touring Car Class no fewer than five times (1958, 1960, 1961, 1962 and 1963). He was also French national rally champion in 1958, 1961, 1962 and 1967; a six times Le Mans 24 Hours participant; and winner of the Coupe des Alpes and Liège-Rome-Liège, the extraordinary 95 hours non-stop rally of 1958. He has also participated in the Targa Florio, Mille Miglia, Nürburgring and Paris 1,000km races, and the Sebring 12 Hours to mention just a few.

Following a successful professional career, Bernard Consten was president of the FFSA (Fédération Française des Sports Automobiles) from 1968 to 1973 and organised the Tour de France Automobile from 1969 to 1980. He participated in numerous events including acting as route planner and 'opening car' on the Tour Auto Retrospective. A modest and passionate former champion, he died aged 85 in 2017.

Bernard Consten had won the Touring Car Class of the 1960 Tour de France Automobile driving a factory-prepared Jaguar Mk2 saloon registered '5 KG 75'. For the following year's event he asked the Jaguar factory to prepare another 3.8-litre car and asked if he could have a third fuel tank installed in addition to the main tank and the auxiliary tank in the spare wheel emplacement. The factory said it was not possible, so one can imagine how upset Bernard was when he discovered that all the British-entered factory-prepared cars had an additional auxiliary tank in the boot! This resulted in Consten preparing his own Jaguars for future TdF events, of which he won a further two.

All of which makes the Mk2 offered here the last car the Jaguar factory prepared for Consten, a letter from Jaguar France confirms. The car was registered just in time for the 1961 TdF as '777 LL 75' and still carries its 1961 TdF participant's badge. A letter from Jaguar on file dated October 1969 confirms that '217687' was specially prepared for the Tour de France.



Bernard Consten (à droite, polo clair) et Jack Renel (à gauche, polo foncé). Ruban de leader (Tourisme) sur la calandre. Les vainqueurs de l'épreuve (ici à l'arrivée à Nice le 23 septembre). © Archives Maurice Louche



Épreuve du Col de Braus (arrière pays niçois), première épreuve après le départ de Nice (15 septembre). Ils sont vainqueurs en Tourisme. © Archives Maurice Louche

Son propriétaire suivant, un certain M. Dubois de Lille, a gardé la Jaguar de 1962 à 1968, période où elle était immatriculée 926 DN 59. Il fut suivi d'un autre résident de Lille, un certain M. Danjou, qui posséda la voiture toujours immatriculée 926 DN 59, de 1969 à 1981. Le vendeur actuel, un collectionneur d'autos anciennes et propriétaire du circuit de Bridgehampton, Robert Rubin, acheta la Jaguar ex-Consten au propriétaire suivant, un certain M. Teboul de Meudon, en 1990. En possession de M. Teboul, la Jaguar était immatriculée 4158 SB 92, bien que les plaques n'aient jamais été changées et la voiture pratiquement jamais utilisée.

Jamais accidenté durant la possession du vendeur, la Jaguar reste globalement originale et a été entretenue sans regarder à la dépense par Northumberland Enterprises Corporation, ingénieurs et carrossiers automobiles de Southampton, dans l'état de New York, aux États-Unis. 28 pages de factures figurent au dossier, couvrant la période 2006 à 2017 pour différents travaux incluant une réfection complète du moteur en 2011/2012 (une attention particulière est recommandée). Toujours au sommet de ses performances, bien que parcimonieusement utilisée au cours des dernières années, la voiture est revenue récemment chez Northumberland Engineering pour l'entretien et une inspection complète pour s'assurer que tout marche parfaitement avant l'embarquement.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale. Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

€180,000 - 200,000

Its next owner, a Mr Dubois from Lille, kept the Jaguar from 1962 until 1968, during which period it was registered '926 DN 59'. He was followed by another Lille resident, a Mr Danjou, who owned the car, still registered '926 DN 59', from 1969 until 1981. The current vendor, enthusiastic historic car collector and owner of the Bridgehampton raceway Long Island, Robert Rubin, acquired the ex-Consten Jaguar from the next owner, a Mr Teboul from Meudon, in 1990. During Mr Teboul's ownership the Jaguar was registered '4158 SB 92', although the numberplates were not changed and the car hardly ever used.

Never involved in any accidents while in the vendor's care, the Jaguar remains highly original and has been maintained with no expense spared by Northumberland Enterprises Corporation, automobile engineers and coachbuilders of Southampton, New York, USA. There are 28 pages of invoices on file covering the period 2006 to 2017 for various works including a complete engine rebuild in 2011/2012 (close inspection recommended). Always a strong performer, albeit used sparingly over the last couple of years, the car was recently back at Northumberland Engineering for servicing and a thorough check over to make sure that everything works prior to shipment.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remain in the EU. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

220

Voiture des salons de Francfort, Paris, Genève et Barcelone

BMW-GLAS 3000 V8 COUPÉ FASTBACK

PROTOTYPE 1967

Carrosserie Frua

Châssis n° V-1471

- One-off prototype by Pietro Frua
- Presented in its Paris Motor Show livery of Silver-Blue metallic
- Matching engine
- Long-term private ownership
- Offered by a BMW collector



The BMW-Glas prototype as presented during the 1967 Frankfurt Motor Show

© Deutsches Museum



The BMW-Glas prototype as presented during the 1967 Paris Motor Show

© Deutsches Museum



La voiture proposée ici est la seule BMW-Glas 3000 V8 carrossée en coupé fastback par la carrozzeria Frua. Contrairement aux modèles Glas, hauts et moins bien proportionnés, ce modèle-ci arbore une carrosserie basse, à la fois agressive et élégante. Il a été exposé dans différents salons européens, dont ceux de Francfort et Paris en 1967, de Genève en 1968 et de Barcelone en 1969.

Fondé en tant qu'entreprise de machines agricoles en 1883 et plus connu pour avoir construit la populaire micro-car Goggomobil, la petite société d'Hans Glas avait d'ambitieux projets d'expansion qui le virent dévoiler une jolie GT coupé en 1963. Dessinée par Pietro Frua, cette dernière était de construction monocoque avec suspension indépendante triangulée et freins à disque à l'avant, et était proposée en versions 1 300 cm³ (85 ch) et 1 700 cm³ (100 ch), toutes deux à moteur quatre cylindres. Les volumes de production n'atteignirent jamais le niveau de rentabilité et en 1966 la petite firme de Dingolfing à l'agonie fut acquise par BMW, qui était surtout intéressé par l'agrandissement de ses capacités de production.

Les difficultés financières de Glas étaient en partie dues à la présentation d'un coupé haut de gamme à moteur V8 2,6 litres. La 2600 V8 avait été lancée en septembre 1965 au salon de Francfort et avait immédiatement reçu le surnom de « Glaserati » en raison de sa ressemblance avec les Maserati contemporaines.

The car offered here is the only BMW-Glas 3000 V8 bodied as a fastback coupé by Carrozzeria Frua. Unlike the tall and somewhat ill-proportioned Glas models, this new car featured low-slung coachwork that was both sleek and aggressive. It was displayed at various European motor shows, including Frankfurt and Paris in 1967, the Geneva Salon in 1968, and Barcelona in 1969, appearing in a different colour for the last occasion.

Founded as an agricultural machinery business in 1883 and best known for producing the successful Goggomobil micro-car, Hans Glas's small company had ambitious expansion plans that saw it launch a pretty GT coupé in 1963. Styled by Pietro Frua, the newcomer featured unitary construction, double-wishbone independent front suspension and front disc brakes, and was available in 1,300 (85bhp) and 1,700cc (100bhp) variants, both with four-cylinder engines. Production volume never reached an economic level however, and in 1966 the struggling Dingolfing firm was acquired by BMW, which was primarily interested in expanding its own production facilities.

Glas's financial difficulties had in part resulted from the introduction of an upmarket 2.6-litre V8-engined coupé. The 2600 V8 was launched in September 1965 at the Frankfurt Motor Show and immediately gained the nickname 'Glaserati' on account of its resemblance to contemporary Maseratis.

The BMW-Glas prototype at the Monte Carlo Port, Monaco with Pietro Frua

© Guy Ventillac, Monte-Carlo; archive: Stefan Dierkes (pietro-frua.de)



Sous le contrôle de BMW, Glas continua de produire ses coupés - rebaptisés BMW-Glas - pendant une année, son plus gros modèle étant désormais doté d'un V8 3 litres de 160 ch sous le capot.

Malgré un bon accueil, le joli coupé fastback de Frua resta un modèle unique, BMW, le nouveau propriétaire, préférant sa propre 3.0 CS comme coupé de grand tourisme.

Après Barcelone, où elle était apparue en rouge, la voiture fut vendue à son premier propriétaire en Andalousie, en Espagne. Selon le rapport détaillé fourni par l'historien Frua, Stefan Dierkes, il garda le prototype pendant plus de 20 ans jusqu'à sa mort, lorsqu'il fut acheté dans sa succession par un de ses employés.

Aux mains du précédent propriétaire, la voiture a subi une restauration mécanique, achevée il y a environ cinq ans. Simultanément, l'intérieur a été regarni et la couleur extérieure changée pour son éblouissante livrée gris-bleu métallisée dans laquelle la voiture a été exposée au salon de Paris en 1967.

Le vendeur, collectionneur de BMW, a acquis le prototype Frua en 2016 (facture au dossier) pour compléter son importante collection de BMW, date depuis laquelle il a subi de nouveaux travaux mécaniques. Cette pièce unique de l'histoire de BMW est prête à démarrer ou à être exposée.

€250,000 - 350,000

Under BMW control Glas continued to produce its coupés - badged as BMW-Glas - for one more year, the largest model now with a 3-litre 160bhp V8 under the bonnet.

Well received though it was, Frua's beautiful proposal for a BMW-Glas V8 replacement fastback coupé doomed to remain a one-off, new owners BMW preferring to go down the luxury coupé route with their own 3.0 CS. After Barcelona, where it had appeared in red, this prototype was sold to its first owner in Andalucia, Spain. According to the detailed history record of the car by Frua historian Stefan Dierkes, the first owner kept the car for over 20 years until his death, whereupon it was purchased from his estate by one of his employees.

While with the previous owner the one-off Frua underwent a mechanical restoration, which was completed circa five years ago. At the same time, the interior was reupholstered, and the exterior colour changed to the current stunning silver-blue metallic in which the car had appeared at the Paris Motor Show in 1967. The current vendor, a BMW collector, acquired the Frua prototype in 2016 (invoice on file) to add to his collection of important BMWs, since when it has benefited from further mechanical work. This unique piece of BMW history is ready to be driven or displayed.



221

ASTON MARTIN DB2/4 MARK II CABRIOLET 1955

Carrosserie Tickford

Châssis n° AM300/1101

Moteur n° VB6J/624/L1

- The prototype DB2/4 Mark II
- One of only nine right-hand drive drophead coupés
- Rare coachbuilt model
- Matching numbers
- Original UK registration





Le rachat de Tickford Ltd par David Brown en 1953 entraîna la construction de la carrosserie de la nouvelle Aston Martin DB2/4 Mark II par le carrossier de Newport Pagnell. Le six cylindres Aston Martin avait été porté de 2,6 litres à 3 litres au cours de la production de la DB2/4 et restait inchangé, bien qu'une série spéciale du moteur VB6J avec un suffixe L ou L1 développant 165 ch ait été proposé en option. Les numéros de châssis des DB2/4 Mark II vont de 1101 à 1299, soit un total de 199 voitures. La Mark II fut produite jusqu'en octobre 1957, les coupés représentant la majorité, avec 15 cabriolets construits, 34 coupés hardtop, et quatre voitures fournies en châssis nu.

L'exceptionnelle Aston Martin proposée ici est le premier des 15 cabriolets construits sur châssis DB2/4 Mark II, dont neuf étaient des conduites à droite, comme cet exemplaire. Selon le formulaire de garantie de l'usine fourni, AM300/1101 a quitté l'usine en octobre 1955 et a d'abord été utilisée comme voiture d'essai par Brooklands de Bond Street, le plus gros concessionnaire Aston Martin. La livrée d'origine était noire avec intérieur en cuir Connolly rouge, comme aujourd'hui, et l'immatriculation originelle était 162 GMC, qu'elle conserve encore aujourd'hui. L'Aston Martin Owners Club Register confirme que 1101 était le prototype de la DB2/4 Mark II et qu'elle était équipée d'origine avec le moteur de la série spéciale VB6J/624/L1 qui est toujours présent. Un échappement double fut installé par l'usine en 1957.

David Brown's acquisition of Tickford Ltd in 1953 led to bodywork for the revised Aston Martin DB2/4 Mark II being manufactured by the Newport Pagnell coachbuilder. The Aston six had been enlarged from 2.6 to 3.0 litres during production of the DB2/4 and continued unchanged, though a special series VB6J engine suffixed 'L' or 'L1' and producing 165bhp was an option. DB2/4 Mark II chassis numbers ranged from '1101' to '1299', a total of 199 cars. The Mark II was produced up to October 1957; saloons accounted for the majority, with 15 built as drophead coupés, 34 as fixed-head coupés, and four supplied as chassis only.

The rare Aston Martin offered here is the first of the 15 drophead coupés built on the DB2/4 Mark II chassis, of which nine were right-hand drive like this example. According to the accompanying copy Guarantee Form, 'AM300/1101' left the factory in October 1955 and was first used as a demonstrator by the Aston Martin main dealer, Brooklands of Bond Street. The original colour combination was black with red Connolly hide interior, the same as it is today, while the original registration was '162 GMC', again the same as today. The Aston Martin Owners Club Register confirms that '1101' was the prototype of the DB2/4 Mark II, and that it was equipped from new with the special series engine 'VB6J/624/L1' (which it retains). The factory fitted twin exhausts in 1957.



Le premier propriétaire particulier de l'Aston auquel elle fut vendue en août 1956, est enregistré au nom de C. P. G. Engelbach de Shipley, dans le Worcestershire, suivi par le lieutenant-colonel John E. Madison de Californie, aux États-Unis, à partir du 13 mai 1966. Le titre militaire américain au dossier montre que Madison a acheté la voiture à Keen & Partners Ltd de Wimbledon, Londres SW10, son propriétaire depuis octobre 1965. L'Aston prit plus tard le chemin de la Suisse, où elle fut restaurée par le concessionnaire et restaurateur d'Aston Martin Heritage, Roos Engineering, entre 2001 et 2002. Le coût total de cette restauration dépasse les 126 000 francs suisses. Les factures figurent au dossier et la voiture est également vendue avec sa trousse à outils, son manuel d'entretien et son certificat d'immatriculation UK V5C.

Son actuel propriétaire a acheté 1101 en 2003, peu après l'achèvement de sa restauration, chez le très réputé Lukas Hüni AG de Zürich. Depuis, l'Aston a été rarement utilisée et mérite une attention particulière. Avec seulement 15 cabriolets construits sur châssis DB2/4 Mark II, il s'agit d'une Aston Martin vraiment rare et une de celles qui ferait un complément indispensable à n'importe quelle collection privée.

€370,000 - 420,000

The Aston's first private owner, to whom it was sold in August 1956, is recorded as C P G Engelbach of Shipley, Worcestershire, who was followed by Lt Col John E Madison of California, USA from 13th May 1966. A copy of the US military title on file shows that Madison bought the car from Keen & Partners Ltd of Wimbledon, London SW10, its owners since October 1965. The Aston later it found its way to Switzerland where it was restored by respected Aston Martin Heritage dealer and restorer, Roos Engineering, undertaken between 2001 and 2002. The total cost of this restoration exceeded CHF 126,000. Copies of the invoices are on file and the car also comes complete with tool kit, instruction manual, and a UK V5C Registration Certificate.

The current custodian purchased '1101' in 2003, shortly after the rebuild's completion, via the highly respected Lukas Hüni AG in Zürich. Since then the Aston has rarely been used and warrants close inspection. With only some 15 dropheads built of the DB2/4 Mark II chassis, this is a rare Aston Martin indeed and one that would be a significant addition to any important private collection.



DEVIN D PORSCHE SPYDER C.1958

Châssis n° DRF 55519

- One of an estimated 46 built
- Porsche 356A engine (1,800cc, 100bhp)
- Professionally restored 2008-2010
- Registered in Austria



Les premiers modèles de compétition de Porsche à rencontrer un certain succès étaient des versions allégées de son premier modèle de route, la 356, dont l'une remporta une place d'honneur au Mans en 1951. La première véritable voiture de compétition de la marque arriva deux ans plus tard sous la forme de la 500 Spyder, inspirée d'un prototype à moteur central sur base de 356, construit et piloté avec succès par le distributeur Porsche de Francfort, Walter Glöckler. En 1954, la 550 Spyder reçut le moteur Type 547 à quatre arbres à cames en tête conçu par Ernst Führmann qui fut repris par son successeur le Type 550A (à châssis tubulaire) et ensuite par son remplaçant la 718 RSK Spyder. Présentée en 1958, la 718 RSK était un dérivé développé à partir du châssis de la 550A avec une suspension avant complètement redessinée. Plus basse et plus aérodynamique que sa devancière, la 718 RSK fut réactualisée avec une suspension arrière à double triangulation en 1959, avant d'évoluer en RS60 et RS61 mécaniquement très proches. Au cours de leurs illustres carrières, ces Spyders Porsche remportèrent d'innombrables victoires de classe internationales en Sport et gagnèrent le Championnat d'Europe des courses de côte et la Targa Florio en 1963.

Comme c'est souvent le cas avec les sportives rares et exclusives, l'accès à un authentiques Spyder Porsche était réservé à une poignée de riches passionnés, une situation qui entraîna - inévitablement - une demande qui fut comblée par l'industrie des fabricants de répliques.

Porsche's first successful competition cars were lightweight developments of its first road car, the 356, one of which took class honours at Le Mans in 1951. The firm's first purpose-built sports-racer arrived two years later in the form of the 500 Spyder, which had been inspired by the 356-based, mid-engined prototype built and campaigned successfully by Porsche's Frankfurt distributor, Walter Glöckler. In 1954 the 550 Spyder gained the Ernst Führmann-designed Type 547 quad-cam racing engine, which was carried over to the successor Type 550A (spaceframe) model and then the replacement 718 RSK Spyder. Introduced in 1958, the 718 RSK featured an improved development of the 550A's spaceframe chassis and completely redesigned front suspension. Lower and more aerodynamic than its predecessor, the 718 RSK was updated with double wishbone rear suspension for 1959 before evolving into the closely related RS60 and RS61. In an illustrious career, these Porsche Spyders took countless class victories in international sports car racing and won the European Hill Climb Championship and the 1963 Targa Florio outright.

As is the case with rare and exotic racing sports cars, ownership of genuine Porsche Spyders has always been restricted to a handful of the wealthiest enthusiasts, a situation that - inevitably - has resulted in demand being satisfied by the replica-building industry.



L'un des premiers exemplaires proposés ici est l'œuvre de Devin Enterprises d'El Monte, en Californie, aux États-Unis, une société qui produisit des carrosseries en fibre de verre, mais aussi des voitures complètes, de 1955 à 1964. Présentée en 1958, la Devin D recevait une carrosserie d'un nouveau style reposant sur un châssis échelle. La suspension à barre de torsion transversale et bras tirés à l'avant était empruntée à Volkswagen, alors que l'arrière faisait appel à des combiné amortisseurs/ressorts hélicoïdaux avec bras tirés. Les clients avaient le choix entre des moteurs Volkswagen ou Porsche, la voiture proposée ici étant animée par un moteur Porsche 356A porté à 1 800 cm³ développant 100 ch. Autres caractéristiques remarquables, les freins empruntés à une Porsche 356B, les sièges de Porsche Speedster, les carénages de phares et la goulotte de réservoir extérieure. La production de Devin D est estimée à 46 exemplaires.

Le vendeur a acheté cette Devin D Spyder aux États-Unis en 2008. À l'époque la voiture avait des freins empruntés aux premières Porsche, comparables à ceux des voitures fabriquées à Gmünd ou à ceux des premiers modèles de série construits à Stuttgart, et un moteur de VW Coccinelle des années 1970. Le Spyder étant en mauvais état lors de l'achat, son actuel propriétaire décida de le faire restaurer par des experts reconnus, la carrosserie étant confiée à un spécialiste de l'aéronautique. Décrise par le vendeur comme étant en bon état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation autrichiens et son ancien passeport FIVA.
€80,000 - 120,000

The early example offered here is the work of Devin Enterprises of El Monte, California, USA, a company that produced glassfibre kit-car bodies, as well as complete vehicles, from 1955 to 1964. Introduced in 1958, the Devin D featured a new body style and was built on a ladder-type chassis. The front suspension of transverse torsion bars and trailing links was from Volkswagen, while single coil-over dampers and trailing arms were used at the rear. Customers could choose either Volkswagen or Porsche engines, the car offered here being powered by an overhauled Porsche 356A unit, which has been enlarged to 1,800cc and produces 100bhp. Other noteworthy features include Porsche 356B brakes, Porsche Speedster seats, covered headlamps, and an external fuel filler. Devin D production is estimated at 46 cars.

The current vendor purchased this Devin D Spyder in the USA in 2008. At that time the car had very early Porsche brakes, as found in cars from the Gmünd and early Stuttgart production, and a VW Beetle engine from the 1970s. The Spyder was in poor condition when purchased and the current owner decided to have it restored by recognised experts, the body being entrusted to an aircraft specialist. Described by the vendor as in good condition throughout, the car is offered with Austrian registration papers and an old FIVA Identity Card.

FACE VÉGA FV2 COUPÉ 1956

Châssis n° FV2 56056

- Fabulous Franco-American Grande Routière
- One of only 30 FV2s made
- Automatic transmission
- Offered from an important private UK collection
- Registered in the UK

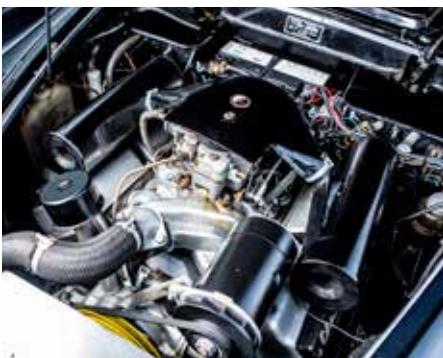


Au cours de sa brève existence, la firme française Facel-Véga a produit environ 2 900 voitures, toutes élégantes, luxueuses et rapides. Construites à la main, elles étaient forcément très chères – la Facel II était à peu près au niveau d'une Rolls-Royce – et étaient achetées par les plus riches, à la recherche d'exclusivité et de distinction. La liste des propriétaires comprend des princes, des politiciens, des diplomates et des vedettes, parmi lesquelles Tony Curtis, Danny Kaye, Ringo Starr, Joan Fontaine et Ava Gardner. Comme il y avait également de la puissance sous le capot, elles furent aussi possédées et utilisées par des pilotes de course comme Stirling Moss, Maurice Trintignant et Rob Walker.

Fondée par Jean Daninos en 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACE) était spécialisé dans la construction de composants aéronautiques et de meubles métalliques. Après la guerre, la société construisit des carrosseries d'automobiles pour Panhard, Simca et Ford France, avant de se lancer dans la construction de ses propres modèles avec la Véga, présentée au Salon de Paris en 1954. La politique gouvernementale avait éradiqué les quelques marques de luxe survivantes après la deuxième guerre, mais cela n'empêcha pas Jean Daninos de tenter de raviver le flambeau du grand tourisme qui avait été autrefois une grande tradition française.

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

Founded by Jean Daninos in 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACE) manufactured aircraft components and metal furniture. After the war the company supplied car bodies to Panhard, Simca and Ford France before branching out into automobile manufacture in its own right with the launch of the Vega at the 1954 Paris Salon. Government legislation had effectively killed off France's few surviving luxury car manufacturers after WW2, but that did not deter Daninos in his bold attempt to revive a great French motoring tradition.



Grande routière luxueuse, la Véga tirait son nom de la plus lumineuse des étoiles de la constellation de la Lyre et recevait une très élégante carrosserie soudée sur un châssis tubulaire. N'ayant pas de moteur français assez puissant sous la main, Daninos se tourna vers les États-Unis pour sa Véga, trouvant son V8 De Soto Hemi de 180 ch à la Chrysler Corporation, qu'on pouvait choisir d'associer à une transmission manuelle ou à une transmission automatique par bouton-poussoir.

Les évolutions du premier modèle FV ne tardèrent pas, la FV1 étant dévoilée en mars 1955 avec un empattement allongé pour accroître l'habitabilité aux places arrière et un V8 De Soto Hemi de 4,8 litres développant 200 ch. En septembre 1955 la FV2 arrivait dotée d'un nouveau pare-brise panoramique, d'un moteur de 250 ch et – pour la première fois – du fameux tableau de bord Facel en fausse ronce de noyer, en fait un trompe-l'œil peint sur la tôle.

Cette magnifique Facel, une des 30 FV2 construites, est connue pour avoir été aux États-Unis vers 1990, et à partir de 2017 dans une importante collection privée au Royaume-Uni. Doté du moteur De Soto Hemi et de la transmission automatique, elle est noire avec l'intérieur rouge, ce dernier arborant le fameux tableau de bord Facel en faux bois et une radio d'aspect RetroSound Model Two. Un manuel du propriétaire est inclus dans la vente. Grande, imposante, performante et magnifiquement construite, la Facel Véga a une présence sur la route que peu de voitures peuvent revendiquer que ce soit à l'époque ou aujourd'hui.

€140,000 - 180,000

A luxurious Grande Routière, the Vega took its name from the brightest star in the Lyra constellation and featured supremely elegant coupé bodywork welded to a tubular-steel chassis. There being no suitable French power unit, Daninos turned to the USA for the Vega's, sourcing its 4.5-litre 180bhp De Soto Hemi V8 from the Chrysler Corporation, while there was a choice of two transmissions: push-button automatic or manual.

Improvements to the first FV model were not long in coming, the FV1, introduced in March 1955, featuring a lengthened wheelbase for increased rear seat room and a 4.8-litre De Soto Hemi V8 producing 200bhp. In September 1955 the FV2 arrived boasting a new wraparound windshield, a 250 horsepower motor and – for the first time – Facel's famous faux burr walnut dashboard, which was actually hand-painted steel.

One of only 30 FV2s built, this magnificent Facel is known to have been in the USA circa 1990 and since 2017 has formed part of an important private collection in the UK. It has the De Soto Hemi engine and automatic transmission, and is finished in black with red interior, the latter featuring Facel's famous wood-effect dashboard and a period-look RetroSound Model Two radio. A copy owner's manual is included in the sale. Large, imposing, of high performance and beautifully built, the Facel Vega has an on-road presence matched by few cars, before or since.

224 *

PORSCHE 356A SPEEDSTER 1958

Carrosserie Reutter

Châssis n° 84294

- *Iconic early Porsche model*
- *Delivered new to New York, USA*
- *Matching numbers*
- *Original colour scheme*
- *Professionally restored in 2018*

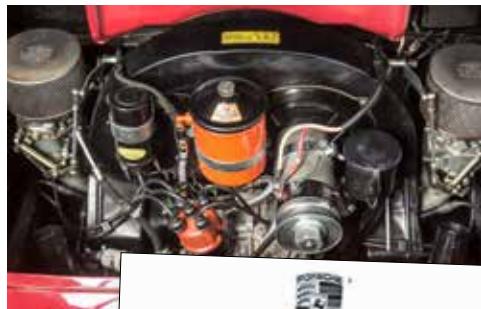
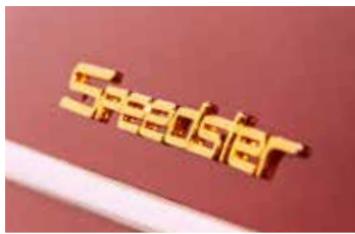


La production débute avec une petite série de voitures à carrosserie en aluminium construite à Gmünd et se poursuit en plus grande quantité avec un coupé 356 à carrosserie en acier, fabriqué à l'ancien siège de Stuttgart. Conçue par Ferry Porsche, la 356 prenait pour base la Volkswagen imaginée par son père. Comme l'immortelle « Coccinelle », la 356 utilisait un châssis plate-forme avec un moteur refroidi par air à l'arrière et une suspension indépendante aux quatre roues.

Un cabriolet suivit rapidement le coupé 356 original et, en 1952, une série d'essai de 15 roadsters fut construite à l'attention de l'importateur américain Max Hoffman, qui avait persuadé Porsche du potentiel d'un modèle d'entrée de gamme bon marché. Le bon accueil de ce roadster aux États-Unis fut à l'origine de la mise en production du modèle Speedster en 1954. L'idée du Speedster est aussi à mettre au crédit de John von Neumann, le distributeur Porsche de la côte ouest, qui avait décapité un coupé construit à Gmünd à la fin des années 1940 pour créer un modèle de compétition allégé. Pour expliquer le succès d'une telle voiture, Neumann déclara un jour : « Le samedi soir en juin, les gars veulent descendre Sunset boulevard le bras à la portière pour que les filles puissent les voir dans leur voiture ». Plus ça change... Reconnaissable au premier coup d'œil à son pare-brise recourbé et aplati – plutôt qu'en V en deux parties – à sa toute petite capote amovible, à son jonc chromé latéral au niveau des poignées de portes et à ses deux sièges baquets – tout cela pour souligner son caractère sportif – le Speester était en fait un modèle « économique », censé concurrencer les sportives britanniques bon marché.

Having commenced manufacture with a short run of aluminium-bodied cars built at Gmünd, Porsche began volume production of the steel-bodied 356 coupe at its old base in Stuttgart. The work of Ferry Porsche, the 356 was based on the Volkswagen designed by his father. Like the immortal 'Beetle', the 356 employed a platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and torsion bar all-independent suspension.

A cabriolet followed hot on the heels of the original 356 coupé and then in 1952 a trial batch of 15 roadsters was constructed at the behest of US importer Max Hoffman, who had persuaded Porsche of the potential for a 'cut-price' entry-level model. The roadsters' successful reception in the USA led to the introduction of the Speedster model in 1954. The Speedster's inspiration is also credited to John Von Neumann, Porsche's West Coast distributor, who had chopped down a Gmünd-built coupé in the late 1940s to create a lightweight competition car. Explaining such a car's appeal Neumann once said: "Guys want to go, on a Saturday night in June, down Sunset Boulevard with their elbow over the door and the girls can see them in the car." Plus ça change... Instantly recognisable by virtue of its low, wraparound - as opposed to V-shaped - windscreen, smaller and entirely retractable hood, lower door waistline, horizontal trim strip at the level of the door handles, and twin bucket seats - all of which served to emphasise its sporting image - the Speedster was, in effect, an 'economy' model intended to compete with the cheaper British sports cars.



Le Speedster recevait au départ le quatre cylindres à plat Porsche de 1,5 litre, mais fut doté d'une version 1,6 litre de 60 ch à l'apparition du modèle 356 A, en 1955. Affiché à 2 995 dollars, le Speedster était la plus légère des Porsche 356, ce qui lui donnait une vitesse de pointe en accord avec cette légèreté, dépassant les 160 km/h. Ajoutée à ses qualités de tenue de route bien connues, le Speedster fut un succès instantané sur la scène sportive américaine alors en pleine effervescence. Son style, associé à ses performances et à son prix, rendirent le Speedster très populaire – 4 822 exemplaires furent construits entre 1954 et 1958 – et aujourd'hui, la plus belle des versions de la 356 a acquis le statut d'icône.

Modèle à numéros concordant de 1958 construit le 16 décembre 1957, cet exemplaire immaculé de couleur rouge Ruby avec intérieur en simili cuir brun a été livré neuf à Max Hoffman à New York. Le vendeur a acheté le Speedster il y a deux ans à Zürich à son précédent propriétaire qui l'avait importé des États-Unis. Depuis, la voiture a été complètement restaurée, y compris le moteur entièrement refait par le Porsche Zentrum de Berne dont les factures détaillées qui totalisent 41 738 CHF figurent au dossier. Présentée dans un état magnifique, ce très séduisant modèle de Porsche 356 est vendu avec son certificat d'authenticité, sa carte grise suisse et les factures mentionnées plus haut.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale. Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

€230,000 - 300,000

The Speedster was powered initially by the 1.5-litre version of Porsche's horizontally opposed four, gaining the new 1.6-litre, 60bhp engine with the introduction of the improved 356A for 1955. Priced at \$2,995, the Speedster was the lightest of the 356s, enjoying a commensurate performance boost that meant over 100mph was possible. Allied to its already renowned handling characteristics, this meant that the Speedster was an instant success in the burgeoning American sports car racing scene. Its combination of style, performance and value for money made the Speedster deservedly popular - 4,822 examples being constructed between 1954 and '58 - and today this most handsome of the 356 variants enjoys iconic status.

A matching-numbers 1958 model completed on 16th December 1957, this pristine example was delivered new to Max Hoffman in New York finished in Ruby Red with brown leatherette interior. The vendor purchased the Speedster two years ago in Zürich from the previous owner, who had imported it from the USA. Since then the car has been comprehensively restored, including a full engine rebuild, by Porsche Zentrum Bern, whose detailed invoices totalling CHF 41,738 are on file. Presented in quite beautiful condition, this most desirable of Porsche 356 models is offered with Certificate of Authenticity, Swiss Carte Grise and the aforementioned invoices.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remain in the EU. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance; consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

REMORQUE TRENCAR PAR LABOURDETTE ENVIRON 1922

- Built by one of France's most respected coachbuilders
- One of only three known survivors
- Excellent condition
- Perfect travelling companion for any Vintage-era thoroughbred



Au début des années 1920, le fameux carrossier Henri Labourdette fabriqua des remorques sous le nom de Tren-car. Elles servaient à transporter les bagages au cours des longs voyages, notamment vers les villes d'eau où l'on pouvait faire des cures à une époque où l'on considérait bénéfique de « prendre les eaux ». Un des plus anciens carrossiers français avec une réputation de qualité sans égale, les origines de Labourdette remontaient à 1858 quand le maréchal-ferrant Jean-Baptiste Labourdette fonda une entreprise de construction de charrettes hippomobiles à Paris. La société construisit sa première automobile sur châssis Panhard & Levassor, vers 1899.

Le fils de Jean-Baptiste, Jean-Henri, prit la tête de la famille en 1910 et ce fut notamment grâce à ses efforts que Labourdette acquit une réputation mondiale pour la qualité de ses produits. Convaincu de l'importance de l'aérodynamique, il dessina des carroseries ouvertes type « skiff », tout cela avant la première guerre mondiale. L'appétit de Labourdette pour l'innovation se prolongea entre les deux guerres, mais les activités de la société diminuèrent après la seconde guerre mondiale et elle ferma ses portes en 1949. Décrise par le vendeur comme en excellent état, cette rare remorque fermée Tren-car (dont on ne connaît que trois exemplaires) serait la parfaite compagne de voyage pour tout modèle Vintage.

€18,000 - 24,000

In the early 1920s, the famous coachbuilder Henri Labourdette made trailers under the Tren-car brand name. These were used to transport luggage during lengthy trips, often to spa towns offering curative treatments where it was considered beneficial to 'take the waters'. One of the oldest of French coachbuilders with a reputation for quality second to none, Labourdette could trace its origins as far back as 1858 when blacksmith Jean-Baptiste Labourdette founded a carriage making-business in Paris. The company built its first motor body, for a Panhard-Levassor chassis, circa 1899.

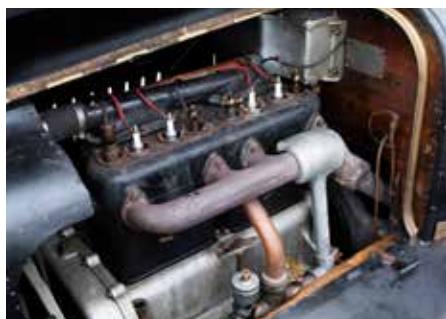
Jean-Baptiste's son Jean-Henri became head of the family in 1910, and it was largely through his efforts that Labourdette became known worldwide for the quality of its products. Recognising the importance of aerodynamics, he designed blunt-nosed bodies with tapering rear ends, and pioneered the 'skiff' style of open bodywork, and all this before WWI. Labourdette's appetite for innovation continued unabated between the wars, but the firm's activities were much reduced after WW2 and it closed in 1949. Described by the vendor as in excellent condition, this rare Tren-car box-trailer (only three are known) would be the perfect travelling companion for any Vintage-era thoroughbred.

BRASIER 16 HP BERLINE 1913

Carrosserie Guilloux

Châssis n° 212

- Unique coachwork
- Off the road for circa 60 years
- Rediscovered in the 1970s
- Outstandingly original
- Registered in France



Cette imposante Brasier 1913 arbore une carrosserie de berline, avec des fenêtres d'angle « panoramiques » dans le pilier avant, réalisée par un petit carrossier peu connu, Marcel Guilloux de Chalon-sur-Saône. La voiture a été vendue neuve à Beaune, en Bourgogne par Auto-Garage Beaunois - Moine & Bahé, dont la plaque est toujours présente sur l'avant. Mobilisé au début de la première guerre, le propriétaire avait pris la précaution d'emmurer ses objets de valeur, y compris la Brasier, à son domicile. Malheureusement, il ne revint jamais et la Brasier resta cachée pendant près de 60 ans. Elle fut redécouverte que dans les années 1970, lorsque le mur fut démolie pour construire une extension à la maison !

Le propriétaire d'alors, peu intéressé par les voitures anciennes, confia la Brasier à un marchand bien connu de Strasbourg qui la vendit à un collectionneur. En 1983, la Brasier apparut dans le film *La Vie est un Roman*, avec Alain Delon. Quelques propriétaires plus tard, elle fut acquise par le vendeur lors d'une vente aux enchères en France en 2008. Globalement intacte depuis 1914 et dans un état d'origine incroyable, la Brasier a conservé toute sa peinture, sa sellerie, ses vitrages, ses éclairages et ses accessoires d'origine, y compris son porte-bouquet dans le compartiment arrière. Véritable rêve pour tout connaisseur, cette exceptionnelle automobile de « l'ère du cuivre » est vendue avec sa carte grise française.

€60,000 - 90,000

This stately 1913 Brasier carries a unique saloon body, featuring glazed 'panoramic' A-posts, by the little known coachbuilder Marcel Guilloux of Chalon-sur-Saône. The car was sold new in Beaune, Burgundy via Auto-Garage Beaunois - Moine & Bahé, whose plaque is still in place on the scuttle. Called up for service with the Army at the start of WWI, the owner took the precaution of walling up his valuable belongings, including the Brasier, at his house. Sadly, he did not return home and the Brasier remained hidden for some 60 years. It was only uncovered in the 1970s when the wall was demolished to build an extension to the house!

The then owners were not interested in 'old cars' and disposed of the Brasier via a well known Strasbourg dealer, who sold it on to a collector. In 1983 the Brasier appeared in the film *La Vie est un Roman*, starring Alain Delon. A few owners later it was sold to the current vendor at a French auction in 2008. Essentially untouched since 1914 and outstandingly original, the Brasier retains all of its original paintwork, upholstery, window glass, lighting and accessories, including the flower-holder in the rear compartment. A connoisseur's dream, this exceptional 'Brass Era' motor car is offered with French Carte Grise.

BUGATTI TYPE 13 SPORT 1913

Châssis n° 13 506 R
Moteur n° 155

- 1,327cc 8-valve engine
- Alan Wragg replica chassis
- New body by Michel Blanchard
- Registered in Belgium



Au début des années 1930, Ettore Bugatti - « Le Patron » - s'était forgé une réputation indiscutable de constructeur de voitures performantes, sur route comme sur circuit, les plus grands pilotes du monde remportant d'innombrables succès à bord des modèles d'usine de Molsheim, les choisissant souvent aussi comme transport personnel. Les origines de Bugatti étaient pourtant loin du tapageur monde des Grands Prix.

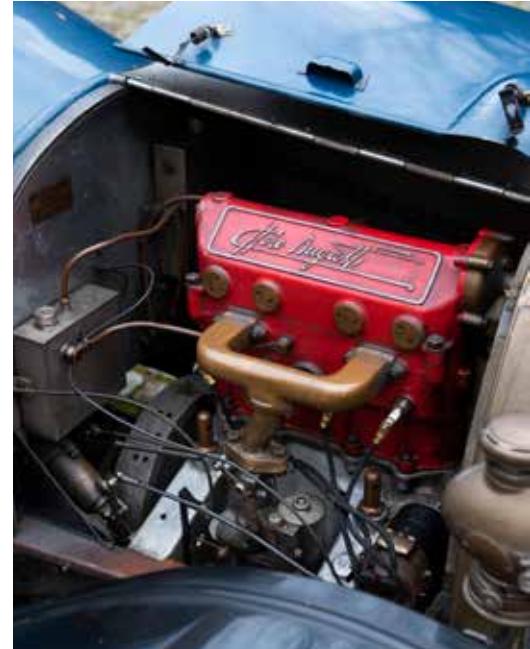
Ettore Bugatti, ingénieur d'origine italienne, avait appris le métier avec De Dietrich, Mathis et Deutz, avant de monter sa propre affaire en 1910 à Molsheim, en Alsace, qui faisait alors partie de l'Allemagne. Chez Deutz, il avait conçu la Type 10, un nombre attestant de neuf projets précédents, qui servit de prototype pour la première Bugatti construite à Molsheim, la Type 13. Dévoilée en 1910 et première Bugatti de série, la Type 13 était animée par un quatre cylindres à simple arbre à cames en tête et 8 soupapes de 1 327 cm³ qui entraînait la voiture via une boîte à quatre rapports et reposait sur un châssis à empattement court portant une simple carrosserie ouverte à deux places. Pour ses débuts au Salon de Paris en 1910, la Type 13 fut décrite par The Autocar comme « le plus délicieux des runabouts ». Le concept fut développé sur les Types 15, 17, 22 et 23, jusqu'aux environs de 1920, époque à laquelle 435 exemplaires de tous types avaient été construits.

La Type 13 proposée ici est constituée d'un moteur 1 327 cm³ à 8 soupapes numéro 155 (ex-châssis 506), d'une réplique de châssis construite par Alan Wragg et d'une nouvelle carrosserie façonnée par Michel Blanchard.

By the early 1930s, Ettore Bugatti - 'Le Patron' - had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track, the world's greatest racing drivers enjoying countless successes aboard the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport. Bugatti's origins, though, were a far cry from the glamorous world of Grands Prix.

Italian-born engineer Ettore Bugatti had learned his trade with De Dietrich, Mathis and Deutz before setting up his own factory in 1910 at Molsheim in Alsace, which was then part of Germany. While with Deutz he designed the Type 10, its number reflecting his nine previous designs, and this would serve as the prototype for the first Molsheim-built Bugatti: the Type 13. Introduced in 1910 and the first Bugatti production car, the Type 13 was powered by a four-cylinder, single-overhead-camshaft, 8-valve engine of 1,327cc, which drove via a four-speed gearbox and was mounted in a short-wheelbase chassis carrying a simple open two-seater body. Making its debut at the 1910 Paris Salon, the Type 13 was described by The Autocar as a "most delightful looking runabout". The design was developed through Types 15, 17, 22 and 23 until approximately 1920, by which time 435 of all types had been made.

The Type 13 offered here consists of the 1,327cc 8-valve engine number '155' (ex-chassis '506'), a replica chassis frame built by Alan Wragg, and a new body made by Michel Blanchard.



Les composants mécaniques principaux sont passés entre les mains de plusieurs collectionneurs de Bugatti bien connus au cours des années précédentes, avant d'être assemblés sur un châssis roulant, alors qu'elles étaient en la possession de John F. Comey Sr de l'Ohio, aux États-Unis. Parmi les pièces Bugatti d'origine utilisées par Comey, on trouve un essieu avant sans frein, le boîtier et la colonne de direction, un radiateur ovale et des roues à rayons non démontables. La voiture fut vendue sous cette forme lors de la succession de Mr Comey, au cours d'une vente aux enchères américaine en juin 2005, trouvant un nouveau propriétaire en France. La carrosserie a été commandée aux environs de 2007, lorsque la voiture était dans l'Atelier Renaissance Automobiles. Au début de 2015, la carrosserie a été modifiée par Theo et Juri Castricum de Castricum Collector Cars. Le frein à main a été déplacé à l'extérieur, de nouvelles ailes ont été façonnées, ainsi qu'un nouveau réservoir et la pointe arrière a été redessinée pour pouvoir accueillir des bagages.

Depuis son retour en Europe, cette Type 13 a été exposée à Époqu'Auto, à Lyon (en 2008 et 2013), à Rétromobile, à Paris (en 2011) au Techno Classica, à Essen (en 2010, 2011 et 2014). La Bugatti appartient à son propriétaire actuel (un citoyen belge) depuis 2017. Un historique complet de cette Type 13 et de ses propriétaires se trouve dans le rapport de provenance compilé par Kurt Jansen du Bugatti Registry.

€190,000 - 240,000

This car's major mechanical components passed through the hands of several well-known Bugatti collectors over the years before coming together as a rolling chassis while owned by John F Comey Sr of Ohio, USA. Among the genuine Bugatti parts Comey used were a non-braked front axle, a steering box and column, an oval radiator, and non-demountable wire wheels. In this form the Bugatti was sold from the late Mr Comey's estate at a US auction in June 2005, finding a new owner in France. The new body was ordered circa 2007 while the car was with Atelier Renaissance Automobiles. In early 2015, the body was modified by Theo and Juri Castricum of Castricum Collector Cars; the handbrake was moved outboard, new wings fabricated, a new fuel tank made, and the rear end redesigned to accommodate luggage.

Since returning to Europe, this Type 13 has been displayed at Époqu'Auto, Lyon (2008 and 2013), Rétromobile, Paris (2011) and Techno Classica, Essen (2010, 2011 and 2014). The Bugatti has belonged to the current (Belgian) owner since 2017. A full account of this Type 13's history and owners may be found in the accompanying Provenance Report compiled by Kurt Jansen of The Bugatti Registry.

ROLLS-ROYCE 40/50 HP SILVER GHOST LONDRES-ÉDINBOURG LIMOUSINE 1915

Châssis n° 9AD

- Desirable London-Edinburgh model
- Commandeered for military service in WWI
- Formerly owned by circus impresario, John Ringling
- Long-term ownership in Germany from 1984 onwards



Bien que la 40/50 HP eût de toute façon mérité son surnom de « meilleure voiture du monde » (en fait un slogan utilisé pour la première fois par la Pall Mall Gazette en novembre 1911), la décision de Rolls-Royce d'abandonner tous ses autres modèles ne fit qu'attirer l'attention sur celle qui allait être connue sous le nom de « Silver Ghost ». Avant 1908, lorsqu'elle déménagea dans sa nouvelle usine de Derby, la marque fondée par l'ingénieur Frederick Henry Royce et l'homme d'affaire, l'honorable Charles Stewart Rolls, avait déjà construit toute une série de modèles dans ses locaux de Manchester. Des voitures à moteurs deux, trois, quatre ou six cylindres avaient été construites et même un modèle V8 mort-né, avant que le directeur général Claude Johnson ne décide de se concentrer sur le seul haut de gamme, la 40/50 HP. Cette dernière était apparue au London Motor Show de 1906, prenant le surnom évocateur de « Silver Ghost » l'année suivante, lorsque le châssis 60551 fut exposé avec une carrosserie tourer de Barker, peinte en gris argent.

Le cœur de la Silver Ghost était son magnifique moteur, un six cylindres à soupapes latérales de 7 036 cm³ (porté plus tard 7 428 cm³) reposant sur un vilebrequin à sept paliers, lubrifié sous pression. Un solide châssis à longerons en U et croisillons en tubes reposait sur des ressorts semi-elliptiques à l'avant et un système de plate-forme à ressorts à lames à l'arrière, celui-ci allant être rapidement modifié. La transmission fut également remaniée assez vite, une boîte à trois rapports avec prise directe sur le dernier, remplaçant la transmission originale à quatre rapports et overdrive en 1909.

Although the 40/50hp model would in any event have earned its 'The Best Car in the World' sobriquet (actually first used by the Pall Mall Gazette in November 1911), Rolls-Royce's decision to drop all other types only served to focus attention on what would become known as the 'Silver Ghost'. Prior to 1908, when it relocated to a new factory in Derby, the company founded by engineer Frederick Henry Royce and entrepreneur the Honourable Charles Stewart Rolls had manufactured a variety of models at its Manchester premises. Cars with two, three, four and six cylinders were made, and even an abortive V8, before Managing Director Claude Johnson's decision to concentrate on the range-topping 40/50hp. The latter had first appeared at the 1906 London Motor Show and became known as the Silver Ghost the following year when chassis number '60551' was exhibited wearing silver-painted tourer coachwork by Barker & Co.

The heart of the Silver Ghost was its magnificent engine, a 7,036cc (later 7,428cc) sidevalve six equipped with seven-bearing crankshaft and pressure lubrication. A sturdy chassis comprised of channel-section side members and tubular cross members was suspended on semi-elliptic springs at the front and a 'platform' leaf spring arrangement at the rear, though the latter soon came in for revision. The transmission too was soon changed, a three-speed gearbox with direct-drive top gear replacing the original four-speed/overdrive top unit in 1909.



Au cours des vingt années de production de la voiture, on allait assister à d'innombrables autres modifications, l'une des plus importantes concernant l'adoption de freins servo-assistés aux quatre roues vers la fin de 1923. Après un essai de 2 000 miles sous le contrôle du Royal Automobile Club, la voiture d'essai de l'usine – châssis n° 60551, LA « Silver Ghost » - fut engagée au Scottish Reliability Trial en 1907, parcourant les 15 000 miles de façon éblouissante, établissant un nouveau record du monde. La réputation de la voiture était dès lors établie, notamment en Amérique du nord où les grands espaces exigeaient une fiabilité sans défaut et un grand confort.

Dotée d'une carrosserie aérodynamique, cette même voiture atteignit la vitesse de 163, 83 km/h sur le circuit du Surrey. Les carrosseries ouvertes de type Torpèdo étaient un choix populaire pour les modèles sportifs Londres-Édimbourg qui font aujourd'hui partie des Rolls-Royce les plus recherchées. Le souci mécanique sans compromis de Royce exigeait l'excellence de la part de son personnel de Manchester et plus tard de Derby et aucun châssis n'était livré avant qu'il ait été dûment essayé. La Silver Ghost resta en production en Angleterre jusqu'en 1925, 6 173 exemplaires étant construits dans les usines de Manchester et de Derby, et jusqu'en 1926 à l'usine Rolls-Royce de Springfield aux États-Unis, où 1 703 exemplaires supplémentaires furent construits, la plus longue période de production pour un modèle de cette vénérable marque.

In the course of its 20-year production life there would be countless other improvements to the car, one of the most important being the adoption of servo-assisted four-wheel brakes towards the end of 1923. After a successful 2,000-mile trial under RAC supervision, the factory demonstrator - chassis '60551', 'The Silver Ghost' - was entered in the Scottish Reliability Trial, completing the 15,000-mile run with flying colours to set a new World Record. From then on the car's reputation was assured, not the least in North America where the wide-open spaces placed a premium on reliability and comfort.

Another reliability trial resulted in the introduction of the improved London-Edinburgh model, so called after a factory-modified car ('1701') was driven non-stop over a 400-mile course between those two cities using top gear only. '1701' returned a remarkable 24.32 miles per gallon and went on to achieve a top speed at Brooklands of 78.26mph without the benefit of any adjustments. Fitted with streamlined coachwork, this same car later attained a top speed of 101.8mph at the Surrey track. Torpedo-type open bodies were a popular choice for the sporting London-Edinburgh model, which nowadays is among the most sought after of all Rolls-Royces.



La copie de la fiche constructeur figurant au dossier montre que cette Silver Ghost construite à Derby, châssis numéro 9AD, a été produite comme un modèle « Colonial » sur le châssis Londres-Édimbourg et livrée le 22 décembre 1915 chez Barker & Co pour être habillée d'une carrosserie « LE Torpedo ». Ces copies de document d'usine indiquent que cette Ghost était destinée à la Russie, donnant comme nom de client « Tchitchkine » (ou quelque chose d'approchant). Il est possible que ce soit un archaïsme de « Shishkin » ou « Shishkine ». Les mentions suivantes attestent que 9AD fut réquisitionnée par le ministère de la guerre le 1er juin 1917 et n'arriva probablement jamais plus près de la Russie que le front de l'est. Comme c'est le cas pour de nombreuses Ghost de l'époque, les fiches mentionnent « voiture utilisé par un militaire en garnison ou en service actif durant la guerre 1914/19 ».

Son séjour dans l'armée terminé, 9AD fut mise à l'ancan au cours d'une vente aux enchères à l'Olympia, organisée par le ministère de l'approvisionnement, le 5 septembre 1919. Le premier propriétaire mentionné est un certain J. A. Wallace Esq. d'Hampstead, au nord-ouest de Londres (à partir du 26 août 1920). Le reste de la documentation du dossier montre que plus tard au cours de sa carrière, la Silver Ghost trouva le chemin des États-Unis où elle devint la propriété du fameux directeur de cirque John Ringling. Quand et par qui la carrosserie limousine fut-elle installée n'est pas connu.

Royce's uncompromising engineering standards demanded only excellence of his staff in Manchester and later Derby, and no chassis was delivered until it had been rigorously tested. The Silver Ghost remained in production in England until 1925, 6,173 being completed at the Manchester and Derby factories, and until 1926 at Rolls-Royce's Springfield plant in the USA where a further 1,703 were made, the longest production run of any model from this celebrated company.

Copy build sheets on file show that this Derby-built Silver Ghost, chassis number '9AD', was built as a 'Colonial' model on the 'London-Edinburgh' chassis and despatched on 22nd December 1915 to Barker & Co for bodying with 'LE Torpedo' coachwork. These copies of factory documents record that the Ghost's intended destination was Russia, giving the customer's name as 'Tchitchkine' (or similar). (It is possible that this is an archaic rendering of 'Shishkin' or 'Shishkine'). Subsequent annotation shows that '9AD' was commandeered by the War Office on 1st June 1917, so presumably never got closer to Russia than the Western Front. Like so many Ghosts of this era, the cards in this case state 'car used by military on home or active service European War 1914/19'.



Elle passa ensuite aux mains de Horn's Cars of Yesteryear, basé à Sarasota (en 1955) puis aux mains de Bellm's Cars of Yesterday (en 1971) et fut immatriculée en 1984 par l'Imperial Palace Casino de Las Vegas, dans le Nevada. Elle y faisait partie de la collection d'automobiles de l'Imperial Palace comptant plus de 800 voitures, où elle était présentée de façon erronée, comme la « Rolls Royce 1914 du tsar Nicolas II ».

En août 1984, la Silver Ghost fut vendue au collectionneur et architecte Helmut Krogmann de Lübeck, en Allemagne. Importée en Allemagne en novembre 1998, 9AD était conservée dans le musée privé de M. Krogmann, subissant une restauration partielle en 2001/2003. La Rolls-Royce fut immatriculée pour être utilisée sur route en Allemagne en 2007, puis à nouveau en 2016. Suite à la mort de M. Krogmann, son fils vendit la Silver Ghost au vendeur.

Complété par Rickert GmbH & Co KG, le rapport du Classic Data (du 26 janvier 2016) indique que l'état de la voiture à l'époque était 2+. Le dernier contrôle technique (TÜV) eut lieu en mai 2014 (aucun problème signalé), alors que le dernier entretien (mineur) eut lieu en novembre 2017, lorsque tous les liquides furent changés et le moteur mis en route, tandis que plus récemment, en 2018, le démarreur fut réparé. On nous signale que le moteur démarre et tourne parfaitement. Vendue avec un dossier historique conséquent, 9AD représente le nec plus ultra de l'automobile Vintage.
€250,000 - 350,000

Sans Réserve

Its days in military service over, '9AD' was offered for sale at the Olympia auction organised by the Ministry of Munitions on 5th September 1919. The first recorded owner is one J A Wallace Esq of Hampstead, London NW (from 26th August 1920). Further documentation on file shows that the Silver Ghost later found its way to the USA where it was owned by the famous circus impresario, John Ringling. When and by whom the limousine body was fitted is not known.

Passing through the hands of Sarasota-based Horn's Cars of Yesteryear (in 1955) and then Bellm's Cars of Yesterday (in 1971), '9AD' was registered in 1984 by the Imperial Palace Casino in Las Vegas, Nevada. While there it formed part of the Imperial Palace Auto Collection of over 800 automobiles, being mistakenly described as 'Czar Nicholas II's 1914 Rolls Royce'.

In August 1984, the Silver Ghost was sold to car collector and architect, Helmut Krogmann of Lübeck, Germany. Imported into Germany in November 1998, '9AD' was kept in Mr Krogmann's private museum of classic vehicles, undergoing a partial restoration in 2001/2003. The Rolls-Royce was registered for use on public roads in Germany in 2007 (papers on file) and de-registered in September 2016. Following Mr Krogmann's death, his son sold the Silver Ghost to the current vendor.

**LANCIA LAMBDA CHÂSSIS LONG
TORPÉDO 1928**

Châssis n° 21286

- French owned and registered since at least the mid-1950s
- Owned by well-known Lancia connoisseur Claude Grazmuller for 30 years
- Recent mechanical overhaul by respected Lambda experts
- 'On the button'
- Registered in France





Cette voiture a été conservée et immatriculée en France au moins depuis le milieu des années 1950. Elle a été achetée en 1984 par un amateur de Lancia bien connu, Claude Grazmuller, de Paris, qui l'a conservée et utilisée jusqu'en 2014 lorsqu'elle fut vendue à un grand collectionneur de Lancia européen qui a soumis la voiture à une restauration complète et respectueuse.

La voiture a été révisée mécaniquement selon les besoins par des spécialistes Lancia, Mike et Nick Benwell, père et fils. Le moteur, la transmission, les freins, la suspension et l'électricité ont été refaits. De nouvelles roues ont été fabriquées selon le modèle d'origine et des pneus Michelin de la bonne taille montés, tandis que l'intérieur original a été préservé et rénové. Une capote, des rideaux latéraux et un couvre-tonneau ont été confectionnés par Mike Thomas Trimming, bien connu pour ses réfections de garnitures sur les voitures d'avant-guerre. Une fois ce travail accompli, la voiture a été essayée sur route et tous les réglages nécessaires ont été effectués.

Cette Lambda élégante et raffinée, entièrement restaurée, mais conservant son caractère et sa patine d'origine est prête à prendre la route pour les manifestations touristiques sur de grandes distances, comme la réunion internationale des Lambda en 2021 au domicile de son génial créateur, Vincenzo Lancia, à Fobello. Un dossier détaillé est fourni et la voiture est vendue avec sa carte grise française et les factures de tous les travaux effectués par le propriétaire.

€90,000 - 140,000

This car has been French owned and registered since at least the mid-1950s. It was acquired in 1984 by well-known Lancia connoisseur, Claude Grazmuller of Paris, who kept and regularly used the Lambda until 2014 when it was bought by a leading European Lancia collector who treated the car to a comprehensive and sensitive restoration.

The car was overhauled mechanically as necessary by respected father-and-son Lambda experts, Mike and Nick Benwell; the engine, transmission, brakes, suspension and electrics were all rebuilt; new wheels were made to the original pattern and new Michelin tyres of correct size fitted, while the original interior was preserved and refurbished. A new hood, side screens and tonneau covers were made by Mike Thomas Trimming, well known for sympathetic trimming of pre-war cars. After the work was completed, the car was thoroughly road-tested and all necessary adjustments carried out.

This fine and elegant Lambda, fully restored but retaining its original character and patina, is 'on the button' and ready for touring and long-distance events, including the 2021 international Lambda reunion at the Fobello home of its inspired creator, Vincenzo Lancia. A detailed file is available for inspection and the car also comes with a French Carte Grise and invoices for all the work carried out by the present owner.

230

TALBOT LAGO T120 3-LITRE BABY SPORT CABRIOLET 1935

Carrosserie Talbot

Châssis n° 85216

- Formerly in a French private collection for circa 50 years
- Right-hand drive
- Original coachwork and interior
- Sensitive restored circa 2012-2014
- Registered in the UK (previously in France)



Cette T120 3 litres à conduite à droite, comme toute les voitures haut de gamme françaises d'avant-guerre, est l'un des plus séduisants cabriolets Talbot Lago. Il s'agit d'un modèle Baby Sport sur le châssis le plus court (2,95 m). Bien que construite par Talbot à Suresnes, la carrosserie reprend un dessin du carrossier Figoni. Trois modèles identiques ont remporté la Coupe d'Excellence au Concours d'Élégance de l'Auto en juin 1935. On pense que seulement 40 de ces carrosseries d'usine ont été construites dont seulement cinq à peu près ont survécu. On suppose que cette voiture est la seule parmi celles-ci à conserver son intérieur en cuir d'origine, montrant par là qu'elle n'a pas été beaucoup utilisée au cours de ses 85 ans d'existence.

L'historique de cette voiture remonte jusqu'au 19 juillet 1960, lorsqu'elle fut acquise par un collectionneur privé de St-Sulpice-sur-Lèze, près de Toulouse, probablement la famille Grefeuille. Il semblerait que la famille ait gardé la voiture dans sa collection jusqu'à ce qu'elle soit dispersée, lors d'une vente aux enchères en France, en avril 2008 (catalogue au dossier). Décrivée à l'époque comme n'étant pas restaurée, la Talbot fut achetée à cette vente par un ami du vendeur, M. Roy Sevier de Lentillac-du-Causse. Ne disposant pas d'un espace de stockage, il remisa la voiture dans la grange du vendeur, à Salignac. Malheureusement, M. Sevier décéda à la fin de 2010 et le vendeur racheta la voiture à sa famille en octobre 2011.

Right-hand drive, like all quality French sports cars of the pre-WW2 era, this 3.0-litre T120 is one of the most desirable of Talbot Lago cabriolets: a Baby Sport model on the shorter (2,950mm) wheelbase chassis. Although built by Talbot at Suresnes, the body is to a design by Carrosserie Figoni. Three identical models won the Coupe d'Excellence at the Concours d'Élégance de l'Auto in June 1935. It is understood that only 40 of these 'carrosserie usine' models were made, of which only some five-or-so survive. It is believed this car is the only one of those with its original leather interior, indicating that it has not seen much use in its 85 years.

This car's history can be traced back to 19th July 1960 when it was acquired for a private collection in St-Sulpice-sur-Lèze, Toulouse, possibly by a family named Grefeuille. It seems that the family kept the car until their collection was dispersed at an auction in France in April 2008 (catalogue copy on file). Described at that time as un-restored, the Talbot was bought at this auction by a friend of the vendor, Mr Roy Sevier of Lentillac-du-Causse; having no suitable space, he stored the car in the vendor's dry barn at Salignac. Sadly, Mr Sevier died at the end of 2010, and the vendor bought the car from his family in October 2011.



Au début de 2012, la Talbot passa en Angleterre où des travaux de rénovation de haut niveau furent entrepris par le très respecté restaurateur David Wall dans le Norfolk. Comme on peut le voir sur les photographies fournies, les dommages subis par la structure en hêtre étaient si importants que la partie arrière de la carrosserie dut être coupée pour faciliter les réparations. Les photos montrent également que, miraculièrement, l'intérieur en cuir est entièrement d'origine et extrêmement bien préservé, ce qui rend cette voiture unique. Le catalogue mentionné plus haut reproduit une photographie de 1957 montrant la Talbot de couleur crème sur marron, une livrée qui a été rétablie. Simultanément, la boîte pré-sélective a été refaite par le spécialiste Graham Whitehouse, la tête de cylindre révisée, de même que le faisceau électrique. Les factures de restauration figurent au dossier. Les autres caractéristiques concernent le tableau de bord, doté d'un bel ensemble d'instruments Jaeger : tachymètre, indicateur de pression d'huile, ampèremètre, indicateur de température d'eau, montre de bord et compte-tours. Le volant de type « à lamelles » est typique des sportives de l'époque et le pare-brise est escamotable et peut également se soulever pour l'aération de l'habitacle.

Les Talbot Lago sont de la classe des Bugatti, Delage, Delahaye et Hispano-Suiza dans le panthéon des grandes marques françaises et cette T120 Baby Sport représente une occasion unique d'acquérir un remarquable exemplaire de l'une des classiques européennes les plus recherchées.

€120,000 - 160,000

Early in 2012 the Talbot was brought to England where repairs and refurbishment were carried out to a high standard by respected restorer David Wall of Norfolk. As can be seen from accompanying photographs, damage to the beechwood frame was so extensive that the rear half of the body had to be cut away and removed to facilitate repairs. The pictures also show that, miraculously, the interior leatherwork is entirely original and extraordinarily well preserved, which must make this car unique. The aforementioned catalogue reproduces a 1957 photograph of the Talbot showing it finished in cream over maroon, and this colour scheme has been reinstated. At the same time, the pre-selector gearbox was rebuilt by specialist Graham Whitehouse, the cylinder head overhauled, and the electrics rewired. Restoration invoices are on file. Other noteworthy features include an impressive dashboard boasting a complete set of Jaeger instruments: speedometer, oil pressure gauge, ammeter, water temperature gauge, clock, and tachometer. The steering wheel is of the sprung type found in many sporting cars of the period, while the windscreen is of the fold-down type, but can also be opened outwards for ventilation.

Talbot Lago ranks alongside Bugatti, Delage, Delahaye, and Hispano Suiza in the pantheon of great French marques, and this T120 Baby Sport represents a rare opportunity to acquire a fine example of one of the most prized of collectible European classics.

HISPANO-SUIZA H6B PHAÉTON CABRIOLET 1926

Carrosserie Derham - Licence Hibbard & Darrin

Châssis n° 11392

Moteur n° 301424

- Luxurious French Classic Era Automobile
- Owned by Countess Mildred Harrison von Holstein
- Lovely Convertible Phaeton Derham aluminum coachwork
- Eligible for the most prominent Concours events, restored or preserved



Choisies par les familles royales européennes, les Maharajahs indiens, les stars d'Hollywood et les capitaines d'industrie, les mythiques Hispano-Suiza étaient des chefs-d'œuvre mécaniques et furent imitées sans vergogne par quelques-uns des plus grands constructeurs du monde. Le génie de l'ingénieur suisse Marc Birkigt avait été mis en valeur par l'escadrille des cigognes de Georges Guynemer et ses chasseurs Spad à moteur Hispano-Suiza au cours de la première guerre mondiale. C'était ce même génie qui se retrouvait dans l'extraordinaire raffinement technologique des voitures H6 construites près de Paris, à l'usine de Bois-Colombes et dévoilées en 1919. Le modèle H6B suivit en 1922.

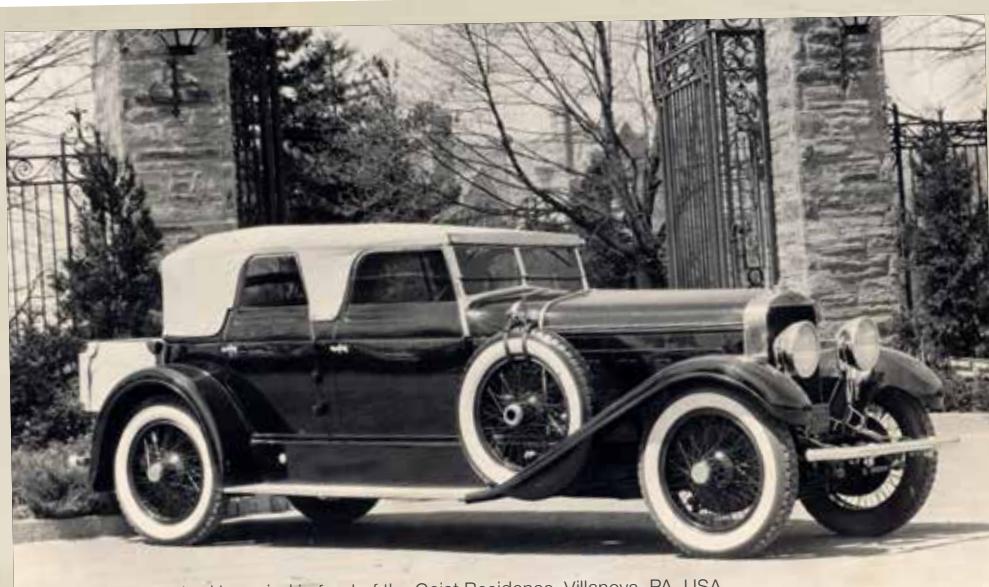
Pour la première fois en 1919 apparaissait sur le radiateur l'emblème à la cigogne, l'insigne des Spad à moteur Hispano-Suiza de l'escadrille des cigognes du capitaine Georges Guynemer. Cette mascotte ornait le radiateur de la nouvelle H6, une toute nouvelle six cylindres de 6 597 cm³ qui allait rester en production pendant près de quinze ans. Le modèle était réputé pour sa tenue de route, la souplesse de son moteur – qui se contentait d'une boîte de vitesses à trois rapports – et l'efficacité de ses freins servo-assistés, une technique qu'allait adopter plus tard Rolls-Royce. Les évolutions remarquables de la H6 furent la Monza et la séduisante 8 litres Boulogne sur châssis court.

Héritant d'une technologie aéronautique, la nouvelle venue se fit remarquer par les autres « grands constructeurs à trait d'union », Rolls-Royce, Isotta-Fraschini et Pierce-Arrow. L'Hispano-Suiza H6B trouva la faveur des riches, des amateurs exigeants et des célébrités.

The choice of European royalty, Indian Maharajahs, Hollywood film stars and industrial tycoons, the legendary Hispano-Suiza was superbly engineered and imitated unashamedly by some of the world's leading car manufacturers. The genius of Swiss engineer Marc Birkigt had been proven by Georges Guynemer's 'Escadrille Cigogne' (Stork Squadron), of Hispano-Suiza-engined Spad fighter planes in World War I. It was this same brilliance that was reflected in the sensational and finely engineered new H6 cars built in Paris at the Bois Colombes factory and unveiled to the world in 1919. The H6B model followed for the 1922 season.

For the first time in 1919 the radiator emblem 'La Cigogne Volante' appeared, the insignia of Captain Georges Guynemer's Stork Squadron of Hispano-Suiza-engined Spads. The mascot adorned the radiator of the new H6, an all-new six-cylinder car of 6,597cc capacity which was to be the mainstay of production for some fifteen years. The model was renowned for its ease of handling, the flexibility of its engine – which necessitated only a three-speed gearbox – and its efficient servo-assisted brakes, a design later to be adopted by Rolls-Royce. Subsequent significant developments of the H6 included the Monza and the exciting short chassis 8-liter Boulogne.

Reflecting aero engineering technology, the new car made the other 'hyphenated greats', Rolls-Royce, Isotta-Fraschini and Pierce-Arrow, take notice. The H6B Hispano-Suiza found favor with the rich, the discerning and the famous.



'11392' photographed in period in front of the Geist Residence, Villanova, PA, USA



A Hibbard & Darrin drawing of the Torpédo Transformable coachwork design

La H6B châssis numéro 11392 et moteur numéro 301424 a été livrée par l'usine Hispano-Suiza de Bois-Colombes le 14 janvier 1926, à l'agence Hispano-Suiza de Paul Bablot à Marseille. L'agence Bablot livra 11392 à un particulier du nom de Giraud. On ignore si 11392 a été livrée en châssis nu ou si elle avait déjà sa carrosserie à ce moment-là. Aux environs de 1927, 11392 a été exportée aux États-Unis, probablement par l'agent américain d'Hispano-Suiza, Clarke D. Pease Inc. de New York. Au cours de l'année 1928, la voiture reçut l'élégante carrosserie cabriolet phaéton sur mesure en aluminium qu'elle porte aujourd'hui, réalisée par Derham Body Co. Inc. de Pasadena, en Californie. Des photos d'époque se trouvent dans le volumineux dossier historique qui accompagne l'Hispano-Suiza et la plaque carrossier originale se trouve de chaque côté de l'avant.

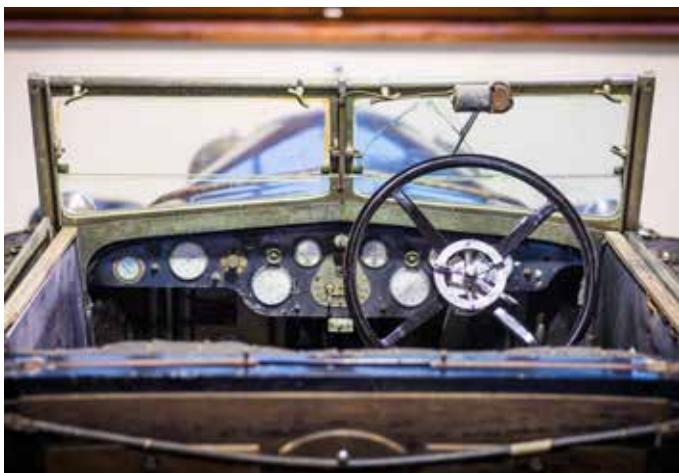
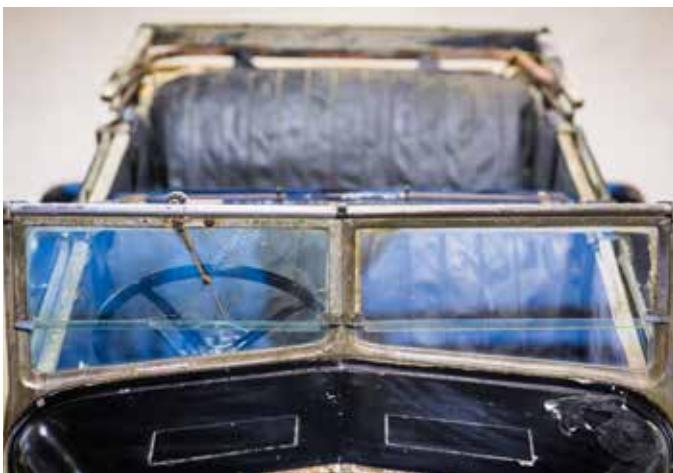
Récemment une plaquette d'origine du constructeur estampillée Derham Body Company fut trouvé attachée à l'un des ressorts sous l'un des sièges. Le dessin initial de la caisse de 11392 qui s'appelait « torpédo transformable » était dû au styliste Howard Darrin du carrossier français Hibbard & Darrin et fut dûment licencié aux États-Unis par Derham, Dietrich et d'autres éminents carrossiers américains.

Ce qui rend la carrosserie de Derham sur 11392 remarquable est son cadre de pare-brise et la façon dont ses supports sont arrangés pour constituer le montant avant. Les autres détails particuliers sont sa haute ceinture de caisse et les moulages en creux en haut des portes.

H6B chassis number 11392 and engine number 301424 was delivered by the Hispano-Suiza factory at Bois-Colombes on January 14th, 1926, to the Hispano-Suiza agency of Paul Bablot in Marseille. The Bablot agency delivered 11392 to a private customer by the name Giraud. It remains unknown if 11392 was delivered a bare chassis, or had coachwork fitted at this point. Sometime in 1927, 11392 was exported to the US, presumably by the American agent for Hispano-Suiza, Clarke D. Pease Inc. of New York. During 1928, the car received the bespoke and very elegant aluminum Convertible Phaeton Coachwork which it wears today, crafted by the Derham Body Co., Inc. of Pasadena, California. Period pictures of the car can be found in the impressive history file accompanying the Hispano-Suiza, and the original coach builders' tags can be found on both sides of the scuttle.

Recently, an original manufacturers label, stamped DERHAM BODY CO., was still attached to the spring inside the bottom of a seat. The coachwork design on 11392 was first initiated by stylist Howard Darrin of French coachbuilders Hibbard & Darrin fame and called Torpédo Transformable, and was duly licensed in the USA by Derham, Dietrich and other prominent American coachbuilders.

What makes the Derham body on 11392 stand-out is the specific windshield frame and the way its supports are shaped that make up the A-pillar. Other distinct details are the high waistline and the recessed moldings in the top of the doors.



Une intéressante mention de 11392 se trouve dans la newsletter de l'Hispano-Suiza Society d'octobre 1985, où son rédacteur en chef, feu Jules Heumann, a publié une photo de 11392 avec cette légende : « Cet intéressant phaéton était destiné à la comtesse von Holsteid et a été réalisé par Derham sur un dessin de Hibbard et Darrin ». Il ne fait aucun doute que Holsteid soit en fait Holstein qui fut, pense-t-on, la propriétaire suivante de 11392. Aujourd'hui, un superbe monogramme est préservé sur chacune des portes arrière. Il montre une couronne à 9 fleurons, surmontés de perles avec les initiales stylisées M H au-dessous. Exactement le type de couronne que l'on trouve dans la tradition héraldique pour les comtes et comtesses en Allemagne, en France, en Espagne et au Portugal.

Le comte Karl von Holnstein aus Bayern (1877-1916 – tué au combat pendant la première guerre) avait épousé Mildred Harrison (1881-1942) en 1905 qui était alors devenue la comtesse Mildred Harrison von Holnstein de Villanova. Son nom fut souvent mal orthographié – même à l'époque - Holstein et pas Holnstein. De nombreux articles de l'époque sur le comte et la comtesse reprennent la fiche historique mentionnée ci-dessus. Lorsque l'on consulte l'histoire de Derham Body Co. sur www.coachbuilt.com, écrit par Mark Theobald, le paragraphe suivant est intéressant : « L'un des dessins de carrosserie les plus réussis de Derham en 1928 était un cabriolet phaéton 4 places à l'origine construit sur un châssis Hispano-Suiza pour la Comtesse Holstein.

One interesting reference to 11392 was made in the Hispano-Suiza Society Newsletter of October 1985, when its editor, the late Jules Heumann, published a picture of 11392, adding the caption: "This interesting phaeton was for Countess von Holsteid and was constructed by Derham to a Hibbard and Darrin design." Holsteid, no doubt, should be Holstein, who is believed to have been the next owner of 11392. Today, a beautiful monogram is preserved on both of the rear doors. It shows a coronet with 9 visible tines with pearls, with the stylized letters M H underneath. Exactly this type of coronet was formerly used in the heraldic tradition of counts and countesses in Germany, France, Spain and Portugal.

Count Karl von Holnstein aus Bayern (1877-1916 - killed in action during WWI), married Mildred Harrison (1881-1942) in 1905 then becoming Countess Mildred Harrison von Holnstein of Villanova. Her name was very often misspelled - even in the period - Holstein not Holnstein. Many period articles about the Count and Countess are incorporating the aforementioned history file. When reading through the history of The Derham Body Co. on www.coachbuilt.com, written by Mark Theobald, the following paragraph are of interest: "One successful Derham body design of 1928 was a 4-passenger Convertible Phaeton originally built on a Hispano-Suiza chassis for the Countess Holstein.



Au cours de l'exposition au showroom de Lancaster Ave, Derham réussit à vendre deux copies à d'émérites citoyens de Philadelphie, M. Thomas Gimbel, fils de Jacob Gimbel, fondateur des grands magasins Gimbel's et la mondaine Miss Eloise Geist, fille de Clarence Henry Geist, magnat des services publics de Philadelphie et investisseur immobilier en Floride ». La photo d'époque de 11392 a été prise devant l'entrée de service de la résidence Geist à Villanova, où vivait la Comtesse.

11392 fut découverte il y a peu dans le Michigan, dans le ranch de M. Carruthers, un ami de Jerry Sherman de Malvern, en Pennsylvanie. La collection Carruthers comprenait pas moins de trois Hispano-Suiza, deux H6B et une H6C. Carruthers et Sherman avaient commencé à collectionner les Hispano dans les années 1950, quand on pouvait encore trouver ce genre de voitures abandonnées dans les propriétés de gens aisés qui les avaient achetées neuves. Après la mort de M. Carruthers les voitures furent dispersées et 11392 passa quelques années chez le marchand de voitures anciennes Platinum Classics qui eut le bon sens de préserver la voiture dans son état ne lui accordant que quelques soins attentionnés. Plus tard, 11392 fut acquise par un agent bien connu de la côte est qui vendit l'Hispano-Suiza à son actuel propriétaire, un connaisseur d'Hispano-Suiza européen expérimenté. Aujourd'hui, la voiture est décrite comme globalement originale, conforme et complète. Le moteur tourne, mais aurait besoin d'une restauration complète pour être utilisé sur la route. Cette remarquable automobile sera bien accueillie dans les plus importants Concours d'Élégance du monde et représente un style séduisant et une technologie sophistiquée typiques des Hispano-Suiza.

€350,000 - 450,000

While on display in the Lancaster Ave showroom, Derham managed to sell two duplicates to two prominent Philadelphia citizens, Mr. Thomas Gimbel, the son of Jacob Gimbel, the founder of Gimbel's Department Stores and socialite Miss Eloise Geist, the daughter of Clarence Henry Geist, a Philadelphia utility magnate and Florida real estate developer.⁶ The period pictures of 11392 was taken in front of the service entrance to Geist residency in Villanova, where the Countess lived.

11392 was discovered in recent years in Michigan on the ranch of a Mr. Carruthers, a friend of Jerry Sherman of Malvern, Pennsylvania. The Carruthers collection included no less than three Hispano-Suizas, two H6Bs and one H6C. Carruthers and Sherman had started collecting Hispanos in the 1950s, when such prominent cars could still be found languishing on the estates of the wealthy people who had bought them new. After Mr. Carruthers' death the cars were dispersed and 11392 spent a couple of years with collector car dealer Platinum Classics, who were so sensible to keep the car in its preserved condition and just giving it some TLC. Later, 11392 was acquired by a well-known East Coast dealer, who sold the Hispano-Suiza to the present owner, and experienced European Hispano-Suiza connoisseur. Today, the car is described as being highly original, correct and complete. The engine runs but needs to be fully restored for road use. This fine automobile would be welcomed at the most prominent Concours d'Elegance events around the world, and offers exciting styling and sophisticated, Hispano-Suiza engineering.

232 ≠

INVICTA 4½-LITRE TYPE S CHÂSSIS SPORT SURBAISSÉ, « SCOUT » 1931

Carrosserie Carbodies

Châssis n° S75

- One of the finest sports cars of the Vintage era
- Un-restored: original paintwork, interior, engine, etc
- Known history dating back to the 1930s
- Present family ownership since 2009
- Gearbox professionally rebuilt in 2010
- Guaranteed entry to the most prestigious events worldwide





À une époque où la plupart des voitures étaient hautes sur pattes, l'Invicta 4½ Litre Type S, avec son châssis particulièrement surbaissé fit sensation. Peu de sportives avant elle et jusqu'à aujourd'hui se sont montrées aussi originales. Les origines de la société Invicta remontent à 1924, lorsque Noel Macklin et Oliver Lyle, tous deux ayant déjà une longue expérience dans l'industrie automobile, s'associèrent pour créer une voiture combinant le niveau de souplesse et de performances des modèles américains avec la tenue de route et la qualité des modèles européens.

À l'instar des Bentley contemporaines, l'Invicta était construite au plus haut niveau de qualité. Le prix était une considération annexe, un facteur qui contribua à la faillite des deux firmes qui ne survécurent pas à la dépression du début des années 1930. De manière assez ironique, la dernière voiture quitta l'usine, le vendredi 13 octobre 1933, bien qu'une poignée de modèles aient encore été assemblée aux entrepôts de la société, entre 1934 et 1936. On estime qu'environ 1 000 Invicta de tous types furent construites.

En dehors de quelques prototypes, toutes les Invicta étaient propulsées par l'infatigable six cylindres construit par Henry Meadows. Lancée lors du salon de 1930 à l'Olympia, la Type S recevait un châssis surbaissé qui lui offrait un centre de gravité bien plus bas, grâce au positionnement de l'essieu arrière au-dessus des longerons du châssis, plutôt que dessous, comme il était de mise à l'époque.

In an era when most cars stood tall, the 4½-litre S-Type Invicta, with its dramatically lowered chassis, caused a sensation: few sports cars before or since have so looked the part. The Invicta Company's origins go back to 1924 when Noel Macklin and Oliver Lyle, both of whom had motor industry experience, got together to create a car combining American levels of flexibility and performance with European quality and roadholding.

Like the contemporary Bentley, the Invicta was produced to an exemplary standard. Price was only a secondary consideration, a factor that contributed largely to both firms' failure to weather the Depression years of the early 1930s. The final Invicta left the factory, appropriately enough, on Friday 13th October 1933, though a handful of cars was assembled at the company's service depot between 1934 and 1936. It is estimated that approximately 1,000-or-so Invictas of all types were made.

Apart from a handful of prototypes, all Invictas were powered by the tireless six-cylinder engines made by Henry Meadows. Launched at the 1930 Olympia Motor Show, the S-type featured a new under-slung chassis that achieved a much lower centre of gravity by positioning the rear axle above the frame rails instead of below as was normal practice at the time.



Comme la plupart des moteurs à régime lent, le six cylindres Meadows fournissait un couple généreux à bas et moyen régime. De fait, avec l'Invicta, on peut accélérer à partir de 6-8 mph (10-13 km/h) sur le rapport supérieur, malgré un rapport de pont assez élevé de 3,6 à 1, et elle file sans faire d'histoire lorsqu'on appuie sur l'accélérateur.

En dehors de celles portant la fameuse étiquette « 100 mph Invicta », les voitures de série offraient une – toujours impressionnante - vitesse de pointe de 95 mph (153 km/h) et bien plus encore, en version compétition. Quoiqu'il en soit, il faut souligner que les Invicta Type S étaient avant tout des voitures de tourisme rapides et confortables, leur plus grande aptitude étant les longs kilométrages à des moyennes élevées sans fatigue ni pour la machine, ni pour son conducteur.

Ces Invicta sont aussi indestructibles que peut l'être une automobile en usage normal. Environ 68 des 75 Type S construites ont survécu et la plupart sont en excellent état, témoignant du fait qu'elles ont toujours été considérées comme des automobiles de qualité supérieure. Avant-guerre, il y avait déjà un club dédié exclusivement à ce modèle et les membres baptisaient leur voiture de noms tels que « Scythe » (faux), « Scrapper » (bagarreur) ou « Sea Lion » (lion de mer). S75 était surnommée « Scout » (éclaireur).

Like most low-revving engines, the 4½-litre Meadows delivered ample torque in the lower and middle speed ranges. Indeed, the Invicta can be throttled down to 6-8mph in top gear, despite its relatively high 3.6:1 final drive ratio, and will then accelerate rapidly and without complaint when the accelerator is depressed.

The popular '100mph Invicta' tag notwithstanding, standard cars had a – still impressive – top speed of around 95mph with more to come in racing trim. However, it must be stressed that the S-type Invicta was primarily a very fast but comfortable high-speed touring car, its greatest attribute being an ability to cover a substantial mileage at high average speeds with no strain, either to driver or the machinery.

Invictas are about as indestructible in normal use as a car can be. Approximately 68 of the 75-or-so S-types built are known to survive and most are in excellent order, testifying to the fact that they have always been regarded as high quality motor cars. Indeed, in pre-war days there was a club dedicated exclusively to the model and members famously christened individual cars with names like 'Scythe', 'Scrapper' and 'Sea Lion'. 'S75' was named 'Scout'.



Dans *The Invicta S-Type Low Chassis* (Invicta Publishing, 2015) S75 est enregistrée comme ayant été achetée en 1938 par Henry Pether, qui allait la conserver dans son état d'origine sans la restaurer pendant presque 60 années. De manière incroyable, à l'exception des révisions mécaniques indispensables, elle est resté dans un magnifique état patiné, ce qui la rend sans conteste unique parmi les Invicta Type S à châssis surbaissé survivantes.

Immatriculée OV 1296, la Type S a été livrée neuve en 1931 à Lord Ebury, qui a gardé la voiture jusqu'en 1938 lorsqu'il la vendit à un certain Norman Ruck. Henry Pether fut le troisième propriétaire. Le précédent propriétaire (allemand), M. Martin Kölnerger d'Aix-la-Chapelle, a acheté S75 à Henry Pether en février 1995. S75 fut vendue avec un moteur de rechange aux spécifications course (LG6/451/S4), refait par un spécialiste dans les années 1990 et actuellement installé sur la voiture, tandis que le moteur original (7478) est compris dans la vente. La boîte a également été refaite (facture au dossier). Lorsqu'elle appartenait à M. Kölnerger, l'Invicta a été engagée au Mans Classic, où elle a atteint 185 km/h (avec le moteur course et le pare-brise rabattable) et a également remporté le prix de la « meilleure voiture non restaurée » au Concours de Bagatelle à Paris en 2001.

In *The Invicta S-Type Low Chassis* (Invicta Publishing, 2015) 'S75' is recorded as purchased in 1938 by Henry Pether, who would maintain it in original and un-restored condition for almost 60 years. Remarkably, with the exception of necessary mechanical overhauls, the car remains in that wonderfully patinated condition today, almost certainly making it unique among surviving S-Type Low Chassis Invictas.

Registered as 'OV 1296', the S-Type had been delivered new in 1931 to Lord Ebury, who owned the car until 1938 when it was sold to one Norman Ruck. Henry Pether was the third owner. The immediately preceding (German) owner, Mr Martin Kölnerger of Aachen, purchased 'S75' from Henry Pether in February 1995. 'S75' was supplied with a spare engine to racing specification ('LG6/451/S4'), which was rebuilt by a specialist in the 1990s and is currently installed, while the original engine ('7478') is included in the sale. The gearbox also has been rebuilt (bill on file). While belonging to Mr Kölnerger, the Invicta was raced by him at the Classic Le Mans, achieving a speed of 185km/h (with the race engine and foldable windscreens fitted) and also won the prize for 'Best Un-restored Car' at the Concours Bagatelle in Paris in 2001.



Le vendeur a acheté S75 à M. Kölner en juillet 2009 et l'a immatriculée au nom de sa fille en avril 2016. Lors d'un récent essai avec l'un des consultants de Bonhams, l'Invicta a parfaitement démarré et s'est comporté magnifiquement. Portant toujours son immatriculation originale du Royaume-Uni, OV 1296, la voiture est vendue avec un dossier historique bien préparé, contenant d'anciens papiers d'immatriculation, des MoT et ses disques de taxes périmés et un certificat d'immatriculation UK V5C. Le pare-brise original (non rabattable) et les écrans latéraux sont inclus dans la vente.

L'Invicta Type S à châssis surbaissé fait aujourd'hui partie des sportives d'avant-guerre les plus recherchées par les collectionneurs pour son comportement exceptionnel, son style et sa prestance. Une parfaite garantie d'inscription aux manifestations, rallyes et concours internationaux les plus prestigieux, cette « châssis surbaissé » jouit d'une réputation des plus enviables auprès des connaisseurs et on en trouve des exemplaires dans les collections privées les plus importantes.

€1,200,000 - 1,500,000

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

The current vendor purchased 'S75' from Mr Kölner in July 2009 and reregistered the Invicta in his daughter's name in April 2016. On a recent test drive with a Bonhams consultant, the Invicta started, ran and drove beautifully. Retaining its original UK registration, 'OV 1296', the car comes with a well prepared history file containing old registration documents, expired MoTs and tax discs, and a current UK V5C Registration Certificate. The original (non-folding) windscreens and side screens are included in the sale.

The Low Chassis Invicta S-Type is now regarded as one of the most desirable pre-war sports cars, sought after by collectors for its exceptional driving abilities, style and sheer presence. A guaranteed entry at the most prestigious rallies, concours events and race meetings around the world, the Low Chassis has an enviable reputation amongst connoisseurs and examples are to be found in some of the most important private collections.

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



DELAHAYE 135 COUPE DES ALPES COUPÉ 1935

Carrosserie Henri Labourdette

Châssis n° 46081

- Unique aerodynamic coachwork
- The only Delahaye 135 bodied by Labourdette
- An older restoration
- Registered in France



Au milieu des années 1930, toute automobile qui se voulait à la mode devait être aérodynamique et chaque constructeur avait sa propre vision, cette étonnante et unique Delahaye 135 Coupe des Alpes ayant été carrossée par Henri Labourdette, dont les interprétations personnelles sortaient toujours du lot. À ce jour, le châssis numéro 46081 est la seule Delahaye 135 connue à avoir été carrossée par Labourdette, l'un des plus anciens maîtres-carrossiers parisiens. Jean-Paul Tissot, président du club Delahaye a confirmé que cette 135 Coupe des Alpes a quitté l'usine en 1935 avec le châssis numéro 46081. Cette voiture figure dans *La Vie de l'Automobile* du 25 avril 1936 illustrant un essai mené par le fameux journaliste Charles Faroux, qui a enregistré une vitesse maximale de 148,7 km/h à Montlhéry au volant de cette Delahaye.

On ne trouve aucune autre trace de cette voiture jusqu'à la fin des années 1980, lorsqu'elle réapparut aux mains de l'ancien pilote de course Pierre Flahaut, alors agent Jaguar à Paris. Flahaut, qui avait couru au Mans sur Delahaye et Panhard dans les années 1950, avait acheté la voiture alors immatriculée 5343 PF 75 aux héritiers de la famille Sirot. Abandonnée pendant un long moment dans les dépendances d'un château, mais complète, elle fut entièrement restaurée par Messieurs Tessier (carrosserie) et chez Messieurs Beauzon (mécanique).

In the mid-1930s, any car that was fashionable had to be aerodynamic, and each manufacturer had its own interpretation, this astonishing and unique Delahaye 135 Coupe des Alpes being bodied by Henri Labourdette, whose very personal interpretations always stand out from the crowd. To date, chassis number '46081' is the only Delahaye 135 known to have been bodied by Labourdette, one of the oldest of Parisian master coachbuilders. Jean-Paul Tissot, President of the Delahaye Club, has confirmed that this 135 Coupe des Alpes left the factory in 1935 with this chassis number '46081'. This actual car appears in a photograph reproduced in *La Vie de l'Automobile* of 25th April 1936 illustrating the road test conducted by the famous journalist Charles Faroux, who recorded a maximum speed of 148.7km/h (92mph) at Montlhéry in this Delahaye.

There are no further traces of this car until the late 1980s when it reappeared in the ownership of former racing driver Pierre Flahaut, then Jaguar's agent in Paris. Flahaut, who had raced at Le Mans with Delahaye and Panhard in the 1950s, had bought the car, then registered '5343 PF 75', from the heirs of the Sirot family. Abandoned for a long time in the outbuildings of a castle, but complete, it was fully restored at Messrs Tessier (bodywork) and at Messrs Beauzon (mechanicals).



La voiture fut alors exposée à Rétromobile sur le stand du club Delahaye et rejoignit la collection de Jean Gorjat au Royaume-Uni où elle fut immatriculée MSJ 158.

Sa silhouette évoquant un break de chasse sportif, la Delahaye 135 Coupe des Alpes de Labourdette semble aujourd'hui étonnamment modeste mais raffinée, avec son arrière fastback et son allure svelte soulignée par les grandes roues Rudge et ses ailes aux courbes élégantes. Comme cela se faisait sur les voitures de luxe françaises, la sellerie est en cuir brun, tandis que les autres caractéristiques remarquables de l'intérieur sont le volant en bakélite de la même couleur et une impressionnante rangée de boutons au-dessous des deux grands compteurs, encastrés dans le tableau de bord en bois vernis. Sur la gauche, en plus de la montre de bord, d'un ampèremètre et d'un voyant de température d'huile, se trouve un compte-tours mécanique, tandis que son pendant à droite reçoit le thermomètre, la jauge et le témoin de pression d'huile, couronnés par le tachymètre qui promet 200 kilomètres à l'heure.

Décrise par le vendeur comme étant en très bon état général, cette grande routière élégante et unique est vendue avec une carte grise française normale.

€180,000 - 220,000

The car was then exhibited at Rétromobile on the Delahaye Club's stand, and joined Jean Gorjat's collection in the UK where it was registered as 'MSJ 158'.

Looking in silhouette like a sporting estate car, Labourdette's Delahaye 135 Coupe des Alpes appears today surprisingly modest yet refined, with its fastback stern and slender looks complemented by the large Rudge wheels and gracefully curved wings. Appropriately for French luxury cars, the upholstery is in brown leather, while other noteworthy interior features include a Bakelite steering wheel of the same colour and an impressive line up of control buttons under the two large gauges, recessed into the varnished wooden dashboard. On the left, in addition to the clock, ammeter and oil temperature gauge, is a mechanical rev counter, while its counterpart, on the right, contains the thermometer, fuel gauge and oil pressure gauge, crowned by the speedometer which promises 200 kilometres/hour.

Described by the vendor as in very good condition throughout, this stylish and unique Grande Routière is offered with a French Carte Grise Normale.

234

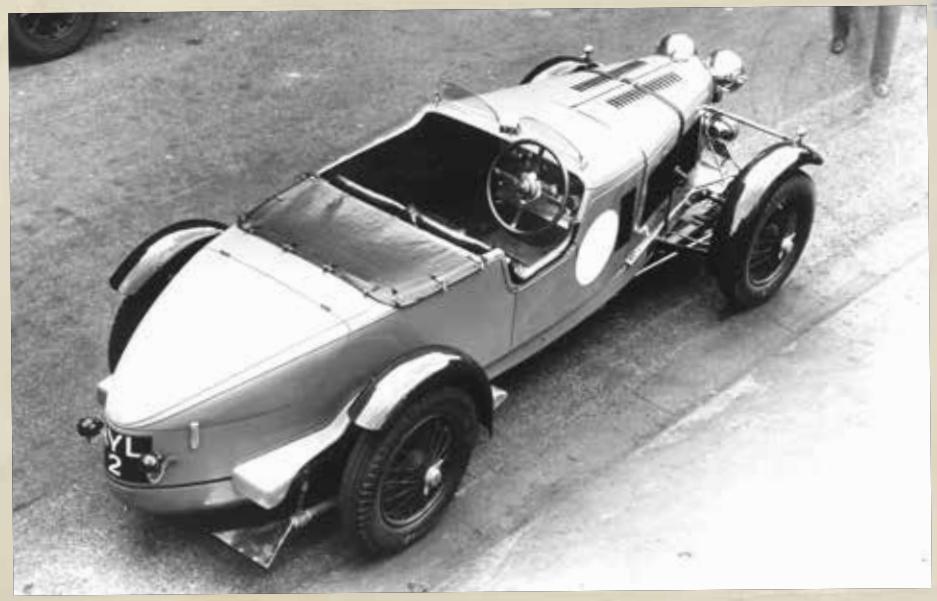
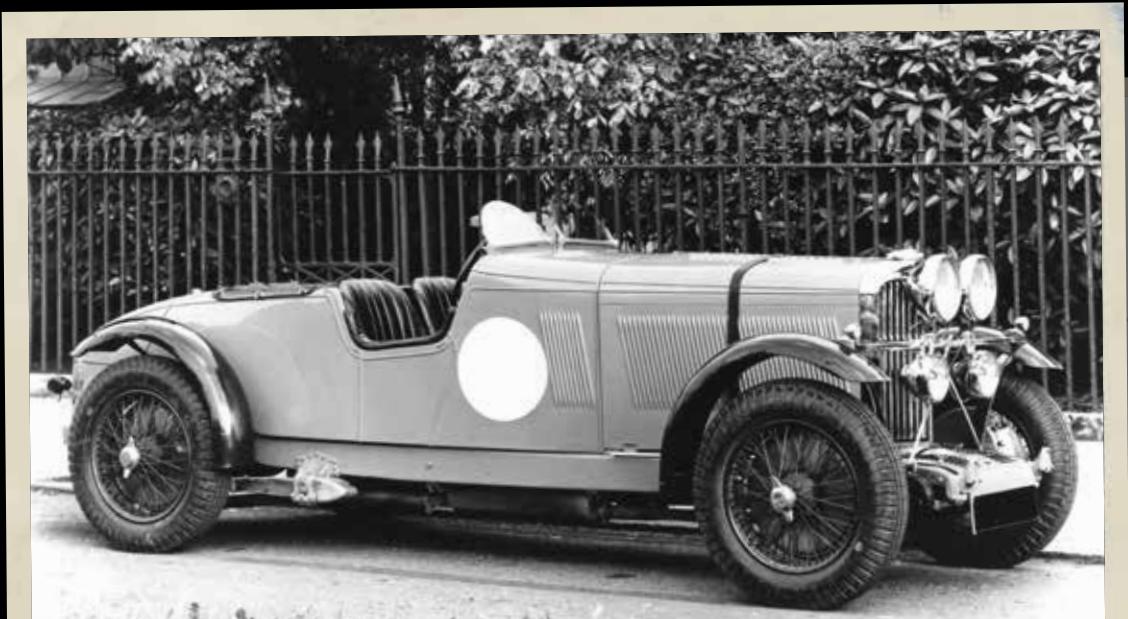
Ex-Dr Roth, ex-W. M. « Mike » Couper, victorieuse à Brooklands

TALBOT AV105 BROOKLANDS SPORTS RACER 1934

Châssis n° AV35499

- Works built sports-racing Talbot
- Eligible for the world's great historic race and rally events
- Past winner of The Flying Scotsman rally,
- Past winner of Plateau 1 at Le Mans Classic





'AYL 2' on the day of delivery to first owner Dr John Roth, London, 1934

© Bowers Archive

La réputation de Talbot à construire des voitures de compétition extrêmement efficaces tenait essentiellement aux efforts de sa concession basée à Tolworth et à ses spécialistes de la préparation, Fox & Nicholl, qui s'occupèrent de l'équipe d'usine depuis le début de 1930 jusqu'à la fin de 1932. Les Talbot 90 de Fox & Nicholl avaient dominé la classe 3 litres dans les prestigieuses courses internationales comme les 24 Heures du Mans, malgré une cylindrée de seulement 2,3 litres. En 1931, l'ingénieur Georges Roesch élabora une nouvelle voiture avec un moteur 3 litres plus léger que son prédécesseur de 2,3 litres et disposant de soupapes décalées de plus grandes dimensions, offrant une meilleure respiration au moteur. Ce moteur fut monté dans un châssis plus léger et plus bas, le nouveau modèle devenant l'AV105.

Les quatre Talbot 105 Fox & Nicholl, dotées des fameuses immatriculations consécutives GO 51 à GO 54, connurent une incroyable série de succès au cours des saisons 1931 et 1932. Les moments forts en furent les 1^e, 2^e et 3^e places de leur classe au « Double Twelve » de Brooklands en 1931, la 3^e place au classement général et 1^e voiture atmosphérique au Mans en 1931 et 1932, les 1^e, 2^e et 3^e place de leur classe aux 500 Miles de Brooklands en 1931 et 1^e et 2^e en 1932, et enfin les 1^e et 2^e places de leur classe au Tourist Trophy en 1931 et 1932. Il y eut aussi un glorieux échec au Mille Miglia en 1932 quand la seule voiture engagée eut un accident au bout de 900 miles, alors qu'elle était à la 4^e place au classement général.

Talbot's reputation for producing highly effective competition cars owed a lot to the efforts of the Tolworth based motor dealership and racing preparation specialists, Fox & Nicholl, which looked after the works team from the beginning of 1930 to the end of 1932. The Fox & Nicholl Talbot 90s had dominated the 3-Litre class in prestigious international events such as the Le Mans 24-Hour race, despite displacing only 2.3 litres. For 1931, designer Georges Roesch produced a new car with a full 3-litre engine, which was lighter than its 2.3-litre predecessor and featured much larger valves in a staggered layout, giving improved breathing. This engine was fitted to a lighter and lower chassis, the new model being the AV105.

Famously registered 'GO 51' to 'GO 54' consecutively, the four Fox & Nicholl Talbot 105s enjoyed an outstanding run of successes during the 1931 and 1932 seasons. Highlights of the latter included 1st, 2nd and 3rd in class at the Brooklands 'Double Twelve' in 1931; 3rd overall at Le Mans and 1st un-supercharged car in 1931 and 1932; 1st, 2nd and 3rd in class in the Brooklands 500 in 1931 and 1st and 2nd in 1932; and 1st and 2nd in class at the TT in 1931 and 1932. There was also a glorious failure in the Mille Miglia in 1932 when a lone entry crashed after 900 miles when in 4th place overall.



En plus de ses succès sur circuits, l'AV105 s'avéra être une formidable voiture de rallye. Roesch avait l'habitude d'essayer ses voitures dans les Alpes et ce ne fut pas une surprise quand le journaliste Humfrey Symons emprunta un exemplaire pour participer à la Coupe des Alpes 1931. Il ne manqua pas un point et remporta la Coupe des Glaciers, la plus haute récompense pour un engagement isolé.

L'année suivante, une tentative plus sérieuse fut mise sur pied et une équipe de trois voitures tourers AV105 fut préparée pour l'épreuve de 1932 par Fox & Nicholl. Ces voitures connurent un grand succès, terminant sans pénalité et remportèrent la Coupe des Alpes. Une autre équipe d'AV105, cette fois dotées de carrosserie quatre places à ailes motocyclette, les fameuses BGH, répétèrent l'exploit en 1934. Celles-ci étaient le dernier développement des Talbot de compétition et en tant que telles représentent incontestablement le nec plus ultra de la voiture de compétition britannique d'avant-guerre. De loin la mieux préparée des trois BGH d'usine était BGH 23 (vendue par Bonhams en 2014) et la seule autre Talbot de compétition construite aux mêmes spécifications était AYL 2 que nous proposons ici à la vente.

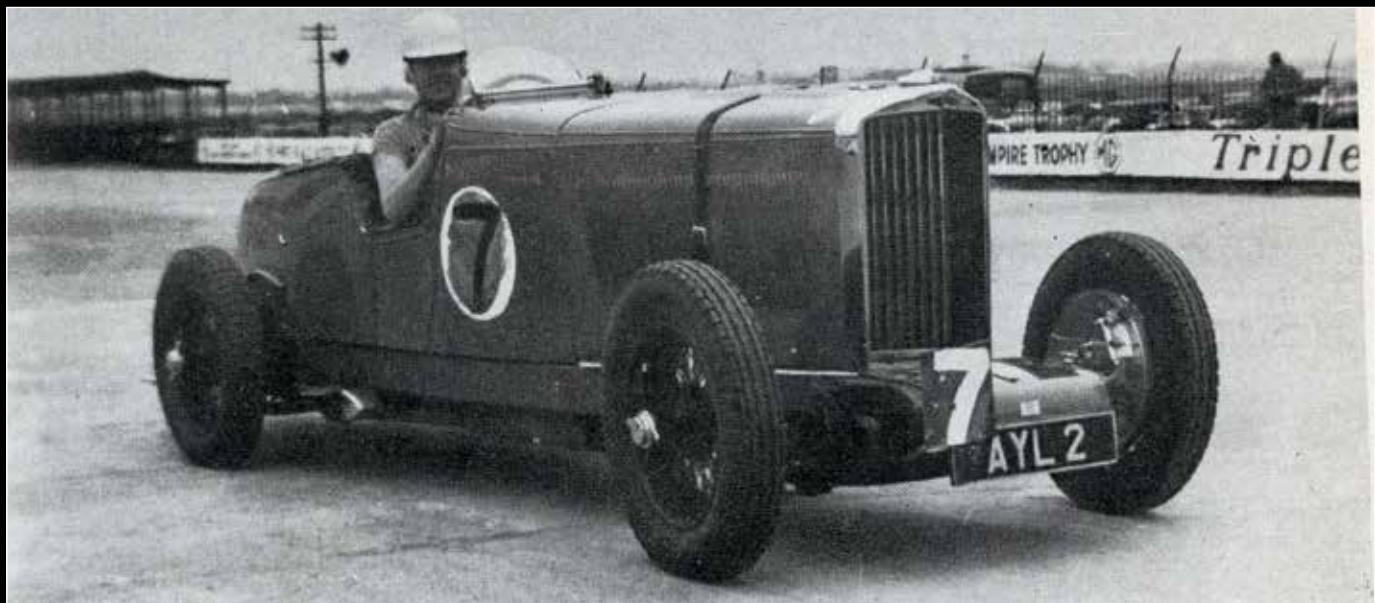
AYL 2 a été construite à peu près en même temps que les BGH de la Coupe des Alpes en 1934. Elle fut commandée par le Dr E. J. H. Roth, éminent expert conseil d'Harley Street et pilote passionné de Talbot, qui avait déjà couru avec succès avec une 90 à Brooklands.

In addition to its racetrack successes, the AV105 proved to be a formidable rally car. Roesch had always tested his cars in the Alps so it was no surprise when journalist Humfrey Symons borrowed an example to compete in the 1931 Coupe des Alpes (Alpine Rally). He lost no marks and won a Coupe des Glaciers, the highest possible award for a single entry.

The following year a more serious bid was mounted and a team of three tourer-bodied AV105s were prepared for the 1932 event by Fox and Nicholl. These cars were extremely successful, finishing without any penalties, and winning the Coupe des Alpes outright. Another AV105 team, this time with paired down cycle winged four-seater bodies, the famous 'BGH' cars, repeated the feat in 1934. The latter were the ultimate development of the competition Talbot and as such arguably represent the ultimate pre-War British racing sports car. By far the most developed of the three 'BGH' works cars was 'BGH 23' (sold by Bonhams in 2014) and the only other competition car that Talbot built to the same specification was 'AYL 2' offered here.

'AYL 2' was constructed at around the same time as the 'BGH' Alpine cars in 1934. It was ordered new by Dr E J H Roth, who was a leading Harley Street consultant and keen Talbot racer, having previously competed successfully with a 90 at Brooklands.

'AYL 2' stripped for racing, on the start-line at Brooklands, 1934



'AYL 2' in single seater form prior to the start of the 1936 Brooklands 500 Mile Race, Chris Staniland behind the wheel, co-driver Mike Couper, owner Dr Roth and Talbot works mechanics behind



Roth voulait une Talbot encore plus rapide pour remporter des victoires sur le circuit du Surrey et avait deviné le potentiel d'une voiture dans le style de BGH. La carrosserie reprenait donc les lignes générales que celles des voitures d'usine de la Coupe des Alpes 1934, mais abaissée pour le circuit, légèrement plus étroite, sans capote, l'espace de celle-ci étant recouvert d'un panneau. Il n'y avait pas de pare-brise et, à l'origine, il n'y avait pas de porte passager et les caractéristiques comprenaient des phares Zeiss, un système d'échappement type Brooklands et des amortisseurs André Telecontrol. La voiture sous cette forme est généralement considérée comme un exemplaire « semi-usine ».

Peinte en vert avec les roues assorties, AYL 2 fit sa première apparition à la rencontre de Brooklands le 13 octobre 1934, pilotée par Roth dans deux épreuves ce jour-là. Après cette première visite, Roth continua de courir avec succès à Brooklands, remportant une victoire en avril 1935.

Pour la saison 1936, à la demande du Dr Roth, toujours avide de performance et de succès sur circuit, AYL 2 fut transformée en monoplace avec une nouvelle carrosserie confectionnée par la célèbre société ERA, réputée pour ses voiturettes. Pour les 500 Mile du BRDC de 1936, la voiture fut préparée avec l'aide de l'usine et reçut le nouveau moteur 3,3 litres type 110.

Roth now wanted an even quicker Talbot to challenge for outright wins at the famed Surrey track, and saw the potential in a 'BGH'-style car. As such, the body was to the same general outline as the works Alpine team cars of 1934 but more pared down for track racing, being slightly narrower, with no hood fitted, the area this would normally reside in being panelled over. No windscreen was fitted and initially no passenger's side door, while the specification also included Zeiss headlamps, a Brooklands exhaust system, and André Telecontrol shock absorbers. As such, the car is widely regarded as a semi-works example.

Painted green with matching wheels, 'AYL 2' appeared for the first time at a Brooklands race meeting on 13th October 1934 and was raced by Roth in two races that day. Following this initial visit, Roth continued to race the car successfully at Brooklands, scoring a win in April 1935.

For the 1936 season, with Dr Roth in search of still greater performance and success at the track, 'AYL 2' was up-rated to single-seater specification with a new body manufactured by the famed ERA company of racing voiturette fame. For the BRDC 500-mile race of 1936, the car was prepared with works support to include the installation of the new 3.3-litre 110-type engine.



'AYL 2' powering on through the rain, Flying Scotsman Rally, 2018



Elle était pilotée, pour ce qui était la plus importante course de l'année à Brooklands, par deux des meilleurs pilotes disponibles, Chris Staniland (le 2e plus rapide au tour sur le circuit) et W. M. « Mike » Couper. Ce dernier était le pilote vedette de Talbot à Brooklands et avait mené BGH 23 à de nombreux succès sur le circuit du Surrey. Dans sa configuration monoplace, AYL 2 ne remplit jamais les attentes de son apparent potentiel. On pense que cela tenait à la tenue de route rendue hasardeuse par un défaut d'installation des amortisseurs arrière.

Cette période de la vie de la voiture, lorsqu'elle était dotée du plus gros moteur 110, est toutefois importante puisque AYL 2 est l'une des deux Talbot de compétition (l'autre étant BGH 23) équipée de ce moteur à l'époque. En conséquence de quoi elle est éligible aujourd'hui avec ce moteur plus puissant.

Quand AYL 2 fut convertie en monoplace, sa carrosserie d'origine fut transférée en 1936 sur une Talbot AV105 presque neuve, immatriculée JJ 93. La carrosserie resta sur cette voiture pendant de nombreuses années, jamais modifiée, à l'exception d'un pare-brise et d'une très pratique porte passager.

It was driven in this, the most important Brooklands race of the year, by two of the best Brooklands drivers available, Chris Staniland (the 2nd quickest man ever to lap the circuit) and W M 'Mike' Couper. The latter was Talbot's crack 'works' Brooklands driver, famously piloting 'BGH 23' to many successes at the Surrey track. In single-seater form, 'AYL 2' never fulfilled its apparent potential; it is thought this was due to difficult handling caused by poor installation of the rear shock absorbers.

This period of the car's life, when it was fitted with the larger 110 engine, is nevertheless important, since 'AYL 2' is one of only two competition Talbots (the other being 'BGH 23') fitted with this engine in period. As a result, it is eligible today to run this larger and more powerful engine.

When 'AYL 2' was converted to a single-seater, its original sports car body was fitted in 1936 to an almost new Talbot AV105, registration number 'JJ 93'. The body would remain on this car for many years, unmodified apart from the useful addition of a passenger-side door and a windscreen.



Dans les années 1950, AYL 2, désormais dotée de sa carrosserie monoplace transformée en deux places (et ré-immatriculée JKJ 869 pour profiter de taxes moins élevées), fut mise en vente (voir publicité au dossier), avant d'être achetée par Arthur Archer, le très réputé restaurateur de Talbot. À cette époque, le bloc d'origine était gravement endommagé. Archer ferraila le bloc mais conserva le reste de la voiture comme source de pièces détachées. Heureusement, Archer n'eut jamais besoins de pièces et vendit la voiture démontée comme projet de restauration à son ami spécialiste des Talbot Ian Polson. À son tour, celui-ci vendit le véhicule démonté à John Ward qui le reconstruisit en utilisant une réplique de carrosserie conforme à celle d'origine, identique à celle livrée au Dr Roth en 1934. Plus tard, AYL 2 fut achetée par le collectionneur de Talbot connu de longue date, Nicholas Ward d'Irlande du nord. Ward put également acquérir les pièces d'origine restantes qu'avait conservées Archer et reconstitua la voiture avec son immatriculation d'origine.

Pendant tout ce temps, la carrosserie originale d'AYL 2, la voiture d'usine de 1934, était restée en bon état, montée sur JJ 93, comme mentionné ci-dessus. Finalement, en 2010, le collectionneur et pilote de Talbot bien connu John Ruston put acheter AYL 2 à Nicholas Ward et JJ 93 à son propriétaire d'alors, Paul Wignall. AYL 2 fut réunie à sa carrosserie d'origine ainsi qu'à ses importants équipements, tels que ses accessoires réglementaires et ses sièges.

In the 1950s, 'AYL 2', by now with its single seater body modified to two-seater configuration (and reregistered as 'JKJ 869' to take advantage of cheaper tax), passed through the trade (see advertisements on file) before being purchased by Arthur Archer, the highly respected Talbot restorer. By this time the original cylinder block was badly damaged; Archer scrapped the block but kept the rest of the car as a potential source of spares. Fortunately Archer never needed the spares and sold the car as a dismantled project to fellow Talbot specialist Ian Polson in 1975. He in turn sold the still dismantled project to John Ward, who rebuilt it using a replica body to the original pattern, as delivered to Dr Roth in 1934. Subsequently, 'AYL 2' was purchased by well-known long-term Talbot collector Nicholas Ward of Northern Ireland, Ward was able to purchase the remaining original parts that Archer had retained, and reunited the car with its original registration number.

Throughout this time the original 1934 team car-style body from 'AYL 2' had remained in good order, fitted to 'JJ 93' as mentioned above. Finally, in 2010, renowned Talbot collector and entrant John Ruston was able to purchase 'AYL 2' from Nicholas Ward and 'JJ 93' from its then owner Paul Wignall. 'AYL 2' was then reunited with its original body, as well as important original components such as road equipment and seats.

'AYL 2' on its way to victory at Le Mans Classic, 2012



Blasting away from the famed Le Mans Start, Le Mans Classic, 2018

En la possession de John Ruston, préparée et pilotée par Gareth Burnett, AYL 2 connut à nouveau de nombreux succès tant sur route que sur circuit, exactement ce pour quoi elle avait été conçue par ses constructeurs, remportant deux des rallyes et des événements mondiaux les plus convoitées pour les avant-guerre, le plateau 1 au classement général du Mans Classic en 2012 et le prestigieux Flying Scotsman Rally en 2013.

Après un bref passage aux mains du célèbre collectionneur allemand Michael Hinderer (qui engagea la voiture au Goodwood Revival en 2015), AYL 2 fut acquise par l'actuel propriétaire en 2017. Talentueux pilote de rallye sur modèle d'avant-guerre, il recherchait une voiture qui soit aussi à l'aise sur les étapes de rallye que sur circuit et qui soit éligible aux plus grandes manifestations historiques du monde. AYL 2 remplissait parfaitement ces conditions. Pour s'assurer que la voiture serait aussi compétitive que possible, au moment de l'achat, le moteur fut refait autour d'un nouveau bloc cylindres 110 par Gareth Burnett. En possession du vendeur, elle remporta avec succès le Flying Scotsman Rally, les Mille Miglia et Le Mans Classic.

Aimant que ses voitures roulent et se présentent au mieux, le propriétaire a confié AYL 2 au spécialiste Talbot I. S. Polson à la fin de la saison 2018 avec comme consigne d'amener la voiture à son meilleur niveau sur route et sur piste. À cette fin, la voiture fut révisée de la poupe à la proue.



While owned by John Ruston and prepared and driven by Gareth Burnett, 'AYL 2' was again hugely successful both on road and track, exactly as its manufacturers had intended, winning two of the most highly regarded pre-war rally and race events: Plateau 1 overall at the Le Mans Classic in 2012 and the prestigious Flying Scotsman rally outright in 2013.

Following brief ownership by well-known German collector Michael Hinderer (who raced the car at the Goodwood Revival in 2015), 'AYL 2' was purchased by the current owner in 2017. A highly successful pre-war rally entrant, he wanted a car that would be equally at home on the rally stages as on the racetrack, and which was eligible for all of the world's great historic motoring events. 'AYL 2' has fitted the bill uniquely well. To ensure the car performed as well as possible, at the time of purchase the engine was rebuilt around a new 110 cylinder block by Gareth Burnett. While in the vendor's ownership, the Flying Scotsman rally, Mille Miglia and Le Mans Classic were all completed successfully.

Being a man that likes his cars to drive and present as well as possible, the owner dispatched 'AYL 2' to Talbot specialist I S Polson at the end of the 2018 season with the brief to get the car running and driving on road and track to its very best capabilities. To this end the car was gone through from stem to stern.



Les travaux effectués comprennent la réfection complète du câblage et du haut moteur, la reconstruction du plancher et des supports, l'installation d'un radiateur du même type que celui d'origine, l'étanchéité du système de refroidissement, la réfection des sièges, la ré-installation de la carrosserie et la révision des amortisseurs, ainsi que de nombreux autres petits travaux (voir les factures au dossier pour près de 80 000 £). La voiture ne réclame qu'un réglage final pour repartir de plus belle.

AYL 2 n'est proposée à la vente qu'en raison d'un changement de plans qui empêche le propriétaire d'engager la voiture dans les compétitions historiques autant que le mérite un véhicule de cette qualité. Gagneuse confirmée, cette robuste et vaillante classique « post-Vintage » est éligible pour toutes les plus grandes manifestations du monde réservées aux avant-guerre, dans lesquelles son palmarès parle de lui-même. En de bonnes mains, il s'agit à coup sûr d'un modèle avec lequel il faudra compter, ou, dans des mains moins expérimentées mais tout aussi passionnées, elle reste un témoin de ce que le monde avait de meilleur à offrir en termes de compétitivité, comme elle l'était au temps du Dr Roth quand elle était neuve. Vendue avec des papiers FIA HTP actuels.
€800,000 - 1,100,000

Works carried out included a complete rewire, top-end engine overhaul, remaking of the floor and associated brackets, re-fitting an original type radiator, re-plumbing the cooling system, rebuilding the seats, re-mounting the body, and overhauling the shock absorbers together with countless other smaller jobs (see invoices on file for circa £80,000). As such, the car only requires final set-up for a new owner to enjoy.

'AYL 2' is only offered for sale because a change in his plans means the owner will not be able to use the car as much as he feels an historic competition car of this quality deserves. A proven winner, this strong and successful post-Vintage thoroughbred is eligible to compete in all the world's best pre-war races and rallies, where its competition record speaks for itself. In the right hands, it is surely a car to be reckoned with, or in less skilled but equally enthusiastic hands, is a ticket for the very best the motoring world has to offer, just as it was for Dr Roth when new. Offered with current FIA HTP.

LAGONDA LG45 4½-LITRE FOX & NICHOLL RÉPLIQUE DE LA VOITURE D'USINE DU MANS 1936

Châssis n° 12069

- Matching engine ('12069')
- Built in the late 1980s by Herb Schofield's Northern Lagonda Factory
- Present ownership for circa 30 years
- Well known in VSCC circles
- Extensively campaigned
- Eligible for Le Mans Classic; previous Mille Miglia participant



Peu avant sa fameuse victoire au Mans en 1935, Lagonda avait fait faillite. En septembre 1935, capitalisant sur le succès du Mans, ses nouveaux propriétaires avaient pu annoncer la nouvelle LG45, dont les livraisons débutèrent au printemps de 1936.

Sous la direction technique de W. O. Bentley, la grosse Lagonda à moteur Meadows se raffina. La LG45 gagna une boîte synchronisée, des fixations de moteur souples et une lubrification centralisée du châssis, entre autres perfectionnements. Dotée d'un tel pedigree, la Lagonda 4½-Litre s'imposa rapidement comme la préférée de nombreux sportifs aisés de l'époque.

Désireux de profiter de ses succès, les nouveaux propriétaires de Lagonda demandèrent à Fox & Nicholl de préparer des voitures pour les 24 heures du Mans 1936. Deux voitures quatre places furent construites sur le nouveau châssis LG45 de 3,27 m, ainsi que deux modèles à deux places. Les quatre voitures coururent en 1936, mais les 4 Heures du Mans furent annulées en raison des grèves, seule fois où la course n'eut pas lieu en temps de paix.

La nouvelle direction de Lagonda fut bien déçue et les deux modèles quatre places furent détruits à la fin de 1936. Avant d'être détruite, l'une des deux quatre places fut pilotée par Pat Fairfield au Tourist Trophy sur le circuit Ards où elle termina 4e. Cette réplique est une reconstitution de l'une de ces voitures.

Shortly before its famous 1935 Le Mans win, Lagonda had gone into liquidation. In September 1935 its new owners were able to announce the new LG45, building upon the successful Le Mans winner, deliveries of which commenced in the spring of 1936.

Under W O Bentley's technical direction the big Meadows-engined Lagonda became more refined: the LG45 gaining synchromesh gears, flexible engine mounts and centralised chassis lubrication among many other improvements. Endowed with such an impeccable pedigree, the 4½-Litre Lagonda quickly established itself as a favourite among the wealthy sporting motorists of its day.

Keen to build on the racing successes, Lagonda's new owners commissioned Fox & Nicholl to produce cars for the 1936 Le Mans. Two four-seaters were built on the new LG45 10' 9" chassis plus a couple of two-seaters. All four cars raced during 1936 but Le Mans was cancelled due to industrial action, the only occasion the race has not run in peacetime.

The new Lagonda management was understandably disappointed and both four-seater cars were broken up in late 1936. Before it was broken up, one of the four-seaters was driven in the Tourist Trophy Race on the Ards Circuit by Pat Fairfield where it finished 4th. This replica is a re-creation of one of these cars.



Carrossée à l'origine en berline, le châssis numéro 12069 a été immatriculé pour la première fois au Royaume-Uni sous le numéro CXT 820, le 4 mai 1936. Cette voiture est bien connue des cercles VSCC ayant appartenu au propriétaire actuel pendant près de 30 ans. C'est un exemplaire à numéros concordants qui a été reconstruit à la fin des années 1980, comme une réplique de la voiture d'usine Fox & Nicholl du Mans par la Northern Lagonda Factory d'Herb Schofield. Elle est surnommée « la voiture de pompier » parce qu'elle était peinte dans le rouge de Fox & Nicholl, mais aussi parce que pour les Mille Miglia elle était équipée d'une sirène actionnée par un bouton, caché sous le tableau de bord.

Engagée en compétition avec enthousiasme au cours de ces 30 dernières années, la voiture affiche une patine d'une authenticité et d'une profondeur qu'aucune voiture récemment restaurée ne peut égaler. Des photographies de la Lagonda courant au Mans, à Paris-Madrid et aux Mille Miglia 2013 se trouvent dans l'une des trois boîtes de son dossier historique.

La Lagonda est actuellement équipée de roues de 18 pouces chaussées de pneus Dunlop 700 x 18, parfaitement adaptés à la compétition et pour la conduite rapide sur route. Un nouveau jeu de roues de 19 pouces chaussées de pneus Blockley 550 x 19 pratiquement jamais utilisés est inclus dans la vente avec de nombreuses pièces (ampoules, fusibles, etc.).

Cette magnifique re-création d'une Lagonda d'usine du Mans d'avant-guerre est proposée à la vente pour un montant qui est probablement à peine le tiers de celui d'une Bentley 4½-Litre comparable.

€150,000 - 200,000

Originally bodied as a saloon, chassis number '12069' was first registered in the UK as 'CXT 820' on 4th May 1936. This car is well known in VSCC circles having belonged to the current owner for around 30 years. It is a matching-numbers example that was rebuilt in the late 1980s as a Fox & Nicholl Le Mans Team Car Replica by Herb Schofield's Northern Lagonda Factory. Finished in 'Fox & Nicholl Red', it is fondly known as the 'Fire Engine', not the least because for the Mille Miglia it was fitted with a fire engine-type siren, operated by a concealed switch under the dashboard.

Enthusiastically campaigned over the last 30-or-so years, the car possesses a patina of a depth and character that more recently restored examples cannot match. Photographs of the Lagonda competing at Le Mans, Paris-Madrid and the 2013 Mille Miglia may be found in the three box-files of accompanying history.

The Lagonda is currently fitted with a set of 18" wheels shod with Dunlop 700x18 tyres, very suitable for racing and fast road work. A new set of 19" wheels shod with virtually unused Blockley 550x19 tyres is included together with some 'running spares' (bulbs, fuses, etc).

This wonderful re-creation of a historic pre-war Lagonda Le Mans Team Car is offered for sale at a price amounting to probably less than one third of that of a comparable 4½-Litre Bentley.

236

*Ex-John Starkey, intéressant exemplaire
de la première série*

**PORSCHE 911 CARRERA RS
2,7 LITRES COUPÉ TOURING 1973**

Châssis n° 9113600214

Moteur n° 6630233

- One of the first batch of 500 cars produced
- Delivered new in Germany
- Exceptionally well documented history
- Fully restored to original specification between 2015 and 2018
- Expert's report on file confirming matching numbers engine





Cette superbe Porsche 911 Carrera RS, un modèle 1973 construit en décembre 1972, fut livrée en Allemagne de l'ouest par Messieurs Raffay de Hambourg. Le châssis 00214 fait partie des premiers 500 modèles que Porsche dut construire pour obtenir l'homologation de la RS 2,7 litres. Ces première 500 voitures font appel à des panneaux de carrosserie en tôle plus fine qui la rendent un peu plus légère que la plupart des 2e et 3e séries de RS 2,7 litres.

Bien que l'identité du premier propriétaire ne soit pas connue, la voiture possède néanmoins un historique inhabituellement détaillé. En 1974 la carrosserie fut modifiée aux spécifications du modèle 1974 (type RSR 3 litres) et au cours des six années suivantes, la voiture fut entretenue par la fameuse concession Porsche Max Moritz en Allemagne de l'ouest.

Vers 1980, la Porsche fut achetée en Allemagne de l'ouest par son second propriétaire, Las Siemiginowski, et expédiée au Canada lorsqu'il y émigra. En novembre 1984, la voiture fut vendue par Baete Ebel de Calgary à Tim Hutton de Hutton Financial Corporation à Vancouver. Hutton courut avec la Carrera et la conserva les deux années suivantes.

A 1973 model built in December 1972, this superb Porsche 911 Carrera RS was supplied new in West Germany by Messrs Raffay of Hamburg. Chassis '00214' is one of the desirable first 500 cars Porsche needed to produce to obtain homologation for the 2.7 RS. These first 500 cars featured thin steel body panels, making them slightly lighter than most of the 2nd and certainly 3rd series 2.7 RS production.

Although the first owner's identity is not known, the car comes with an unusually detailed history. In 1974 the bodywork was modified to 1974 specification (3.0-litre RSR type) and for the next six years the car was serviced by the famous Max Moritz Porsche dealership in West Germany.

Circa 1980 the Porsche was purchased in West Germany by its second owner, Las Siemiginowski, and shipped to Canada when he emigrated. In November 1984 the car was sold by Baete Ebel of Calgary to Tim Hutton of the Hutton Financial Corporation of Vancouver. Hutton raced the Carrera, keeping it for the next two years.



En 1986, la voiture passa à Dale Brynolson d'ABC Marketing, à Vancouver, qui la fit entretenir par les spécialistes locaux, comme le fit également le propriétaire suivant, le Dr Robert Follows de Vancouver (détails au dossier). Le Dr Follows mit la Porsche en vente dans le magazine Motor Sport en 1989 et elle fut achetée et expédiée au Royaume-Uni chez John Starkey dans le Warwickshire. Starkey ne posséda la voiture que très brièvement, la revendant à la fin de 1989 à Michael Lavers de Londres. En 1992, Lavers vendit la Porsche à Nicholas O'Callen-Smith dans le Berkshire, et en novembre 1992, la voiture fut l'objet d'une inspection Porsche 74 points chez AFN, à Reading.

En janvier 1993, la Carrera fut vendue au Royaume-Uni, passant aux mains du collectionneur Porsche Hans Lichtendahl aux Pays-Bas. M. Lichtendahl conduisit la Porsche avec des plaques spéciales avant de la vendre en août 1995 lorsqu'elle fut immatriculée aux Pays-Bas. Le nouveau propriétaire Van Kessel Sportcars, de Helmond, vendit la Porsche à J. van Wirdum en avril 1996 et le mois suivant, son authenticité fut vérifiée et confirmée par l'importateur aux Pays-Bas, Pon Porsche, de Leusden.

In 1986 ownership passed to Dale Brynolson of ABC Marketing, Vancouver, who had the car maintained by local specialists, as did next owner Dr Robert Follows of Vancouver (details on file). Dr Follows advertised the Porsche for sale in Motor Sport magazine in 1989, and it was purchased and shipped to the UK by John Starkey of Warwickshire. Starkey owned the car but briefly, selling it in late 1989 to Michael Lavers of London. In 1992, Lavers sold the Porsche to Nicholas O'Callen-Smith of Berkshire, and in November '92 the car was the subject of a Porsche Cars 74-point vehicle inspection carried out by AFN, Reading.

In January 1993 the Carrera was sold in the UK, passing to Porsche collector Hans Lichtendahl in the Netherlands. Mr Lichtendahl drove the Porsche on special licence plates before selling it in August 1995 when it was registered in the Netherlands. New owner Van Kessel Sportcars, Helmond sold the Porsche to J van Wirdum in April 1996, and the following month its authenticity was checked and confirmed by the Netherlands importer, Pon Porsche, Leusden.



Aux mains de son nouveau propriétaire, la voiture reçut une restauration complète, débutant en 2009. Les réparations effectuées comprennent les remplacement des seuils intérieurs et extérieurs, le réajustement de l'aile intérieure droite, le remplacement complet du toit et la découpe et le remplacement des panneaux rouillés par des pièces d'origine constructeur partout où cela était nécessaire. La Carrera fut repeinte dans son Hell Gelb (jaune clair) d'origine et laissée dans sa configuration modifiée de 1974 dans laquelle elle a pratiquement été toute sa vie, ce qui avait empêché le public de voir qu'il s'agissait d'une authentique Carrera RS 2,7 litres.

En 2015, la voiture fut cédée au vendeur, date depuis laquelle elle a été restaurée dans sa configuration d'origine, la reconstruction s'achevant en 2018. Les travaux effectués comprennent la révision complète du moteur et de la boîte par le spécialiste Porsche Dominiek Van Audenhoven. À la demande de Bonhams la Porsche a été inspectée par les fameux gourous de la RS, Gert et Gaby Callewaert, qui sont ravis de l'authenticité de la voiture et confirment que le moteur et la majorité des composants sont d'origine. Le rapport de neuf pages des Callewaerts figure au dossier (lecture recommandée). Vendue avec les factures de restauration et un dossier historique substantiel, cette Carrera RS exceptionnelle et bien documentée mérite une attention toute particulière.

€550,000 - 650,000

While in its new ownership the car was treated to an extensive restoration, commencing in 2009. Repairs undertaken included replacing the inner and outer sills; realigning the right inner wing; replacing the complete roof; and cutting out and replacing all rusted panels wherever possible with new OEM parts. The Carrera was refinished in its original Hell Gelb (bright yellow) livery and kept in the modified 1974 configuration that it had been in for almost its entire life which for the public eye diverted the attention from the fact that it was a genuine 2.7 Carrera RS.

In 2015 the car was sold to the current vendor, since when it has been restored to original condition, the rebuild being completed in 2018. Works undertaken included a complete engine and gearbox overhaul by Porsche specialist Dominiek Van Audenhoven. At Bonhams' request the Porsche was inspected by renowned RS gurus, Gert and Gaby Callewaert, who are happy with the car's authenticity and confirm that it retains its original engine block and major components. The Callewaerts' nine-page report is on file (perusal recommended). Offered with restoration invoices and a most substantial file of history, this fully restored and exceptionally well-documented Carrera RS is worthy of the closest inspection.

237 *

DELAHAYE 135 M CABRIOLET MYLORD 1938

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 48721

- Delivered new to Vienna, Austria
- Professionally restored in Switzerland circa 1989-1995
- Extensively campaigned throughout Europe
- Previous ownership for 24 years
- Registered in Switzerland



Le châssis numéro 48721 porte une carrosserie réalisée par Henri Chapron de Paris et fait partie des rares cabriolets Mylord quatre places Grand Luxe. Idéalement proportionnée et bien équilibrée, cette très luxueuse voiture a remporté de nombreux prix et concours aux plus élégantes manifestations de l'époque : Paris, La Baule, Cannes, etc.

Dotée d'une conduite à droite, comme la majorité des voitures de luxe françaises de l'époque, cette superbe Delahaye est équipée d'une boîte semi-automatique Cotal et peinte dans une livrée deux tons, bleu clair sur noir avec intérieur en cuir bleu. La voiture fut commandée le 15 octobre 1937 chez Delahaye à Paris par Messieurs Hottman & Huppert de Vienne, en Autriche. Expédiée à l'atelier d'Henri Chapron le 10 décembre de la même année, la voiture fut livrée à son premier propriétaire à Vienne au printemps 1938. On ne trouve aucune trace postérieure de 48721 jusqu'à son achat à Prague par M. Jan First à la fin des années 1950. M. First n'avait pas les moyens d'entretenir et de restaurer la Delahaye qu'il finit par vendre au précédent propriétaire, Rüdi Wenger, en 1989, alors qu'elle était encore roulante. Mécanicien professionnel, M. Wenger conserva la Delahaye pendant les 24 années qui suivirent, au cours desquelles il entreprit une restauration complète.

Les travaux effectués comprennent le démontage complet de la voiture et la réparation du châssis, la révision du moteur et de la boîte Cotal par un spécialiste, la réfection de la transmission, de la suspension et des freins, la reconstruction des roues, la réparation de la structure de la carrosserie, le chromage de l'accastillage, la réfection du faisceau électrique, des garnitures intérieures conformément à l'origine, la fabrication d'une capote neuve, de nouveaux pare-chocs, et la peinture deux tons identique à la livrée originale. Une description complète (en allemand) de la restauration est disponible.

Chassis number '48721' wears coachwork by Henri Chapron of Paris and is one of his rare four-seater Grand Luxe three-position dropheads. Elegantly proportioned and well balanced, these ultra-luxurious cars won numerous concours prizes at the most fashionable venues of the day: Paris, La Baule, Cannes, etc.

Right-hand drive like many high quality French cars of the period, this gorgeous Delahaye has the Cotal semi-automatic gearbox and is finished in two-tone light blue/black with blue leather interior. The car was ordered on 15th October 1937 from Delahaye in Paris by Messrs Hottman & Huppert of Vienna, Austria. Despatched to Henri Chapron's workshop on 10th December that same year, the car was delivered to its first owner in Vienna in the spring of 1938. There are no subsequent records of '48721' until it was purchased in Prague by Mr Jan First in the late 1950s. Mr First lacked the resources to maintain and restore the Delahaye, which he eventually sold to the previous owner, Ruedi Wenger, in 1989 while it was still mobile. A professional motor mechanic, Mr Wenger kept the Delahaye for the next 24 years, during which time he carried out a total restoration.

Works undertaken included dismantling the car completely and repairing the chassis; having the engine and Cotal gearbox rebuilt by specialists; overhauling the transmission, suspension and brakes; rebuilding the wheels; repairing the body frame and paneling; re-plating the brightwork; rewiring the electrics; re-trimming the interior to original pattern; making a new convertible hood; fitting new bumpers; and repainting the car in two-tone livery as original. A full description (in German) of the restoration is available.



Une fois la restauration achevée, la Delahaye a été essayée sur route en Suisse le 28 juin 1995 et a été utilisée avec passion dans toute l'Europe pendant les 15 années qui ont suivi. Les manifestations auxquelles elle a participé sont :

Raid Bâle-Paris
Concours Chopard à Genève (récompensé par un prix)
Concours de Mulhouse (récompensé par un prix)
Concours de Schloss Dyck (récompensé par un prix)
Rallye SMVC Alpine (deux fois)
Burgen & Schlossfahrt, en Allemagne (huit fois)
Austrian Alpine tour
Rallye Autriche-Hongrie
Rallye Autriche-Roumanie et Slovaquie
Caravana Romantica en Italie
Voyage en Écosse

Sans conteste l'une des plus grandes sportives de tous les temps, la Delahaye 135 était une création totalement polyvalente, tout aussi capable de remporter un concours d'élegance que les rallyes ou les courses les plus exigeantes. Restaurée par des experts, amoureusement entretenue et utilisée avec passion, cet élégant exemplaire fonctionne parfaitement et sera prêt à faire le délice de son futur propriétaire.

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

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

€230,000 - 300,000

Following the restoration's completion, the Delahaye was roadworthiness tested in Switzerland on 28th June 1995 and for the next 15 years would be enthusiastically toured and rallied throughout Europe. Events participated in include the following:

Basel to Paris Raid
Chopard concours in Geneva (prize-winner)
Mulhouse concours (prize-winner)
Schloss Dyck concours (prize-winner)
SMVC Alpine tour (twice)
Burgen & Schlossfahrt, Germany (eight times)
Austrian Alpine tour
Austria to Hungary tour
Austria to Romania and Slovakia tour
Caravana Romantica in Italy
Touring through Scotland

Without question one of the greatest sporting cars of all time, the Delahaye 135 was a true dual-purpose creation, equally capable of winning top concours de'élegance events and the most keenly contested races and rallies. Expertly restored, lovingly maintained and extensively campaigned, this most elegant example drives very well and is ready to delight its fortunate next owner.

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

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

BUGATTI TYPE 23 TORPÉDO SPORT 1922

Châssis n° 1573
Moteur n° 39

- 1½-litre 16-valve engine
- Original coachwork by Carrosserie Moderne de Schiltigheim (F)
- Part of the Mario Righini Collection for circa 25 years
- Most probably one of the most original examples still in existence

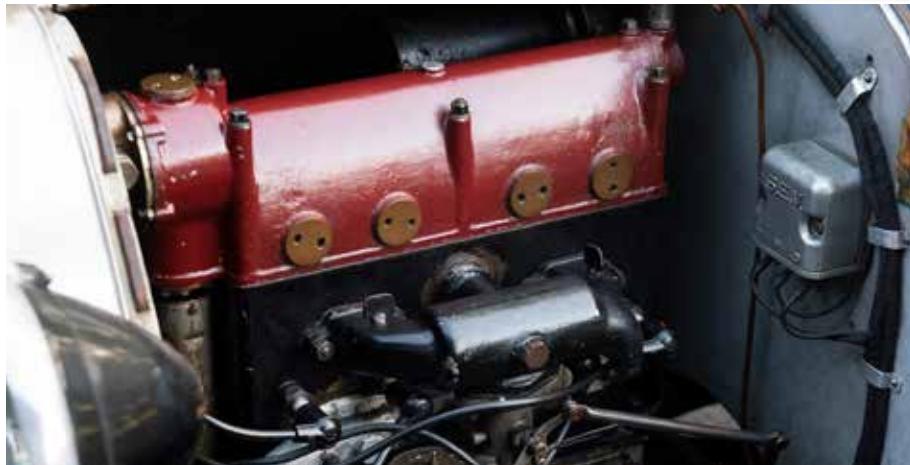


Dévoilé en 1913 et produite jusqu'en 1926, la Type 23 descendait directement de la première Bugatti construite à Molsheim, la Type 13 à châssis court de 1910. Au début des années 1930, Ettore Bugatti - « Le Patron » - s'était fait une réputation inégalée de constructeur d'automobiles aux performances éblouissantes, tant sur route que sur circuit. De fait, les plus grands pilotes du monde avaient glané d'innombrables succès à bord des produits des usines de Molsheim et les choisissaient également pour leurs déplacements personnels. Les origines de Bugatti étaient pourtant à cent lieues du monde clinquant des Grands Prix.

Ingénieur né en Italie, Ettore Bugatti avait appris son métier avec De Dietrich, Mathis et Deutz, avant de monter sa propre usine en 1910 à Molsheim en Alsace, alors allemande. Chez Deutz, il avait conçu la Type 10, ce numéro témoignant de neuf créations précédentes, qui allait servir de prototype pour la première Bugatti construite à Molsheim, la Type 13. Dévoilée en 1910 et première Bugatti de production, la Type 13 était animée par un quatre cylindres, à simple arbre à cames et 8 soupapes de 1 327 cm³, qui était entraînée par une boîte à quatre rapports et montée sur un châssis à empattement court recevant une simple carrosserie deux places.

Introduced in 1913 and listed until 1926, the Type 23 was directly descended from first Bugatti to be built at Molsheim: the short-wheelbase Type 13 of 1910. By the early 1930s, Ettore Bugatti - 'Le Patron' - had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track, the world's greatest racing drivers enjoying countless successes aboard the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport. Bugatti's origins, though, were a far cry from the glamorous world of Grands Prix.

Italian-born engineer Ettore Bugatti had learned his trade with De Dietrich, Mathis and Deutz before setting up his own factory in 1910 at Molsheim in Alsace, which was then part of Germany. While with Deutz he designed the Type 10, its number reflecting his nine previous designs, and this would serve as the prototype for the first Molsheim-built Bugatti: the Type 13. Introduced in 1910 and the first Bugatti production car, the Type 13 was powered by a four-cylinder, single-overhead-camshaft, 8-valve engine of 1,327cc, which drove via a four-speed gearbox and was mounted in a short-wheelbase chassis carrying a simple open two-seater body.



Pour ses débuts au salon de Paris en 1910, la Type 13 fut décrite par The Autocar comme « une torpédo tout à fait délicieuse ». Le concept fut reconduit sur les Type 15, 17, 22 et 23 au début des années 1920, époque à laquelle 435 unités tous types confondus avaient été construites.

Développée à partir de la première Bugatti fabriquée à Molsheim - la Type 13 de 1910 mentionnée plus haut - la Type 13 Brescia avait reçu ce nom après que l'usine ait remporté les quatre premières places au Grand Prix d'Italie pour Voiturettes de 1921, sur le circuit éponyme de Lombardie. Les Type 22 et 23, sur un empattement plus long, utilisant toutes deux le moteur simple arbre à cames en tête à 16 soupapes de la Brescia, étaient construites à côté des versions « Petit Pur Sang » à 8 soupapes. L'arrivée de la Type 22/23 en 1912 marquait l'adoption par Bugatti du fameux radiateur ovale, remplaçant le modèle à sommet plat du premier type.

Selon le registre italien Bugatti du spécialiste également italien de la marque, Francesco Guasti, la voiture a été livrée le 14 décembre 1922, mais on sait peu de chose de l'histoire de cette Bugatti Type 23 en dehors du fait qu'elle appartint à Mario Longoni dans les années 1960, jusqu'à qu'elle rejoigne la célèbre collection privée de Mario Righini, en 1994 où elle resta près d'un quart de siècle quand elle fut acquise par le vendeur.

Making its debut at the 1910 Paris Salon, the Type 13 was described by The Autocar as a "most delightful looking runabout". The design was developed through Types 15, 17, 22 and 23 into the early 1920s, by which time 435 of all types had been made.

The 'Brescia' version of the Type 13 took that name following the factory's first four places at the 1921 Italian Grand Prix for Voiturettes, held at the eponymous racetrack in Lombardy. The Type 22 and Type 23 were longer wheelbase models, both of which used the 1,496cc single-overhead-camshaft 16-valve Brescia engine and were built alongside 8-valve 'Petit Pur Sang' versions. The arrival of the Type 22/23 in 1912 marked the adoption of Bugatti's famous oval radiator, replacing the flat-topped earlier type.

According to the Italian Bugatti registry of Italian marque authority Francesco Guasti the car was delivered on December 14th 1922 but little is known of the history of this Bugatti Type 23 but that is was owned in the '60s by Mario Longoni until in 1994 it joined the celebrated private collection of Mario Righini, where it would remain close on a quarter of a century until purchased by the current vendor.



Bleue avec les ailes noires, la voiture a conservé sa carrosserie trois places originale et est décrite par le vendeur comme étant partiellement restaurée, repeinte vers 1960. La carrosserie est réputée être en très bon état d'origine, de même que le cuir noir à l'intérieur qui est lui aussi en excellent état d'origine, avec des coussins avant regarnis et une capote rénovée (effectué en novembre 2019).

Simultanément, un réservoir neuf a été confectionné et installé, l'original étant néanmoins vendu avec la voiture. Le châssis est décrit comme étant en excellent état d'origine, tandis que le moteur et la transmission sont en bon état de marche. La voiture est vendue avec sa carte grise française. Une très rare occasion d'acquérir une des première Bugatti patinée par le temps !

€500,000 - 600,000

Finished in blue with black wings, the car retains its original three-seater body and is described by the vendor as partially restored, having been repainted circa 1960. The coachwork is said to be in very good original condition and the original black leather interior excellent, benefiting from a re-upholstered front cushion and a re-trimmed hood (done in November 2019).

At the same time a new fuel tank was made and fitted to the car, the original one is nevertheless offered with the lot. The chassis is described as in excellent original condition, and the engine and transmission are reported as in good working order. The car is offered with a French Carte Grise. An extremely rare opportunity of acquiring a 'time warp' early Bugatti!

'1573' while in the Mario Longoni Collection
© Archives Dr. Francesco Guasti



BUGATTI TYPE 40 GRAND SPORT ROADSTER 1927

Châssis n° 40273

- Delivered new in France
- An older restoration
- Present ownership since 1997
- Registered in France



« Les Bugatti font appel à des recettes techniques qui changent radicalement et définitivement votre façon de voir les choses une fois que vous les avez découvertes. Prenez le volant et vous constaterez que chaque voiture est un équilibre entre forme et de technique et une véritable œuvre d'art. » – William Stobbs, *Les Grandes Routières*.

Au début des années 1930, Ettore Bugatti – « Le Patron » - s'était fait une réputation inégalée de constructeur d'automobiles aux performances éblouissantes, tant sur route que sur piste. De fait, les plus grands pilotes du monde avaient glané d'innombrables succès à bord des produits des usines de Molsheim et les choisissaient également pour leurs déplacements personnels. Les origines de Bugatti étaient pourtant à cent lieues du monde clinquant des Grands Prix.

Ingénieur né en Italie, Ettore Bugatti avait appris son métier avec De Dietrich, Mathis et Deutz, avant de monter sa propre usine en 1910 à Molsheim en Alsace, qui était alors allemande. Chez Deutz, il avait conçu la Type 10, ce numéro témoignant de neuf créations précédentes, qui allait servir de prototype pour la première Bugatti construite à Molsheim, la Type 13. Dévoilée en 1910 et première Bugatti de production, la Type 13 était animée par un quatre cylindres, à simple arbre à cames et 8 soupapes de 1 327 cm³, qui était entraînée par une boîte à quatre rapports et montée sur un châssis à empattement court recevant une simple carrosserie deux places. Pour ses débuts au salon de Paris en 1910, la Type 13 fut décrite par The Autocar comme « une torpède tout à fait délicieuse ».

"Bugattis encapsulate concepts of engineering which, once seen, change your ideas radically and definitively. Drive them, and you realise that each car is form and engineering in equilibrium, and a work of art."

– William Stobbs, *Les Grandes Routières*.

By the early 1930s, Ettore Bugatti - 'Le Patron' - had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track, the world's greatest racing drivers enjoying countless successes aboard the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport. Bugatti's origins, though, were a far cry from the glamorous world of Grands Prix.

Italian-born engineer Ettore Bugatti had learned his trade with De Dietrich, Mathis and Deutz before setting up his own factory in 1910 at Molsheim in Alsace, which was then part of Germany. While with Deutz he designed the Type 10, its number reflecting his nine previous designs, and this would serve as the prototype for the first Molsheim-built Bugatti: the Type 13. Introduced in 1910 and the first Bugatti production car, the Type 13 was powered by a four-cylinder, single-overhead-camshaft, 8-valve engine of 1,327cc, which drove via a four-speed gearbox and was mounted in a short-wheelbase chassis carrying a simple open two-seater body. Making its debut at the 1910 Paris Salon, the Type 13 was described by The Autocar as a "most delightful looking runabout".



Développée à partir de la première Bugatti construite à Molsheim - la Type 13 de 1910 mentionnée plus haut - la Type 13 Brescia avait reçu ce nom après que l'usine ait remporté les quatre premières places au Grand Prix d'Italie pour Voiturettes de 1921, sur le circuit éponyme de Lombardie. Les Type 22 et 23, sur un empattement plus long, utilisant toutes deux le moteur simple arbre à cames en tête à 16 soupapes de la Brescia, étaient construites à côté des versions « Petit Pur Sang » à 8 soupapes.

Dévoilée en 1926, la Bugatti Type 40 succéda aux types Brescia, construite sur un empattement plus long et équipée d'un moteur plus puissant. Virtuellement identique à ceux utilisés sur les Type 37 de Grand Prix, ce dernier était un quatre cylindres de 1 496 cm³ avec un vilebrequin à cinq paliers. Un simple arbre à cames en tête actionnait trois soupapes par cylindre (deux pour l'admission et une pour l'échappement) et la puissance maximale du Type 40 de 45 ch ou environ était transmise aux roues arrière via une boîte à quatre rapports séparés. Un total de 790 Type 40 avaient été construit lorsque la production cessa en mai 1931, suivi de 40 Type 40A supplémentaires construites avec le moteur de 1 627 cm³ avant la fin de l'année. On estime que moins de 200 survivent aujourd'hui.

Developed from the first Bugatti to be built at Molsheim - the aforementioned Type 13 of 1910 - the Type 13 Brescia took that name following the factory's first four places at the 1921 Italian Grand Prix for Voiturettes, held at the eponymous racetrack in Lombardy. Longer wheelbase Type 22 and Type 23 models were made, both of which used the single-overhead-camshaft 16-valve Brescia engine and were built alongside 8-valve Petit Pur Sang versions.

Introduced in 1926, the Type 40 Bugatti succeeded the Brescia types, being built on a longer wheelbase and equipped with a more powerful engine. Virtually identical to that used in the Type 37 Grand Prix car, the latter was a four-cylinder unit displacing 1,496cc and incorporating an all-plain-bearing bottom end with five mains. A single overhead camshaft operated three valves per cylinder (two inlets, one exhaust) and the Type 40's maximum power output of 45bhp or thereabouts was transmitted to the rear wheels via a separate four-speed gearbox. A total of 790 Type 40s had been made when production ceased in May 1931, with a further 40 Type 40As completed with the 1,627cc engine by the end of that year. It is estimated that fewer than 200 survive today.



La Bugatti Type 40 numéro 40273 a été livrée neuve en châssis roulant, destiné à recevoir une carrosserie deux places, le 14 février 1927, commandée par Jérôme Wagner de Mützig, en France.

Les Wagner étaient de proches amis de la famille Bugatti. Le père de Jérôme Wagner, Camille Wagner, était propriétaire des Bières Mützig, et avec son ami le Baron Augustin de Vizcaya, un éminent banquier de Strasbourg, ils avaient aidé Ettore Bugatti à installer son usine à Molsheim en 1909. Après une Type 13, Jérôme Wagner avait possédé plusieurs Bugatti, une Type 40 (cette voiture), une Type 49 et finalement deux Type 57.

40273 appartient au même propriétaire depuis 1997. Le propriétaire actuel a acquis la voiture grâce à Jean-François « Frankie » Du Montant, qui l'avait apparemment vendue à son précédent propriétaire, un Français, presque 10 ans auparavant (vers 1988/1989). Il semblerait que Du Montant avait importé 40273 en France depuis l'Angleterre à peu près à l'époque où Morand avait acheté la voiture. Quoiqu'il en soit, il est certain que 40273 a passé de longues années au Royaume-Uni où elle a été entièrement restaurée. On pense que la voiture a reçu la boîte numéro 23 (avec le couvercle numéro 40) peut-être lorsque le passionné bien connu de Bugatti Jack Lemon Burton était encore actif. Une photographie d'une partie du châssis de 40273, prise pendant la restauration, apparaît dans le livre de Barrie Price et Jean-Louis Arbeau, Bugatti Type 40 (page 15). On y voit un alternateur monté sur une poulie sur la boîte de vitesses.

Bugatti Type 40 number '40273' was delivered new as a rolling chassis, provisionally for a two-seat body, on 14th February 1927 having been ordered by Jérôme Wagner of Mützig, France.

The Wagners were very close friends of the Bugatti family; Jérôme Wagner's father, Camille Wagner, was proprietor of Bières Mützig, and together with his friend, Baron Augustin de Vizcaya, a prominent Strasbourg banker, helped Ettore Bugatti to set up his factory in Molsheim in 1909. Following a Type 13, Jérôme Wagner owned several Bugattis: a Type 40 (this car), a Type 49, and finally two Type 57s.

'40273' has been in the same ownership since 1997. The present owner acquired the car via Jean-François 'Frankie' Du Montant, who apparently had sold it to its previous owner, a gentleman in France, nearly 10 years earlier (circa 1988/1989). It is likely that Du Montant had brought '40273' to France from England around the time of Morand's purchase of the car. Whatever the case, it is certain that '40273' spent many years in the UK where it was totally restored at some point. It is believed that the car received gearbox number '23' (with cover number '40') perhaps at a time when the well-known Bugatti aficionado Jack Lemon Burton was still active. A photograph of a portion of the chassis of '40273', taken during restoration, appears in Barrie Price and Jean-Louis Arbeau's book Bugatti Type 40 (page 15). It shows an alternator mounted on a pulley on the gearbox. The pulley remains in place today.

La poulie est toujours en place. On est certain que la voiture a reçu sa carrosserie « Grand Sport » actuelle pendant sa restauration au Royaume-Uni. Le style et le type de sa carrosserie originale ne sont pas connus. Au début des années 2000, le moteur a été refait en France par Novo, tandis que l'intérieur a été restauré il y a quatre ans.

Le vendeur nous affirme que 40273 n'a pas de pièces suspectes ou modifiées. Le châssis (288), le moteur (217), le pont arrière et une majeure partie du reste sont absolument d'origine, tandis que la boîte de vitesses et le couvre-culasse n'appartiennent pas à ce châssis, mais sont d'authentiques pièces Bugatti.

Vendues avec diverses factures, sa carte grise française et son certificat FFVE reçu par le vendeur en mars 2019, cette Bugatti Type 40 offre la séduisante patine d'une restauration ancienne et fera les délices de son futur gardien.

€350,000 - 450,000

It is assumed that the car received its current 'Grand Sport' coachwork while undergoing restoration in the UK. The style or type of its original coachwork is unknown. At the beginning of 2000 the engine was rebuilt in France by Novo, while the interior was restored four years ago.

We are advised by the vendor that '40273' has no suspect or disguised parts: the chassis ('288'), engine ('217'), rear axle and most of the rest are completely original to this car, while the gearbox and cam box are not original to this chassis but are authentic Bugatti parts.

Offered with sundry invoices, a French Carte Grise, and an FFVE Certificate issued to the vendor in March 2019, this Bugatti Type 40 has the charming patina of an older restoration and is sure to delight its next custodian.



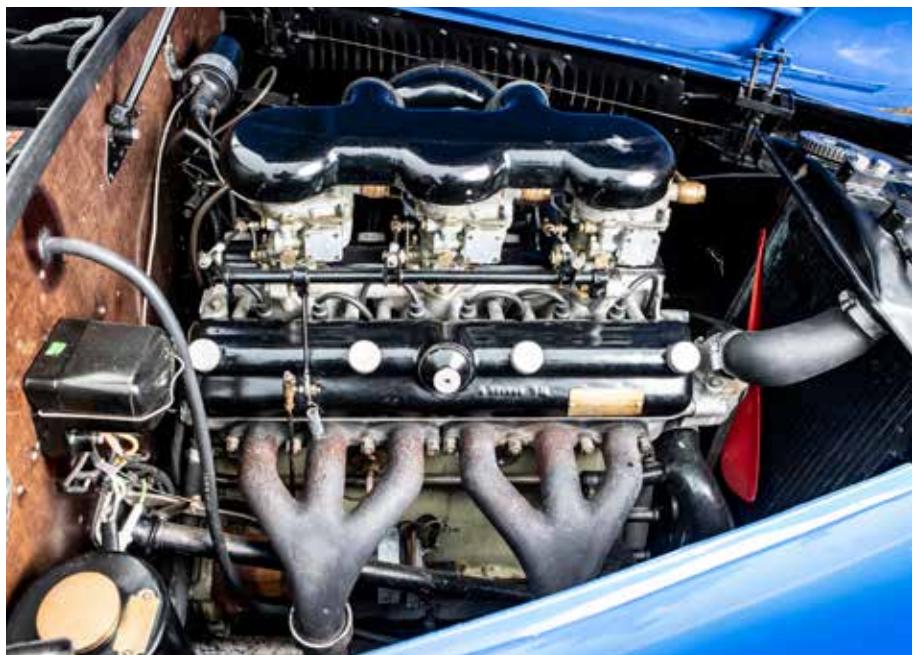
BRISTOL 402 CABRIOLET 1949

Châssis n° 402706

Moteur n° 1556

- Sophisticated Bristol Cabriolet produced in just 26 examples
- Purchased new by a Thai Prince who served as a pilot during D-Day
- Presented with extensive history file including period photographs
- A distinguished and rare British Grand Tourer





Mrs. Anderson with the Bristol 402 Cabriolet
in front of the Buckingham Hotel, circa 1957.



En 1946, la Bristol Aeroplane Company, se trouvant en sureffectif se lança dans la construction de voitures de luxe. Après la présentation de la 401 en 1948 – la première de ses créations au style élégant - Bristol commença à s'éloigner des recettes d'avant-guerre qu'elle avait héritées de BMW. La Carrozzeria Touring lui fournit la méthode de construction Superleggera pour ses carrosseries, des panneaux d'alliage reposant sur un fin treillis tubulaire, tandis que sa forme aérodynamique était élaborée après des heures de recherche dans la soufflerie Bristol. La 401, et son pendant cabriolet la 402, continuait à faire appel au train roulant des précédents modèles 400 et au légendaire 6 cylindres en ligne 2 litre d'origine BMW avec son ingénieux système de soupapes inclinées commandées par culbuteur. La boîte restait la 4 rapports manuelle avec une première en roue libre. Les exigences de construction de l'industrie aéronautique ne contribuaient pas à abaisser le prix – un prix exorbitant, la Bristol coûtait aussi cher qu'une Aston Martin DB2.

Cet étonnant cabriolet Bristol 402 est l'un des 26 exemplaires construits, dont il ne reste peut-être que 13 aujourd'hui. Selon les registres originaux figurants au dossier, le châssis 402706 fut vendu à l'origine en avril 1950 au Prince Varananda Dhavaj Chudadhuj, membre de la famille royale Thaï résidant en Angleterre. Le prince Varananda s'était engagé dans la Royal Air Force en 1942, sous le nom de Nicky Varanand, et deux ans plus tard fut l'un des 12 pilotes de Spitfire à patrouiller au-dessus d'Utah Beach le Jour-J, lors du débarquement en Normandie.

In 1946 the Bristol Aeroplane Company, finding itself with surplus capacity and skills, embarked on the manufacture of luxury cars. With the introduction in 1948 of the 401 - the first of its exquisitely styled aerodynamics - Bristol began to move away from the pre-war design the company had inherited from BMW. Carrozzeria Touring provided the Superleggera method of body construction that overlaid alloy panels on a lightweight tubular-steel framework, while the low-drag shape was achieved after hours of experimentation in Bristol's wind tunnel. The 401, and its soft-top sister car, the 402, continued to use the preceding 400 model's running gear and legendary BMW-based, 2-litre, six-cylinder engine with its ingeniously arranged, pushrod-operated, inclined valves. The gearbox remained a manual four-speed unit with first gear freewheel. Aircraft-industry standards of construction did not come cheap however - at staggering prices the Bristol cost as much as an Aston Martin DB2.

This stunning Bristol 402 Cabriolet is one of just 26 examples built, of which perhaps as few as 13 remain. According to original registration records on file, chassis 402706 was originally sold in April 1950 to Prince Varananda Dhavaj Chudadhuj, a Thai royal living in England. Prince Varananda had enlisted in the Royal Air Force in 1942 under the name Nicky Varanand, and two years later he was one of 12 Spitfire pilots to patrol Utah Beach during the D-Day invasion of Normandy.



Après cet achat en 1950, le prince Varananda garda la Bristol pendant une demie décennie, avant de céder le cabriolet 402 à Thomas Anderson de Belfast, en Irlande du nord. M. Anderson et son épouse allaient utiliser la 402 pour faire du tourisme en Angleterre et sur le continent (confirmé par des photos d'époque), avant de passer aux mains d'une suite de propriétaires Irlandais. En janvier 1984, la 402 fut acquise par A.M. McCurdy de Banbridge, qui la conserva pendant presque trois décennies.

En 2012, le cabriolet Bristol 402 châssis numéro 402706 fut vendu au spécialiste Bristol Brian May en Angleterre, qui entreprit une sympathique restauration. Acquise début 2016 par le vendeur, un collectionneur de modèles d'avant et d'après-guerre basé en Californie du sud, la Bristol fut l'objet d'une restauration plus complète chez Custom Classics de Lancaster, en Californie, qui comprenait une peinture en bleu vif, la couleur originale de la voiture. Pendant ce temps, le moteur fut refait par le spécialiste Bristol bien connu au Royaume-Uni, INEngineering.

After his 1950 purchase, Prince Varananda kept the Bristol for about half a decade, before the 402 Cabriolet was acquired by Thomas Anderson of Belfast, Northern Ireland. Mr. Anderson and his wife would use the 402 when touring in England and on the continent (confirmed by period photos) before it was passed among a succession of Irish owners. In January 1984, the 402 was acquired by A.M. McCurdy of Banbridge, who retained it for almost three decades.

In 2012, Bristol 402 Cabriolet chassis number 402706 was sold to Bristol specialist Brian May of England, who undertook a sympathetic restoration. Acquired by the consignor in early 2016, a Southern California-based collector of distinct pre and post war sports cars, the Bristol was treated to a more comprehensive restoration by Custom Classics of Lancaster, California, which included refinishing the body in bright blue, the car's original color. As this work was being carried out, the engine was rebuilt by well-known UK-based Bristol specialist INEngineering.



Une fois le travail accompli, en août 2016, la Bristol fut exposée au concours d'élegance de Pebble Beach et, après des travaux de finition, elle fut présentée en juin suivant au concours d'élegance de Rodeo Drive, puis en août 2017 au rassemblement de The Quail. Le propriétaire, un vrai passionné de conduite, engagea également la voiture au California Mille et au Quail Rally en 2017.

De superbe présentation sous toutes les coutures, documenté par un magnifique dossier comprenant des photos d'époque, des inscriptions et un manuel d'entretien original, ce remarquable cabriolet 402 est un témoignage unique de l'implication de Bristol dans l'automobile après la guerre. Il fera un complément séduisant à toute collection et sera chaleureusement accueilli à n'importe quel concours d'élegance ou manifestation de classiques britanniques. Avec si peu d'exemplaires survivants, la 402 est un cabriolet exceptionnellement rare, auréolé du prestige et de la puissance du vénérable moteur Bristol.

€200,000 - 250,000

When the work was completed in August of 2016, the Bristol was exhibited at the Pebble Beach Concours d'Elegance and, after further finishing work, it was presented the following June at the Rodeo Drive Concours d'Elegance and then in August 2017 at The Quail, A Motorsports Gathering. The owner, a true driving enthusiast, also enjoyed the car on the 2017 running of the California Mille and the Quail Rally.

Beautifully presented in all respects and well documented by a wonderful file that includes period photos, registrations, and a rare, original workshop manual, this striking 402 Cabriolet is a testament to Bristol's unique postwar automotive efforts. It would make an exquisite addition to any collection and should expect a warm welcome at any Concours d'Elegance or British car show. With so few examples remaining, the 402 is an exceptionally rare open touring car, with the inherent power and prestige of the venerable Bristol engine.

DELAGE D8S CABRIOLET SPÉCIAL 1935

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 39332

- Delivered new to the UK
- 1 of only 99 D8S's produced
- Supremely elegant Cabriolet Special coachwork (believed unique by Chapron on a D8S)
- Restored in the 1990s
- Chapron Certificate on file
- Completely overhauled in 2017
- 25 years in a prominent European private collection



À l'époque, la Delage D8 était la seule voiture française de la trempe des Hispano-Suiza 32 CV en matière d'élégance et de prestige mécanique. Fondée en 1905 par Louis Delâge, la société avait commencé avec une voiturette à moteur monocylindre De Dion et au bout de quelques années proposait déjà des modèles à plusieurs cylindres. Dès les origines, la publicité générée par la compétition avait été appréciée, une Delage monocylindre gagnant la Coupe des voiturettes dès 1908 et Louis Delâge lui-même prenant part à la Coupe de l'Auto. Des victoires au Grand Prix du Mans et aux 500 Miles d'Indianapolis avaient été remportées avant la première guerre et la marque allait devenir un des concurrents majeurs des années 1920, établissant un nouveau record de vitesse en 1924 avec une V12 de 10,7 litres de cylindrée.

Les quatre cylindres DI et les six cylindres DM constituaient le cœur de la gamme dans les années 1920 et au Salon de Paris de 1929, Delage lançait la D8, conçue par Maurice Gaultier. Dotée d'un superbe 8 cylindres en ligne de 4 litres à soupapes en tête reposant sur un châssis à croisillon avec freinage assisté, la D8 devait monopolisée toute l'attention des meilleures carrossiers européens de l'époque. L'impressionnante liste des propriétaires de D8 comprend le roi de Suède Gustave V, le roi Alexandre de Yougoslavie et l'empereur Hailé Sélassié d'Éthiopie, ainsi que des hommes d'affaires en vue, des politiciens, et de nombreuses vedettes de cinéma de l'époque.

In its day, the Delage D8 was the only French car that could be mentioned in the same breath as the 32CV Hispano-Suiza in terms of elegance and engineering excellence. Founded in 1905 by Louis Delage, the company had commenced production with a single-cylinder De Dion-engined runabout and within a few years was offering multi-cylinder designs. The publicity value of racing was recognised right from the start, a Delage winning the Coupe Des Voiturettes as early as 1908 and Louis himself taking the 1911 Coupe de l'Auto. Victories at the Grand Prix du Mans and the Indianapolis 500-Mile Race were achieved prior to WWI. In the 1920s the company became a major force in Grand Prix racing, and in 1924 set a new World Land Speed Record mark with a 10.7-litre V12.

Four-cylinder DI and six-cylinder DM models formed the mainstay of touring car production in the 1920s, and then at the 1929 Paris Salon Delage launched the Maurice Gaultier-designed D8. A magnificent 4.0-litre overhead-valve straight eight featuring an X-braced chassis and servo-assisted brakes, the D8 was destined to attract the creative attentions of Europe's finest coachbuilders. The impressive list of D8 owners includes King Gustav V of Sweden, King Alexander of Yugoslavia, and Emperor Haile Selassie of Ethiopia as well as leading businessmen, politicians, and film stars of the day.



Leur développement se poursuivait, des versions plus performantes D8S et D8SS virent le jour. La puissance du moteur fut portée de 120 à 145 ch, le poids réduit, le châssis abaissé et les ressorts arrière modifiés, procurant ainsi une vitesse maximale de plus de 160 km/h et une nette amélioration de la tenue de route et du comportement.

Comme de nombreux autres constructeurs de voiture d'élite, Delage fut gravement affecté par la crise économique du début des années 1930. Malgré un accueil favorable pour sa nouvelle gamme, les Automobiles Delage firent faillite en avril 1935 et furent reprises par Delahaye peu après. À partir de là, les Delage furent construites selon les principes Delahaye mais conservèrent leur moteur à course courte bien supérieur et leurs freins hydrauliques.

Ce magnifique et luxueux cabriolet D8S a été commandé à Henri Chapron le 11 mai 1934 par le concessionnaire Delage du Royaume-Uni, J. Smith & Co Ltd d'Albemarle Street dans le quartier huppé de Mayfair à Londres pour leur client, un certain M. Maquel. Un certificat officiel signé par Madame Chapron le 20 décembre 2019, confirme ces détails et établit qu'elle fut livrée avec le numéro de carrosserie 4624. En outre, Mme Chapron affirme que cette voiture semble bien être la seule D8S réalisée par Chapron avec une caisse cabriolet spécial, qui possède un astucieux système qui escamote la capote quand elle est repliée (voir ci-dessous).

As development progressed, higher-performance D8S and D8SS versions became available. Engine power was raised from 120 to 145bhp, weight reduced, the chassis lowered and the rear springs altered, the results being an increase in top speed to over 100mph (160km/h) and a marked improvement in both roadholding and handling.

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

This magnificent and luxurious D8S Cabriolet was ordered from Henri Chapron on 11th May 1934 by the UK Delage concessionaire, J Smith & Co Ltd of Albemarle Street in London's fashionable Mayfair district for their customer, a Mr Maquel. An official certificate, signed by Madame Chapron on 20th December 2019, confirms these details and states that it was delivered with body number '4624'. Further more, Mme Chapron states that this car seems to be the only D8S completed by Chapron with Cabriolet Special coachwork, which featured an ingenious method of concealing the hood when the latter is down (see below).



Cette Delage D8S est exceptionnelle pour plusieurs raisons. La D8S est le meilleur châssis produit par Delage et, surtout, l'étonnante carrosserie de Chapron, l'un des plus brillants carrossier des années 1930, lui confère un équilibre parfait entre luxe et raffinement. Particulièrement élégante, la carrosserie Chapron permet de dissimuler complètement la capote lorsqu'elle est repliée, tandis que le compartiment arrière possède un couvercle, faisant de cet espace souvent problématique sur les cabriolets un petit chef-d'œuvre de profilage. Elle arbore également un somptueux intérieur de cuir rouge et un tableau de bord en bois exotique d'une grande beauté.

Le 28 janvier 1976, le châssis numéro 39332 fut acheté par un collectionneur de Houston, USA, et au début des années 1990 fut complètement restaurée par les spécialistes Blackhawk de Danville, en Californie.

This Delage D8S is exceptional for several reasons. The D8S is the best chassis ever produced by Delage; more importantly, this car's stunning body by Chapron, one of the finest coachbuilders of the 1930s, achieves a perfect balance between luxury and refinement. Wonderfully elegant, Chapron's body completely conceals the hood when the latter is folded down, while the rear compartment has a fitted cover, making this often-problematical area of a convertible car a triumph of streamlined packaging. It also has a sumptuous red leather interior featuring an exotic wooden dashboard of great beauty.

On January 28th 1976, chassis number '39332' was purchased by a car collector from Houston, USA and in the early 1990s was completely restored by specialists Blackhawk in Danville, California.



Endommagée par le gel, le moteur original (numéro 136) a été remplacée par le moteur numéro 132, un excellent bloc, fourni par une D8S bien connue qui avait été exposée depuis les années 1960 au musée du Bec Hellouin en Normandie.

Le 11 novembre 1994, 39332 retraversa l'Atlantique, trouvant un nouveau domicile dans une importante collection européenne où elle resta ces 25 dernières années. Soigneusement entretenue et en état de marche, elle a subi une révision complète en 2017. Jamais exposée en public depuis 25 ans, c'est une potentielle gagnante de classe dans de prestigieux concours d'élégance dans le monde entier, y compris à Pebble Beach. Aussi bien adaptée au tourisme sur le continent qu'aux pelouses des concours, cet élégant cabriolet D8S fera tourner les têtes partout où il passera.

€800,000 - 1,200,000

Damaged by winter freezing, the original engine (number '136') was replaced by engine number '132', an excellent unit taken from a well known D8S that had been displayed since the 1960s at the Musée du Bec Hellouin in Normandy, France.

On 11th November 1994, '39332' re-crossed the Atlantic, finding a new home as part of an important European collection where it has remained for the last 25 years. Carefully maintained and in running order, it underwent a complete overhaul in 2017. Never displayed in public for the last 25 years, it is simply a potential class winner at prestigious Concours d'Élégance all over the world, including Pebble Beach. Equally suited to continental touring or the concours lawn, this elegant D8S cabriolet will turn heads wherever it appears.

242 ≠

Vendue neuve à Henri Garat

1935 MERCEDES-BENZ 500 K CABRIOLET A

Carrosserie Sindelfingen

Châssis n° 123779

Carrosserie n° 817607

- *Same ownership from 1969 to 2019*
- *One of only 31 examples of the Cabriolet A*
- *Comprehensively restored from 2011 to 2007*
- *European taxes paid*





'123779' with its first owner, Henri Garat, Paris 1935 © Jan Melin, Nordbok International Co-Editions





Clou du Salon de l'Automobile de Berlin 1934, la légendaire 500 K de Mercedes-Benz qui coûtait neuve une petite fortune vaut aujourd'hui l'équivalent d'une rançon royale tant elle est rare. La décennie des années 1930 fut une période d'une fertilité sans précédent en matière de style automobile et la 500 K fut un sommet d'excellence. Son charme intemporel n'a jamais été remis en question.

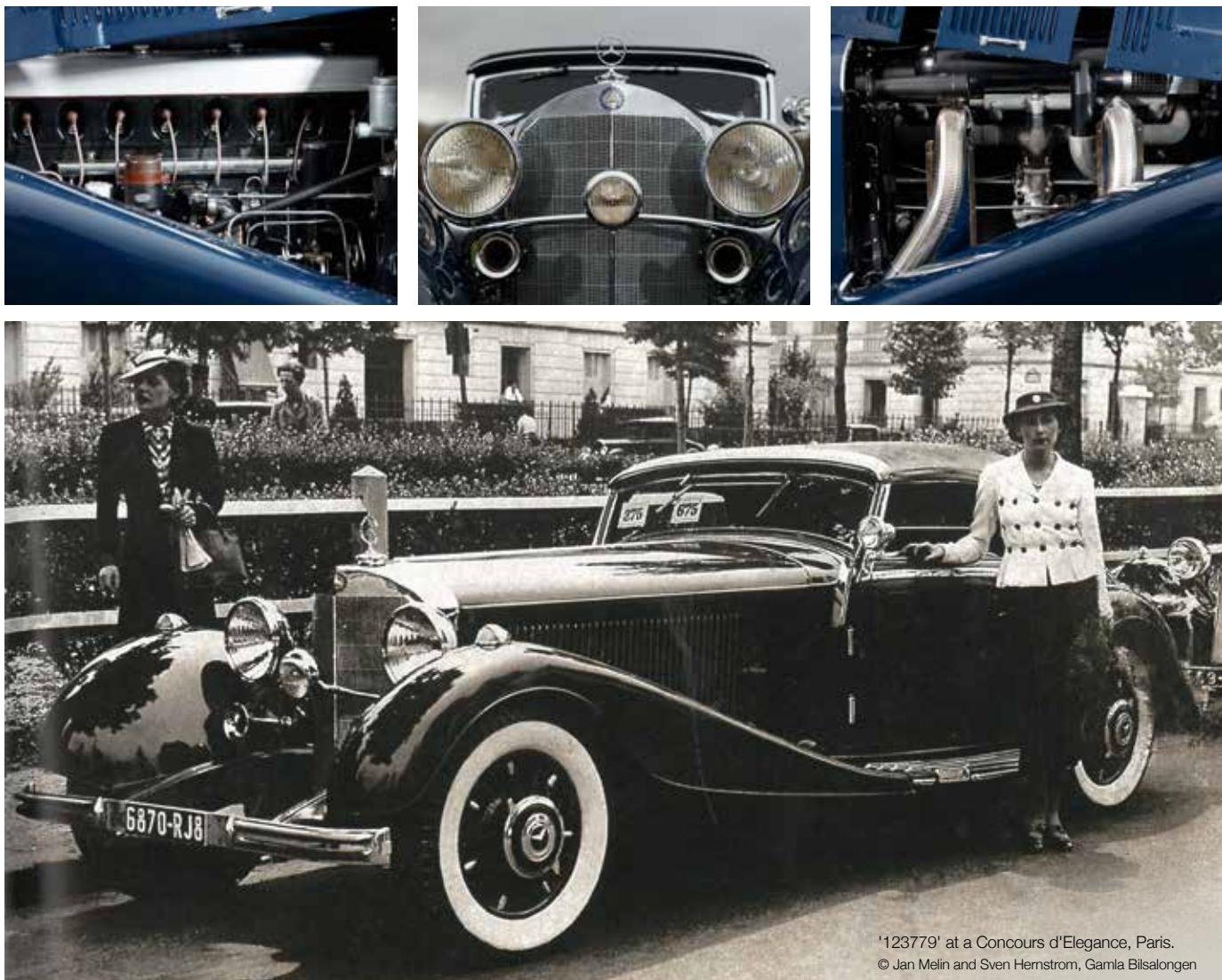
La 500 K qui bénéficiait d'une ingénieuse suspension arrière indépendante à essieu brisé fut une création de l'ingénieur Hans Nibel qui avait débuté chez Benz au début du XXe siècle et qui succéda à Marius Barbarou au poste d'ingénieur en chef en 1904, conçut (et pilota) les énormes Benz construites à l'époque qui culminèrent avec la Blitzen Benz (l'éclair Benz) de 200 ch. Après la fusion avec Mercedes, il remplaça Ferdinand Porsche et créa les châssis les plus raffinés de l'époque tant pour les routières que pour les voitures de course dont celui de la première des 'flèches d'argent' de Grand Prix. Les Mercedes de route à compresseur des années 1930 sont un splendide hommage à sa créativité technique.

Comme sa remplaçante, la 540 K, la superbe 500 K fut probablement le modèle de production le plus remarquable jamais produit par Stuttgart au cours des années 1930.

Sensation of the 1934 Berlin Auto Show, Mercedes-Benz's legendary pre-war 500K supercar cost a small fortune when new and today commands a king's ransom, such is its rarity. The 1930s decade was a period of unprecedented fertility in motor car styling, of which the sublime 500K represented the very pinnacle of excellence. Its timeless appeal endures to this day.

The 500K, which boasted an ingenious swing-axle independent rear suspension layout, was created by Hans Nibel, who having started with Benz in the early years of the 20th Century, succeeded Marius Barbarou as chief engineer in 1904 and designed (and raced) the huge Benz cars of the period, culminating in the 200hp 'Blitzen' Benz. After the merger with Mercedes he replaced Ferdinand Porsche and created the most sophisticated chassis of their day for road and track, including the first of the 'Silver Arrow' racers. The supercharged road-going Mercedes of the 1930s are a wonderful tribute to his engineering skills.

Together with its successor the 540K, the magnificent Mercedes-Benz 500K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s.



'123779' at a Concours d'Elegance, Paris.
© Jan Melin and Sven Hernstrom, Gamla Bilsalongen

La 500 K était propulsée par un moteur à huit cylindres en ligne de 5 018 cm³ qui se distinguait par le système de suralimentation par compresseur type Roots caractéristique de la marque selon lequel, en enfonçant l'accélérateur au maximum, la pédale permettait à la fois d'embrayer le compresseur et de couper l'alimentation atmosphérique du carburateur. Ce système avait été expérimenté avec succès sur les séries précédentes des voitures Type S du Dr Ferdinand Porsche et, de fait, les 500/540K furent les dernières Mercedes de production suralimentées jusqu'à une époque assez récente.

Sous un capot interminable, le moteur à huit cylindres de la 500 K développait 100 ch avec alimentation atmosphérique et 160 avec le compresseur engagé. La boîte était à quatre rapports dont le quatrième surmultiplié. Compresseur embrayé, la 500 K frôlait 177 km/h, vitesse compensée par des freins hydrauliques assistés. Son potentiel de performances était tel que Mercedes-Benz au Royaume-Uni retint les services du pilote Goffredo 'Freddy' Zehender comme conseiller technique et démonstrateur car la Mercedes à compresseur était une des rares voitures des années 1930 capable d'atteindre 100 miles à l'heure (160 km/h).

Si les châssis 500/540 K retinrent l'attention des meilleurs carrossiers de l'époque, les propres ateliers de carrosserie de l'usine de Sindelfingen ne leur permirent guère de faire mieux. Le cabriolet se présente sous une grande variété de styles, l'exemplaire proposé ici étant du type Cabriolet A à deux portes et conduite à gauche.

The 500K was powered by a 5,018cc supercharged straight-eight engine that featured the company's famous Roots-type supercharger system in which pressing the accelerator pedal to the end of its travel would simultaneously engage the compressor and close off the alternative atmospheric intake to the carburettor. This system had been thoroughly proven on the preceding series of Dr Porsche-conceived S-Type cars, and in effect the 500/540K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times.

Beneath its seemingly endless bonnet, the 500K's straight-eight engine developed 100bhp un-supercharged or 160bhp with the compressor engaged. The gearbox was a four-speeder with overdrive top ratio. With the supercharger engaged, the 500K had a top speed approaching 110mph (177km/h) matched by servo-assisted hydraulic braking. Its performance potential was such that Mercedes-Benz in the UK retained racing driver Goffredo 'Freddy' Zehender as technical adviser and demonstration driver, since the supercharged Mercedes was one of the few genuine 100mph road cars available in the 1930s.

Although the 500K/540K chassis attracted the attention of many of the better quality bespoke coachbuilders of the day, the company's own Sindelfingen coachwork left little room for improvement. The cabriolet came in a variety of styles, this example carrying the Cabriolet A option with two-door, left-hand drive coachwork.



Œuvre du talentueux Hermann Ahrens, directeur du style de la carrosserie Mercedes-Benz de Sindelfingen, le Cabriolet A offrait une carrosserie à deux places combinée à de performances époustouflantes. Après avoir essayé un cabriolet 500 K en 1936, le magazine *The Autocar* écrivit : 'C'est une maîtresse automobile et pour une petite élite. La seule insolence de sa formidable puissance est déjà une expérience en soi.'

Les statistiques de production de la 500 K révèlent son caractère exclusif : 105 unités en 1934, 190 en 1935 et 59 en 1936 pour un total de 354 voitures seulement dont 31 cabriolets A. Récemment, la rareté, le style et la performance de ces grandes Mercedes à compresseur en ont fait une des plus recherchées de toutes les automobiles classiques lors des rares fois où elles sont apparues en vente publique. Le Cabriolet 500 K au caractère imposant et à l'élégance suprême que nous proposons ici fut livré neuf à Berlin (Allemagne) le 15 juin 1935 à son premier propriétaire, le célèbre acteur français Henri Garat. Né Emile Henri Garascu le 3 avril 1902 à Paris, Garat tourna dans plus de 40 films presque tous réalisés dans les années 1930.

La 500 K de Garat est illustrée dans l'ouvrage de Jan Melin 'Mercedes-Benz – The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s' avec son heureux premier propriétaire (Volume 1) et à Paris au Concours d'élégance de juin 1936 en compagnie de deux élégantes jeunes femmes (Volume 2).

The work of the gifted Hermann Ahrens, design chief at Mercedes-Benz's in-house Sindelfingen coachworks, the Cabriolet A offered two-seater accommodation allied to breathtaking performance. After testing a 500K cabriolet in 1936, 'The Autocar' declared: 'This is a master car, for the very few. The sheer insolence of its great power affords an experience on its own.'

The manufacturing record of the 500K reveals its exclusive nature: 105 being produced in 1934, 190 in 1935 and 59 in 1936 making a total of only 354 cars of which a mere 31 cabriolet A versions. In recent years, the rarity, style and performance of these big supercharged Mercedes have made them one of the most sought-after of all classic cars on the few occasions they have come on the open market. The imposing and supremely elegant 500K Cabriolet we offer here was delivered new to Berlin, Germany on 15th June 1935 and first owned by the celebrated French actor, Henry Garat. Born Emile Henri Camille Garascu on 3rd April 1902 in Paris, France, Garat appeared in some 40 movies, all but a tiny handful made during the 1930s.

He died on 13th August 1959 at Hyères in Var, France. Garat's 500K is illustrated in Jan Melin's book 'Mercedes-Benz – The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s' with its proud first owner (Volume 1) and at the Paris Concours d'Élégance of June 1936 in the company of two elegant young ladies (Volume 2).

Le précédent propriétaire acheta la 500 K en décembre 1969. Restaurée entre 2001 et 2007, la voiture est accompagnée d'un dossier de factures émises par Nusbaumer SA de Delémont en Suisse (travaux mécaniques), du spécialiste de la marque Reifen-Wagner Mercedes-Benz Kompressorwagen Restaurierung de Landshut, Allemagne (pièces) et de Mercedes-Benz, Stuttgart (pièces). La Carrosserie Berthelet de Genève (Suisse) a réalisé les travaux de carrosserie.

Le dossier historique contient aussi la correspondance avec Mercedes-Benz Stuttgart concernant cette voiture, des copies des extraits du livre des commandes de l'usine, un catalogue de 500 K, un catalogue des Cabriolets Mercedes-Benz, deux affiches de films d'Henri Garat , un lot de photos de la restauration et le 'permis de circulation' suisse. La voiture a maintenant été importée dans l'Union Européennes et les taxes sont payées. Un cric et les manuels de l'utilisateur et des pièces détachées sont joints à la voiture. Parfaite représentante de ce que la grande fortune pouvait offrir de mieux au milieu des années 1930, cette automobile est un excellent exemple d'une grande classique allemande et un testimonial du goût et du raffinement de son propriétaire.

€1,500,000 - 2,000,000

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

The previous owner purchased the 500K in December 1969. Comprehensively restored between 2001 and 2007, the car comes with numerous related invoices from Nusbaumer SA of Delémont, Switzerland (mechanical works); marque specialist Reifen-Wagner Mercedes-Benz Kompressorwagen Restaurierung of Landshut, Germany (parts); and Mercedes-Benz, Stuttgart (parts). Carrosserie Berthelet of Geneva, Switzerland carried out the bodywork refurbishment.

The accompanying history file also contains correspondence with Mercedes-Benz Stuttgart concerning this car; copy extracts from the factory commission book; a 500K sales brochure; a Mercedes-Benz Cabriolets sales brochure; two Henry Garat movie posters; assorted restoration photographs; and Swiss Permis de Circulation. The car has now been imported into the European Union, with all taxes paid. A jack and original owner's and parts manuals are also included in the sale. Representative of the very best that money could buy in the mid-1930s, this car is an excellent example of this classic German model and a credit to its owner's refined good taste.

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



VOLKSWAGEN GOLF 1 CABRIOLET 1993

Carrosserie Karmann

Châssis n° WVWZZZ15ZPK011967

- Delivered new in Germany
- In storage from 2004-2019
- Re-commissioned in 2019
- Circa 116,000 kilometres from new
- Registered in Belgium



Datant de la dernière année de la version originale de série, cette Golf 1 cabriolet est vert classique avec intérieur sport en cuir noir et capote en toile assortie. Les autres caractéristiques notables sont les vitres teintées, les écussons spéciaux et des roues Castellet de 15 pouces. La voiture a été livrée neuve en Allemagne à M. Schneider et ses quatre propriétaires suivants en Allemagne sont tous documentés. À un certain moment, la Golf a été restaurée en Allemagne, bien qu'aucune facture ne soit disponible.

Retirée de la circulation en 2003, la Golf fut importée en Belgique en 2004 par M. Nicolas Gadeyne et entreposée à Antvers, chez le vendeur. Elle ne fut ni ré-immatriculée ni utilisée jusqu'en 2019. La voiture resta dans cet état après le décès de M. Gadeyne en 2007 et en 2016 la propriété en fut transférée au vendeur.

En 2019 une révision complète fut effectuée et certains panneaux furent repeints (dans la couleur d'origine) et la voiture passa le contrôle technique officiel en Belgique, puis y fut immatriculée. Le compteur affiche actuellement environ 116 000 kilomètres, témoignant de la longue période d'inactivité de la voiture. Exemplaire relativement peu utilisé de l'une des plus désirables Volkswagen, ce magnifique cabriolet Golf est vendu avec son manuel du propriétaire, son Fahrzeugbrief allemand, ses papiers d'immatriculation belge et son contrôle technique belge.

€25,000 - 35,000

Sans Réserve

Dating from the final year of the original version's production, this Mk1 Golf Cabriolet is finished in Classic Green with black leather sports interior and matching fabric top. Other noteworthy features include tinted windows, special badges, and 15" 'Castellet' wheels. The car was delivered new in Germany to a Mr Schneider, and its other four previous owners in Germany are all documented. At some time the Golf was restored in Germany, although no invoices are available.

De-registered in 2003, the Golf was imported into Belgium in 2004 by Mr Nicolas Gadeyne and placed in storage in Antwerp with the current vendor; it would be neither registered nor driven again until 2019. The car remained untouched after Mr Gadeyne passed away in 2007, and in 2016 ownership was transferred to the current vendor.

In 2019 a thorough service was carried out and some panels repainted (in the original colour) and the car passed the official technical inspection in Belgium and was registered there. The current odometer reading is circa 116,000 kilometres, testifying to the car's lengthy period of inactivity. A relatively little used example of one of the most collectible Volkswagens, this beautiful Golf Cabriolet is offered with an owner's manual, German Fahrzeugbrief, Belgian registration papers, and Belgian technical inspection document.

PORSCHE 911T COUPÉ 1968

Carrosserie Karmann

Châssis n° 11825126

- Early short-wheelbase model
- Fully race-prepared between 2015 and 2017
- No engine or gearbox
- Ideal for completion as a circuit racer or rally car



Peu de sportives se sont montrées aussi polyvalentes au cours des 50 dernières années que l'éternelle 911 de Porsche, un modèle qui s'est avéré capable d'être une véritable grand tourisme, aussi bien qu'une voiture de rallye ou de circuit. En 1967, Porsche présentait la T (pour Touring) comme nouveau modèle de base de la gamme 911, au départ équipée du moteur 2 litres de 110 ch. Le succès de la 911 fut tel que Porsche vendit bientôt plus de voitures qu'il ne pouvait en produire, un état de fait qui amena la construction d'un certain nombre d'entre elles par le carrossier Karmann dans son usine d'Osnabrück, comme la voiture proposée ici.

Le châssis numéro 11825126 est l'une des premières 911 à empattement court, construites avant l'apparition de la série B à empattement allongé en août 1968, très populaire au sein de la confrérie des rallyes historiques. Cette Porsche 911T a été entièrement préparée pour la compétition entre 2015 et 2017, date depuis laquelle elle a été immatriculée en Belgique. Le vendeur nous signale que la voiture est équipée d'une carrosserie allégée (en très bon état), d'un arceau intégrale et qu'elle est complète en dehors de son moteur et de sa boîte de vitesse. C'est une base idéale pour une préparation pour le circuit ou le rallye, en fonction des aspirations de l'acheteur. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge.

€60,000 - 90,000

Sans Réserve

Few sports cars have proven as versatile as Porsche's perennial 911, a model, which, for the past 50-plus years, has proved equally capable as a Grand Tourer, circuit racer or rally car. In 1967, the 911T (Touring) was introduced as a new base model, initially with the 2.0-litre engine in 110bhp form. Such was the 911's success that Porsche was soon selling cars faster than it could build them, a state of affairs that led to a substantial proportion being manufactured by coachbuilder Karmann at its Osnabrück factory, the car offered here being one such.

Chassis number '11825126' is one of the early short-wheelbase 911s, built before the introduction of the long-wheelbase B-Programme cars in August 1968, which have become so popular with the historic rallying fraternity. This Porsche 911T was fully race-prepared between 2015 and 2017, since when it has been registered in Belgium. We are advised by the vendor that the car features lightweight bodywork (in very good condition) and a roll cage, and that it is 100% complete apart from the engine and gearbox. Ideal for completion as a circuit racer or rally car to the purchaser's own specification, it is offered with Belgian registration papers.

245

LANCIA AURELIA B24S CABRIOLET 1956

Carrossée par Pinin Farina

Châssis n° B24 1231

- One of only 521 B24S Convertibles
- Left-hand drive
- Restored in the 2000s
- Offered with original hardtop





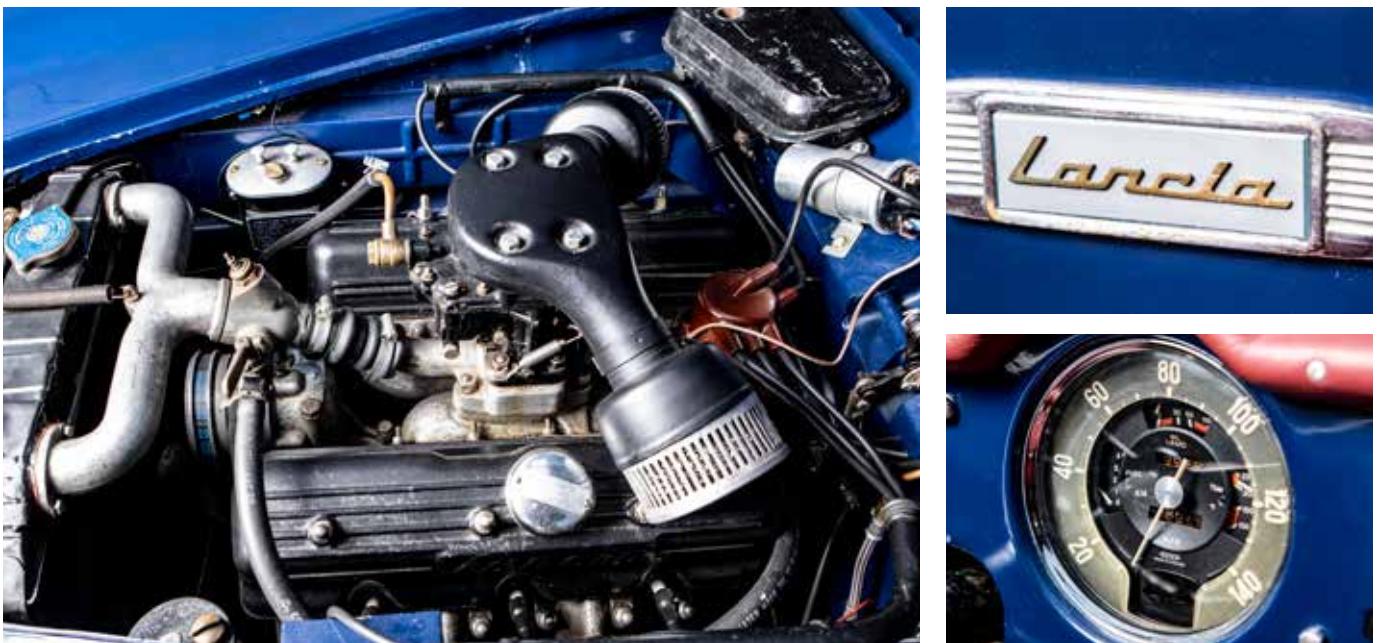
Un moteur V6 développé pour la course, une fantastique tenue de route et un style sensationnel dû à Pinin Farina : voilà les ingrédients d'une sportive de collection, et la Lancia Aurelia B24 les possède tous.

La B24 est l'ultime développement de l'une des conceptions les plus marquantes de l'Italie de l'après-guerre, la classique Aurelia. Première voiture jamais dotée d'un V6, l'Aurelia avait été lancée au Salon de Turin 1950. Son V6 à 60° de 1 754 cm³ tout en aluminium, conçu pendant la guerre par Francesco de Virgilio, faisait appel à des soupapes en tête actionnées par de courtes tiges de culbuteurs, et non aux traditionnels arbres à cames en tête de Lancia. L'Aurelia, à la moderne structure monocoque, recourrait à une suspension avant à roues indépendantes reprenant l'architecture coulissante Lancia inaugurée sur la Lambda, mais pour l'arrière, elle avait retenu un dispositif novateur à bras semi-oscillants, une autre première mondiale. La transmission était elle aussi inhabituelle, basée sur un arbre longitudinal en deux parties reliées à une boîte-pont avec freins en sortie de pont, ce dernier point n'étant lui pas totalement nouveau.

La berline B10 fut rejoints l'année suivante par l'emblématique coupé B20 dessiné par Pinin Farina, un 2+2 fastback à empattement court dont on peut dire qu'il a introduit dans le monde le concept de Gran Turismo, de par sa façon d'associer la performance d'une sportive à la praticité d'une berline. Le moteur de l'Aurelia avait été porté en 1951 à 1 991 cm³, et c'est ce groupe qui fut monté sur la B20, dans une version à performances augmentées.

The B24 represents the ultimate development of one of the most influential designs to emerge from Italy post-WW2 - the classic Aurelia. First car ever to employ a V6 engine, the Aurelia was launched at the 1950 Turin Motor Show. Designed in wartime by Francesco de Virgilio, the 1,754cc 60-degree V6 was of all-aluminium construction and used overhead valves operated via short pushrods instead of Lancia's traditional overhead-camshafts. An advanced unitary-construction design, the Aurelia retained Lancia's 'sliding pillar' independent front suspension, first seen on the Lambda, but used a novel semi-trailing-arm layout at the rear, another world first. The transmission too, was unusual, comprising a two-piece prop-shaft and combined gearbox/rear transaxle on which were mounted the inboard brakes, though for once this was not an entirely new departure.

The B10 saloon was joined the following year by the landmark, Pinin Farina-styled B20 Coupé, a fastback '2+2' on a shortened wheelbase which, with its combination of sportscar performance and saloon car practicality, can be said to have introduced the Gran Turismo concept to the world. The Aurelia engine had been increased to 1,991cc in 1951 and it was this unit in up-rated form that went into the B20. Lighter and higher geared than the saloon, the B20 coupé was good for a top speed of over 100mph.



Plus léger et doté de rapports de boîte plus longs que la berline, le coupé B20 dépassait les 160 km/h. La troisième série de B20, lancée en 1953, avait reçu une version du V6 à pousoirs portée à 2 451 cm³ et 118 chevaux, et c'est ce moteur qui fut retenu pour la B24 Spider lancée en 1955, à un moment où l'Aurelia avait adopté un essieu arrière De Dion à ressorts à lames.

Reconnue comme l'un des chefs d'œuvre de Pinin Farina, l'Aurelia B24 Spider combinait la sportivité et l'élégance qu'on retrouverait sur une autre grande création de la carrozzeria Torinese : l'Alfa Romeo Giulietta Spider de 1955. La B24 Spider, livrée en série avec un levier de vitesses au plancher, utilisait une version encore raccourcie du soubassement de l'Aurelia B20. Ses performances rejoignaient celles du coupé B20, avec une vitesse de pointe de l'ordre de 185 km/h. C'est la pureté inhabituelle de ses lignes qui permettait à la Spider d'atteindre ce qui était alors une performance exceptionnelle pour une voiture découverte, car elle était débarrassée de toute poignée de porte extérieure (il y avait une tirette intérieure) et jouissait d'un parebrise enveloppant aux élégantes courbes.

Capitalisant sur le succès de la Spider, Lancia lança peu après sa fin de production, en 1956, la B24 Cabriolet, plus pratique. Elle aussi l'œuvre de Pinin Farina, la B24 Cabriolet semblait très similaire mais en fait elle était entièrement nouvelle et ne reprenait aucun embouti de sa devancière. Les différences les plus facilement identifiables étaient des portes plus hautes munies de poignées externes et de glaces coulissantes, un parebrise moins galbé complété par des déflecteurs de porte et des pare-chocs monopièces, pour ne citer que ces trois-là.

Introduced in 1953, the 3rd and subsequent series B20s were powered by a 2,451cc, 118bhp version of the pushrod V6, and this unit was adopted for the B24 Spider launched in 1955, by which time the Aurelia had gained a leaf-sprung De Dion back axle.

Acknowledged as one of Pinin Farina's masterpieces, the Aurelia B24 Spider combined sporting characteristics with an elegance that presaged another of the Torinese carrozzeria's great works: the Alfa Romeo Giulietta Spider of 1955. For the B24 Spider, the Aurelia B20 chassis was further shortened and came with a floor-mounted gearchange as standard. Its performance equalled that of the B20 Coupé, top speed being in the region of 115mph (185km/h). Unusually clean lines enabled the Spider to achieve what was an exceptional performance for an open car of the period, being unencumbered by external door handles (there were internal pull-cords) and benefiting from a gracefully curved wraparound windscreen.

Capitalising on the Spider's success, Lancia introduced a more practical B24 Convertible in 1956, soon after Spider production had ceased. Again the work of Pinin Farina, the B24 Convertible looked superficially very similar but in fact was a total redesign that shared no panels with its predecessor. Easily recognisable differences were many: deeper doors with external handles and wind-up windows, flatter windscreen with quarter-lights, and one-piece bumpers to name but three.



Il y avait aussi, bien sûr, une véritable capote offrant une protection convenable contre les intempéries. La B24 Cabriolet était construite sur le même soubassement à empattement court que la Spider et recourait à une version légèrement moins puissante du V6 de 2 451 cm³, limitée à 110 chevaux. Sa vitesse était elle aussi quelque peu en retrait, à 172 km/h. La Cabriolet, plus civilisée que la Spider sans compromis, rencontra davantage de succès, avec 521 ventes de 1956 à 1958, contre 240 pour la Spider.

Cette Aurelia B24 Cabriolet a été acquise en 1994 par Brin Edwards. Une copie des archives de fabrication accompagne la voiture et fait état d'une couleur d'origine blanche (*Bianca*) et d'un intérieur en cuir rouge (*Pelle Rossa*). Une restauration a été entreprise en interne dans les années 2000. Le moteur et le "châssis" ont été refaits et des documents d'experts de la marque figurent au dossier. L'intérieur a été regarni de cuir rouge et la carrosserie repeinte en bleu Lancia. Les enjoliveurs de roues et les pare-chocs ont été récemment remplacés par des pièces neuves en inox, et le pare-chocs arrière d'origine ainsi que le hard-top d'origine, tous deux non restaurés, accompagnent la voiture.

Cette '1231' est en très bon état général et constitue une merveilleuse occasion d'acquérir un exemplaire de la si attrayante Aurelia B24 Cabriolet, qui représente le meilleur du design Lancia d'autrefois.
€250,000 - 300,000

There was also, of course, a proper convertible hood providing decent weather protection. The B24 Convertible was built on the same short-wheelbase chassis as the Spider and used a slightly less powerful version of the 2,451cc V6 engine producing 110bhp. Top speed was also marginally reduced, to 107mph. More civilised than the uncompromising Spider, the Convertible was also more successful, 521 being sold between 1956 and 1958, as opposed to 240 Spiders.

This particular Aurelia B24 Convertible was acquired by Brin Edwards in 1994. A copy of the production records accompany the car, stating that the car was originally "*Bianca*" with "*Pelle rossa*" interior. An in-house restoration was commenced in the 2000s, the engine and chassis being rebuilt with receipts on file from marque experts. The interior was retrimmed in red leather and the coachwork finished in Lancia blue. The hubcaps and bumpers have recently been replaced with new, stainless steel items, the original unrestored rear bumper accompanies the car along with the original unrestored hardtop.

Presented in generally very good condition, '1231' represents a wonderful opportunity to acquire an example of the most desirable Aurelia B24 Convertible, epitomising the very best of 'old school' Lancia design.

246 ≠

Ex-usine/Giulio Foresti, Ex-Carl Junker victorieuse au
Grand Prix d'Australie 1931

BUGATTI TYPE 39 GRAND PRIX DEUX PLACES 1925

Châssis n° 4607

Moteur n° 7

- One of the legendary 'Monza' type 39s
- Giulio Foresti's 1925 works team car
- Winner of the 1931 Australian Grand Prix
- One of an exclusive batch of five cars built
- Debuted at the 1925 Grand Prix de
Tourisme Montlhéry
- Straight-8 cylinder 1.5-Litre engine



Toute la sophistication de la légendaire éthique d'ingénierie d'Ettore Bugatti est incarnée dans cette Bugatti Type 39 compétition d'usine à la magnifique présentation, telle qu'elle fut construite dans les mythiques ateliers de Molsheim en 1925...

M. Bugatti avait bâti sa réputation en créant des automobiles rapides et fiables, dotée de puissants moteurs très compétitifs, installés dans des châssis légers, compacts et agiles. Mais, surtout il avait saisi l'importance primordiale du rapports poids/puissance, contrairement à d'autres constructeurs de modèles d'élite pour lesquels le poids total paraissait sans importance en comparaison de l'obtention d'une puissance la plus élevée possible, pas forcément sur route ou même sur circuit, mais au banc d'essai...

Tout en combinant dans la plupart de ses modèles sportifs puissance élevée et poids minimal avec un châssis confortable à la bonne tenue de route, Ettore Bugatti les construisait d'une manière générale en assez grand nombre pour attirer et satisfaire la forte demande d'une clientèle fortunée, avide de compétition.

En 1924, M. Bugatti avait lancé sa Type 35 2 litres, suivie en 1925 par la Type 39 qui répondait à la cylindrée maximale de 1500 cm³ du règlement des courses de Voiturette – en fait la Formule 2 de l'époque. Le recours à un vilebrequin à course courte pour son 8 cylindres en ligne donnait un alésage x course de 60 mm x 66 mm pour un total de 1 493 cm³. M. Bugatti avait probablement anticipé le changement de la limite de cylindrée en Grand Prix de 1926-27 qui allait abaisser la capacité des moteurs de 2 litres à 1,5 litre.

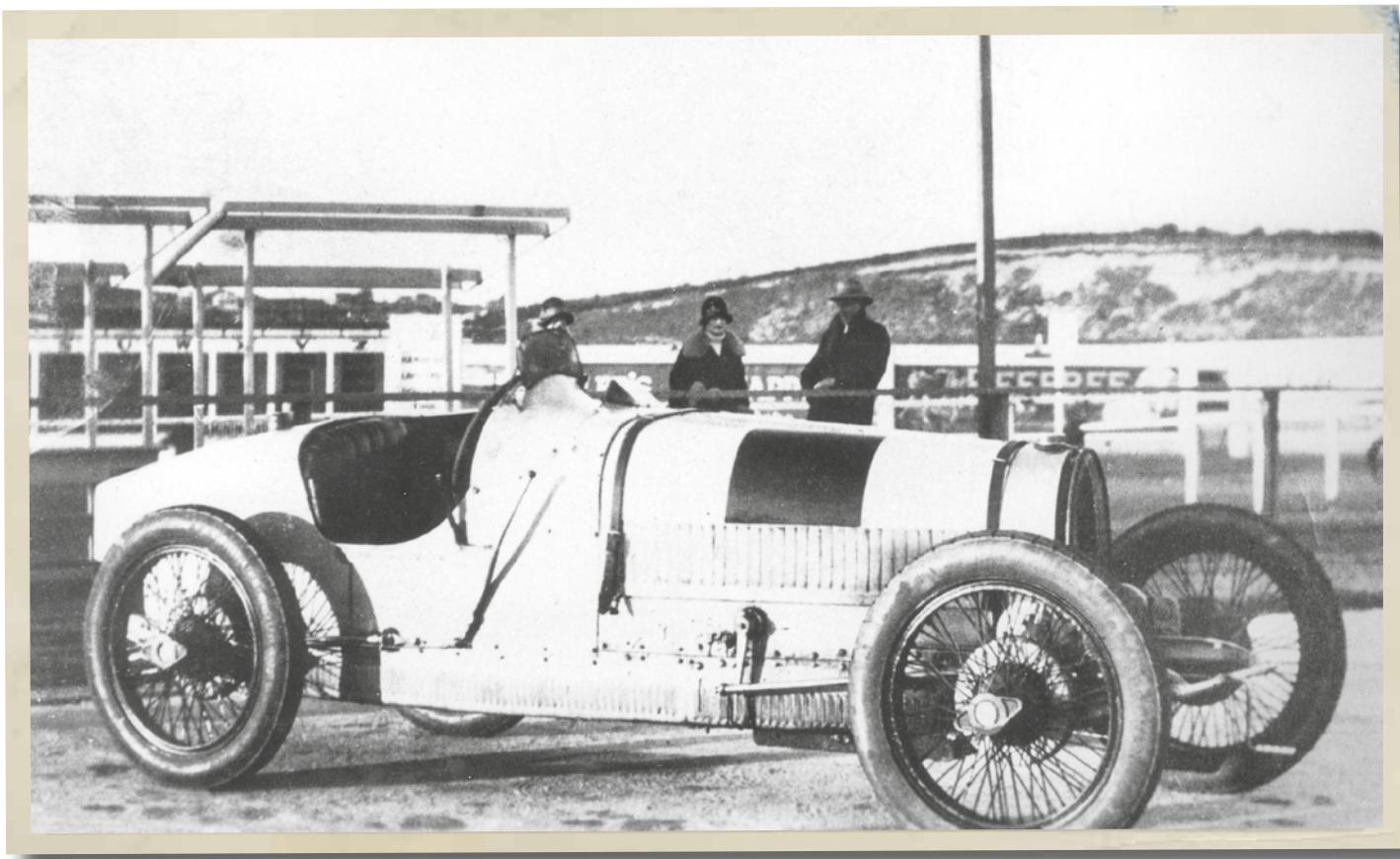
All the sophistication of Ettore Bugatti's famously thoughtful design ethic is embodied within this wonderfully well-presented ex-works racing Bugatti Type 39, as manufactured at the charismatic Molsheim factory in 1925...

Mr Bugatti built his reputation upon creating rapid and reliable motor cars endowed with competitively powerful engines in light, compact, and nimble chassis. Above all he clearly grasped the over-riding importance of a high power-to-weight ratio in contrast to some other quality car constructors to whom overall weight seemed irrelevant compared to achieving the highest possible power not necessarily out there on the open road, nor race circuit, but in the engine test-house...

While combining in so many of his sporting models high power, minimal mass and a good-handling, driveable chassis, Ettore Bugatti also manufactured most of them in sufficient numbers to attract, and to satisfy, broad demand from a moneyed and dashingly competition-minded market.

In 1924 Mr Bugatti had launched his 2-litre Type 35 design, and by 1925 the Type 39 followed to comply with maximum 1500cc Voiturette racing regulations – effectively the Formula 2 of the time. Use of a short-stroke crankshaft in the straight-8 cylinder engine provided bore and stroke measurements of 60mm x 66mm, displacing 1493cc. Possibly Mr Bugatti was anticipating the overall Grand Prix capacity limit rule change for 1926-27 which would cut maximum permitted engine capacity from 2-litres to 1½.





Bugatti Type 39 '4607' photographed at Sydney's high banked Maroubra Speedway, c.1926

Les Type 39s firent leurs débuts au Grand Prix de Tourisme à Monthléry au sud de Paris, en France, en juin 1925. Les quatre nouvelles voitures de l'équipe d'usine terminèrent aux 1e, 2e, 3e et 4e places de leur classe, à la 3e place se trouvait 4607, la voiture que nous proposons ici, pilotée par Giulio Foresti.

Le summum de la compétition pendant les années 1920 était les courses de Grand Prix et, lorsqu'en 1925, le Grand Prix d'Italie sur l'Autodrome de Monza fut couru en même temps que le Gran Premio delle Vetturette en 1 500 cm³, l'usine Bugatti envoya une équipe complète de cinq Type 39.

La course se faisait sur 80 tours des 10km de l'Autodrome Milanais, combinant route et piste de vitesse. Le capitaine de l'équipe Bugatti était Bartolomeo « Meo » Costantini, qui faisait équipe avec Jules Goux, Pierre de Vizcaya, le comte Carlo Masetti et le comte Aymo Maggi, qui remplaçait Ferdinand de Vizcaya, le banquier espagnol – bâilleur de fonds de la société Bugatti – qui était arrivé trop tard de Barcelone. Quand le comte Masetti dut se retirer en raison d'une blessure à la jambe, ce fut Giulio Foresti qui prit sa place au volant de 4607 dans cette longue course ...

Au cours du Gran Premio, non seulement les Bugatti dominèrent la catégorie Voiturette, mais elles rejoignirent les 2 litres de Grand Prix en tête de la course.

The Type 39s made their debut in the Grand Prix de Tourisme at Monthléry south of Paris, France, in June 1925. The four new works team cars promptly finished 1-2-3-4 in their class, and in 3rd place was '4607' now offered here, driven by Giulio Foresti.

Of course the pinnacle of road racing competition during the 1920s was the Grand Prix arena, and when the 1925 Italian Grand Prix at Monza Autodrome was run concurrently with the 1500cc Gran Premio delle Vetturette the Bugatti company contested it with a full team of five Type 39s.

The race was run over 80 laps of the Milanese Autodrome's 10km combined road and high-speed track. Bugatti's team captain was Bartolomeo 'Meo' Costantini, teamed to drive with Jules Goux, Pierre de Vizcaya, Count Carlo Masetti and Count Aymo Maggi, who was replacing Ferdinand de Vizcaya, the Spanish banker – and backer of the Bugatti company - who arrived late from Barcelona. And when Count Masetti had to stand down due to a leg injury, it was Giulio Foresti who took his place to drive '4607' in the long race...

As the Gran Premio developed, the Bugattis not only dominated the Voiturette category but also climbed the leader board amongst the full 2-litre Grand Prix cars.



Finalement – après 5 heures 44 minutes et 40,91 secondes précisément (les chronométreurs italiens étaient particulièrement fiers de leur tout nouvel équipement au centième de seconde) le Gran Premio delle Vetturette revint à la Bugatti Type 39 de Costantini, devant ses jumelles pilotées par Ferdinand de Vizcaya et Giulio Foresti, respectivement 2e et 3e. La Type 39 de Pierre de Vizcaya se plaçait quatrième, tandis que le moteur de Jules Goux avait rendu l'âme après 64 des 80 tours. Au classement général, les Bugatti Type 39 s'étaient montrées si rapides et si fiables que Costantini finissait le Grand Prix 3e au classement général, Ferdinand de Vizcaya 6e et Foresti au volant de 4607, proposée à cette vente, 7e.

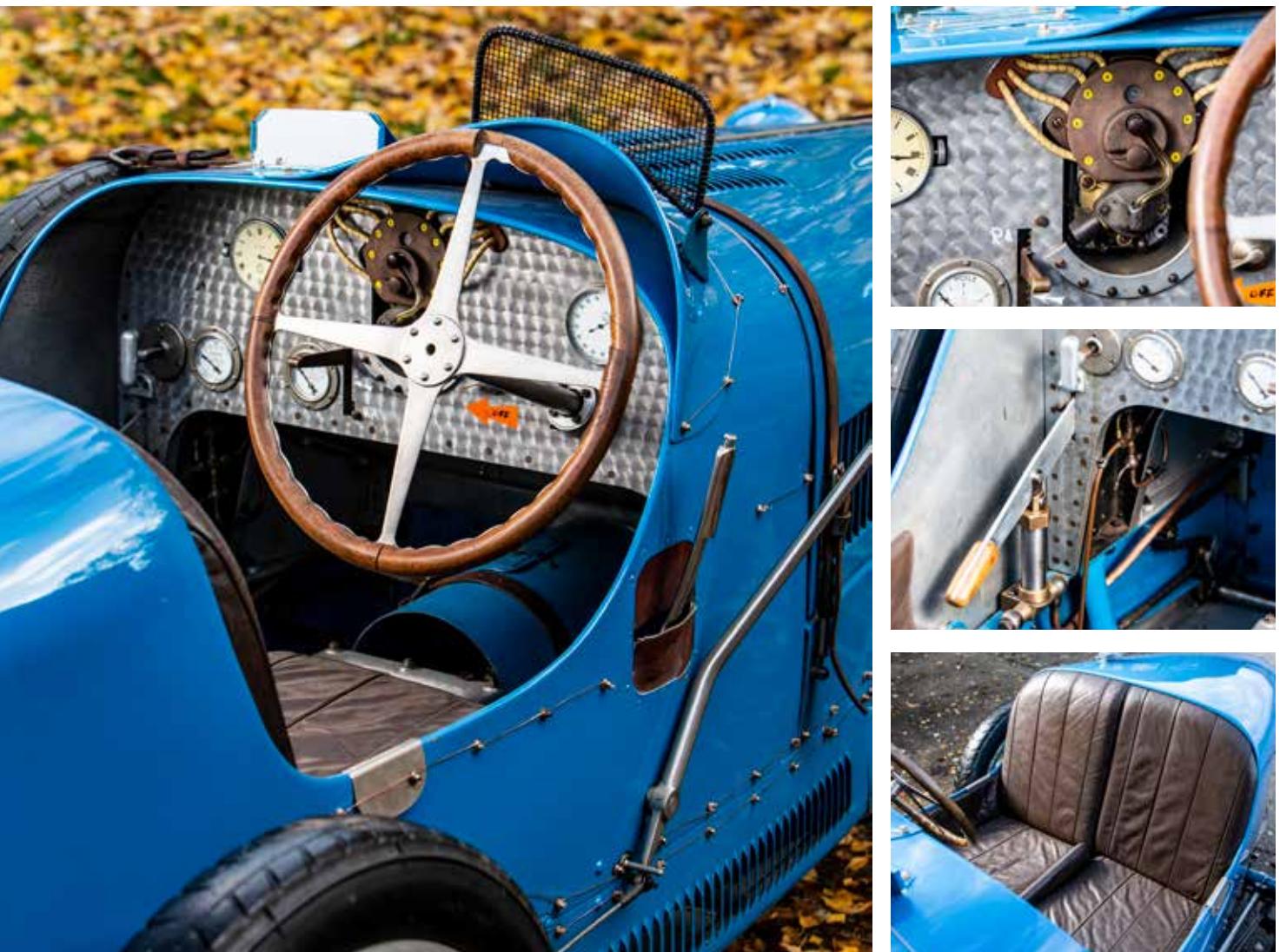
Une trace de cette voiture et de sa jumelle 4604 subsiste, les deux ayant été vendues peu après à l'importateur britannique, le colonel Sorel à Londres, et on suppose que Giulio Foresti – un magouilleur accompli – trouva un acheteur impatient pour les deux – un certain A. V. Turner – en Australie, bien qu'une autre source suggère que 4607 aurait été importée là-bas par le célèbre pilote Vauxhall Boyd Edkins.

Le 19 juin 1926, la voiture fit son apparition à Maroubra, le circuit à virages relevés de Sydney, pilotée par un ami et collègue d'Edkins, Dick Clarke. Alors que les Type 39 – ou Monza, comme on finit par les surnommer en Australie – se faisaient remarquer par la magnifique sonorité aigüe de leur échappement, elles n'étaient pas adaptées à Maroubra, en raison de leur rapport de pont trop long pour le petit circuit. Clarke réussit néanmoins à remporter une manche le 4 septembre 1926, et 4607 tourna 86 mph (136 km/h).

Finally – after 5hrs 44mins 40.91secs to be precise (the Italian lap-scorers immensely proud of their then-new hundredth-second timing equipment) the Gran Premio delle Vetturette was decided with Costantini's Bugatti Type 39 winning from the sister cars of Ferdinand de Vizcaya and Giulio Foresti, respectively 2nd and 3rd. Pierre de Vizcaya's Type 39 placed fourth while Jules Goux's engine had failed after 64 of the 80 laps. Overall, the Bugatti Type 39s had proved so fast and reliable that Costantini finished the Grand Prix 3rd overall, Ferdinand de Vizcaya 6th and Foresti in '4607' now offered here, 7th.

A record survives of this car and its sister '4604' both being sold soon after to the British importer, Colonel Sorel in London, and it is thought that Giulio Foresti – an accomplished 'wheeler-dealer' in his own right – then found an eager buyer for the pair – one A.V.Turner - in Australia, although alternative reference suggests that '4607' was imported there by prominent Vauxhall driver Boyd Edkins.

On June 19, 1926, the car certainly appeared upon Sydney's high-banked Maroubra Speedway driven by a friend and colleague of Edkins, Dick Clarke. While the Type 39s – or 'Monzas' as they became known in Australia – became particularly noted for their wonderfully high-pitched exhaust note, they were not well-suited to Maroubra, since they were overgeared for the tight Speedway. Clarke was still able to win a heat there on September 4, 1926, and '4607' lapped the speedbowl at 86mph.



À Penrith, Clarke gagna une manche et la demie finale avant de se placer 2e et 3e dans deux des épreuves suivantes. De retour à Maroubra pour la rencontre de janvier 1927, Clarke remporta deux manches se classant 2e dans la finale.

La voiture passa plus tard à Sid Cox, fils d'un riche magnat de l'immobilier âgé de 20ans. Le jeune avait déjà une Bugatti Type 40 qu'il utilisa comme transporteur pour emmener 4607 à Philip Island, près Melbourne, dans la province de Victoria, pour le Grand Prix d'Australie 1928. Avec son ami Ken McKinney à ses côtés, Sid Cox participa aux essais et trouva de la limaille de bronze dans le filtre à huile, signe que les coussinets étaient usés. Le jour de l'épreuve le moteur de 4607 coula une bielle. Un nouveau vilebrequin et un carter neuf furent achetés pour la voiture, mais c'est l'ancien carter qui fut repris et associé au nouveau vilebrequin. Cox vendit alors 4607 à l'artiste affichiste Reg Saint John, connu pour avoir conservé la Bugatti dans son état immaculé, toute brillante et parfaitement entretenu. Il l'aurait utilisée pour parader sur Swanston Street, à Melbourne, en admirant son reflet dans les vitrines. Pourquoi pas ?

Quoiqu'il en soit, le pilote australien Carl Junker acquit alors la voiture et – avec Reg Nutt comme mécanicien – l'engagea au Grand Prix d'Australie en 1931 et à nouveau à Philip Island. Ils étaient second derrière la Bugatti Type 37A de Hope Bartlett dans l'avant-dernier tour, lorsque son moteur cassa, Junker et Nutt se retrouvant les heureux vainqueurs du Grand Prix avec 4607. C'est Ernie Nutt qui avait préparé la voiture et il se rappelait que Junker montait les rapports à 7 000 tr/min, 4607 atteignant 55mph (88 km/h) en 1e, 72 mph (115 km/h) en 2e et 103 mph (165 km/h) en 3e.

At Penrith Clarke won a heat and a semi-final before taking 2nd and 3rd places in two further events. Then back at Maroubra for the January, 1927 meeting Clarke won two heats and took 2nd in a final.

The car later passed to 20-year-old Sid Cox, son of a wealthy building magnate. The young man also had a Bugatti Type 40 which he used as a tender when he took '4607' to Philip Island, Melbourne, Victoria, to race in the 1928 Australian Grand Prix. With friend Ken McKinney alongside him Sid Cox practised for the great race only for bronze filings to be found in the oil filter, a sign that the power unit's bronze roller-bearing cages were failing. On race day, sure enough, '4607's engine broke a connecting rod. A new crankcase and sump were bought for the car, but the old sump was used in the rebuild, mated to the new crankcase. Cox then sold '4607' to poster-artist Reg St John who became noted for maintaining the Bugatti in utterly pristine, highly polished and well-cherished condition. He reportedly used it to parade up and down Swanston Street, Melbourne, admiring his reflection in the shop windows. And why not?

However, Australian racer Carl Junker then acquired the car and – with Reg Nutt as his riding mechanic – he entered it in the 1931 Australian GP again at Philip Island. They were running second behind Hope Bartlett's Bugatti Type 37A on the penultimate lap when its engine failed, Junker and Nutt joyously inheriting outright Grand Prix victory for '4607'. Ernie Nutt had tuned the car and he would recall that Junker used 7,000rpm through the gears, '4607' achieving 55mph in 1st, 72mph in 2nd and 103mph in 3rd.



À nouveau engagée dans le Grand Prix d'Australie 1932, Junker améliora son temps au tour, mais fut victime d'un problème d'allumage et il ne termina que 5e. finissant la longue course devant lui ce jour-là, on trouvait Merton Wreford sur sa Bugatti Brescia, et ce dernier racheta 4607 à Junker, après une autre panne de moteur à ce qu'on dit. Mert Wreford résolut le problème et engagea la Type 39 au Grand Prix d'Australie 1933 où il se trouva confronté à Carl Junker au volant de la Bugatti Monza 1925 jumelle – châssis 4604. Les deux Type 39 étaient les vedettes de ce Grand Prix et après que le moteur de Junker eût explosé, Wreford prit la tête pour voir le moteur de 4607 tomber en panne à trois tours de la fin. De toute évidence les deux Monza hors de service furent abandonnées le long du circuit – mais Mert Wreford avait battu le record du tour.

Un nouveau propriétaire fut alors trouvé pour 4607 en la personne du spécialiste Jack Day d'Ajax Pump Works qui équipa 4607 de son propre compresseur Day, entraîné en tête de vilebrequin. Il fit ses débuts avec la voiture suralimentée en août 1933, à la course de côte de Frankston. Mais le bloc à compresseur se montra décevant, Jack Day démonta alors le moteur Bugatti et le remplaça par un V8 Ford. Cette Type 39 devint alors la première spéciale Australienne à être animée par un V8 Ford « black iron » américain. La Day Spéciale s'avéra très compétitive au cours de la saison 1936, battant de nouveaux records en course de côte à Mitcham et Rob Roy. Reg Nutt pilota la voiture gréée en monoplace à Phillip Island en 1937 et au Grand Prix du sud australien en 1938.

Après la seconde guerre, le secouriste-surfeur, champion de ski nautique à Bondi Beach et catcheur amateur « Gelingnite » Jack Murray acheta 4607 sous sa forme Day Spéciale à Jack Day, pour 1 100 £.

Racing again in the 1932 Australian GP, Junker improved his lap times but fell victim to spark-plug trouble which meant he could finish only 5th. Completing the long race ahead of him that day was Merton Wreford in his Brescia Bugatti, and he later bought '4607' from Junker, reputedly after it had suffered another engine failure. Mert Wreford fixed the problem and then entered the Type 39 in the 1933 Australian GP in which he found himself confronted by Carl Junker in the sister 1925 Bugatti 'Monza' – chassis '4604'. These two Type 39s proved to be the class of that Grand Prix field and after Junker's engine blew-up, Wreford moved into the lead, only for '4607's engine to fail on the third-last lap. Evidently the two broken 'Monzas' were left parked together at trackside – but Mert Wreford had recorded the race's fastest lap.

A new owner was then found for '4607' in specialist Jack Day of the Ajax Pump Works who fitted '4607' with his own 'Day' supercharger, driven from the crankshaft nose. He made his debut with the supercharged car in the August, 1933, Frankston hill-climb. But when the forced-induction experiment disappointed, Jack Day removed the Bugatti engine and fitted instead a Ford V8. This Type 39 thus became the first Australian special to be powered by a 'black iron' American Ford V8. The resultant Day Special proved very successful through 1936, setting new hill-climb records at Mitcham and Rob Roy. Reg Nutt raced the car in monoposto form at Phillip Island, 1937, and in the South Australian GP in 1938.

After World War 2, Bondi Beach surf life-saver, water-skier and amateur wrestler 'Gelingnite' Jack Murray bought '4607' in its Day Special form from Jack Day, the price £1,100.



On lui avait donné le surnom de « Gignite Jack » parce qu'il dynamitait les dunes avec des bâtons de gélignite pendant le RedeX Australia Trial. Chacun son hobby...

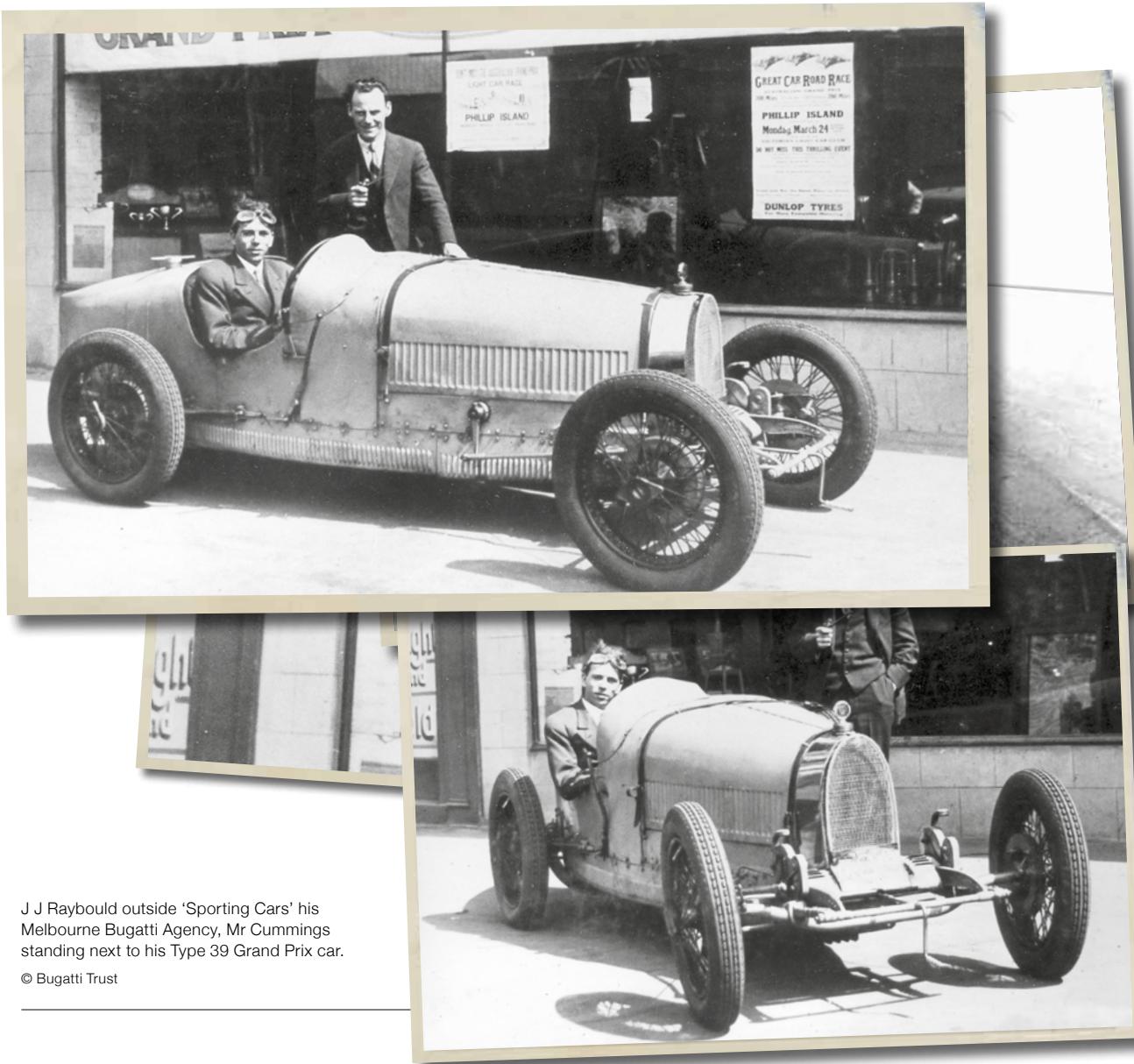
La voiture reçut une livrée rouge et des chromes, selon les goûts de Jack Murray, et sous cet aspect réalisa le meilleur temps, terminant 5e au Grand Prix des Galles du sud à Bathurst, en 1946. En 1947 il était à nouveau près de l'emporter mais ne put terminer. La voiture fut chronométrée à 170 km/h. Aux Bathurst 100 de 1948 la Day Spéciale fut chronométrée à 188 km/h et se plaça 3e dans la classe des plus de 1500 cm³. Des surchauffes moteur affectait souvent la voiture équipée du V8 Ford, mais « Gignite Jack » continua d'engager sa spéciale vieillissante en 1954 quand il réalisa un incroyable 4e meilleur temps et se classa 7e au Bathurst Easter Meeting.

Plus tard, la voiture survécut remisée dans le garage de Murray à Bondi, jusqu'à ce qu'il la vende – accompagnée d'une masse de pièces Bugatti – à un passionné de la marque, Ted Lobb. Alors que le châssis original du Type 39 survivait sur la Day Spéciale, Ted Lobb acquit également son moteur N° 7 – qui avait été monté dans sa jumelle 4604 – possédant désormais également le moteur à compresseur N° 6 – à l'origine sur 4604 – de Jack Day. Vers 1974, Ted Lobb vendit la Day Spéciale et le moteur N° 6 ainsi que de nombreuses pièces Bugatti à Bob King, qui décida plus tard de reconstruire 4607 dans sa configuration « Monza » du Grand Prix d'Italie 1925.

'Gignite Jack' would earn his nickname from blowing up rural dunnies with sticks of gelignite during the RedeX Round Australia Trials. Every man needs a hobby....

The car "was given the full Murray red paint and chrome treatment" and in it he set fastest time and finished 5th on handicap in the 1946 New South Wales GP at Bathurst. Returning there in 1947 he was tipped to win, but failed to finish. The car was clocked at 106mph. At the 1948 Bathurst 100 the Day Special was recorded at 117mph and placed 3rd on handicap in the over 1500cc class. Overheating often afflicted the car in its Ford V8-engined form, but 'Gignite Jack' continued to campaign the ageing special into 1954 when he was an amazing 4th fastest and 7th on handicap at the Bathurst Easter Meeting.

Subsequently the car survived in storage at Murray's Bondi garage, until he sold it – accompanied by a mass of related Bugatti components – to marque enthusiast Ted Lobb. While the original Type 39 chassis survived within the Day Special, Ted Lobb also had its original engine 'No 7' – which was fitted in his sister car '4604' – so now he also owned the blown-up engine 'No 6' – originally in '4604' – from Jack Day. Around 1974, Ted Lobb sold the Day Special and engine 'No 6' plus numerous other related Bugatti parts to Bob King, who later decided to rebuild '4607' to its 1925 Italian Grand Prix 'Monza' form.



J J Raybould outside 'Sporting Cars' his Melbourne Bugatti Agency, Mr Cummings standing next to his Type 39 Grand Prix car.

© Bugatti Trust

Plus tard, il écrivit : « La monumentale reconstruction fut terminée au début de 1980, en utilisant un vilebrequin de Type 39 provenant de la Type 51A N° 4847 de Lance Dixon. Le vilebrequin – numéro 27 – était en parfait état ex-usine, toutes les pièces frappées de numéros concordants. Un carter de boîte fut trouvé en Angleterre chez Ian Preston. Le différentiel est un Type 38, modifié en conséquence de la Nuttbug (BC4) ». Il conclut « 4607 a été vendue à Art Valdez de Californie en 1986... ».

La Bugatti Type 39 restaurée fut alors envoyée à Bangkok, en Thaïlande, juste à temps pour que son nouveau propriétaire, Art Valdez, puisse la piloter dans le Grand Prix de Bangkok en mémoire du Prince Bira le 5 décembre 1987. Anton Perera rapporta dans le journal The Nation : « Dans le défilé figurait la plus ancienne voiture, une Bugatti Type 39 de 62 ans avec un moteur de 1 493 cm3. Et son moteur ronronnait bruyamment, indiquant qu'elle pourrait bien être une menace sur les 2,5 km du circuit de Pattaya la semaine prochaine... Oui, la gagnante du Grand Prix d'Australie 1931 a l'air en parfaite condition prête à lâcher ses chevaux ... »

John Fitzpatrick du Bugatti Register australien écrivit plus tard comment « à Pattaya, où la course d'ancienne clôtura une quinzaine absolument magique... Art Valdez était euphorique après sa première course dans une Bugatti de Grand Prix... ». Comme Neil Corner l'affirmait encore récemment « ...avoir une Bugatti Grand Prix qui marche bien, c'est vivre avec les dieux ... ».

He would later write: "The monumental rebuild was completed in the early 1980s, using a Type 39 crankshaft which came from Lance Dixon's Type 51A '4847'. The crankshaft – numbered '27' – was in perfect ex-factory condition, all parts carrying matching factory numbers. A gearbox casing was obtained in England from Ian Preston. The differential is Type 38, suitably altered, from the Nuttbug (BC4)". He concluded "'4607' was sold to Art Valdez of California in 1986...".

This restored Bugatti Type 39 was then shipped to Bangkok, Thailand, in time for new owner Art Valdez to drive it in the December 5, 1987, Prince 'Bira' commemorative Bangkok Grand Prix meeting. Anton Perera reported in 'The Nation' newspaper: "There in the parade was the oldest car of them all, a Bugatti Type 39 – all of 62 years with a 1493cc engine. And didn't the smooth engine purr with noise, indicating that it could be a danger on the 2.5km Pattaya Circuit next week... Yes, the 1931 Australian Grand Prix winner looked in perfectly good trim and ready to turn on the speed..."

John Fitzpatrick of the Australian Bugatti Register later reported how at Pattaya, where the Vintage race "ended an absolutely magical fortnight... Art Valdez was euphoric after his first race in a GP Bugatti... as Neil Corner wrote recently "...To have your GP Bugatti motoring well is to live with the gods...".



La voiture fut conservée dans la collection de M. Valdez en Californie jusqu'en avril 1993, lorsqu'il téléphona à l'ancien propriétaire Bob King pour lui déclarer son intention de la vendre. Quoiqu'il en soit, ce ne fut pas avant 2017 que la voiture passa d'Art Valdez aux mains du vendeur.

Aujourd'hui 4607 se présente très bien, ayant récemment bénéficié d'une révision mécanique, d'un démontage et d'une reconstruction dans les très réputés ateliers Hawker Racing de Tony Ditheridge à Mildenhall, dans le Suffolk, en Angleterre. Ce travail comprend un nettoyage complet et une révision qui est allée jusqu'au changement des ressorts de soupapes. Cet ancien cheval de guerre de l'usine Bugatti est désormais lâché sur les routes. Actuellement soumise aux vérifications habituelles et aux réglages, 4607 est prête pour une très active saison 2020.

La voiture est accompagnée d'un historique complet, d'un rapport d'inspection effectué par les très respectés spécialistes Bugatti David Sewell et Mark Morris.

En résumé, ils confirment que la Type 39 châssis 4607 se présente aujourd'hui comme un exemplaire reconnu de « Bugatti Grand Prix 8 cylindres ». Ils poursuivent : « Un des facteurs clés qu'il ne faut pas oublier est que la plupart des composants ont été fabriqués à l'usine de Molsheim ».

The car was preserved within Mr Valdez's Californian ownership until in April 1993 he telephoned former owner Bob King to declare his intention to sell it. However, it was not until 2017 that the car subsequently passed from Art Valdez into the ownership of the present vendor.

Today '4607' presents very well indeed, having recently benefited from a mechanical inspection, strip-down and rebuilt by Tony Ditheridge's renowned Hawker Racing concern in Mildenhall, Suffolk, England. This work included thorough cleaning and re-commissioning - even to the extent of fitting new valve springs. This ex-works Bugatti warhorse was then unleashed successor on the open road. Now, subject to the usual inspections and personal set-up adjustments, '4607' is poised for an active 2020 motoring season.

The car is accompanied by a comprehensive historical overview and inspection report compiled by the highly respected British Bugatti specialists David Sewell and Mark Morris.

In summary they confirm that "Type 39 chassis '4607' presents itself today as a recognised and well recorded example of the 8-cylinder GP Bugatti". They continue: "One key factor that must be recorded is that the major components are of Molsheim manufacture".



Le châssis est le N° 61 – tandis qu'ils soulignent que le carter de vilebrequin est le N°7 ex-4604 – le haut moteur de Molsheim est le N° 114 – la culasse de Molsheim la N° 7 – la boîte de vitesses de Molsheim la N° 113 – le couvercle de boîte de Molsheim le N° 856 – alors que le carter de pont arrière de Molsheim a été modifié à partir de celui d'une voiture de tourisme, rapport 12x54, N° 284.

Bonhams est donc particulièrement heureux de présenter sur le marché cette Bugatti Type 39 – parfaitement utilisable (et également très agréable et à même de courir) victorieuse du Grand Prix d'Australie 1931 – voiture de l'équipe d'usine du pilote Bugatti Giulio Foresti, troisième au Grand Prix de Tourisme 1925 – troisième au Gran Premio delle Vetturette d'Italie à Monza en 1925 – et 7e au classement général au Grand Prix d'Italie, les plus importants jalons de son histoire.

Une enchère décisive, et cet extraordinaire exemplaire de Pur Sang – avec un palmarès particulièrement étoffé sur route et sur piste – pourrait être à vous ...

€1,050,000 - 1,400,000

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

The chassis frame is No 61 – while they report that the Molsheim lower (engine) crankcase is '7' ex-'4604' – the Molsheim upper (engine) crankcase is '114' – the Molsheim cambox 'No 7' – the Molsheim gearbox 'No 113' – the Molsheim gearbox lid No '856' – while the Molsheim rear axle centre casing has been modified from that of a touring car, ratio 12x54, 'No 284'.

So here BONHAMS is delighted to commend to the market this Bugatti Type 39 – the eminently useable (and potentially so enjoyable – and so raceable) winner of the 1931 Australian Grand Prix – and previously works driver Giulio Foresti's works team car, with third place in the 1925 Grand Prix de Tourism –third place in the 1925 Italian Gran Premio delle Vetturette at Monza – and 7th in the overall Italian Grand Prix, all so prominent within its history.

Just one decisive bid, and this fine example of Le Pur Sang – which such a jam-packed history on both road and track - could be yours...

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.

247

ALFA ROMEO 1900C SZ COUPÉ 1955

Carrosserie Zagato

Châssis n° AR 1900C.02062

- Matching numbers engine and chassis
- Conrero-prepared engine from new
- Present family ownership since 1991
- Professionally restored in Italy in the early 1990s
- Eligible for the Mille Miglia





Selon le Centro Documentazione d'Alfa Romeo, le châssis numéro 02062 a quitté l'usine avec le moteur numéro 1308.01045 le 21 mai 1955. La voiture a été vendue au voisin Milanais d'Alfa Romeo, la carrozzeria Zagato pour être revêtue de leur carrosserie caractéristique, comme le confirme la facture au dossier en date du 25 octobre 1955.

Selon la documentation fournie, le premier propriétaire était M. Esteban Sala de Barcelone, en Espagne. Pilote, M. Sala participa à diverses éditions de la Coppa Montjuich entre autres courses, bien que l'on ne soit pas certain qu'il utilisât cette voiture pour ces épreuves.

Comme M. Sala avait fait préparer son moteur par le fameux préparateur de Turin spécialiste des Alfa Romeo, Conrero, il est plus que probable que cette voiture ait été utilisée pour courir à l'époque. Une lettre de Conrero à un propriétaire plus tardif confirme que le moteur avait été profondément modifié par eux. Les spécifications d'origine du moteur comprenaient quatre carburateurs Weber 45 DCOE (plus tard remplacés par des Solex 40 PII), l'équilibrage du vilebrequin, du volant moteur et de l'embrayage, des modifications au système d'admission et aux sièges de soupapes, des arbres à cames différents, des pistons Conrero type compétition et un taux de compression plus élevé de 9 : 1. La suspension de série fut conservée, mais les amortisseurs de série furent spécialement ajustés. La puissance d'origine avec les carburateurs Weber était de 150 ch, un accroissement substantiel par rapport aux 115 ch de série. (Conrero estimait que la puissance avec les carburateurs Solex se situait aux alentours de 125 ch).

According to Alfa Romeo's Centro Documentazione, chassis number '02062' left the factory fitted with engine number '1308.01045' on 21st May 1955. The car was sold new to Alfa's Milanese neighbours Carrozzeria Zagato to be clad with their distinctive bodywork, as evidenced by the invoice on file date 25th October 1955.

According to accompanying documentation, the first owner was Mr Esteban Sala of Barcelona, Spain. A racing driver, Mr Sala participated in various editions of the Coppa Montjuich Rally among other races, although it is not known if he used this car for those events.

As Mr Sala had the engine prepared by the well-known Turin-based Alfa Romeo specialist tuner, Conrero, it is highly likely that this car was used for racing in period. A letter from Conrero to a later owner confirms that the engine was extensively modified by them. The engine's original specification included four Weber 45 DOE carburettors (later replaced with Solex 40 PII); balancing of the crankshaft, flywheel and clutch; modifications of the intake systems and valve seats; different camshafts; Conrero-type competition pistons, and a higher compression ratio of 9:1. The suspension was left standard, although the stock shock absorbers were specially adjusted. The original power output with the Weber carburettors was 150bhp, a substantial increase over the standard 115 horsepower. (Conrero estimated the power output with the later Solex carburettors to be in the region of 125bhp).



La liste des propriétaires selon le concessionnaire américain qui a vendu la voiture au père de l'actuel propriétaire est la suivante :

Esteban Sala de Barcelone, Espagne

Claude Levy de Suisse (photocopie d'un cliché apparemment pris lors du 10e rallye Lyon-Charbonnières, représentant l'Alfa Romeo 1900 Zagato avec des plaques de Genève)

Alexander Thompson d'York, en Pennsylvanie

Thomas M. Spencer de Salt Lake City, Utah (correspondance au dossier entre Conrero et Spencer datée de 1959)

R. L. Zwart d'El Toro, Californie (il a apparemment fait réparer des dommages à l'avant avec un capot et une aile en fibre de verre)

Dr Douglas Rucker de Virginie

Bob et Patricia Taylor

Stephen Schwartz

Selon cette liste, Stephen Schwartz a possédé la voiture de 1978 à 1990, lorsqu'il l'a vendue à Barry Russinof, le concessionnaire Auto Strada de Miami. Barry Russinof a vendu la voiture comme projet de restauration au père de l'actuel propriétaire en 1991. Apparemment, M. Schwartz mentionnait qu'il avait trouvé des traces de ce qui pourrait être la couleur bleu clair originale sous le tableau de bord et on pense que les portes étaient d'un bleu plus foncé.

The list of owners as per a US-based dealer who sold the car to the current custodian's father is as follows:

Esteban Sala of Barcelona, Spain

Claude Levy of Switzerland (there are photocopies of a photograph apparently taken at the 10th Lyon-Charbonnières Rally depicting an Alfa Romeo 1900 Zagato with Geneva number plates)

Alexander Thompson of York, Pennsylvania

Thomas M Spencer of Salt Lake City, Utah (correspondence on file between Conrero and Spencer dates from 1959)

R L Zwart of El Toro, California (he apparently repaired earlier front-end damage with a glassfibre wing and bonnet)

Dr Douglas Rucker of Virginia

Bob and Patricia Taylor

Stephen Schwartz

According to the list, Stephen Schwartz owned the car from 1978 until 1990 when he sold it to Barry Russinof of Miami-based dealers Auto Strada. Barry Russinof sold the car as a project to the current owner's father in 1991. Apparently, Mr Schwartz recorded that he found traces of the (possibly) original light blue colour under the dashboard, and it is believed that the doors were a darker blue.



Importée dans son Italie natale en 1991, l'Alfa Romeo a été entièrement restaurée. La carrosserie a été confiée au très respecté spécialiste Emilio Galbiati de Milan, tandis que la mécanique était révisée par Preparazioni Mendogni près de Parme. La documentation du travail de Mendogni montre que 383 heures ont été passées sur la mécanique seule. La voiture a été finie à temps pour la retrospective des Mille Miglia 1993. Depuis, elle a été régulièrement entretenue et a participé à diverses éditions de la course de côte du Silver Flag à Vernasca (en 2006, 2007, 2008, 2011, 2014 et 2016).

Désormais joliment patinatée, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, la voiture se présente toujours bien et un spécialiste de Bonhams lors d'un essai récent a pu faire l'expérience des capacités de cette incroyable Alfa Romeo. Cette étonnante voiture est vendue avec un certificat ASI, son passeport FIVA (aujourd'hui pérémé) ses papiers d'immatriculation italiennes et une riche documentation et correspondance des précédents propriétaires et autres parties, incluant Alfa Romeo et Conrero.

Avec seulement 38 exemplaires construits avec la carrosserie Zagato allégée et bien peu équipées avec un moteur préparé par Conrero d'origine, cette rare Alfa Romeo 1900C mérite une attention toute particulière et est éligible pour tout un ensemble de manifestations touristiques ou compétitives incluant les Mille Miglia.

€750,000 - 1,000,000

Imported into its native Italy in 1991, the Alfa was comprehensively restored: the bodywork being entrusted to well-respected specialist Emilio Galbiati of Milan while the mechanicals were overhauled by Preparazioni Mendogni near Parma. Mendogni's documentation of the work recorded that some 383 hours were spent on the mechanicals alone. The car was finished in time for the 1993 Mille Miglia retrospective. Since then it has been regularly maintained and has participated in various editions of the Vernasca Silver Flag hill climb (in 2006, 2007, 2008, 2011, 2014 and 2016).

Now nicely patinated, both inside and out, the car still presents beautifully, while on a recent test-drive a Bonhams specialist was able to experience first-hand the capabilities of this amazing Alfa Romeo. This stunning car is offered with an ASI certificate; FIVA passport (now expired); Italian registration documents; and a wealth of documentation and correspondence from previous owners and other parties, including Alfa Romeo and Conrero.

With only some 38 examples built with Zagato's lightweight body, and very few equipped with a Conrero-prepared engine from new, this rare Alfa Romeo 1900C deserves close inspection and is eligible for a wide variety of competitive and touring events including the Mille Miglia retrospective.

248 †

Une des cinq construites

ZAGATO MOSTRO COUPÉ 2016

Châssis n° YA9VZ3S00F0169036

- A celebration of Maserati's centenary
- Inspired by the Zagato-bodied Maserati 450 S Coupé of 1957
- One owner
- Fewer than 1,000 kilometres from new



« La Mostro (le monstre), dont il fut construit cinq exemplaires, a été créée en 2015 pour célébrer pour le centenaire de Maserati et rendre hommage à l'une des voitures de course les plus mythiques de la marque, la Maserati 450 S coupé Zagato Monster, construite en 1957... » – Zagato.

Au cours d'une illustre carrière qui s'étend sur 11 décennies, le fameux carrossier italien Zagato est devenu synonyme d'audace en matière de style automobile. En fait, Zagato était devenu le carrossier auquel devait s'adresser les constructeurs pour voler la vedette aux salons internationaux les plus prestigieux, en produisant une succession de concept cars, de prototypes et de modèles en série limitée à couper le souffle pour des marques comme Alfa Romeo, Aston Martin, Ferrari, Maserati et Lamborghini.

Zagato , l'une des enseignes de carrosserie les plus anciennes et des plus respectées, fondée à Milan par Ugo Zagato en 1919, utilisait des techniques apprises au cours de la guerre dans l'industrie aéronautique pour créer une série de modèles de compétition allégés. Alfa Romeo se rendit immédiatement compte du potentiel des créations de Zagato et entama une fructueuse collaboration qui continue encore aujourd'hui. Des modèles de compétition légendaires, comme les Alfa Romeo 1500, 1750 Gran Sport et 8C 2300 furent suivis par des coupés et des roadsters plus luxueux sur châssis Fiat et Lancia.

"The Mostro, of which five are built, was born in 2015 to celebrate the Maserati centenary and to honour one of the most iconic race cars in the history of the brand: the Maserati 450 S Coupe Zagato Monster, designed in 1957..." – Zagato.

Over the course of an illustrious career spanning 11 decades, the famous Italian coachbuilder Carrozzeria Zagato has become synonymous with audacity in automotive styling. Indeed, Zagato has become the 'go-to' styling house for manufacturers intent of stealing the show at the most prestigious international automotive salons, producing a succession of breathtaking prototypes, concept cars and limited-edition models for the likes of Alfa Romeo, Aston Martin, Ferrari, Maserati and Lamborghini.

One of the oldest and most respected of automotive design firms, Zagato was founded in Milan in 1919 by Ugo Zagato, who used techniques learned in the wartime aeronautics industry to create a series of lightweight competition cars. Alfa Romeo immediately realised the potential of Zagato's designs and thus commenced a fruitful collaboration that lasts to this day. Legendary racing models such as Alfa's 1500, 1750 Gran Sport and 2300 8C were followed by luxurious coupés and roadsters on FIAT and Lancia chassis.



Durant les années 2000, sa période appelée « néo-classique », Zagato crée une succession de carrosserie sur mesure pour de richissimes clients et des gentlemen drivers, travaillant sur des projets spéciaux pour Aston Martin, Bentley, Ferrari, Maserati, Spyker, Diatto et Alfa Romeo. La société approche désormais de la fin de sa décennie « emblématique » qui l'a vu se concentrer sur de projets inspirés par ses modèles les plus remarquables de l'histoire de l'automobile. L'une des plus spectaculaires de ces créations hyper-exclusive est la Mostro, dévoilée devant un public de connaisseurs stupéfaits lors du prestigieux Concours d'élegance de la Villa d'Este en 2015.

Destinée à célébrer le centenaire de Maserati, la Mostro est inspirée de l'un des modèles de compétition les plus emblématique de la marque au trident, le coupé 450 S carrossé par Zagato et connu sous le nom de il mostro (le monstre). Dessinée par Zagato en collaboration avec le fameux aérodynamicien britannique Frank Costin, il mostro avait été commandé par Stirling Moss en vue de participer aux 24 Heures du Mans 1957. Il mostro était, jusque dans les années 1990, la voiture de compétition à moteur avant la plus puissante jamais construite. Lors des 24 Hures du Mans 1957, au milieu d'une grille dominée par des barquettes allégées, elle était la seule voiture à carrosserie fermée en mesure de remporter une victoire au classement général.

La carrosserie aérodynamique élégamment dessinée d'il mostro avait été conçue pour une efficacité aérodynamique maximale pour profiter de l'interminable ligne droite des Hunaudières du circuit de la Sarthe. Malheureusement, la voiture fut contrainte à l'abandon après 32 tours sur rupture d'un essieu.

During the 2000s, its so-called 'Neo-classical' period, Zagato created a succession of bespoke designs for distinguished clients and gentlemen drivers, working on special projects for Aston Martin, Bentley, Ferrari, Maserati, Spyker, Diatto and Alfa Romeo. The company is now nearing the end of its 'Iconic' decade, which has seen it concentrate on projects inspired by the most iconic models of automotive history. One of the most sensational of these hyper-exclusive creations is the Mostro, which was unveiled to a suitably awe-struck audience at the prestigious Concorso d'Eleganza Villa d'Este in 2015.

Celebrating the centenary of Maserati, the Mostro was inspired by one of the most iconic racing cars in the Trident marque's history: the Zagato-bodied 450 S Coupé known as il Mostro (the Monster). Designed by Zagato in collaboration with the famous British aerodynamicist, Frank Costin, the Monster had been commissioned by Stirling Moss specifically to contest the 1957 Le Mans 24-Hour Race. Il Mostro was, until the 1990s, the most powerful front-engined racing car ever built. At the 1957 Le Mans race, in a field dominated by light, open-bodied barchettas, it was the only sports car with closed bodywork capable of competing for overall victory.

The Monster's elegantly streamlined low-drag body was designed with maximum aerodynamic efficiency in mind to take advantage of the long Hunaudières straight at Circuit de la Sarthe. Sadly, the car was forced to retire after 32 laps when the axle broke.



De même qu'il mostro original avait été conçu pour la course puis transformé en modèle routier par la suite, la Mostro moderne a d'abord été créée pour le circuit, faisant appel à une technique de compétition, tout en étant également utilisable sur route. Le châssis est construit en fibre de carbone « MonoCell », complétée par une structure en tubes d'acier formant le cockpit et un sous-ensemble supportant le réservoir, le système d'échappement, la suspension arrière et la boîte de vitesse. La carrosserie, fabriquée en Italie, est entièrement en fibre de carbone.

Installé très reculé dans le châssis, le V8 4,2 litres Maserati à lubrification par carter sec est équipé d'un système de gestion moteur programmable. La puissance (non révélée mais estimée à environ 460 ch) est transmise au sol via une boîte à six vitesses semi-automatique transaxle, une disposition qui permet d'optimiser la distribution du poids entre les deux essieux. La suspension fait appel à une double triangulation aux quatre roues avec des bras de poussée sur les ensembles ressorts/amortisseurs. Les roues en alliage de 19 pouces de diamètre sont toutes quatre dotées de freins à disques.

En créant ce mostro moderne, les designers de l'atelier Zagato ont décidé de ne pas copier la carrosserie original, mais d'utiliser la même approche instinctive des volumes. Du coup, le dessin final n'a rien de nostalgique, mais est plutôt emblématique.

Just as the original Mostro was built for racing and subsequently converted into a road car, so the modern-day Mostro has been created primarily for track use using racing technology, while also being useable on the road. The chassis is of carbon fibre 'MonoCell' construction, supplemented by a mid-structure of steel tubes forming the cockpit and a sub-frame supporting the fuel tank, exhaust system, rear suspension and gearbox. Made in Italy, the bodywork is entirely carbon fibre.

Set back in the chassis, the 4.2-litre Maserati V8 engine has dry-sump lubrication and is equipped with a programmable engine management system. Power (undisclosed but estimated to be in the region of 460bhp) reaches the ground via a semi-automatic, six-speed rear transaxle, an arrangement that optimises front/rear weight distribution. Suspension is by double wishbones front and rear with pushrod actuation of the springs/dampers. The alloy wheels are 19" in diameter and there are large disc brakes all round.

In creating the new Mostro, the designers at Zagato Atelier decided not to copy the original body, but rather implement the same instinctive approach to volume; thus the final design is not nostalgic, but iconic.



Les proportions du nouveau mostro sont identique à celle du coupé 450 S de 1957 de Zagato. Un long capot pour loger le moteur positionné au centre pour une répartition des masses optimale, complété par un habitacle compact et terminé par un arrière arrondi. Les autres caractéristiques remarquables sont les vitres latérales fixes, les portières ouvrant vers l'avant et en hauteur et un grand aileron arrière fixe. Seuls cinq exemplaires du Mostro ont été construits, chacun destiné à des amateurs de Zagato triés sur le volet, avant que ne débutent les livraisons.

L'une des cinq proposée ici, a été achetée neuve chez Zagato par le vendeur (pour un coût estimé à environ un million d'euros) et a couvert moins de 1 000 kilomètres depuis qu'elle a quitté l'usine. La voiture n'a jamais été immatriculée mais peut être homologuée par Gillet en Belgique (quelques-unes ont déjà été immatriculées au Japon et en Suisse), au cas où l'acheteur le désirerait, ce qui se ferait à ses frais. « Une opportunité unique » est peut-être une expression galvaudée dans le monde des collectionneurs, mais probablement pas dans le cas de cet exceptionnel Mostro de Zagato.

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

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

€600,000 - 900,000

The proportions of the new Mostro are similar to those of Zagato's 450 S Coupé of 1957: a lengthy bonnet section housing the engine, which is centrally positioned for optimal weight distribution, complemented by a compact cabin with integral rounded tail. Other noteworthy features include fixed glass side windows; doors opening forwards and upwards; and a large rear fixed-wing. Only five examples of the Mostro were made, all of which had been assigned to selected Zagato connoisseurs before deliveries commenced.

One of the five built, this example was bought new from Zagato by the current vendor (at a reputed cost of around €1m) and has covered fewer than 1,000 kilometres since it left the factory. The car has never been registered but it can be homologated by Messrs Gillet in Belgium (some are already registered in Japan and Switzerland), though should the purchaser wish to proceed it will be at their own expense. 'A possibly once-in-a-lifetime opportunity' is a somewhat overused phrase in the world of collectors' motor cars, but most definitely not in the case of this utterly gorgeous Zagato Mostro.

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

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

ELVA MK1/B BARQUETTE SPORT 1955

Châssis n° 100/B/41

- One of only a handful of survivors
- Restored in 2010
- Ford engine installed
- Correct-specification Coventry Climax engine included
- Registered in France



Conçus par Frank Nichols, les barquettes de compétition Elva connurent un succès considérable au cours des années 1950 et 1960 des deux côtés de l'Atlantique. Propriétaire d'un garage dans le Kent, Nichols avait commandé une spéciale à moteur Ford pour courir et le résultat - la CSM, apparue en 1954 - était une copie presque conforme de la Lotus VI. Nichols mit sa création suivante en production sous le nom d'Elva (du français, elle va). L'Elva faisait appel à un châssis tubulaire simple, léger et rigide, alors que la majorité des composants de la CSM provenait de la Standard Ten, suspension avant par triangles et ressorts hélicoïdaux, et que son moteur était doté de soupapes en tête. Un essieu rigide avait été choisi pour l'arrière, monté avec une barre Panhard et des bars tirés.

Le succès de cette première Elva genera une demande pour des châssis en kit (les clients devaient fournir leurs propres moteur, boîte et carrosserie). Pilotée par Les Leston, Peter Gammon et Robbie Mackenzie Low, les Elva s'avérèrent très compétitives dans les courses de club au Royaume-Uni.

Après six Mk1 construites, l'Elva fut proposée en versions Mk1/B pour 1956 avec une carrosserie profilée à deux places en fibre de verre et le Coventry Climax FWA de compétition de 1 098 cm3. La fibre de verre allait devenir presque universelle pour ce genre de production en très petite série, mais lorsque Elva en fit usage, c'était à l'époque ni plus ni moins qu'une vraie nouveauté.

Designed by Frank Nichols, Elva sports-racers enjoyed considerable success during the 1950s and '60s on both sides of the Atlantic. A Kentish garage owner, Nichols had commissioned a Ford-engined special with which to go racing and the result - the CSM, first seen in 1954 - was a near copy of the Lotus VI. Nichols put his next creation into production under the name Elva (from the French, elle va - she goes). The Elva featured a simple, light and rigid tubular chassis while major departures from the CSM were the Standard Ten-based front suspension of wishbones and coil springs, and the engine, which was fitted with an overhead-valve conversion. A live axle was retained at the rear, located by a Panhard rod and trailing links.

The success of this first Elva led to a demand for chassis kits (customers had to supply their own engine, gearbox, and body). Driven by the likes of Les Leston, Peter Gammon, and Robbie Mackenzie Low, the Elvas proved to be very competitive in UK club racing.

After six Mk1 cars had been built, the Elva became available for 1956 in Mk1/B form with a streamlined two-seater glassfibre body and the 1,098cc Coventry Climax FWA racing engine. Although glassfibre would become almost universal for this kind of low-volume production, its use by Elva at this time was nothing less than pioneering.



Les autres changements majeurs sur la Mk1/B étaient l'adoption de la propre suspension avant indépendante par triangle et ressorts hélicoïdaux d'Elva. Elva a toujours eu une bien meilleure réputation aux États-Unis qu'en Europe. En Europe il s'agissait surtout d'Elva privées contre des voitures d'usine de marques comme Lotus, alors que les épreuves du SCCA offraient à Elva une concurrence à sa hauteur et ses Sport y rencontraient un énorme succès aux États-Unis.

Cette Elva Mk1/B particulière a été achetée par le vendeur il y a 15 ans alors qu'elle avait auparavant appartenu à Mike Kirkman et Anthony et Carolyn Taylor. Anthony avait acheté la voiture à la fin des années 1970 dans un état « désespéré » à « une grande maison de la région de Cheltenham ». L'Elva a été restaurée en 2010 mais malheureusement, il n'y a pas de factures disponibles. Le vendeur nous signale que la voiture fonctionne très bien, même si ses freins auraient besoin d'une petite révision (ils ont trop de mordant) et que la boîte mériterait une inspection (la marche arrière ne passe plus). Un moteur Ford est actuellement installé, mais un moteur Coventry Climax aux bonnes spécifications est inclus dans la vente. Vendue avec sa carte grise de collection, voilà l'achat idéal pour célébrer le 65e anniversaire d'Elva en 2020.

€90,000 - 120,000

The other major change made on the Mk1/B was the adoption of Elva's own independent wishbone/coil spring front suspension. Elva always had a stronger reputation in the USA than in Europe. In Europe it was a case of private Elvas against works cars from the likes of Lotus, whereas SCCA racing gave Elva a level playing field and its sports cars were immensely successful in the States.

This particular Elva Mk1/B was purchased by the vendor 15 years ago having belonged previously to Mike Kirkman and Anthony and Carolyn Taylor. Anthony had bought the car in the late 1970s in 'basket case' condition from "a great old house in the Cheltenham area". The Elva was restored in 2010 but unfortunately there are no invoices available. We are advised by the vendor that the car runs very well, although the brakes need to be serviced (they are too fierce in operation) and the gearbox checked (reverse gear does not engage). A Ford engine is currently installed but a correct-specification Coventry Climax engine is included in the sale. Sold with French Carte Grise de Collection, this is an ideal purchase with which to celebrate Elva's 65th anniversary in 2020.

250

LANCIA STRATOS HF STRADALE COUPÉ 1976

Châssis n° 829 ARO 001 611

- One of an estimated 492 built
- Delivered new in Austria
- Three registered owners from new
- Restored circa eight years ago
- Registered in France



Modèle d'homologation construit en série limitée, la Lancia Stratos est d'importance historique en tant que première voiture d'un grand constructeur conçue spécialement pour le rallye. Fer de lance de l'équipe de rallye de Lancia dans les années 1970, la Stratos trouvait ses origines dans un exercice de style de Marcello Gandini à moteur central Fulvia, dévoilé sur le stand de la Carrozzeria Bertone au salon de Turin en 1970. La Stratos de série de 1972, elle aussi due à Gandini et Bertone, reprenait l'étonnante carrosserie « en coin » de sa devancière, mais recevait le puissant V6 2,4 litres Ferrari Dino. Celui-ci était logé dans robuste caisson à structure monocoque enrobé dans une carrosserie en fibre de verre.

Qu'un concept aussi osé ait pu être mis en production est en grande partie dû à Cesare Fiorio, co-fondateur de l'écurie de course HF Corse, devenue le département compétition officiel de Lancia en 1965. Lancia connaissait déjà un succès international considérable en rallye avec des versions modifiées de la Fulvia, mais avec la Stratos Fiorio vit une occasion de créer un modèle conçu spécialement pour le rallye à partir d'une feuille blanche. Il admirait le V6 Ferrari quatre arbres, ayant essayé une Dino en rallye, et Enzo Ferrari fut dûment persuadé de devenir fournisseur de moteur. La Stratos râblée à moteur central ne ressemblait en rien à une voiture de rallye traditionnelle, mais Fiorio savait exactement ce qu'il faisait.

A limited production 'homologation special', the Lancia Stratos is historically significant as the first car from a major manufacturer conceived specifically for rallying. The spearhead of Lancia's international rally campaign in the 1970s, the Stratos had its origins in a Fulvia-powered, mid-engined design exercise by Marcello Gandini first exhibited on Carrozzeria Bertone's stand at the 1970 Turin Motor Show. Also the work of Gandini and Bertone, the production Stratos of 1972 retained the striking 'wedge' styling of its forbear but employed the powerful Ferrari Dino 2.4-litre V6 engine. The latter was housed in a robust steel monocoque body tub clad in glassfibre coachwork.

That such a daring design actually made it into production is mainly due to Cesare Fiorio, co-founder of the HF Corse team that had become Lancia's official competitions department in 1965. Lancia was already enjoying considerable success in international rallying with modified versions of the Fulvia, but in the Stratos Fiorio saw an opportunity to create a purpose-built rally car from the ground upwards. He was an admirer of Ferrari's quad-cam V6 motor, having evaluated a Dino for rallying purposes, and Enzo Ferrari was duly persuaded to come on board as the engine supplier. The stubby, mid-engined Stratos looked nothing like a traditional rally car, but then Fiorio knew exactly what he was doing.



En tant que voiture conçue exclusivement pour tous types de rallyes, la Stratos recevait une suspension indépendante entièrement ajustable, avec double triangulation, ressorts hélicoïdaux et freins à disque aux quatre roues. Avec 190 ch, la version routière de série (Stradale) atteignait 225 km/h. Les Groupe 4 rallye d'usine étaient bien sûr beaucoup plus puissantes, mais le succès tarda à venir en raison de problèmes de fiabilité. Après sa première victoire majeure à la Targa Florio en 1974, la Stratos domina la scène du rallye international, remportant le championnat du monde des rallyes en 1975 et 1976.

Le pilote d'usine Bernard Darniche triompha à deux reprises dans le championnat d'Europe des rallyes, en 1976 et 1977, et la Stratos permit également à Makku Alén de remporter le premier titre de champion du monde des conducteurs en 1978. Alén avait partagé la saison entre la Stratos et la Fiat 131, et ce fut la décision politique de la société-mère de favoriser cette dernière, plutôt qu'un manque de compétitivité qui vit l'incomparable Stratos réformée et livrée aux pilotes privés qui continuèrent à remporter de jolis succès au niveau international au début des années 1980.

As befitting a car purpose built to cope with all types of rallying, the Stratos came with fully adjustable, all-independent suspension by double wishbones and coil springs, plus four-wheel disc brakes all round. With 190bhp on tap, the production road-going (Stradale) version was good for 225km/h (140mph). The works Group 4 rally cars were, of course, considerably more powerful, but reliability problems meant that success was slow to come. After its initial major victory in the 1974 Targa Florio, the Stratos went on to dominate international rallying, Lancia winning the World Rally Championship of Makes in 1975 and 1976.

Works pilot Bernard Darniche triumphed twice in the world's premier drivers' competition - the European Rally Championship - in 1976 and 1977, and the Stratos helped Markku Alén to the inaugural World Drivers' Championship in 1978. Alén's season had been split between the Stratos and the FIAT 131, and it was the parent company's political decision to favour that latter, rather than any lack of competitiveness, which saw the incomparable Stratos phased out, though private entrants continued to enjoy success at international level into the early 1980s.



Malgré sa vocation essentiellement sportive, la version Stradale de la Stratos est étonnamment agréable sur route. Comme on pouvait s'y attendre sur une voiture conçue pour le rallye, la visibilité est excellente, permettant au conducteur de placer la Stratos en toute confiance. Il y a une généreuse place aux coudes et un étonnant volume de rangement pour les bagages à l'arrière, tandis que le défaut de si nombreuses voitures à moteur central, la chaleur dans l'habitacle est ici maintenue sous contrôle.

Aussi incroyable que cela puisse paraître aujourd'hui, une fois que les 500 voitures (environ) requises pour l'homologation furent achevées en 1975, la majorité restèrent invendues en raison du manque de clients. (En fait le chiffre crucial des 500 ne fut jamais atteint, une estimation largement partagée circule faisant état de 492 exemplaires construits). Presque aussitôt après avoir arrêté la compétition l'importance historique de la voiture fut reconnue et les prix montèrent.

Its competition-focused rationale notwithstanding, the Stratos in Stradale form is surprisingly usable on the road. As one would expect of a car designed for rallying, forward visibility is excellent, enabling the driver to place the Stratos with confidence. There is ample elbowroom inside and a surprisingly generous amount of luggage space at the rear, while that bugbear of so many mid-engined designs – excessive interior heat – is kept under control.

Incredible as it may seem today, after the 500-or-so cars required for homologation had been completed in 1975, the vast majority remained unsold due to lack of demand. (As it happens, that crucial '500' figure was never reached, one widely circulated estimate stating that only 492 were built). Almost as soon as it ceased active competition though, the car's historic significance was recognised and prices soared.



Bleue à sièges jaunes avec ses jantes dorées conformes, cette Stratos Stradale a été livrée neuve en 1976 au Dr Rudolf Wiespointner de Wels, en Autriche qui la conserva 23 ans. En 1999, la Stratos fut vendue à Rudolf Bromberger de Vienne, en Autriche, passant à son actuel (et troisième) propriétaire en 2012. Restaurée il y a environ huit ans et rarement utilisée depuis, elle est restée en très bon état. La peinture est de très bonne qualité et l'alignement des panneaux en tout état de cause est meilleur que neuf, alors que le compartiment moteur est très propre, presque sans traces en parfait état et conforme à sa sortie d'usine. Cette voiture conserve son moteur et sa boîte d'origine qui n'ont jamais été refaits, mais sont en excellent état.

Vendue avec sa carte grise française, ses brochures de vente et son manuel d'atelier originaux, cette magnifique Stratos Stradale est globalement entièrement d'original, exemplaire intact d'un modèle de compétition mythique à l'impressionnant palmarès de l'une des marques les plus raffinées de l'histoire de l'automobile.

€400,000 - 500,000

Finished in blue with yellow seats and correct gold-painted wheels, this Stratos Stradale was delivered new in 1976 to Dr Rudolf Wiespointner of Wels, Austria, who kept the car for 23 years. In 1999 the Stratos was sold to Rudolf Bromberger of Vienna, Austria, passing to the current (third) owner in 2012. Restored circa eight years ago and rarely used since, it remains in very good condition. The paintwork is of very good quality and the panel fit, if anything, is better than new, while the engine compartment appears in very good, almost unmarked, factory-correct condition. This car retains its original engine and gearbox, which have never been rebuilt but remain in excellent condition.

Offered with French Carte Grise and an original workshop manual and sales brochure, this beautiful Stratos Stradale is a highly original and unmolested example of a mythical and supremely successful competition model from one of the most distinguished marques in motoring history.

251

Moins de 3 300 kilomètres d'origine

LANCIA DELTA S4 STRADALE 1985

Châssis n° ZLA038ARO00000026

- Ultra-rare and exclusive 'homologation special'
- One of an estimated fewer than 80 in existence
- Two owners from new
- Italian documentation and original books



À partir du milieu des années 1960 jusqu'au début des années 1990, Lancia fut un des acteurs majeurs en rallye international, remportant le championnat du monde des rallyes constructeur pas moins de 11 fois entre 1972 et 1992, avec une remarquable succession de six victoires commençant en 1987. Au cours de la même période, les pilotes Lancia remportèrent le championnat d'Europe des rallyes à 14 reprises et le championnat du monde des pilotes (inauguré en 1978) quatre fois. Les modèles utilisés – Fulvia HF, Stratos, Rally 037 et la famille des Delta, S4, HF et Integrale – font partie des voitures de rallye les plus titrées de tous les temps.

À la suite d'Audi, Lancia avait lancé une nouvelle concurrente à quatre roues motrices dans le championnat du monde des rallyes en 1985, la Delta S4, qui affichait plus qu'une simple ressemblance avec la base de série dont elle reprenait le nom. Cette ressemblance délibérée ne se retrouvait pourtant pas sous la tôle, car les deux voitures n'avaient pratiquement rien de commun mécaniquement. Là où la Delta de série était une traction cinq places à hayon conventionnelle, la S4 à deux places recevait le moteur à la place des sièges arrière et faisait appel à un châssis tubulaire – similaire à celui de la Rally 037 recevant une suspension indépendante ajustable – recouvert d'une carrosserie allégée en matériau composite.

From the mid-1960s until the early 1990s, Lancia was a major force in international rallying, winning the World Rally Championship for Makes no fewer than 11 times between 1972 and 1992, including a remarkable six successive victories commencing in 1987. During the same period, Lancia drivers won the European Rally Championship on 14 occasions and the World Drivers' Championship (only instigated in 1978) four times. The models used – Fulvia HF, Stratos, Rally 037 and the Delta family: S4, HF and Integrale – are among the most successful rally cars of all time.

Following Audi's lead, Lancia had introduced a new four-wheel-drive World Rally Championship contender in 1985, the Delta S4, which bore more than a passing resemblance to its road-going namesake. That deliberate likeness though, was merely skin deep, for the two cars had next to nothing in common mechanically. For whereas the Delta road car was a conventional, front-wheel-drive, five-seater hatchback, the two-seater S4 carried its engine where the rear seat passengers would have been and concealed a tubular spaceframe chassis - similar to that of the Rally 037 and incorporating fully adjustable all-independent suspension – beneath lightweight composite bodywork.



Dotée de nombreux accessoires aérodynamiques conçus pour accroître l'appui à haute vitesse, les sections avant et arrière de la caisse de la S4 étaient facilement remplaçables en cas d'accident.

La transmission se faisait aux quatre roues via des différentiels au centre et à l'arrière, tandis que le moteur 1 759 cm³ à 16 soupapes conçu par Abarth innovait en employant à la fois un compresseur et un turbo afin de réduire les temps de réponse à bas régime. La FIA appliquant un coefficient de 1,4 à la cylindrée des moteurs à admission compressée, la Delta S4 courait dans la classe jusqu'à 2 500 cm³ qui lui autorisait un poids minimal de 890 kg. Une puissance maximale d'environ 400 ch fut obtenue dès le début, grimpant à plus de 500 ch à la fin de son développement.

Après que les 200 modèles Stradale (versions route) requis par le règlement du Groupe B eurent - prétextement - été construits, la version compétition fit sa première apparition en novembre 1985 au RAC Rally, Henri Toivonen et Markku Alén terminant respectivement 1er et 2e enregistrant un des plus remarquable début dans l'histoire du rallye.

Featuring numerous aerodynamic aids designed to increase downforce at high speeds, both front and rear sections of the S4's body were quickly detachable in the case of an accident.

The transmission drove all four wheels via central and rear differentials while the Abarth-designed 1,759cc, 16-valve engine broke new ground also, employing both supercharging and turbo-charging to reduce the effects of 'turbo lag' at low revs. As the FIA applied a 'x1.4' formula to the capacity of forced induction engines, the Delta S4 ran in the up-to-2,500cc class, which permitted a minimum weight of 890kg (1,958 lbs). A maximum power output of around 400bhp was available from the start, rising to in excess of 500bhp by the end of development.

After the required 200 Stradale (road-going) models required by Group B regulations had - allegedly - been constructed, the competition version made its first appearance in November 1985 at the RAC Rally, Henri Toivonen and Markku Alén finishing 1st and 2nd respectively to record one of the most successful debuts in rallying history.



La Delta S4 remporta encore trois victoires supplémentaires en championnat du monde des rallyes en 1986, plaçant Lancia à la 2e place dans le championnat constructeur et donnant une 2e place à Alén dans le championnat conducteur, avant d'être obligatoirement retirée à la fin de la saison quand la FIA imposa le Groupe A pour 1987. La décision de la FIA avait été dictée par une série de graves accidents, dont celui qui fut fatal à Toivonen en Corse au volant d'une S4 d'usine, qui coûta également la vie à son copilote, Sergio Cresto.

Utilisée seulement pendant 13 mois, la Lancia Delta S4 est l'une des plus rares Group B de rallye. On a un sérieux doute sur le chiffre des 200 versions route requises pour l'homologation construites par Lancia, les experts en répertoriant moins de 80 en existence aujourd'hui.

Cette Delta S4 rouge a conservé ses sièges et son volant d'origine. Elle a été achetée il y a cinq ans par le vendeur, qui n'est que son second propriétaire et a parcouru moins de 3 300 kilomètres d'origine. Cette très rare et très séduisante « spéciale d'homologation » est vendue avec ses papiers d'immatriculation italiennes, son manuel Uso e Manutenzione original de Lancia S4, son guide Libretto di Assistenza, et son carnet d'entretien.
€550,000 - 650,000

The Delta S4 went on to score three more World Championship victories in 1986, securing Lancia 2nd place in the Makes' competition and 2nd place for Alén in the Drivers' before being compulsorily retired at the end of the year when the FIA imposed Group A regulations for 1987. The FIA's decision had been prompted by a series of serious accidents, including Toivonen's fatal crash in Corsica at the wheel of a works S4, which also claimed the life of his co-driver, Sergio Cresto.

In use for only 13 months, the Lancia Delta S4 is one of the rarest of Group B rally cars. There is considerable doubt that Lancia actually produced the 200 road cars required for homologation, expert opinion being that fewer than 80 exist today.

Finished in red, this Delta S4 retains its original seats and original steering wheel. It was purchased five years ago by the current vendor, who is only its second owner, and has covered fewer than 3,300 kilometres from new. This ultra-rare and highly desirable 'homologation special' is offered with Italian documentation, an original Lancia S4 Uso e Manutenzione manual, original Libretto di Assistenza guide, and the service book.



252

Ex-Markku Alén, Rally Costa Smeralda-winning

LANCIA DELTA HF INTEGRALE 8V 'GROUPE A' VOITURE DE RALLYE 1988'

Châssis n° ZLA831AB000417884

- Genuine works car prepared by Lancia/Abarth Martini Racing
- Also driven by Miki Biasion
- Highly original
- Always serviced by a Lancia/Abarth specialist





Vittorio Roberti (right) in charge of the Lancia Abarth works program speaking with I.Kivimaki next to the car



Bruno Saby, ex-Lancia Martini official pilot, driving the car in 2014, Serre Chevalier racetrack

« Entre 1987 et 1992, l'Integrale domine de façon insolente sa discipline sportive, remportant 46 rallyes et six championnats des constructeurs consécutifs. » – Octane.

Après avoir utilisé un système combinant un compresseur traditionnel (Volumex) et un turbocompresseur sur leur Delta S4 « spéciale homologation », Lancia opta pour le seul turbocompresseur pour la moins exotique Delta HF. Déjà reconnue pour ses grandes qualités routières dues à une suspension très travaillée, la HF passait au cran supérieur avec une transmission intégrale aux quatre roues dernier cri incorporant un visco-coupleur Ferguson et un différentiel Torsen.

Estampillée Delta HF 4WD au moment de son lancement en 1986, le modèle faisait appel à un compresseur Volumex, avant de l'échanger contre un simple turbo en devenant Integrale en 1987. Celle-ci allait se montrer une voiture de rallye redoutable, gagnant le championnat du monde en 1987 et 1988, tout en restant une berline familiale tout à fait pratique dans sa version routière. Les performances furent encore un bond avec l'adoption d'une culasse à 16 soupapes sur le quatre cylindres 2 litres en 1989.

Cet exemplaire de l'une des voitures de rallye les plus emblématiques et les plus recherchées de son époque est une authentique voiture d'usine (Abarth SE 044) construite par Lancia/Abarth Martini Racing.

"Between 1987 and 1992, the Integrale utterly dominated its branch of motor sport, winning 46 rallies and six consecutive constructors' championships outright." – Octane.

After experimenting with an induction system combining both a conventional (Volumex) supercharger and a turbo on their 'homologation special' Delta S4 rally car, Lancia opted for turbocharging alone for the less exotic Delta HF. Already a fine handling car courtesy of its tuned suspension, the HF moved up a class with the introduction of a state-of-the-art four-wheel-drive transmission incorporating Ferguson viscous couplings and a Torsen differential.

Badged as the 'Delta HF 4WD' on its introduction in 1986, the model retained the Volumex blower initially before switching to a straightforward turbo when transformed into the Integrale in 1987. The latter would prove a supremely capable rally car, winning the World Championship in both 1987 and '88, yet in road trim remained a thoroughly practical family hatchback. Integrale performance was boosted further by the introduction of a 16-valve cylinder head for the 2.0-litre four-cylinder engine in 1989.

This example of one of the most iconic and sought-after rally cars of its era is an original works car (Abarth 'SE 044') built by Lancia/Abarth Martini Racing.



En 1988, le pilote d'usine Markku Alén remporta le Rallye de la Costa Smeralda (une manche du championnat européen des rallyes) avec cette voiture qui fut par la suite pilotée par Miki Biasion (voir photographie d'archive au dossier). Cette Integrale fut aussi utilisée comme voiture d'essai par Michelin et Abarth.

Quand sa carrière de voiture d'usine prit fin, l'Integrale se retrouva aux mains de pilotes privés dans différents rallyes italiens, comme en attestent les autocollants sur le côté droit de l'arceau. La voiture a toujours été entretenue par un spécialiste Lancia/Abarth et a participé à divers autres rallyes, y compris quelques-uns du championnat européen.

Présentée dans une configuration adaptée aux épreuves sur asphalte ou sur gravier, cette voiture n'a jamais été modifiée (la plupart ont été converties aux caractéristiques 16V) et n'a jamais été entièrement restaurée. La voiture est équipée de tous ses sièges Abarth rares et originales, y compris la boîte Abarth Type R70 à six rapports et le moteur à gestion Magneti Marelli IAW70, et conserve sa livrée originale Martini de même que ses plaques d'origine de Turin, TO-82957H. En très bon état d'origine et prête à rouler, cette Lancia de rallye historique est vendue avec son PTH FIA (période J2) et tous les documents italiens confirmant son authenticité. Les sièges Sparco (Alén/Kivimaki) d'origine sont inclus dans la vente.

€280,000 - 320,000

In 1988, works driver Markku Alén won the Rally Costa Smeralda (a round of the European Rally Championship) with this car, which was driven subsequently by Miki Biasion (see archive photograph on file). This Integrale was also used as a test car for Michelin and Abarth.

When its works career came to an end, the Integrale was driven by privateers in various Italian rallies, as evidenced by stickers on the right side of the roll cage. The car has always been serviced by a Lancia/Abarth specialist and has been driven in various other rallies including some in the European Championship.

Presented in a configuration suitable for both tarmac and gravel events, this car has never been modified (most were converted to 16V specification) and also has never been fully restored. The car is fitted with all its rare and original Abarth parts, including the Abarth Type R70 six-speed gearbox and Magneti Marelli IAW70 engine management system, and is in its original Martini livery and on its original Turin plates: 'TO-82957H'. In very good original condition and ready to be enjoyed, this historic Lancia rally car is offered with FIA HTP (period J2) and all the Italian documents confirming its authenticity. The original Sparco seats (Alén/Kivimaki) are included in the sale.



253 ≠

Ex-Clemente Ravetto, Pietro Lo Piccolo, des Collections Bardinon et Setton

FERRARI DINO 206S/SP SPORT-PROTOTYPE

Châssis n° 022
Moteur n° 022

- One of the most successful of all Ferrari Dino 206S/SPs
- Originated in 1967 with Drogo-style Dino 206 bodywork
- Rebodyed in 1969 as current lightweight Dino 206SP 'Montagna'
- A Champion car as driven by Pietro Lo Piccolo, 1969-70
- A World Championship round Targa Florio finisher in 1970

May 3, 1970 - Entering Bivio Polizzi corner on the majestic Piccolo Madonie circuit - Dino 206S/SP '022' finished 2nd in class, 11th overall, co-driven by Pietro Lo Piccolo/Salvatore Calascibetta



Bonhams est ravi de proposer l'une des plus titrée de toute la famille des magnifiques Ferrari Dino 206S – l'ex-Ravetto, ex-Lo Piccolo, châssis 022. Elle est ici dans la dernière configuration Dino 206SP – Sports-Prototype – avec sa carrosserie allégée, Barchetta ou Spider, telle qu'engagée avec un succès considérable dans le championnat italien de course de côte jusqu'en 1970-1971. Une éventuelle visite à Ferrari Classiche ou chez l'un des meilleurs restaurateurs spécialisés du monde et un jeu de panneaux de carrosserie originaux de 1966-67 pourraient facilement redonner à cette grande classique toute sa beauté originale dans le style de la « mini-Ferrari P3/P4 » de Piero Dromo...

Parmi toutes les Ferrari de compétition, la petite famille des Dino 206S et SP possède le plus grand charme intrinsèque en raison de l'association d'un dessin particulièrement harmonieux, compact et équilibré, avec – à n'en pas douter – une invraisemblable agilité, partout où sa conception combinant légèreté, puissance et tenue de route peut s'exprimer librement.

La lignée des Dino 206S remonte, bien sûr, à 1956, lorsque le très doué fils de M. Ferrari, Alfredo – « Alfredino », « Dino » – succomba à une dystrophie musculaire de Duchenne dont il était affligé depuis l'enfance. Presque tous ceux qui ont connu et travaillé avec Dino Ferrari se souviennent d'un jeune homme très plaisant et agréable, de santé très fragile, mais tout à fait charmant. Enzo Ferrari – son père et créateur de la marque qui porte leur nom – avait vécu dans l'angoisse pendant des années, conscient que son héritier ne survivrait pas longtemps. Le malheureux Dino mourut le 30 juin 1956 âgé seulement de 24 ans.

Bonhams is delighted to offer one of the most successful of the entire good looking family of Ferrari Dino 206S cars – the ex-Ravetto, ex-Lo Piccolo chassis '022'. It is offered here in the ultimate Dino 206SP – sports-prototype – specification with simplified, lightweight Barchetta or Spider bodywork, as campaigned with considerable national Italian hill-climb success as late as 1970-71. A potential visit to Ferrari Classiche or to one of the top-ranked specialist restorers around the world and an alternative set of as-original 1966-67 body panels could return this great car very quickly to its mouth-wateringly gorgeous looks in original Piero Dromo 'mini-Ferrari P3/P4' style...

Amongst all racing Ferraris the rare family of Dino 206S and SP cars has the greatest intrinsic charm for its combination of exquisitely well-balanced, compact design and – most certainly – its vividly nimble agility whenever its inbuilt combination of lightweight, power and good handling can be fully explored.

Of course the Dino 206S series traces its genesis back to 1956 when Mr Ferrari's multi-talented son Alfredo – 'Alfredino', 'Dino' – succumbed to the Duchenne muscular dystrophy which had afflicted him since infancy. Dino Ferrari has been recalled by nearly all who knew and worked with him as a very pleasant young man, obviously in fragile health yet personally most engaging. Enzo Ferrari – his father and creator of the marque bearing their name – had lived in anguish for many years, fully aware that his heir would not long survive. And poor Dino passed away on June 30, 1956 aged only 24.



Spacious cockpit of '022' classic layout - gear change quality is like the bolt on a rifle!



Immédiatement, le père endeuillé décida que le nouveau type de moteur V6 Ferrari, destiné à la nouvelle Formule 2 Internationale qui allait régné de 1957 à 1960, devrait porter le nom de son garçon. Un lettrage inspiré de sa signature ornait les cache-culbuteurs de ce nouveau moteur à 6 cylindres en V de 1,5 litre à 4 arbres à cames en tête. Sa conception avait été initiée par le légendaire ingénieur consultant Vittorio Jano, ex-Alfa Romeo, ex-Lancia. Il avait été mis au point par Ferrari sous la houlette de son jeune ingénieur en chef, Andrea Fraschetti.

Le V6 Ferrari Dino gagna sa première course importante – la Coupe de Vitesse F2 à Reims – en 1957 piloté par Maurice Trintignant. À La fin de cette saison, il avait été porté à 2,2 litres pour être utilisé en Formule 1 et en 1958, en version 2,4 litres, le Ferrari Dino 246 allait porter Mike Hawthorn au titre de champion du monde des pilotes. Les moteurs Ferrari Dino 246 et 256 rapportèrent à la marque de nouveaux succès en Formule 1 en 1959-1960, tout en restant compétitif en Formule 2 1500 cm3, et allaient même faire une apparition en endurance dans une version Sports-Prototype en 1961-62. Le moteur 6 cylindres en V ouvert à 65 degrés Dino 156 à 4 arbres à cames en tête animait également les premières versions des fameuses voitures de Grand Prix « nez de requin » de 1961 – avant que le V6 à 120° ne le remplace en 1961-63.

Immediately his grieving father decreed that a new type of Ferrari V6 cylinder engine, destined for the new International Formula 2 which would prevail for 1957-1960, should carry the boy's name. Lettering derived from his signature duly adorned the cam-covers of that new 1.5-litre 4-cam V6-cylinder engine. Its design had been outlined by legendary consultant engineer Vittorio Jano, ex-Alfa Romeo, ex-Lancia. It was developed by Ferrari under the leadership of its youthful new Chief Engineer Ing. Andrea Fraschetti.

The Ferrari Dino V6 won its first major race – the F2 Coupe de Vitesse at Reims – in 1957 driven by Maurice Trintignant. By the end of that season the design had been enlarged to 2.2-litres for interim Formula 1 use, and into 1958 in 2.4-litre form the Ferrari Dino 246 would carry Mike Hawthorn to the Drivers' World Championship title. Ferrari Dino 246 and 256 Formula 1 cars would carry the marque to further Formula 1 success through 1959-1960, it remained a winner at 1500cc Formula 2 level and even shone in endurance sports-prototype form through 1961-62. The 65-degree Dino 156 4-cam V6 engine also featured in early examples of the famous 'Sharknose' Grand Prix cars of 1961 – before the derived 120-degree V6 engine took precedence 1961-63.



June 25, 1967 - Monte Pellegrino hill-climb, Palermo - Ravetto and '022' 2nd FTD

March 30, 1967 - Modena Aerodromo - first owner Clemente Ravetto testing '022', brand-new



The lightweight open-cockpit 'Montaga Spider' body of '022'

C'est au début de décembre 1964 que M. Ferrari tint une conférence de presse pour dévoiler ses plans pour la saison 1965. Parmi ceux-ci figurait une surprise importante, lorsqu'il fit mention d'une nouvelle « Dino 168 GT ». Mais il se montra plus réservé lorsqu'on lui réclama plus de détails, notamment lorsqu'on lui demanda de confirmer que ce nouveau modèle recevrait un moteur « 168 », donc d'une cylindrée de 1600 cm³, et vraisemblablement un V8. Des sources proches de Ferrari suggérèrent que ce nouveau bloc serait en fait le modèle de série, nécessaire à l'homologation du nouveau moteur de Formule 2 qui serait engagé dans la nouvelle classe F2 prévue pour 1967...

C'était le début de l'accord Ferrari-Fiat qui donna naissance aux Fiat Dino de série de 1966-67, bien qu'elles aient reçu des moteurs V6 – et non pas des V8. On n'entendit plus parler du mystérieux « Dino 168 », mais aux cours des essais du 25 avril 1965, pour les 1 000 Km de Monza, ce fut la jolie Dino 166P, qui venait tout juste d'être présentée à la presse spécialisée à l'usine de Maranello, qui fit de stridents débuts publics.

Peter Coltrin, le très respecté journaliste américain résidant à Modène, écrivait comment « à première vue, (la nouvelle Dino) ressemble à une 250LM déshydratée... Mais en ce qui concerne le châssis et le moteur, la Dino, par bien des côtés, est plus proche des Ferrari de Formula 1 que des plus récents modèles GT et Prototype... ».

It was early in December 1964 that Mr Ferrari held a press conference to outline his plans for 1965. Amongst them was a major surprise as he made passing comment to a new '168 Dino GT car'. But he was notably reticent when asked for further detail, merely confirming that the new model would be powered by a '168' engine, so 1600cc and presumably a V8. It was suggested by sources close to Ferrari that the power unit would be used as the production basis needed for a new Formula 2 racing engine needed to contest a new F2 class due in 1967...

This was the beginning of the Ferrari-Fiat accord that eventually produced the Fiat Dino production models of 1966-67 although they emerged with V6 engines - not V8s. Nothing more was heard of the phantom 'Dino 168' but during practice for the April 25, 1965, Monza 1,000Kms race it was instead the delightful 'Dino 166P' that made its ear-splitting public debut, having just been revealed to specialist press at the Maranello factory.

Peter Coltrin, the respected American racing journalist resident in Modena, described how "At first glance (the new Dino) appears to be a dehydrated 250LM...but chassis and engine-wise the Dino is in many respects a closer relative to the Ferrari Formula 1 cars than it is to the more recent GT and prototype models...".

April 25, 1967 - Monza 1,000Kms - Clemente Ravetto co-drove '022' with Prince Gaetano Starrabba



No weight wasted on the 1969-70 body form's open tail



Still curvaceous lines grace this 'Montagna' bodied Dino 206S/SP

Son nouveau V6 était en fait une version pour les courses d'endurance du V6 Dino Fiat-Ferrari, affûté par l'Ing. Franco Rocchi. Un V6 ouvert à 65 degrés à 4 arbres à came en tête, dérivé de l'ancien moteur F1/F2 de 1957-60. Le poids total de la nouvelle voiture atteignait à peine les 600 kg et on espérait environ 190 ch à 9 000 tr/min du V6 1600 cm³. Le châssis était de type tubulaire, très léger, rigidifié par des panneaux d'aluminium rivetés. Avec une suspension indépendante aux quatre roues de type Formule 1 la voiture était équipée de freins à disque Dunlop outboard à l'avant et inboard à l'arrière— de chaque côté des parois de la boîte.

Au volant de la nouvelle Dino 166P, Giancarlo Baghetti remporta le Grand Prix de Rome, supportant sans problème de courir en Sport. Une semaine plus tard, elle était confiée à Lorenzo Bandini/Nino Vaccarella pour les 1 000 Km du Nürburgring. Denis Jenkinson de Motor Sport écrivait : « Surtees et Scarfiotti ont fait une impressionnante démonstration (dans leur Ferrari 330 P2 4 litres victorieuse) mais elle faisait presque pâle figure comparée à la performance du coupé Ferrari Dino 1600, piloté par Bandini/Vaccarella. Ce coupé deux places « Grand Prix » a bluffé tout le monde par sa performance en établissant un nouveau standard... Ce petit coupé rouge avec ses roues Grand Prix en alliage jaunes, était si rapide que de nombreuses personnes refusèrent de croire que ce n'était qu'une 1600 cm³. La limite de classe étant de 2000 cm³, il importait bien peu à Ferrari qu'ils le croient ou non... Il menait devant toutes les GT, toutes cylindrées confondues, devant toutes les Ferrari LM, toutes les Porsche, 8 ou 6 cylindres, et fut incontestablement la vedette du jour.

Its new V6 engine was indeed an endurance racing version of the Fiat-Ferrari Dino V6 then being finalised by Ing. Franco Rocchi; a 4-cam 65-degree V6 derived from the old 1957-60 F1/F2 design. The new car's all-up weight was barely 1,300lbs and the 1600cc V6 engine was expected to deliver around 190bhp at 9,000rpm. The chassis was a lightweight tubular frame with riveted-on aluminium stressed skin panelling. With Formula 1 style all-independent suspension the car carried its Dunlop disc brakes outboard at the front, and inboard – on the gearbox cheeks – at the rear.

Giancarlo Baghetti in the new Dino 166P won the Rome Grand Prix supporting sports car race with ease. One week later it was entrusted to Lorenzo Bandini/Nino Vaccarella in the Nürburgring 1,000Kms. Denis Jenkinson of 'Motor Sport' reported: "Surtees and Scarfiotti gave a very impressive demonstration (in their winning 4-litre Ferrari 330P2) but it almost paled into insignificance compared with the relative performance of the 1600 Ferrari Dino Coupe, driven by Bandini/Vaccarella. This Coupe two-seater 'Grand Prix' car staggered everyone by its performance and set a new standard... This little red coupe with its yellow Grand Prix alloy wheels went so fast that a lot of people refused to believe it was only 1600cc. As the class limit was 2000cc it did not matter much to Ferrari whether they were believed or not.... It was leading all the GT Cars, of any capacity, all the LM Ferraris, all the Porsches, both 8-cylinder and 6-cylinder, and was undoubtedly the star of the show.

September 29, 1968 - Cefalu-Gibilmanna hill-climb, Sicily - happy winner Pietro Lo Piccolo with '022' in original body form



Alors que les autres voitures rencontraient des problèmes, il remonta à la troisième place... Pendant un long moment l'équipe Ferrari était au nirvana avec un prototype 4 litres à la première place, leur prototype 3,3 litres à la seconde place et leur prototype 1,6 litres à la troisième place, les Porsche, Ford, Cobra, Alfa Romeo et tous les autres derrière eux.

« Puis il y eut un moment de panique lorsque la Dino commença à avoir des ratés et que Bandini s'arrêta aux stands. Il n'y avait pas de bruit anormal, pas de fumée, pas de chute de la pression d'huile, mais les ratés étaient toujours là, et jusqu'à la fin de la course – si bien que l'une des Porsche réussit à prendre la troisième place et que la Dino finit quatrième. Il s'avéra qu'un morceau de caoutchouc d'un joint dans le système d'admission était descendu dans le conduit des carburateurs Weber et avait partiellement bloqué le jet. Mais la Dino Ferrari a de toute façon laissé son empreinte ... ».

Cette marque devint encore plus indélébile quand le directeur d'écurie, Eugenio Dragoni, insista pour que les inspecteurs allemands vérifient la cylindrée de la petite Dino, après quoi « la rumeur court sur les voitures de Grand Prix à peine déguisées » que l'on faisait courir en championnat du monde des voitures de catégorie Sport ...

As other cars struck trouble it moved up into third place...for a long while the Ferrari team were on top of the world with their 4-litre prototype in first place, their 3.3-litre prototype in second place and their 1.6-litre prototype in third place, with Porsches, Fords, Cobras, Alfa Romeos and everyone else behind them.

"Then there was a moment of panic when the Dino started to misfire and Bandini came into the pits. There was no undue noise, no smoke, no loss of oil pressure, but the misfire was still there and it remained to the end of the race – so that one of the Porsches was able to take third place and the Dino finished fourth. It transpired that a piece of rubber from a seal in the intake system had gone down one of the downdraught Weber carburetors and partially blocked a jet. But the Dino Ferrari had certainly made its mark...".

That mark became even more indelible when team manager Eugenio Dragoni insisted that the German scrutineers should verify the little Dino's engine capacity, after which "...the muttering began about 'thinly-disguised Grand Prix cars'" being used in sports car World Championship racing...



Après les 24 Heures du Mans de cette année-là, la petite Dino fut retirée de la classe 2 litres en endurance et confiée à Ludovico Scarfiotti pour une nouvelle tentative dans le championnat européen de la montagne, qu'il avait si élégamment remporté – avec une des premières Ferrari Dino - en 1962. Bien qu'il ait raté les deux premières épreuves du championnat, en utilisant plus tard le premier prototype dont on avait découpé le toit pour le transformer en Barchetta, Scarfiotti et la Dino terminèrent avec le second titre de Ferrari en championnat européen de la montagne en l'espace de quatre années.

Au début de février 1966, Ferrari présenta ses deux glorieuses Sport-Prototype 330 P3 4 litres et leur nouvelle petite sœur – la Dino 206S. M. Ferrari envisageait de construire 50 de ces petits V6 pour les homologuer en Sport Groupe 4 2 litres – plutôt que comme prévu en Prototype Groupe 6. Quoiqu'il en soit, cet été-là l'industrie italienne connut une crise industrielle qui entraîna le programme de production de Ferrari. Tandis que l'effort se concentrerait sur les programmes de Formule 1 et de Sport-Prototype de grosse cylindrée de la marque, la production de la Dino 206S se limita apparemment à tout juste 18 vraies exemplaires de Dino 206S – à numéros pairs, des châssis 002 à 036. Cette famille représentait une série différente des prototypes d'usine, bien que deux voitures d'usine aient peut-être pu recevoir des numéros de voitures de production. Plusieurs changements furent apportés à la nouvelle Dino 206S de 1966. Le plus remarquable était l'adoption d'une toute nouvelle carrosserie – bien mieux proportionnée – fabriquée à la main à la Carrozzeria Sports Cars de Piero Drogo à Modène.

After that year's Le Mans race the little Dino ran out of 2-litre class endurance races to contest, and so was entrusted instead to Ludovico Scarfiotti for another attempt upon winning the European Mountain Championship, which he had won so handsomely – with an earlier Ferrari Dino - in 1962. Despite missing the opening two Championship rounds, while latterly using the first prototype car in cut-down open-cockpit Barchetta form, Scarfiotti and the Dino walked off with Ferrari's second European Mountain Championship title in four years.

In early February 1966 Ferrari then released both its glorious 4-litre 330P3 sports-prototype car and its new 'little sister' – the new Dino 206S. Mr Ferrari declared his intention to build 50 of these little V6s to qualify them as 2-litre Group 4 sports-racing cars – as opposed to their being initially Group 6 prototypes. However, that summer saw Italian industry convulsed by widespread industrial strife which gutted Ferrari's production programme. While effort was focused upon the marque's Formula 1 and large-capacity sports-prototype programmes, Dino 206S production was apparently limited to just 18 true Dino 206S entities - even-numbered from chassis '002' to '036'. This family embodied a separate series from the works-team prototypes – although two works cars may also have been renumbered as production cars. Several changes were made to the new 1966 Dino 206S. Most notable was the adoption of brand-new – far better proportioned - bodywork hand-made by Piero Drogo's Carrozzeria Sports Cars company in Modena.



Sa forme reprenait à plus petite échelle celle de la P3 de Drogo, équipée du gros moteur, et reposait sur un châssis multi-tubulaire renforcé par des panneaux en alliage rivetés. Quelques panneaux en fibre de verre étaient également collés aux tubes du châssis, renfermant des réservoirs de type sac dans chacun des seuils latéraux. Le Dino V6 à 65 degrés à 4 arbres à came adoptait un alésage de 86 mm et une course de 57 mm, déjà utilisés dans la voiture victorieuse au championnat de la montagne, d'une cylindrée de 1 986,6 cm³. Les culasses redessinées avaient un allumage à une seule bougie à la place du double allumage de 1965. On utilisait soit trois carburateurs Weber double corps, soit une injection et cette version améliorée de la Dino 206S était au départ créditez de 218 ch à 9 000 tr/min. La carrosserie de série – aux courbes voluptueuses et d'une beauté à couper le souffle – ressemblait à un coupé avec un toit ouvrant. En fait un panneau était proposé pour la transformer en vrai coupé – « ...pour les circuits très rapides ».

L'aristocrate magistrat et gentleman driver sicilien Clemente Ravetto fut le premier propriétaire de la Ferrari Dino 206S châssis 022 proposée ici. Il était l'une des vedettes de l'équipe sicilienne Scuderia Pegaso, ayant couru sur Ferrari 250 GTO et 250 LM et sur Jaguar Type E. Il était le vice-procureur de la République de Vérone et chevalier à la fois de l'Ordre de Malte et de la République italienne. C'était un homme charmant et agréable qui resta une figure très populaire jusqu'à sa mort en 2010, à l'âge de 76 ans, alors que son fils, le Dr Manfredi Ravetto, était directeur général de l'écurie de Formule 1 HRT (Hispania Racing Team).

The body shape was scaled-down version from Drogo's big-engined P3 body form and the new model was based upon a welded multi-tubular spaceframe stiffened by alloy stress panels riveted into place. Some glassfibre panels were also bonded to the frame tubes, housing bag-type fuel tanks within each side sill. The 65-degree 4-cam Dino V6 engine adopted the 86mm bore x 57mm stroke used in the Mountain Championship-winning car, displacing 1986.6cc. Redesigned cylinder heads had single-plug ignition replacing the 1965 twin-plug system. Either three twin-choke Weber carburetors or fuel injection was to be used, and in this updated form the Dino 206S was initially credited with 218bhp at 9,000rpm. The standard – voluptuously curved and utterly beautiful – bodywork resembled a Coupe with an open sun-roof. In fact a roof panel was offered to create a true closed Coupe – "...for very fast circuits".

Aristocratic Sicilian gentleman magistrate-cum-racing driver Clemente Ravetto was the first owner of Ferrari Dino 206S chassis '022' now offered here. He was a leading light of the Sicilian Scuderia Pegaso team, having campaigned Ferrari 250GTO and 250LM, and an E-Type Jaguar. He was the vice-prosecutor of the Republic of Vrone, and a Knight of both the Order in Malta and of the Italian Republic. He was an engaging and kindly man who remained widely popular and prominent figure until his death in 2010, aged 76, when his son, Dr Manfredi Ravetto, was general manager of the HRT Formula 1 Team, Hispania Racing.

Fuel-injected Ferrari 4-cam V6 engine and transaxle with well-cooled inboard-mounted rear disc brakes



Ravetto semble avoir fait ses débuts avec sa Dino 206S le 31 juillet 1966, avec le numéro 470 dans la course de côte Trieste-Opicina. Toujours est-il que la facture de Ferrari pour l'achat de la Dino 022 que nous proposons ici est datée du 29 mars 1967, mentionnant Telaio (châssis) 022 et Motore 022 – Rosso Corsa (rouge course). Le prix fixé pour la voiture « complète avec cinq roues et pneus » était de 8 876 400 Lire.

Clemente Ravetto l'engagea ensuite aux 1 000 Km de Monza le 25 avril 1967, partageant la Dino 206S – dans sa forme originale d'usine avec sa carrosserie Dromo – avec son compatriote sicilien, un aristocrate à l'immense expérience comme pilote de Formule 1, le Prince Gaetano Starrabba di Giardinelli. Mais leur course se termina sur une panne de moteur.

Ravetto réapparut au volant de la voiture en juin de la même année, terminant second chez lui à la course de côte de Monte Pellegrino, près de Palerme, en Sicile. Et ce fut à l'une des personnalités les plus en vue de Palerme que Ravetto vendit 022 en 1968.

Pietro Lo Piccolo était le président pilote de l'Unione Provinciale Panificatori et le leader de la confédération commerciale de Palerme. Le père de Lo Piccolo avait créé la plus grosse affaire de boulangerie qui avait prospéré sous la direction de Pietro et de son frère Francis.

Ravetto appears to have made his Dino 206S debut on July 31, 1966, running under race No 470 in the major Trieste-Opicina hill-climb. However, the Ferrari factory invoice for his purchase of Dino '022' offered here is dated March 29, 1967, quoting 'Telaio' (chassis) '022' and 'Motore' '022' – finished in Rosso Corsa (Racing Red). The price charged for the car 'complete with five wheels and tyres' was 8,876,400 Lire.

Clemente Ravetto then entered the April 25, 1967, Monza 1,000Kms, co-driving this Dino 206S – in its original ex-factory Dromo-bodied form – with fellow Sicilian aristocrat – and vastly experienced sometime Formula 1 racing driver - Prince Gaetano Starrabba di Giardinelli. But their race ended in engine failure.

Ravetto reappeared in the car in June that year, finishing second on home soil in the Monte Pellegrino hill-climb, just outside Palermo, Sicily. And it was to one of Palermo's most prominent personalities that Ravetto then sold '022', for 1968.

Pietro Lo Piccolo was the race-driving President of the Unione Provinciale Panificatori and leader of the Palermo commercial confederation. Lo Piccolo's father had founded a major bakery business, which prospered under the management of Pietro and his brother Francis.

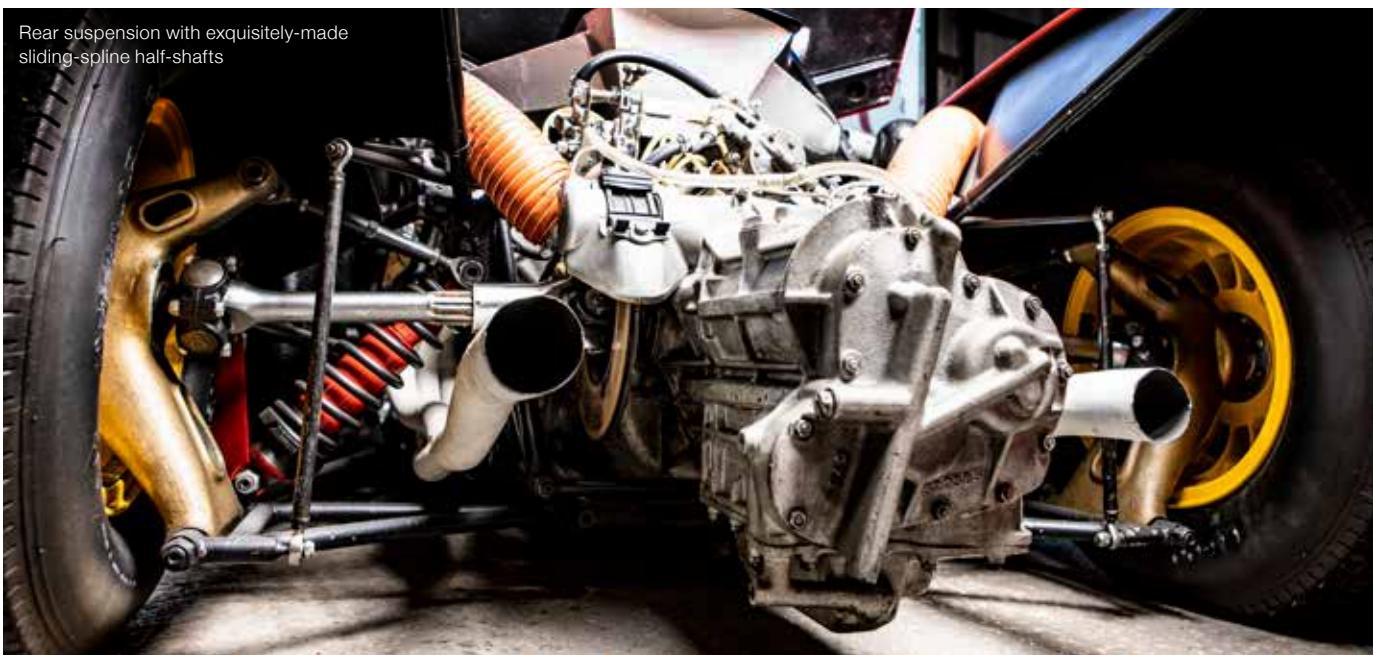
Dunlop-shod Campagnolo disc rear wheel



May 3, 1970 - Targa Florio - Rounding Collesano hairpin, the rebodied '022' en route to its 2nd place in the 3-litre Prototype class



Rear suspension with exquisitely-made sliding-spline half-shafts



Lo Piccolo avait couru en motocyclette, avant de passer sur quatre roues en karting puis en automobile, d'abord sur Alfa Romeo Giulietta SZ en 1965, suivie en 1966 par une Giulia TZ 1600. Après l'acquisition de 022 à Ravetto il l'engagea trois années de suite, remportant finalement le championnat italien en 1970. Ayant déjà engagé l'Alfa Romeo TZ dans la Targa Florio International de son île natale, il y inscrivit la Dino 022 en 1970 – avec Salvatore Calascibetta comme copilote.

Ils terminèrent 11e au classement général et second de leur classe. À l'époque 022 avait déjà été transformée avec carrosserie Spider ou Montagna, forme sous laquelle elle est vendue aujourd'hui.

Pietro Lo Piccolo était également un aviateur passionné et participait à des compétitions aériennes, dont le Tour de Sicile, et il était aussi une figure familiale de Palerme se rendant à son bureau à bicyclette, car il ne supportait pas d'être coincé dans les embouteillages...

Sa carrière sur la Dino 206S 022 commença par une 5e place à la Coppa Bruno Carotti à Vallelunga, près de Rome, en juin 1968. Au mois d'août il remporta sa classe, 5e au classement général à la Coppa Citta di Enna autour du lac de Pergusa, en Sicile, puis remporta la course de côte Cefalu-Gibilmanna en septembre 1968, suivi en octobre par une victoire au Val d'Anapo-Sortino. Il se classa second dans l'épreuve de la Citta d'Orivetto, avant que la carrosserie allégée ressemblant à une Ferrari 212E Montagna réalisée pour lui sur mesure en fibre de verre soit installée sur la voiture pour 1969.

Lo Piccolo had raced motorcycles before turning to four wheels in karting, and then motor racing, initially in 1965 with an Alfa Romeo Giulietta SZ, followed – in 1966 – by a Giulia TZ 1600. After acquiring '022' from Ravetto he would campaign it for three years, ultimately winning the Italian Championship in 1970. Having that far driven the Alfa Romeo TZ in his home island's International Targa Florio, he entered his Dino '022' in the 1970 Targa – co-driving it with Salvatore Calascibetta.

They finished a 11th overall and 2nd in class. By that time '022' had been updated into the Spider or Montagna body form in which it is now offered here.

Pietro Lo Piccolo was also an enthusiastic aviator and competed in air races, including the Tour of Sicily, while in down-town Palermo he was a familiar figure cycling to his office because he couldn't abide being stuck in traffic...

His career in Dino 206S '022' began with 5th place in the Coppa Bruno Carotti race at Vallelunga, Rome, in June, 1968. That August saw him win his class, 5th overall, in the Coppa Citta di Enna race around Lake Pergusa, Sicily, and he then won the September '68 Cefalu-Gibilmanna hill-climb, followed in October by victory at Val d'Anapo-Sortino. He placed 2nd in the Citta d'Orivetto event before the broadly Ferrari 212E-type Montagna lightweight sports body - custom made for him in vetroresina (glass fibre) - was fitted to the car for 1969.



Pietro Lo Piccolo pilota ensuite 022 dans six épreuves nationales importantes pour cette nouvelle saison, la course de côte San Benedetto del Tronto-Acquaviva Piceno, le Monte Pellegrino-Polerna, le Trapani-Monte Erice, la Coppa Nissena, le Val d'Anapo-Sortino et la Camucia-Cortona. Il pilot encore la voiture pour la Coppa Citta di Enna à Pergusa, terminant 6e et se plaça 3e à la Coppa di Tolentino.

Ce talentueux gentleman engagea ensuite 022 dans sa plus importante course – la Targa Florio 1970, 5e épreuve d'endurance du championnat du monde des marques cette année-là. Lo Piccolo et Salvatore Calascibetta pilotèrent de concert la Dino 206S sous les couleurs de la Scuderia Pegaso ('Pégase – le cheval ailé), et terminèrent 11e au classement général et 2e de leur classe, seulement devancés dans cette catégorie par l'Alfa Romeo T33/2 d'usine de l'ancien pilote Ferrari Jonathan Williams/Giovanni Alberti.

Lo Piccolo sur 022 remporta ensuite la Coppa Faro en 1970, le Trofeo Ludovico Scarfotti, et les courses de côte du Monte Pellegrino et du Val d'Anapo-Sortino. Le 19 juillet 1970, il termina 14e au classement général des 500 Km sur le circuit de Mugello et entre les courses de côte du Pellegrino et du Val d'Anapo, il souffrit d'un méchant accident très atypique au cours des essais de la Coppa Citta di Enna à Pergusa, percutant le rail de sécurité à très haute vitesse avec 022. La voiture fut bien réparée comme en atteste sa victoire le 12 octobre au Val d'Anapo.

Pietro Lo Piccolo then drove '022' to win six important National events that new season; the San Benedetto del Tronto-Acquaviva Piceno hill-climb, Monte Pellegrino-Polerna, Trapani-Monte Erice, the Coppa Nissena, Val d'Anapo-Sortino and Camucia-Cortona events. He raced the car in the Coppa Citta di Enna at Pergusa, finishing 6th and placed 3rd in the Coppa di Tolentino.

This most capable and talented gentleman driver then entered '022' for its most important motor race – the 1970 Targa Florio, round 5 of that year's World Championship of Makes endurance racing series. Lo Piccolo and Salvatore Calascibetta co-drove their Dino 206S under the Scuderia Pegaso ('Pegasus' – the winged horse) banner, to finish 11th overall and 2nd in class, headed in that category by only the works-supported Alfa Romeo T33/2 of ex-works Ferrari driver Jonathan Williams/Giovanni Alberti.

Lo Piccolo in '022' went on subsequently to win the 1970 Coppa Faro, the Trofeo Ludovico Scarfotti, Monte Pellegrino and Val d'Anapo-Sortino hill-climbs. In the July 19, 1970, Mugello 500Kms public road-circuit race he finished 14th overall, and between the Pellegrino and Val d'Anapo hill-climbs he also suffered a nasty and highly untypical accident during practice for the Coppa Citta di Enna at Pergusa, backing '022' into the trackside guardrail at very high speed. The car was well repaired, however, as evidenced by its October 12 victory at Val d'Anapo.

Plus tard, la voiture fut acquise par le réputé amateur français de Ferrari, Jess G. Pourret – et en 1976, elle passa dans la légendaire collection de Ferrari de Pierre Bardinon au Mas-du-Clos, près d'Aubusson, en France. Il passa plus tard la voiture à Jean-Marie Cauwet de St Maur, en France, pour la racheter quelques années plus tard.

Finalement, en 1984, cette Ferrari Dino 206S passa aux mains du vendeur – dans la collection privée et renommée duquel elle demeura ces 36 dernières années.

Voici en fait l'une des plus titrées de ces jolies petites Ferrari Dino 206S – auréolée d'un magnifique palmarès italien en compétition – et offrant un potentiel exceptionnel pour un futur propriétaire/pilote passionné...

Refer to department

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

In its later life the car was acquired by the renowned French Ferrari connoisseur Jess G. Pourret – and in 1976 it passed into the legendary Ferrari Collection of Pierre Bardinon at Mas-du-Clos, Aubusson, France. He subsequently passed the car on to Jean-Marie Cauwet of St Maur, France only to re-acquire it in later years.

Eventually, in 1984, this Ferrari Dino 206S passed into the hands of its present vendor, Jack Setton, – in whose suitably renowned and respected private collection it has since been preserved for the past 36 years.

Here indeed is one of the most successful examples of the beautiful little Ferrari Dino 206S cars – blessed with a wonderfully Italianate racing history – and offering tremendous potential for a truly discerning and enthusiastic new owner/driver...

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



May 3, 1970 - Targa Florio - Pietro Lo Piccolo and Salvatore Calascibetta drove their four-year-old Dino 206S/SP admirably well that sunny day in Sicily...

FERRARI 599 GTB FIORANO 2007

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFFD60B000151959

- Supplied new to Spain
- 44,868 kilometres from new
- Full Ferrari dealer service history
- Last serviced in July 2019



Présentée au Salon de Genève en février 2006, la 599 GTB Fiorano devait son nom au fameux circuit d'essai de Ferrari et était la dernière d'une lignée de modèles deux places à moteur V12. Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 6 litres de la 599 était une version retravaillée de celui de la supercar Enzo développant 612 ch avec un couple maximale de 62 mkg.

Livrée neuve en Espagne, cette fabuleuse et exclusive Ferrari est vendue ici avec un historique d'entretien complet ayant toujours été confié à des agents Ferrari officiels. La voiture a été livrée avec les options suivantes :

Garnitures intérieures en fibre de carbone
Sièges Daytona
Écuissous Scuderia Ferrari
Rétroviseurs extérieurs électrochromiques
Roues de 20 pouces
Système audio Bose
Capteurs de parking avant et arrière
Roue de secours

Affichant actuellement un total de 44 868 kilomètres au compteur, la voiture a connu son dernier entretien en juillet 2019 et est décrite par le vendeur comme en excellent état général. La documentation fournie comprend le carnet d'entretien dûment tamponné, différentes factures, le contrôle technique en cours, le Permiso de Circulación espagnol et le manuel du propriétaire.

€75,000 - 95,000

Sans Réserve

Introduced at the Geneva Motor Show in February 2006, the 599 GTB Fiorano took its name from Ferrari's famous test track. The 599's 6.0-litre V12 was a reworked version of that found in the Enzo supercar, producing a staggering 612bhp. Developed as part of Ferrari's Formula 1 programme, the paddle-shift gearbox had become a feature of its range-topping sports cars and was available in its latest form for the 599. Although active suspension had long been banned from Formula 1, its development for road cars had continued and the 599 came equipped with magnetorheological 'semi-active' dampers.

Delivered new to Spain, the fabulous and exclusive Ferrari supercar offered here comes with full service history, having been maintained exclusively by official Ferrari dealers. The car was supplied with following options:

Carbon fibre interior trim
Daytona seats
Scuderia Ferrari shields
Electrochromic external mirrors
20"-diameter wheels
Bose hi-fi sound system
Parking sensors front and rear
Spare wheel

Currently displaying a total of 44,868 kilometres on the odometer, the car was last serviced in July 2019 and is described by the vendor as in excellent condition throughout. Accompanying documentation consists of the fully stamped service book, sundry invoices, current technical inspection, Spanish Permiso de Circulación, and an owner's manual.

255 Ω

FERRARI 612 SCAGLIETTI 2005

Châssis n° ZFFAY54B000145751

Moteur n° 101213

- Dramatic Nero colour scheme
- Equipped with F1-type transmission
- Well preserved condition



Un efficace Grand Turisme quatre places, capable de transporter quatre adultes très confortablement, tout en procurant d'excellentes performances grâce à son V12 de 540 ch. La transmission type F1 avait été améliorée pour ce modèle avec des cônes de synchronisation additionnels, permettant des passages plus rapides, tandis qu'un levier traditionnel sur la console centrale permettait la sélection manuelle ou automatique, de la première et de la marche arrière. Essayée sur la piste de Fiorano, la 612 Scaglietti se montra six secondes plus rapide que la 456M avec une vitesse de pointe de plus de 315 km/h. C'était une vraie Ferrari, capable de délivrer toute la performance et la passion qui avaient fait la réputation de la marque.

La 612 Scaglietti proposée ici a été acquise il y a quelques années d'une grande collection italienne. La voiture a subi sa révision de 30 000 km début 2017 et a été très bien soignée depuis. Elle arbore une spectaculaire livrée Nero, intérieur et extérieur, avec l'écusson optionnel Scuderia et la transmission type F1. Accompagnée de ses livrets et manuels originaux, cette 612 Scaglietti avec son élégante couleur et ses équipements séduisants, ainsi que son évocation des modèles emblématiques de la marque, fera un complément idéal à n'importe quelle collection privée de Ferrari. Inutile de préciser qu'elle sera aussi tout simplement merveilleuse à conduire, ce pour quoi son créateur l'a conçue.

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

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

€50,000 - 70,000

Sans Réserve

A competent four-passenger Grand Tourer, able to carry a quartet of adults very comfortably while at the same time providing excellent performance thanks to its 540bhp V12 engine. The F1-type transmission was updated for this model with additional synchronisation cones, allowing for faster gear changes, while a traditional console-mounted shift gate allowed for selection of manual/automatic, 1st and reverse gears. In testing on Ferrari's test track at Fiorano, the 612 Scaglietti proved itself some six seconds faster than the 456M; top speed was over 315km/h. In every way this was a true Ferrari, capable of delivering all the performance and passion for which the marque has long been famed.

The 612 Scaglietti offered here was acquired several years ago from a large Italian collection. The car underwent its 30,000km service in early 2017 and has been well cared for since then. It is finished in a rich and menacing Nero livery, both inside and out, with the optional Scuderia shields and the F1-type transmission. Accompanied by its original books and manuals, this 612 Scaglietti with its elegant colour scheme and desirable features, as well as connections to the finest models of the company's past, would be an ideal addition to any private Ferrari collection. Needless to say, it would also be wonderful simply to drive and enjoy as its manufacturer intended.

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

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

256 Ω

FERRARI 430 SCUDERIA 2008

Châssis n° ZFFKZ64B000163729

- Wonderful Argento Nürburgring over Nero colour scheme
- Delivered with Rosso brake callipers and radio delete
- Fewer than 2,000 kilometres from new
- A legendary modern Ferrari



Ferrari continua sa récente tradition de proposer une version circuit de son coupé stradale avec la 430 Scuderia, une variante compétition significativement plus légère et plus puissante de la F430. En plus d'être plus légère (elle pesait 100 kg de moins que le modèle de série) et d'offrir plus de puissance grâce à un échappement et une admission modifiée, un taux de compression plus élevé et des têtes de piston reprofilées, la voiture recevait une boîte semi-automatique Superfast2 aux passages plus rapides et une carrosserie subtilement retravaillée pour offrir un appui plus prononcé.

La 430 Scuderia recevait également un nouveau système traction control (avec différentiel électronique E-Diff) et des freins carbones céramique en série. Le légendaire Michael Schumacher fut un contributeur-clé dans le développement du nouveau modèle, sans conteste un facteur de poids dans le fait que la 430 Scuderia tournait plus vite sur le circuit de Fiorano que la fameuse Ferrari Enzo elle-même !

La 430 Scuderia proposée ici fut livrée à l'origine dans son pays natal l'Italie en janvier 2009, puis passa dans une grande collection italienne où son propriétaire actuel l'acquit en 2016. Elle est peinte en argent Nürburgring, tandis que l'intérieur reçoit une sellerie en Alcantara noir, une harnais compétition quatre points et de la fibre de carbone un peu partout.

Ferrari continued its recent tradition of offering a track-ready variant of its latest stradale coupé with the 430 Scuderia, a significantly lighter and more powerful racing version of the F430. In addition to being lighter (it weighed 100kg less than the standard model) and producing more power thanks to a revised intake and exhaust, higher compression ratio, and re-profiled piston crowns, the car featured a faster-shifting Superfast2 semi-automatic gearbox, and bodywork subtly reworked for increased overall downforce.

The 430 Scuderia also featured a new traction control system (E-Diff electronic differential) and carbon ceramic brakes as standard equipment. The legendary Michael Schumacher was a key contributor to the new model's development, undoubtedly no small factor in the 430 Scuderia having faster lap times at Fiorano than even the famed Ferrari Enzo!

The 430 Scuderia offered here was originally delivered in its native Italy in January 2009, then passed to a large Italian collection from which the current owner acquired it in 2016. It is finished in Argento Nürburgring, while the interior features Nero Alcantara upholstery, four-point racing harnesses, and plentiful carbon fibre.



Cette voiture a été livrée sans radio et avec des étriers de freins rouges, une touche particulièrement accrocheuse. Des écussons jaunes Scuderia sont fixés sur les ailes avant, tandis que le tableau de bord montre des compteurs à fond jaune. Après son acquisition par le vendeur, la voiture a été révisée en février 2017 par Motor Service Srl à Modène, avec changement de l'huile et du liquide de freins et montage de nouveaux pneus.

L'état de la voiture est décrit comme exceptionnel, avec moins de 2 000 kilomètres parcourus depuis 2008, et elle fera sans aucun doute sensation sur piste ou comme complément à une F430 de route dans une collection.

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

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

€175,000 - 200,000
Sans Réserve

This car was delivered without a radio and came with brake callipers in Rosso, the latter a very eye-catching touch. Yellow Scuderia shields are fitted to the front wings, while the dashboard boasts a yellow-faced tachometer. Following the current owner's acquisition, the car was serviced in February 2017 by Motor Service Srl of Modena, which included changing the oil and brake fluid and fitting new tyres.

The car's condition is described as exceptional overall, with fewer than 2,000 kilometres covered since 2008, and it would undoubtedly be a real thrill for future track days or as the complement to the road-going F430 in one's collection.

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

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

HORCH 853 SPEZIAL ROADSTER 1937

Carrossée dans le style d'Erdmann & Rossi

Châssis n° 853177

Moteur n° 851234

- One of the most sporting German cars of its era
- Resurrection of an iconic design
- Offered with a ZF four-speed gearbox

Comme les autres modèles de luxe allemands construits en série limitée dans les années 1930, l'impressionnante 853 Spezialroadster de Horch fut produite en différentes variantes dans un style qui évolua avec le temps. La seconde série ne compte que cinq exemplaires, un prototype et quatre modèles « de série ». Construits sur un empattement raccourci, ils se distinguaient par leur capot extrêmement long, se prolongeant pratiquement jusqu'au pied du pare-brise incliné à la manière des Packard carrossées par Dietrich avec un pare-chocs avant constitué d'une seule lame et une moulure prenant naissance à l'avant de la voiture et en faisant tout le tour en enveloppant l'arrière.

Le résultat mettait en valeur l'avant de la voiture qui n'avait pratiquement pas de partie arrière, donnant une incroyable impression de puissance et de longueur démesurée. Plus qu'un simple exemplaire de Horch hors du commun, il s'agit de l'une des plus belles automobiles allemandes de l'époque, combinant la fameuse « arrogance teutonne », dont parlent souvent les journalistes automobiles, avec une certaine élégance. Aujourd'hui seuls quatre authentiques Spezialroadsters de la seconde série ont survécu, comparés aux deux fois plus nombreux Spezialroadsters « longue queue » 500 K et 540 K plus connus produits par Mercedes-Benz à la même époque.

L'exemplaire vendu ici a été construit par le spécialiste bien connu Horch Classic sur un châssis 853 original, acquis en Ukraine où il servait de tracteur agricole ! La restauration, qui allait prendre sept années et impliquer des milliers d'heures de main d'œuvre et de recherches dans de nombreuses archives, débuta aussitôt. Le dessin devait associer le meilleur des deux générations de Spezialroadsters, empruntant les phares montés sur les ailes et les portes échancreées du dessin original avec l'arrière arrondi de la seconde génération.

Like other limited-production styles offered by German luxury manufacturers in the 1930s, Horch's impressive 853 Spezialroadster was produced in different series with styling that evolved over time. The second series included just five examples, a prototype and four subsequent 'production' versions. Built on a shortened chassis, they were distinguished by an extremely long bonnet, extending virtually to the frame of a raked 'V' windscreen in the manner of Dietrich-styled Packards; a single-blade front bumper; and a moulding running from the front of the car all the way around the rear of the body.

The result was a design that emphasised the car's front end and had virtually no rear deck, giving it the impression of massive horsepower and tremendous length. More than just a stunning example of the Horch, it was one of the most beautiful German automobiles of the era, managing to combine both the famous 'Teutonic arrogance' of which motoring writers often spoke, with a certain lithe grace. Today only four authentic Spezialroadsters of the second series are known to have survived compared with twice as many of the more famous 500 K and 540 K 'long tail' Spezialroadsters produced by Mercedes-Benz in the same era.

The example offered here was constructed by the well-known German specialists Horch Classic upon an original 853 chassis, reportedly acquired in the Ukraine where it had been in service as a farm tractor! A restoration was soon underway, which would take seven years and involve many thousands of man-hours and research with numerous archives. The design was intended to mirror the best features of both the first- and second-generation Spezialroadsters, borrowing the original design's wing-mounted driving lights and low-cut doors, with the second generation's smooth one-piece tail.





La carrosserie a été réalisée de manière traditionnelle en utilisant un patron en contreplaqué comme modèle pour réaliser la structure de carrosserie en bois conforme à l'originale. On prit grand soin à la réalisation de la structure et des panneaux de carrosserie et en les réunissant avec des tolérances et une finition d'experts. La carrosserie fut peinte dans une harmonie de couleurs percutante conforme à celles de l'époque, gris argent avec capot rouge tandis que l'intérieur recevait un cuir au grain et à la texture conformes à ceux de l'époque, brodé du logotype Horch sur les sièges et les portes. La capote est doublée en Alcantara. Le niveau de détail est tel que le tableau de bord, constitué d'un seul morceau de bois, a été réalisé en loupe d'orme canadien, choisi parce que sa légère nuance rouge s'accordait bien à la teinte de la carrosserie. Tous les chromes ont été refaits, tandis que les logos Horch du radiateur et du coffre ont été plaqués en or 24 carats.

Horch Classic souligne que le châssis a nécessité des réparations à plusieurs endroits en raison de la corrosion, tandis que le moteur original, les essieux avant et arrière, le différentiel et la direction ont tous été révisés, comme nécessaire, avant d'être remontés. Le moteur a reçu des pistons, des roulements et des guides de soupapes neufs et l'arbre à cames et les commandes de soupapes ont été refaits.

The body was crafted in the traditional fashion, using a wooden mock-up as the basis for a wooden body frame of the correct type. Great care was taken in crafting the body frame and the outer panels, then painstakingly uniting them with expert fit and finish. The body was finished in a striking and period-correct colour combination: silver with a red bonnet upper surface, while the interior was finished in leather of a period-correct grain and texture, embroidered with the Horch logo on the seats and door cards. The hood was finished with an Alcantara lining. Such was the level of detail involved in the coachwork that the dashboard, a single piece of wood, was fashioned of Canadian burr veneer, chosen because its slight reddish tinge complements the paintwork beautifully. All chromed parts were properly re-plated, while the Horch logos on the radiator and boot lid were plated with 24-carat gold.

Horch Classic noted that the frame required repair in several areas due to corrosion, while the original engine, front and rear axles, differential, and steering were all overhauled as necessary before reinstallation. The engine received new bearings, pistons, and valve guide seals, and the camshaft and valve gear were both rebuilt.



Passé au banc d'essai pendant 20 heures avant d'être remonté, le moteur est doté d'un système d'allumage moderne et transmet sa puissance à l'essieu arrière via une boîte manuelle à cinq rapports modernes. Il est important de noter qu'une boîte manuelle à quatre rapports originale et conforme, acquise par le vendeur, est fournie avec la voiture, afin de permettre à l'acheteur d'améliorer l'authenticité et la conformité de son acquisition sans grands frais supplémentaires. Précédemment immatriculée en Suisse comme véhicule de collection et vendue avec ces papiers périmés, les frais de douane pour ce pays ont été acquittés et la Horch sera facile à ré-immatriculer si l'heureux acheteur le désire.

Les Spezialroadsters Horch sont très rares et les occasions d'en acquérir un aussi magnifiquement réalisé et si proche du superbe dessin original sont encore plus rares. Construit par des experts de la marque, cette voiture est un hommage à l'un des plus beaux designs européens de son époque, une automobile admirée aussi bien par les passionnés que par les historiens.

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

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

€600,000 - 700,000

Dynamometer tested for some 20 hours before installation, the engine uses a modern ignition system and transmits its power to the rear axle via a modern five-speed manual gearbox. Importantly, an original and correct Horch four-speed manual transmission has been acquired by the vendor and is offered with the car, enabling a new owner to improve the correctness and authenticity of their acquisition at little additional cost. Previously registered in Switzerland as a 'Veteran' and offered with cancelled Swiss papers, the Horch is tax-paid in that country and could easily be reregistered there should the successful purchaser so desire.

Horch Spezialroadsters are few in number, and the opportunity to acquire one so expertly crafted and true to the breathtakingly beautiful original design is a rare indeed. Built by marque experts, this car is a fitting tribute to one of the most beautiful European designs of its era, an automobile admired by enthusiasts and historians alike.

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

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



MAYBACH SW38 SPEZIAL ROADSTER 1937

Carrosserie dans le style de Spohn

Châssis n° 1834

Moteur n° 11294

- An exceptionally well-restored example, superbly proportioned and detailed
- Meticulously recreated coachwork inspired by period Spohn designs
- Original 3.8-litre engine and five-speed transmission
- One of few open Maybachs available
- A grand German Classic



Maybach est aujourd'hui connu comme étant le modèle haut de gamme de Mercedes-Benz, ce qui montre l'immense respect que ce légendaire constructeur de Stuttgart conserve pour son concurrent depuis longtemps inactif. Le nom était autrefois une marque en propre, création du brillant ingénieur, Wilhelm Maybach, dont les moteurs animaient les révolutionnaires Zeppelin allemands. Les automobiles Maybach étaient considérées, dans les années 1920 et 1930, comme les plus raffinées, d'une qualité de construction supérieure dans leur assemblage, leur finition et leur mécanique à celle leurs rivales allemandes.

Cela s'appliquait également à son plus petit modèle, la SW38 animée par un six cylindres 3,8 litres à arbre à cames en tête, la dernière Maybach présentée avant la deuxième guerre mondiale. Elle atteignait 160 km/h, une performance remarquable pour l'époque, avec une grande souplesse que lui procurait l'innovante boîte à cinq rapports de la marque. La plupart du temps, la carrosserie était l'œuvre de grands carrossiers allemands comme Spohn et Gläser, deux sociétés avec lesquelles Maybach partagea une longue et riche collaboration.

Comme les autres grandes classiques allemandes de l'époque, la SW38 connut un grand succès commercial, 620 châssis en étant vendus, mais souffrit d'un énorme taux de destruction pendant la seconde guerre. On estime qu'il en reste moins de 150 en existence dans le monde, la plupart dotées de lourdes carrosseries limousines qui étaient le plus souvent commandées par la très conservatrice clientèle de la marque.

Maybach is known today as Mercedes-Benz's most up-market offering, which shows the immense respect that the legendary manufacturer from Stuttgart has for its long-defunct rival. The name once belonged to a marque all its own: the creation of brilliant engineer Wilhelm Maybach, whose engines powered Germany's revolutionary Zeppelin airships. Maybach automobiles were, in the 1920s and 1930s, considered Germany's finest, being built to a superior level of fit, finish, and engineering quality than their rivals.

This extended to the company's SW38, one of its smaller models, which was powered by a 3.8-litre six-cylinder overhead-camshaft engine and was the final Maybach introduced prior to World War II. Each was capable of 100mph, a performance benchmark for the era, with great flexibility provided by one of the company's innovative five-speed gearboxes. Coachwork was most often supplied by the great German coachbuilders such as Spohn and Gläser, both firms with which Maybach enjoyed long and successful relationships.

Like other great German cars of this era, the SW38 enjoyed commercial success, selling 620 chassis, but suffered from a high rate of attrition during World War II. It is believed that fewer than 150 remain in existence worldwide, many with heavy limousine bodies that were frequently specified by the firm's conservative clientele.



La SW38 proposée ici a été achetée en Hongrie, il y a des années par un spécialiste allemand bien connu. Elle a été découverte complète avec son moteur 3,8 litres d'origine, mais sa carrosserie originale de Limousine Pullman était en très mauvais état. On décida que le châssis serait restauré professionnellement par un spécialiste d'Europe de l'est avec une carrosserie d'un nouveau style, reprenant un dessin de l'époque de la très respectée Karrosserie Spohn de Ravensburg et construite selon les méthodes traditionnelles. Bien que des SW38 Spezial Roadsters aient été construits à l'époque, peu arborent ce sens de l'équilibre et cette puissance de proportions que créent les subtiles améliorations apportées au dessin original.

On trouve un pare-brise en V très bas, de magnifiques ailes à l'élégante courbure au-dessus des roues, tandis que la ceinture de caisse courre harmonieusement du capot, en passant par les portes, jusqu'au coffre arrière. Le coffre presque affleurant, en dehors du léger décrochement du couvercle du compartiment de roue de secours, rappelle de séduisants dessins similaires sur des Mercedes-Benz 540 K.

Toujours est-il que le Spezial Roadster de Spohn est encore plus flamboyant, grâce au large filet chromé ornant les portières symbolisant la queue d'une comète, associés sur cette voiture à des enjoliveurs et des marchepied chromés.

The SW38 offered here was acquired in Hungary years ago by a well-known German specialist. It was found complete, including its original 3.8-litre engine, but the original Pullman Limousine coachwork was in disrepair. It was decided that the chassis would be restored by Eastern European specialists with professionally crafted bodywork of a new design, based upon period styling drawings by the respected Karrosserie Spohn of Ravensburg and constructed using traditional methods. While SW38 Special Roadsters were produced in period, few have this car's sense of balance and powerful proportions, created by subtle improvements to the original designs.

The body features a low 'V' windscreens and beautiful pontoon-style wings sweeping elegantly in a broad curve over the wheels, while the belt-line flows harmoniously from the bonnet through the doors and down over the rear deck. The deck itself is nearly flush apart from the low-mounted spare with its metal cover, reminiscent of similarly attractive designs on the Mercedes-Benz 540 K.

However, the Spohn Special Roadster is even more flamboyant by virtue of its broad sweep of chrome trim along the doors, reminiscent of a trailing comet, complemented on this car by plated hubcaps and an up-swung chrome running board.



La capote du cabriolet est relativement basse, même lorsqu'elle est érigée, contrairement à de nombreux cabriolets allemands de l'époque. Plus important, la présentation générale reste aussi percutante et sensationnelle aujourd'hui qu'en 1937, jusqu'aux bagages qui l'accompagnent.

Tout aussi remarquable, grâce à la transmission manuelle à cinq rapports Maybach DS G 35, c'est toujours une voiture très performante, capable de rivaliser avec ses plus fameuses concurrentes de l'époque dans les cols alpins. Toutes les Maybach étaient grandes et imposantes, mais peu étaient vraiment belles et encore moins étaient véritablement sportives. Possédant à la fois l'élan et la grâce, il s'agit là de l'une des dernières. Un impressionnant hommage à l'artisanat et à l'ingénierie de l'une des plus grandes marques de sa génération. La voiture est vendue avec une copie d'un ancien Fahrzeugbrief allemand.

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

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

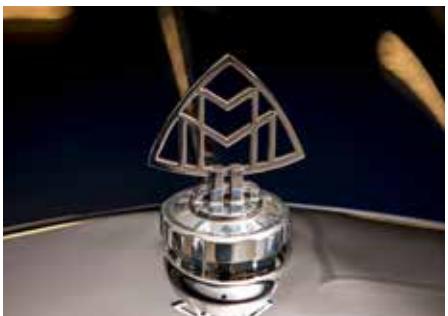
€500,000 - 650,000

The convertible hood is relatively low-slung to the body, even when raised, a feature strikingly different from many German cabriolets of this period. Most importantly the overall presentation remains crisp and as sensational today back as it was in 1937, and complete down to the fitted luggage.

Most importantly, thanks to the Maybach DS G 35 five-speed manual transmission, this is still a wonderful highway performer, able to challenge many of its more famous rivals on the Alpine passes. All Maybachs were grand and imposing, but few were truly beautiful and fewer still were downright sporting. Possessing both dash and grace, this is one of the latter: an impressive tribute to German craftsmanship and engineering from one of the greatest makes of its generation. The car is offered with a copy of an old German Fahrzeugbrief.

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

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



259 *

MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET B 1937

Châssis n° 169367

- Recently serviced
- Most attractive second-series coachwork
- Elegant colour scheme, with fitted luggage
- Accompanied by original data plate
- Includes copy of original Kommission paper



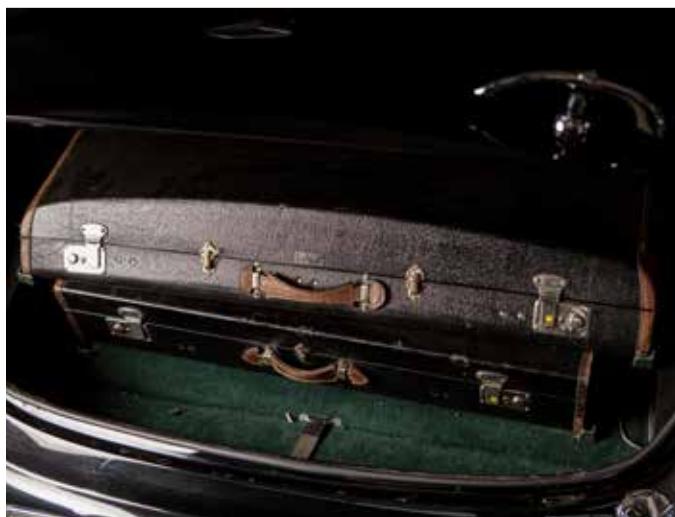


Dernière huit cylindres à compresseur de Mercedes-Benz de l'ère classique, la 540 K était une version améliorée de la 500 K avec un moteur à compresseur plus puissant de 180 ch, installé dans un châssis allongé de 3,25 m. Ce châssis plus long améliorait le comportement, tout en permettant aux carrossiers de l'usine de Sindelfingen de créer des modèles encore plus beaux, avec un long capot et de longues ailes incurvées, magnifiant son prestige et sa puissance. Les lignes de la 540 K signalent sa présence aussi fortement que son moteur. Quand le conducteur appuie fermement sur l'accélérateur, il en résulte une symphonie de sons, le hurlement du compresseur annonçant l'arrivée d'un modèle reconnaissable entre tous !

Au total, 419 châssis 540 K ont été construits. Dans le catalogue de carrosseries, 11 étaient proposées par Sindelfingen dont beaucoup, y compris les trois types de cabriolet, offrent différentes variations de style au cours des années 1930. Trois versions différentes de cabriolet B furent produites, plus un certain nombre de modèles hors-série. La seconde version était la seule à offrir un arrière descendant en pente douce à la place de l'arrière tronqué des première et troisième variante, et se trouve de ce fait considéré comme la plus séduisantes des trois.

Mercedes-Benz's ultimate supercharged eight-cylinder road car of the Classic Era, the 540 K improved upon the earlier 500 K with a more potent 180bhp supercharged engine, mounted in a longer 3,250mm chassis. The longer chassis both improved ride quality and allowed the factory coachbuilders at Sindelfingen to create even more beautiful coachwork, with a long bonnet and large sweeping wings, emphasising the car's length and power. Overall, the design of the 540 K announces itself as loudly as the engine. When the driver presses the accelerator pedal firmly, the result is a symphony of sounds: the scream of the blower heralding the approach of an automobile that is instantly recognisable!

In total, 419 540 K chassis were built. Among the range of bodies, 11 were offered by Sindelfingen with many, including the three cabriolet types, produced in several different variations as styling evolved throughout the 1930s. Three different versions of the Cabriolet B were produced plus a number of one-offs. The second version was the only series to have a gently sloping, smooth rear deck rather than the 'trunk back' seen on the first and third iterations, and is widely considered to be the most attractive of the three variants.



L'une des voitures construites selon cette seconde variante du cabriolet B est celle offerte ici, châssis numéro 169367. Selon la copie de sa fiche de commande (kommission) originale, la construction de cette voiture a été achevée en 1937 et, bien que destinée à l'origine à la Scandinavie, elle fut vendue à un client allemand. Kores Company AG avait commandé la Mercedes le 2 février 1938, mais la commande fut annulée le 3 mars, et fut réattribuée le 13 avril à Märkische Baugesellschaft, situé dans le quartier huppé de Charlottenburg à Berlin.

À un moment de sa vie, la voiture a été démontée pour être restaurée, avant d'être remontée par Rolf Bunte (photographies au dossier). La voiture conserve sa plaque constructeur originale, tandis que le numéro de châssis d'origine est frappé sur le longeron côté conducteur, tandis qu'on nous signale que le moteur porte un préfixe interne, mais pas de numéro de série, indiquant que le bloc a été remplacé par un de type conforme à l'origine.

La restauration a été achevée dans une très élégante livrée noire avec flancs gris, capote noire et roues fils chromées, soulignées par des enjoliveurs finement travaillés, donnant une allure raffinée et résolue à la voiture. Le joli cuir vert de l'intérieur est inhabituel, mais un choix étonnant et plaisant, associé au traditionnel tableau de bord en ronce de noyer avec des inserts en nacre. Le châssis et le compartiment moteur, sont tous deux très propres.

One of the cars built to the second version of the Cabriolet B design is that offered here, chassis number '169367'. According to a copy of its original kommission sheet, construction of this car was completed in 1937, and though originally destined for Scandinavia, it was sold to a German client. Kores Company AG had ordered the Mercedes on 2nd February 1938 but the order was cancelled on 3rd March, and on 13th April was reassigned to Märkische Baugesellschaft, located in Berlin's affluent Charlottenburg district.

At some point in its life the car was disassembled for a restoration and subsequently completed by Rolf Bunte (photographs are on file). The car retains its original data plate, while the original chassis number is still stamped on the driver's frame rail, though it is noted that the engine bears the internal engine prefix stamping but not a serial number, indicating that the block is a replacement though of the correct type.

The restoration was completed in this very elegant colour scheme of black with grey body sides, black soft-top and chromed wire wheels, accentuated by lovely detailed hubcaps, giving the car a clean, purposeful appearance. The well-presented green leather interior is an unusual but striking and attractive choice, complemented by the traditional burr walnut dashboard with mother-of-pearl inlay. The chassis and engine compartment are both quite tidy.



La Mercedes a été plus tard acquise par le collectionneur portugais, José Miguel Rodrigues de Gemunde, comme l'indique son certificat d'homologation du Clube Português de Automóveis Antigos. La voiture fut importée temporairement en Suisse, mais est vendue avec les papiers d'immatriculation de son propriétaire portugais.

Récemment entretenue, la voiture est accompagnée de sa fiche de commande (kommission) mentionnée ci-dessus, un document historique important. Magnifique cabriolet B seconde série à la superbe présentation, cette voiture fera un ajout exceptionnel à toute collection.

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

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

€650,000 - 750,000

The Mercedes was subsequently acquired by Portuguese collector, José Miguel Rodrigues of Gemunde, as indicated by an accompanying copy of its homologation certificate from Clube Português de Automóveis Antigos. The car was on temporary import to Switzerland but is being sold on its former Portuguese registration documents.

Having been serviced recently, the car is accompanied by the aforementioned copy of its kommission paper, in itself a valuable historical document. A beautiful second-series Cabriolet B with striking presentation, this car would be a wonderful addition to any collection

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

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

AUBURN MODEL 88 BOAT-TAIL SPEEDSTER 1928

Châssis n° 88-1306

- *Iconic Vintage-era American automobile*
- *Eight-cylinder Lycoming engine*
- *Fully restored between the mid-1990s and 2012*
- *Pebble Beach Concours invitee in 2013*
- *Registered in Switzerland*



L'une des plus grandes success stories de l'industrie automobile américaine de l'entre-deux-guerres fut la transformation par Errett Lobban Cord de l'Auburn Automobile Company, alors au bord de la faillite, en un groupe qui allait construire quelques-unes des plus élégantes et désirables automobiles de leur époque. Une de ses créations les plus spectaculaires était le boat-tail Speedster dessiné par Al Leamy, qui inaugura la gamme à moteur huit cylindres d'Auburn en 1928.

Exemplaire de la première mouture, ce boat-tail Speedster est un modèle de transition, son châssis étant frappé de la date 1928 et son essieu de 1929. Entièrement restauré, il est doté de deux portes pour les clubs de golf et reçoit une superbe peinture Bordeaux avec des filets rouges. Particulièrement appréciés, ces Speedster Model 88 sont aujourd'hui très rares, les quelques survivants figurants désormais comme pièce maîtresse des plus grandes collections du monde. L'histoire des débuts de ce Speedster n'est pas connue, jusqu'à sa découverte en Idaho en 1956, époque à laquelle les plaques originales de moteur et de châssis avaient été perdues. En 1995, la voiture fut achetée par M. Dave Baker de Walla Walla, dans l'état de Washington, qui entama sa restauration, avant de la vendre comme projet à terminer en 1999 à M. Dave Ellis de Seattle.

En possession de M. Ellis, la carrosserie a été refaite autour d'une nouvelle structure en bois par Dennis Francis de Cushing, dans l'Oklahoma, tandis que John Forsythe de Fremont, dans l'Ohio, était mandaté pour refaire le moteur et la transmission. M. Ellis fit également authentifié et certifié le Speedster par le club Auburn Cord Duesenberg, validé par l'autorité en la matière, Randy Emma.

One of the great success stories of the between-the-wars American automobile industry is Errett Lobban Cord's transformation of the under-performing Auburn Automobile Company into a successful concern building some of the most handsome and desirable cars of their day. One of its most spectacular products was the Al Leamy-styled Boat-tail Speedster, which was a new introduction to Auburn's eight-cylinder range for 1928.

Representing the model in its first iteration, this Boat-tail Speedster is a transitional example, its chassis frame being stamped '1928' and axles stamped '1929'. Fully restored, it features twin 'golf club' doors and is finished in a striking combination of Burgundy with red accents. Highly prized, these Model 88 Speedsters are now extremely rare, the few survivors now featuring as the centrepieces of prominent collections worldwide. This Speedster's early history is not known prior to its discovery in Idaho in 1956, by which time the original engine and chassis plate had been lost. In 1995, the car was purchased by Mr Dave Baker of Walla Walla, Washington, who got its restoration underway before selling the unfinished project in 1999 to Mr Dave Ellis of Seattle.

During Mr Ellis' ownership, the body was rebuilt around a new wooden frame by Dennis Francis of Cushing, Oklahoma, while John Forsythe of Fremont, Ohio was commissioned to rebuild the engine and transmission. Mr Ellis also had the Speedster authenticated and certified by the Auburn Cord Duesenberg Club, with validation by marque authority Randy Emma.



En 2007, le Speedster, qui n'était toujours pas fini, fut acquis par le précédent propriétaire qui acheva sa restauration en 2012. Après quoi la voiture fut exposée avec succès aux rencontres ACD et à bien d'autres, remportant plusieurs prix, culminant avec une invitation au concours d'élégance de Pebble Beach en 2013. Après l'achèvement de sa restauration, le Speedster figura dans le journal CCCA de la région pacifique nord ouest, Bumper Guardian (il a fait la une du numéro de l'été 2012) et dans la newsletter du club Auburn Cord Duesenberg (à la une du numéro 1 de 2013).

Le vendeur a acheté l'Auburn à Pebble Beach en 2015, époque à laquelle elle avait parcouru moins de 300 miles depuis sa restauration. Résidant actuellement en Suisse, la voiture n'a pas été conduite depuis 2015 et devra subir une remise en route avant usage. La documentation fournie consiste en un livret sur l'histoire de la voiture et une sélection de photographies prise avant et pendant sa restauration. Quelques pièces d'origine remplacées pendant la restauration font également partie de la vente. Magnifiquement restaurée, cet étonnant Speedster est idéal pour un tourisme élégant ou pour les pelouses des concours.

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

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

€200,000 - 300,000

In 2007, the still unfinished Speedster was acquired by the immediately preceding owners, who completed its restoration in 2012. Subsequently the car was shown very successfully at ACD and other meetings, winning several awards, culminating in an invitation to the 2013 Pebble Beach Concours d'Elegance. Following completion, the Speedster was featured in the CCCA Pacific Northwest Region's journal, Bumper Guardian (cover story, summer 2012 edition) and the Auburn Cord Duesenberg Club's newsletter (cover story, Number 1, 2013).

The current vendor purchased the Auburn at Pebble Beach in 2015, by which time it had covered fewer than 300 miles since restoration. Currently resident in Switzerland, the car has not been driven since 2015 and will require re-commissioning before further use. Accompanying documentation consists of a book on the car's history and a selection of photographs taken before and during the restoration. Some original parts removed during restoration are included in the sale. Beautifully restored, this stunning Speedster is ideally suitable for both stylish touring and concours-lawn display.

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

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

JAGUAR XK120 COUPÉ 1952

Châssis n° 680421

- Delivered new to the USA's West Coast
- One of only 2,483 left-hand drive fixed-head coupés
- Original engine
- Professionally restored, both mechanically and cosmetically
- Registered in the UK



« Nous revendiquons les 120 mph (pour la XK 120), une vitesse jamais atteinte par une voiture de série à ce jour. » - William Heynes, ingénieur en chef, Jaguar Cars.

Conçue et construite en seulement quelques mois, la XK120 fit ses débuts à Earls Court en 1948 où ce roadster à l'allure unique fit sensation, suscitant une demande pour ce qui était alors la voiture de série la plus rapide du monde, prenant Jaguar de court. Il fut immédiatement évident que la carrosserie en alliage trop longue à construire devait être abandonnée et la voiture eut rapidement recours à l'acier. Création du patron de Jaguar lui-même, William Lyons, et l'une des plus belles carrosseries à avoir jamais habillé une automobile avait été conçue en aluminium formé à la main, pour la simple raison que Jaguar n'envisageait pas de vendre plus de 200 XK120 la première année !

Le cœur de la voiture était, bien sûr, le fabuleux moteur XK, un six cylindres 3,4 litres doté des derniers perfectionnements techniques, double arbre à cames en tête, cylindres en alliage d'aluminium, vilebrequin à sept paliers et une puissance maximale de 160 ch.

"We claimed 120 mph (for the XK 120), a speed unheard of for a production car in those days." - William Heynes, Chief Engineer, Jaguar Cars.

Conceived and constructed in but a few months, the XK120 debuted at the 1948 Earls Court Motor Show where the stunning-looking roadster caused a sensation, the resulting demand for what was then the world's fastest production car taking Jaguar by surprise. It was immediately obvious that the slow-to-produce alloy bodywork would have to go, and the car was swiftly re-engineered in steel. The work of Jaguar boss William Lyons himself and one of the most beautiful shapes ever to grace an automobile, the body was conceived as a coachbuilt aluminium structure for the simple reason that Jaguar expected to sell no more than 200 XK120s in the first year!

The car's heart was, of course, the fabulous XK engine: a 3.4-litre 'six' embodying the best of modern design, boasting twin overhead camshafts running in an aluminium-alloy cylinder head, seven main bearings and a maximum output of 160bhp.



La XK120 établissait de nouvelles normes en matière de confort, de tenue de route et de performance pour les sportives britanniques et, se conformant à la tradition Jaguar, il n'y avait pas d'équivalent à ce prix-là. Les versions coupé cabriolet suivirent et pour les clients qui trouvaient le modèle de série trop lent, il y avait l'option Special Equipment (SE) qui portait la puissance à 180 ch. Avec l'un des deux moteurs et sans tenir compte du type de carrosserie, la XK120 était capable d'un vrai 120 mph (193 km/h) et pouvait tenir une vitesse de croisière élevée.

Ce coupé XK120 à la magnifique présentation a quitté l'usine le 28 novembre 1952 et a été livré le 8 décembre de la même année au distributeur Jaguar de Los Angeles, Charles Hornburg. Le coupé est bien plus rare que le plus commun roadster XK120, avec seulement 2 483 exemplaires construits en configuration conduite à gauche par rapport aux 6 438 roadsters à conduite à gauche. Il est important de noter que la voiture conserve son moteur d'origine à numéros concordants – W 6755-8.

L'actuel propriétaire a acheté la voiture au Royaume-Uni où sa mécanique et sa carrosserie avaient été restaurées professionnellement, repeinte dans sa très séduisante livrée d'origine vert pastel métallisé, en parfaite harmonie avec l'intérieur en cuir beige. Prêt à rouler, cet exemplaire relativement rare de la famille XK120 est vendu avec le certificat du JHT (Jaguar Heritage Trust), ses papiers d'immatriculation UK V5C mentionnant la date de sa première immatriculation le 1er janvier 1953.
€90,000 - 110,000

The XK120 set new standards of comfort, roadholding and performance for British sports cars and, in keeping with the Jaguar tradition, there was nothing to touch it at the price. Coupé and drophead coupé versions followed, and for customers who found the standard car too slow, there was the Special Equipment (SE) package, which boosted power to 180bhp. With either engine and regardless of the type of bodywork, the XK120 was a genuine 120mph car capable of sustained high-speed cruising.

This beautifully presented left-hand drive XK120 coupé left the factory on 28th November 1952 and was despatched on 8th December of that year to Jaguar's Los Angeles-based distributor, Charles Hornburg. The fixed-head coupé is much rarer than the more commonplace XK120 Roadster, with only 2,483 completed in left-hand drive configuration compared with 6,438 LHD roadsters. Importantly, it retains its original matching numbers engine – W 6755-8.

The current owner purchased the car in the UK where it had been professionally restored, both mechanically and cosmetically, and repainted in the very attractive and period-correct colour of pastel green metallic, beautifully complementing the beige leather interior. Ready to enjoy, this relatively rare member of the XK120 family is offered with the aforementioned JHT Certificate and a UK V5C registration document recording the date of first registration as 1st January 1953.

ASTON MARTIN DB MKIII COUPÉ 1958

Carrosserie Tickford

Châssis n° AM300/3/1566

- One of only 551 DB MkIIIs made
- Delivered new to France
- Original left-hand drive model
- Engine up-rated to 195bhp DBB specification
- Present ownership since 2011
- Professionally restored 2017/2018



Deux ans après la présentation de la DB2/4 MkII arrivait la DB MkIII, dont 551 exemplaires, essentiellement des coupés, furent construits entre mars 1957 et juillet 1959. Extérieurement, la différence la plus notable résidait dans l'adoption d'une calandre dans le style de celle des DB3, qui allait devenir l'identifiant des futures Aston Martin. Ce nouvel avant donnait un aspect plus imposant à la voiture, tandis que l'intérieur présentait un tableau de bord redessiné regroupant les instruments dans un combiné devant le conducteur.

Le moteur 3 litres avait fait l'objet d'un profond remaniement par Tadek Marek et présentait entre autres améliorations, un bloc plus rigide, un vilebrequin renforcé et de nouvelles têtes de cylindres avec des soupapes de plus grand diamètre. On obtenait 162 ch avec l'échappement simple et 178 ch avec l'échappement double en option. D'autre part, l'embrayage et la boîte avaient également été optimisés. Un overdrive Laycock était proposé, tandis que les freins à disque étaient montés en série à partir du châssis 1401, au lieu d'être proposés en option comme sur les 100 premières voitures construites. Malgré son poids plus important, la DB MkIII était plus rapide que toutes ses devancières avec une vitesse de pointe de 120 miles à l'heure (193 km/h).

Two years after the introduction of the DB2/4 MkII came the DB MkIII, 551 of which, mainly saloons, were made between March 1957 and July 1959. Externally the most obvious change was the adoption of a DB3S-style grille, establishing the 'hallmark' look of subsequent Aston Martins. This restyled nose give the car a more imposing look while the interior boasted a redesigned dashboard with instruments grouped in a cowled panel ahead of the driver.

The 3.0-litre engine benefited from an extensive redesign by Tadek Marek and featured, among other improvements, a stiffer block, stronger crankshaft, and a new cylinder head with bigger valves. 162bhp was available with the single-pipe exhaust system, 178bhp with the optional twin-pipe version. Elsewhere there were improvements to both clutch and gearbox; Laycock overdrive became available and front disc brakes were standard rather than optional after the first 100 cars had been built, commencing at chassis '1401'. Despite the inevitable weight increase, the MkIII was faster than any of its predecessors with a top speed of 120mph (193km/h).



Si cela ne suffisait pas, à partir de 1958, les clients pouvaient choisir les moteurs de la série spéciale DBB et (plus tard) DBD plus puissants. Le DBB de 195 ch recevait trois carburateurs Weber (parfois trois SU), un taux de compression plus élevé (8.6:1), des cames plus pointues et un double échappement. Ce moteur équipa 10 voitures.

Sa fiche de garantie révèle que le châssis numéro 1566 à conduite à gauche était à l'origine gris Moonbeam avec une sellerie en cuir Connolly rouge, et liste également des freins à disque à l'avant et des tambours Alfin à l'arrière. À noter au dossier une lettre du service d'entretien Aston Martin du Dorset qui atteste que le moteur de la voiture avait été mis aux spécifications DBB au Royaume-Uni en 1960. 1566 fut vendue par l'agent Aston Martin en France, le Garage Mirabeau de Paris. Un seul propriétaire figure sur la liste, M. B. Wagner en Autriche (à partir de 2002). On sait que la voiture a participé au rallye Ennstal Classic lorsqu'elle était en Autriche.

Le vendeur a acheté 1566 à un agent d'Allemagne du sud en 2011. Une tête de cylindre Alperform de compétition a été installée entre 2003 et 2011 et, en 2017, la voiture fit l'objet d'une restauration carrosserie démontée effectuée par Cameron Engineering à Malvern, dans le Worcestershire pour un coût d'environ 75 000 €. Depuis lors, cette Aston Martin magnifiquement restaurée n'est apparue qu'une fois au Salon Privé de 2018 (des photographies de la voiture pendant sa restauration et exposée au Salon Privé sont fournies).

€275,000 - 325,000

If that still was not enough, from 1958 customers could opt for more a powerful DBB and (later) DBD Special Series engine. The 195bhp DBB came with triple Weber carburettors (sometimes triple SU), a higher compression ratio (8.6:1), up-rated camshafts, and twin exhausts. This engine was fitted to 10 cars.

Its accompanying copy guarantee form reveals that left-hand drive chassis number '1566' was originally finished in Moonbeam Grey with red Connolly hide trim, while front disc brakes and Alfin rear drums are listed also. Interestingly, a letter on file from Aston Service Dorset states that they were advised that this car's engine was up-rated to DBB specification in the UK in 1960. '1566' was sold new via Aston Martin's French agent Garage Mirabeau in Paris. Only one owner is listed on the form: Mr B Wagner of Austria (from 2002). The car is known to have participated in the Ennstal Classic Rally while in Austria.

The current vendor purchased '1566' from a dealer in southern Germany in 2011. An Alperform competition cylinder head was fitted at some time between 2003 and 2011, and in 2017 the car was the subject of a body-off restoration undertaken by Cameron Engineering in Malvern, Worcestershire at a cost of circa €75,000. Since then this beautifully restored Aston Martin has been shown only once: at the 2018 Salon Privé (photographs of the car undergoing restoration and on display at Salon Privé are available).

DELAHAYE 235 CABRIOLET 1952

Carrosserie Antem

Châssis n° 818022

- Unique coachwork
- Matching engine
- Formerly owned by designer Philippe Charbonneaux and subsequently by his family
- Professional restoration completed circa 2018
- Registered in the UK



En 1935 Delahaye présenta le premier modèle d'une nouvelle génération qui allait changer à jamais l'image de la marque parisienne, la T135 Coupe des Alpes. Sportive raffinée, la T135 était propulsée par un moteur six cylindres à soupapes en tête de 3,2 litres, développant 110 ch, grâce à trois carburateurs Solex, tandis que son châssis faisait appel à une suspension indépendante à l'avant par ressort à lames transversal, à une boîte synchronisée à quatre rapports ou une boîte Cotal, des roues fil à serrage central et des freins Bendix.

Delahaye améliora la formule l'année suivante avec la 3,5 litres de 120/130 ch T 135 MS et la version sport se tailla rapidement une réputation en compétition, remportant les 24 heures du Mans en 1937 et 1938. La 135 fut incontestablement à l'origine de l'image de haute performance stylé de Delahaye, les produits de la marque restant techniquement aussi sophistiqués que par le passé.

Le modèle refit surface après la guerre avec le moteur 3,5 litres de la 135 M et resta en production jusqu'en 1951, quand il fut remplacé par la 235. Cette dernière recevait un moteur plus puissant que celui de sa devancière, développant un maximum de 152 ch, grâce à une culasse redessinée et trois carburateurs, qui suffisaient pour assurer une vitesse de pointe de 182 km/h, selon le type de carrosserie.

In 1935 Delahaye introduced the first of a new generation that would change the Parisian marque's image forever: the T135 Coupe Des Alpes. A fine sporting car, the T135 was powered by a 3.2-litre, six-cylinder, overhead-valve engine producing 110bhp on triple Solex carburetors, while the chassis featured transverse-leaf independent front suspension, four-speed synchromesh or Cotal gearboxes, centre-lock wire wheels and Bendix brakes.

Delahaye improved on the formula the following year with the 3½-litre, 120/130bhp T135MS, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, winning the Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938. Without doubt, the Type 135 established Delahaye's image of stylish high performance, while the firm's products remained as well engineered as ever.

The model reappeared post-WW2 with the 3½litre engine and lasted in production until 1951 when it was superseded by the upgraded Type 235. The latter featured a more powerful engine than its predecessor, producing a maximum of 152bhp courtesy of a redesigned cylinder head and triple carburetors, which was good enough for a top speed of 182km/h (113mph) depending on the type of body.



Le talentueux designer français Philippe Charboneaux dessina une étude préliminaire de la nouvelle carrosserie de la 235, dont le prototype fut construit sous sa supervision par la Carrozeria Motto de Turin sur le premier châssis, numéro 818000. Dévoilée au salon de Paris 1951, la 235 fut construite en quantité limitée, son prix élevé et la rude concurrence des constructeurs étrangers réduisant la production de ce dernier modèle Delahaye à 85 unités seulement.

Delahaye n'avait pas d'atelier de carrosserie intégré et tous ses châssis étaient habillés par des carrossiers indépendants, faisant de chaque voiture un modèle unique. Les 135 et 235 attirèrent l'attention des carrossiers français les plus en vue et la plupart de leurs créations sur ces châssis font partie des exemples les plus remarquables de l'art automobile de l'époque. Il s'agissait de partenariats occasionnels donnant de mémorables sculptures automobiles avec des carrossiers comme Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock, Figoni & Falaschi et Letourneur et Marchand. Parmi ceux-ci, Letourneur et Marchand et Antem allaient rester proche du dessin original de Charboneaux pour la 235. Installé à Courbevoie, Antem habilla 14 voitures, 13 conduites intérieures et un unique cabriolet sur le châssis numéro 818022, la voiture proposée ici.

À conduite à droite, comme la plupart des voitures de luxe françaises de l'époque, ce cabriolet Delahaye 235 unique a été exposé à côté d'un modèle fermé sur le stand de la carrosserie Antem au salon de Paris 1952, qui se tint au Grand Palais en octobre.

The gifted French designer Philippe Charboneaux carried out the preliminary study for the Type 235's new body, the prototype of which was built under his supervision by Carrozeria Motto in Turin on the first chassis, number '818000'. First seen at the 1951 Paris Motor Show, the 235 was produced in limited numbers, its high price and stiff competition from foreign manufacturers restricting sales of this final Delahaye model to a mere 85 cars.

Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents, making every car unique. The 135 and 235 attracted the attention of France's finest coachbuilders, and many of their works on these chassis are among the most striking examples of automotive art of the period. It was a most fortuitous partnership, resulting in memorable automotive sculpture from the likes of Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock, Figoni et Falaschi, Antem, and Letourneur et Marchand. Of these, Letourneur et Marchand and Antem would stay closest to Charboneaux's original concept for the 235. Based at Courbevoie, Antem bodied 14 cars: 13 closed models and a solitary cabriolet on chassis number '818022', the car offered here.

Right-hand drive, like many quality French cars of the periods, this unique Delahaye 235 Cabriolet was displayed alongside a closed model on Carrosserie Antem's stand at the 1952 Paris Motor Show, held at the Grand Palais in October.



Blanc avec intérieur en cuir bleu, la voiture reçut l'immatriculation parisienne 6772 BN 75 et, après le salon, fut vendue à son premier propriétaire, Ulmer et Cie de Paris, une société de technologie aéronautique qui existe toujours. Le 21 mars 1957, avec la même immatriculation, la Delahaye fut vendue à un autre propriétaire parisien, Victor Francen, un acteur belge, né Victor Franssen. Toujours avec la même immatriculation parisienne, la voiture changea à nouveau de mains le 21 juin 1963, passant à un autre résident parisien, Lucienne Sergent, une avocate, ancien membre de la Résistance.

Finalement, ce cabriolet unique fut acquis par Philippe Charbonneaux qui l'exposa dans son musée de Reims aux côtés de deux autres 235 (à carrosserie fermée), le prototype carrossé par Motto et un autre par Letourneau et Marchand (châssis numéro 818002). Complète et bien conservée à l'époque, 818022 avait été repeinte en vert clair, tandis que l'intérieur en cuir bleu était en mauvais état. Les pneus à flancs blancs d'origine de 1952 étaient encore en place, mais sur des roues fil qui étaient désormais peintes plutôt que chromées, contrairement aux roues originales.

Le 23 octobre 1985, la Delahaye fut immatriculée au nom du fils de Charbonneaux, avant de rejoindre la collection de sa fille en 2012, sa dernière année d'immatriculation en France (CN 737 XF). La voiture subit alors une restauration professionnelle complète sans regarder à la dépense retrouvant toute sa gloire passée.

Finished in white with a blue leather interior, the car received the Paris registration '6772 BN 75', and after the show was sold to its first owner, Ulmer et Cie of Paris, an aviation technology company that still exists.

On 21st March 1957, still with the same registration, the Delahaye was sold to another owner in Paris, Victor Francen, a Belgian actor born Victor Franssen. Still with the same Paris registration, the car changed hands again on 21st June 1963, passing to another Paris resident, Lucienne Sergent, a lawyer and former member of the French Resistance.

Eventually, this unique cabriolet was acquired by Philippe Charbonneaux, who displayed it in his motor museum at Reims alongside two other (closed) 235s: the Motto-bodied prototype and another by Letourneau et Marchand (chassis number '818002'). Still complete and well preserved at that time, '818022' had been refinished in light green while the original blue leather interior was in poor condition. The original whitewall tyres of 1952 were still fitted, albeit to wire wheels that were now painted rather than chromed as they had been originally.

On 23rd October 1985, the Delahaye was registered in Charbonneaux's son's name before joining his daughter's collection in 2012, the last year it was registered in France (as 'CN 737 XF'). The car then underwent a complete no-expense-spared professional restoration, returning it to its former glory.



Les travaux effectués comprennent la mise à métal nu de la carrosserie, la peinture dans sa couleur originale et le garnissage complet de l'intérieur aux spécifications d'origine en cuir bleu marine avec moquette et capote en alpaga assortie. Tous les instruments du tableau de bord ont été méticuleusement restaurés, de même que le magnifique volant que l'on peut voir en photo, lors du salon de Paris 1952. Tous les composants mécaniques ont été entièrement révisés : le moteur (818022), la boîte Cotal, l'essieu arrière, la suspension, les freins, le faisceau électrique en coton vernissé, le démarreur, la dynamo et les radiateurs d'huile et d'eau.

L'actuel propriétaire, un éminent collectionneur privé du Royaume-Uni, a acheté la Delahaye à la fille de Philippe Charbonneau vers novembre 2018, date à laquelle elle a été immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro LXS 404. La documentation fournie comprend un reportage photographique de la restauration, un dossier de travaux de restauration (la plupart effectués par l'atelier Yann Carrat Automobiles, en date de 2013/2014) et un certificat du président du Club Delahaye, Jean-Paul Tissot, confirmant l'année et le modèle. Le propriétaire affirme que la voiture tourne bien, accélère fort et se conduit avec plaisir, ayant fait le voyage de Paris au Royaume-Uni l'année dernière.

Présentée en bel état, cette Delahaye 235 extrêmement élégante représente une magnifique opportunité de posséder un exemplaire unique de la dernière grande routière construite par la fameuse usine Delahaye de la rue du Banquier.

€210,000 - 260,000

Works carried out included stripping the body back to bare metal, repainting it in its original livery, and completely reupholstering the interior to original specification in navy blue leather with matching carpets and matching alpaca hood. All the dashboard instruments were meticulously restored, as was the magnificent steering wheel, which can be seen in photographs taken at the 1952 Paris Motor Show. All the mechanical components were thoroughly overhauled: engine ('818022'), Cotal gearbox, rear axle, suspension, brakes, wiring loom, starter motor, dynamo, and water and oil radiators.

The current owner, a prominent UK-based private collector, purchased the Delahaye from Philippe Charbonneau's daughter circa November 2018, since when it has been registered in the UK as 'LXS 404'. Accompanying documentation consists of a photographic record of the restoration; a file of receipts for restoration work (many from Ateliers Yann Carrat Automobiles dated 2013/2014); and a Delahaye Club certificate from its President Jean Paul Tissot confirming year and model. The owner reports that the car runs well, accelerates strongly and is a pleasure to drive, having been driven from Paris to the UK last year.

Presented in beautiful condition, this supremely elegant Delahaye 235 represents a wonderful opportunity to own a unique example of the final Grande Routière to emerge from the celebrated Delahaye factory on rue du Banquier.

MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 CABRIOLET 'FLACHKÜHLER' 1971

Châssis n° 111.027-12-004473

- Desirable European model with sought after floor-shift gearbox
- Delivered new to Germany where it has remained
- Believed less than 82,000 kilometres from new
- Elegant five-seat V8-powered open-top cruising



"Si vous vous sentez obligé de vous enquérir de son prix, vous ne comprendrez jamais cette voiture et, de plus, vous passerez pour quelqu'un d'incapable de jamais en apprécier les qualités, même si on la lui offrait." – Car & Driver, à propos de la Mercedes 280 SE 3.5.

On peut comprendre que ce respecté magazine américain se soit senti obligé de faire allusion au prix de la 280 SE lorsque l'on sait qu'en 1970, elle valait 13 500 dollars, soit non seulement 3 500 dollars de plus que la berline Mercedes équivalente, mais aussi plus du double d'une Cadillac Deville Coupé !

La version 3,5 litres de la 280 SE est emblématique du retour des fortes motorisations observé chez Mercedes à la fin des années 1960 et au début des années 1970, lorsque l'assouplissement progressif des contraintes fiscales, qui jusque-là dissuadaient les clients d'acheter des grosses cylindrées, encouragea les constructeurs allemands à proposer des motorisations plus grosses et plus puissantes. C'est ainsi que les très luxueux coupés/cabriolets 280 SE et la berline 300 SEL furent les modèles que Mercedes choisit pour lancer en septembre 1969 son magnifique nouveau V8 de 3,5 litres. Ce moteur super-carré totalement nouveau, à l'état de l'art, était équipé d'un bloc cylindres en fonte et de culasses en aluminium à simple arbre à cames en tête. Il délivrait 200 chevaux grâce à un allumage transistorisé et à une injection électronique Bosch.

"If you feel obligated to ask about the price you not only will never understand the car, you have branded yourself incapable of ever appreciating its virtues even if someone gave you one." – Car & Driver on the Mercedes-Benz 280SE 3.5.

The fact that the esteemed American motoring magazine felt compelled to remark on the 280SE's price is understandable when one considers that at \$13,500 in 1970 it was not only \$3,500 more than that of the equivalent Mercedes-Benz sedan but also more than double that of a Cadillac Deville Coupe!

The 3.5-litre version of the 280 SE typifies the resurgence of larger-engined Mercedes-Benz models that began in the late 1960s and early 1970s, when the progressive easing of fiscal constraints, which had dissuaded customers from buying cars with large capacity engines, encouraged the German manufacturer to offer bigger, more potent power units. Thus, the ultra-luxurious 280 SE Coupe/Cabriolet and 300 SEL saloon were the models chosen by Mercedes-Benz to launch its magnificent new 3.5-litre V8 engine in September 1969. An over-square design featuring a cast-iron block and aluminium-alloy cylinder heads, each equipped with a single overhead camshaft, this all-new, state-of-the-art power unit produced 200bhp courtesy of Bosch electronic fuel injection and transistorised ignition.

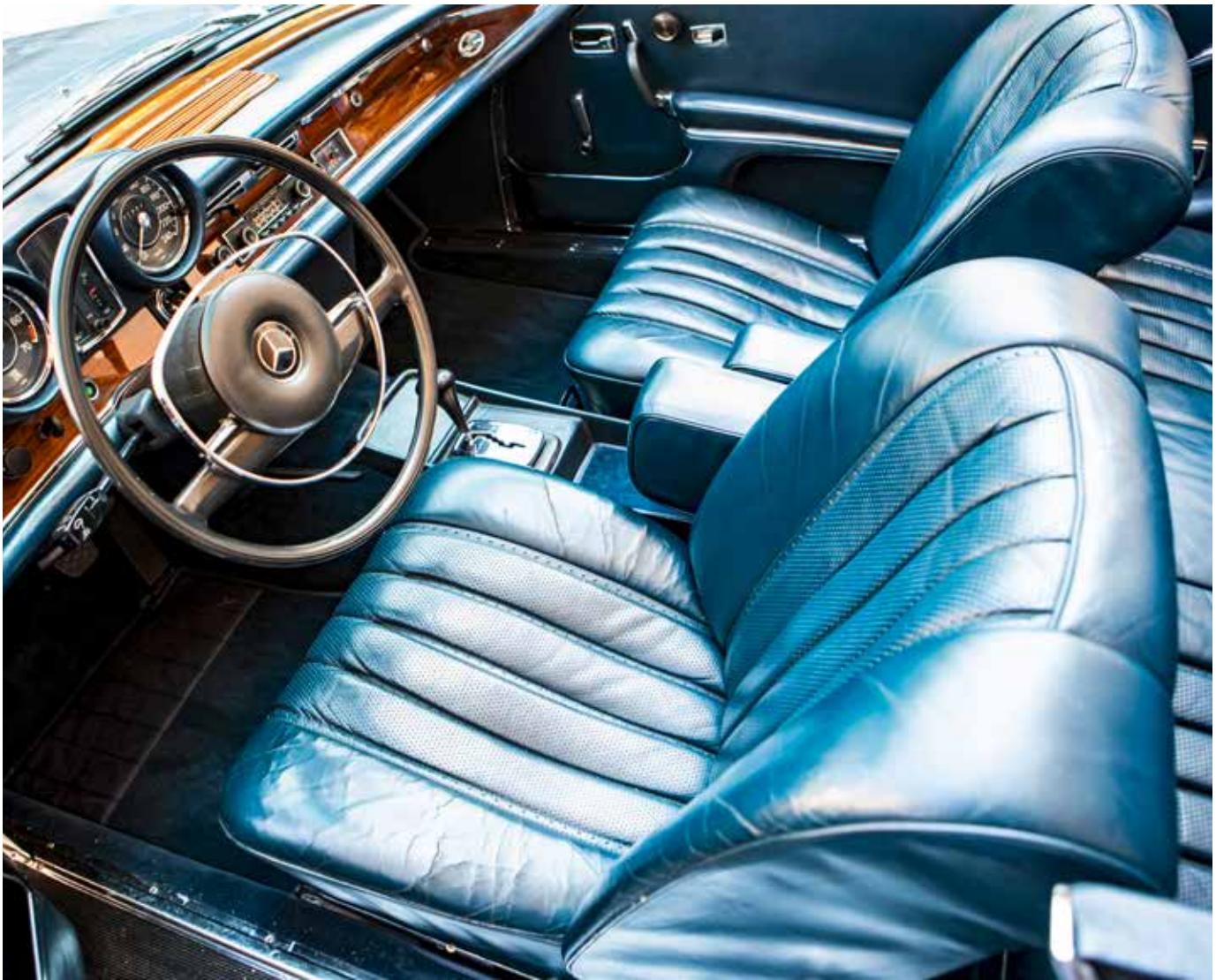


Ce nouveau V8 au fonctionnement particulièrement doux conférait à la 280 SE des performances supérieures à celles de sportives pures et dures : le coupé/cabriolet ainsi motorisé atteignait les 200 km/h et abattait le 0 à 100 km/h en 9,5 secondes, soit un progrès significatif par rapport aux versions six-cylindres. En leur qualité de modèles haut de gamme, les 280 SE 3.5 coupé et cabriolet étaient équipés en série d'une boîte automatique, de l'air conditionné, de vitres à commande électrique et d'un autoradio stéréo.

Les berlines SEL équivalentes arboraient la carrosserie de "nouvelle génération", mais les 280 SE coupé et cabriolet avaient conservé l'élégante carrosserie dont les débuts remontaient à la 220 SE de 1959. Il y avait toutefois eu des retouches : les pare-chocs avaient reçu des bandes de caoutchouc, la calandre avait été abaissée et élargie, et l'avant du capot plongeait en conséquence, ce qui avait amené les amateurs à désigner ces versions modernisées sous le terme de "radiateur bas". Il est important de noter que la 280 SE 3.5 était le dernier modèle à bénéficier d'une carrosserie depuis longtemps très appréciée, ce qui fait que de nos jours, ces classiques dernières représentantes de la lignée sont très recherchées des collectionneurs de Mercedes avertis.

The new V8 engine had particularly smooth-running characteristics and endowed the 280 SEs with performance superior to that of many out-and-out sports cars. Thus equipped, the Coupé/Cabriolet was good for 125mph (200km/h) with 60mph (97km/h) reachable in 9.5 seconds, a substantial improvement on the six-cylinder version's figures. As befitted top-of-the-range luxury models, the 280 SE 3.5 Coupé and Cabriolet came equipped with automatic transmission, air conditioning, power windows, and a stereo radio as standard.

Although the equivalent SEL saloon used the 'New Generation' bodyshell, the 280 SE Coupé and Cabriolet kept the elegant coachwork that had debuted back in 1959 on the 220 SE. Nevertheless, there had been some refinements made: the radiator shell was lower and wider, with a correspondingly flatter front end to the bonnet, a characteristic that has led to enthusiasts referring to these face-lifted cars as 'flat radiator' models, while the bumpers were now fitted with rubber strips. Significantly, the 280 SE 3.5 was to be the final model featuring this long-established and much-admired body style, and today these last-of-the-line classics are highly sought after by discerning Mercedes-Benz collectors.



Cette Mercedes 280 SE 3.5, l'un des 1 232 cabriolets produits, dispose de l'appréciable sélecteur de vitesses au plancher. Elle a été livrée neuve à la famille Cremer de Schwarzenfeld, en Allemagne, et a reçu sa première immatriculation le 6 juillet 1971. Puis en 1982, elle a officiellement changé de propriétaire pour se retrouver entre les mains du Dr Gottfried Cremer, en restant donc dans la famille et en conservant son immatriculation NAB-L403.

Après avoir été vendue en 1987 au collectionneur réputé M. Heiko Seekamp, de Breme, elle a été achetée en 1999 par un dénommé Wolfram Kruse, toujours en Allemagne. Elle a été repeinte en 2007 dans un bleu plus foncé, puis a été vendue en 2014 à son propriétaire actuel qui lui a restitué sa couleur d'origine, un bleu clair étincelant.

Le rapport de contrôle DEKRA de 2017, dont elle est munie, confirme que ce cabriolet est en excellent état et fait l'observation suivante : "La voiture semble avoir subi une restauration de haut niveau et a été repeinte de façon professionnelle dans sa couleur d'origine, d'une façon apparemment excellente. On peut difficilement prendre en défaut sa peinture, qui présente une très belle finition et une profondeur uniforme."

One of 1,232 Cabriolets produced, this Mercedes-Benz 280 SE 3.5 has the desirable floor-shift gearbox. This car was delivered new to the Cremer family in Schwarzenfeld, Germany and was first registered on 6th July 1971. The car later changed hands officially but stayed in the family, moving to Dr Gottfried Cremer in 1982 while keeping the same registration, 'NAB-L403'.

Sold to renowned collector Heiko Seekamp of Bremen in 1987, the Mercedes was purchased in 1999 by a Mr Wolfram Kruse, remaining in Germany. In 2007 the car was re-sprayed in a darker shade of blue and then in 2014 was sold to the current owner who returned it to its original and striking light blue colour scheme.

The accompanying DEKRA inspection/taxation report of 2017 confirms the Cabriolet's excellent condition and makes the following observation: "The car seems to have been restored to a very high standard with a recent professional re-spray in the original colour scheme, seemingly to excellent standard. Paint is hard to fault with a very good finish, paint thickness shows uniform results."



Ce même rapport juge l'intérieur "d'un bel aspect, avec des sièges magnifiquement patinés et des moquettes neuves. Tableau de bord d'origine, avec interrupteurs révisés ou refaits, en état de marche. La capote bleu foncé est neuve."

Le moteur démarrait immédiatement et tournait sans fumée épaisse, et la conclusion générale du rapport est que cette Mercedes a été restaurée au meilleur niveau, se présente en excellent état et est prête à être utilisée. Elle est proposée avec les documents suivants :

Carte grise allemande cartonnée d'origine, mentionnant les coordonnées du premier propriétaire
Carte grise allemande actuelle
Contrôle technique DEKRA (2014)
Rapport de contrôle DEKRA déjà cité
Copie de la Datenkart Mercedes
Anciennes factures
€300,000 - 350,000

The report found the interior to be "lovely presented, with beautifully patinated seats and new carpets. Original dashboard and revised/restored correct switch gear (in working order). The dark blue soft top is new."

The engine started and ran instantly with no heavy smoke, and the report's overall conclusion was that the Mercedes had been restored to the highest standards, was presented in excellent condition, and was ready to be used. The car is offered with the following documentation:

Original German Kraftfahrzeugbrief 'Pappeldeckelbrief' recording the first owner's details
Current German Fahrzeugbrief
Technical inspection by Dekra (2014)
The aforementioned DEKRA inspection/taxation report
Copy of the Mercedes Datenkart
Some older invoices

PORSCHE 911 2.0-LITRES SWB COUPÉ 1966

Châssis n° 303509

- Much sought after 1st Series model
- Matching numbers
- Professionally restored in Holland
- Eligible for numerous prestigious events



Peu de sportives se sont montrées aussi polyvalente que l'éternelle 911 de Porsche, un modèle qui, dans les 50 dernières années, s'est montré capable d'être un véritable grand tourisme aussi bien qu'une voiture de rallye ou de circuit. « Classique moderne » s'il en est, la Porsche 911 avait été dévoilée au Salon de Francfort en 1963 sous le nom de 901, puis était devenue 911 peu après le début de sa mise en production, en 1964, suite à une réclamation de Peugeot qui avait déposé l'usage du zéro central pour ses modèles. L'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de sa devancière 356 était reconduite, mais la 911 faisait appel à une structure monocoque pour sa construction et abandonnait la suspension d'origine Volkswagen de la 356 en faveur d'un système McPherson à jambe de suspension et à bras longitudinal tiré, plus modernes. Dans sa première mouture, le six cylindres à plat, à simple arbre à cames en tête et refroidi par air, de 1 991 cm³ de Porsche développait 130 ch. Progressivement réalisés, il allait passer à plus de 3 litres et, en version turbocompressée, délivrer plus de 300 ch.

Construite en janvier 1966, cette Porsche 911 de la 1^e série (avant le programme A) a été livrée neuve dans sa couleur bleu Aga avec intérieur en leatherette noire et a quitté l'usine équipée d'un chauffage Webasto et de haut-parleurs de radio, comme le confirme son certificat d'authenticité Porsche.

Few sports cars have proved as versatile as Porsche's perennial 911, a model that, for the past 50 years, has proved equally capable as a Grand Tourer, circuit racer or rally car. A 'modern classic' if ever there was one, the 911 first appeared at the 1963 Frankfurt Motor Show as the '901', but shortly after production proper commenced in 1964 had become the '911' following Peugeot's complaints about the use of '0' model numbers. The preceding Type 356's rear-engined layout was retained but the 911 switched to unitary construction for the bodyshell and dropped the 356's VW-based suspension in favour of a more modern McPherson strut and trailing arm arrangement. In its first incarnation, Porsche's single-overhead-camshaft, air-cooled flat six engine displaced 1,991cc and produced 130bhp; progressively enlarged and developed, it would eventually grow to more than 3.0 litres and, in turbocharged form, put out well over 300 horsepower.

Manufactured in January 1966, this 1st Series (pre-A Programme) Porsche 911 was delivered new finished in Aga Blue with black leatherette interior, and left the factory equipped with a Webasto heater and radio loudspeaker, as confirmed by its accompanying Porsche Certificate of Authenticity.



Le châssis numéro 303509 est l'un des premiers, à empattement court, si apprécié par la communauté des rallyes historiques, qui a conduit à cette situation que des exemplaires non modifiés, comme celui-ci, deviennent de plus en plus rares et sont de plus en plus demandés.

En 2012, la voiture a été importée aux Pays-Bas où le vendeur, un collectionneur de Porsche, a commandé une restauration complète dans les moindres détails. Effectuée par des spécialistes hollandais, la reconstruction a été achevée en 2016 et a fait l'objet d'un reportage photographique (voir dossier historique). Cette restauration inclut une reconstruction complète du moteur et de la boîte, six couches de peintures du bleu Aga d'origine, le re-chromage de l'accastillage, un nouvel intérieur en tissu d'origine Pepita et une révision des instruments de bord.

La restauration de la carrosserie a été effectuée par Houvers de Winterswijk, tandis que le moteur et la boîte concordants étaient refaits par Koban Tuning de Lichtenvoorde, en Hollande. La plus grande attention a été portée aux détails pour que tout soit aux spécifications d'origine. Au total, ce sont 140 000 € qui ont été dépensés pour que la voiture retrouve un aspect « comme neuve » dans lequel elle se présente aujourd'hui, avec ses nombreuses factures fournies. Seul une poignée de kilomètres ont été parcourus depuis l'achèvement de la restauration et cette magnifique Porsche 911 se présente dans un excellent état, conforme à ce faible usage. Une copie des anciens titres américains est fournie, ainsi que les droits de douanes européens acquittés permettant de rouler librement en Europe.

€130,000 - 160,000

Chassis number '303509' is one of the very early, short-wheelbase cars of the type much favoured by the historic rallying fraternity, a situation that has led to unmodified examples such as this one becoming a great rarity and consequently much in demand.

In 2012 the car was imported into the Netherlands where the current vendor, a Porsche collector, commissioned a full restoration with no corners cut. Undertaken by Dutch specialists, the rebuild was completed in 2016 and was photographically documented (see history file). This restoration included a full engine and gearbox rebuild, a six-coat re-spray in the original Aga Blue livery, re-chroming of the brightwork, a new Pepita interior, and an overhaul of the instruments. The body restoration was carried out by Houvers of Winterswijk, while the matching engine and gearbox were rebuilt by Koban Tuning of Lichtenvoorde, Holland.

Closest attention to detail was taken to bring everything back to original specification. In total, some €140,000 were spent to return the car to the effectively 'as new' condition it is presented in today, with many invoices available. Only a relative handful of kilometres have been covered since the restoration's completion and this beautiful Porsche 911 is presented in commensurately excellent condition. A copy of the old US title accompanies the car, which comes with EU customs duties paid and in free circulation within the EU.

ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT COUPÉ 1956

Carrosserie par Carrozzeria Touring

Châssis n° AR1900C 10481

- European delivery from new
- Desirable Nardi floor shift
- Extensively restored
- Matching numbers
- Desirable original colour scheme of Azzuro Verde Oceano
- Sought after 3-window version



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

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

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

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

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

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



En juin 1954, la cylindrée du moteur passa à 1 975 cm³ et le modèle devint « Super Sprint ». Avec leurs 115 ch et profitant d'un excellent rapport poids puissance grâce à leur carrosserie en aluminium, ces voitures pouvaient atteindre les 190 km/h. On les vit dans les compétitions de tous types. Un total de 949 Sprint et 854 Super Sprint avaient été construits lorsque la production prit fin.

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

€200,000 - 300,000

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

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

Une des 235 construites

MASERATI BORA 4,9 LITRES COUPÉ 1973

Châssis n° AM117 556

- *Ultimate 4.9-litre version*
- *Matching numbers*
- *Desirable 'Rame Metallizzato' colour scheme from new*
- *Professionally restored in 2016*



La vedette du Salon de Genève 1971 fut incontestablement la nouvelle et sensationnelle Maserati Bora. Avec la présentation de la Bora, la prestigieuse marque de Modène emboîtait le pas des autres constructeurs de supercars en adoptant le moteur central et en abandonnant simultanément le traditionnel châssis tubulaire en faveur d'une construction monocoque. Baptisée du nom d'un vent de l'Adriatique, la Bora était l'œuvre du studio de style de Giorgetto Giugiaro, Ital Design, du moins en ce qui concerne sa carrosserie. Le moteur central était le V8 quatre arbres bien connu dans sa version 4,7 litres, la boîte transaxle à cinq rapports venait de chez ZF et la suspension indépendante par triangles aux quatre roues était signée Giulio Alfieri, un des créateurs de la monoplace 250 F de Formule 1.

La Bora, un des premiers modèles de la nouvelle génération après le rachat de Maserati par Citroën, faisait appel à la technologie hydraulique de Citroën pour le réglage des sièges et du pédalet, pour les phares escamotables et pour les excellents freins assistés. Une ligne fluide et 310 ch en faisaient une voiture rapide – sa vitesse de pointe atteignait 258 km/h – et les accélérations, la tenue de route et le freinage de la Bora étaient à l'avantage. La version 4,9 litres qui suivit était encore plus rapide.

The highlight of the 1971 Geneva Salon was undoubtedly the sensational Maserati Bora. With the Bora's introduction, the great Modenese manufacturer followed other supercar constructors in going mid-engined while at the same time abandoning its traditional tubular chassis in favour of unitary construction. Named after an Adriatic wind, the Bora was the work of Giorgetto Giugiaro's Ital Design, at least as far as its bodyshell was concerned; the mid-mounted engine was Maserati's familiar four-cam V8 in 4.7-litre form, the five-speed transaxle came from ZF, and the all-independent double-wishbone suspension was penned by Giulio Alfieri, co-designer of the legendary 250F Formula 1 Grand Prix car.

One of the first 'new generation' models to appear following Maserati's acquisition by Citroën, the Bora used the latter's hydraulics technology to adjust seats and pedals, raise the headlamps, and operate the excellent power-assisted brakes. A slippery shape plus 310bhp made for a very fast car - top speed was over 258km/h - and the Bora had acceleration, handling and braking to match. The subsequent 4.9-litre version was even faster.



En janvier 1976, la direction de Maserati avait apparemment envisagé d'arrêter la production de la Bora, mais plus tard dans l'année décida finalement de la prolonger. Seulement 25 Bora furent construites cette année-là et le total de la production ne fut que de 564 unités, la répartition entre 4,7 et 4,9 litres s'établissant à 289 pour 235. Le modèle fut finalement abandonné en 1979. La Bora était une incroyable supercar sur tous les plans, tant à l'époque qu'aujourd'hui.

Cette Bora 4,9 litres, un exemplaire à numéros concordants, commandée le 4 janvier 1973 a quitté l'usine Maserati le 22 mai de la même année. Elle fut expédiée chez Grossman Motor Car Corporation, concessionnaire à New York, aux États-Unis, et devint la propriété de M. Elwyn F. Boitz de Wayne, dans le New Jersey. En 1984, la Maserati fut vendue à Randy's Motors à Clifton, New Jersey, et trois plus tard, fut achetée par Locaban, une société basée à Roulettes, en France. La Bora atterrit finalement en Belgique où elle fut restaurée dans ses couleurs d'origine par Classic Car Service en 2016. La couleur extérieure est Rame (cuivre), ce qui est plutôt rare, tandis que l'intérieur est tendu de cuir fauve. Le vendeur a acheté cette Bora pour l'ajouter à sa collection personnelle de Maserati. Convertis des spécifications américaines aux normes européennes, décrite par le vendeur comme en très bon état général cette rare Bora 4,9 litres est vendue avec son dossier historique contenant un certificat Maserati (confirmant ses numéros concordants), des copies des fiches constructeur et sa carte grise belge.

€150,000 - 220,000

By January 1976, Maserati's management apparently had discussed shelving the Bora but later that year decided to continue. Only some 25 Boras were made that year, and the total produced was only 564, the 4.7/4.9-litre split being 289/235. The type was finally phased out in 1979. The Bora was a stunning supercar by any standards, both then and now.

A matching-numbers example, this 4.9-litre Bora was ordered on 4th January 1973 and left the Maserati factory on 22nd May that same year. It was shipped to the Grossman Motor Car Corporation, a dealership in New York, USA, and first owned by Mr Elwyn F Boitz of Wayne, New Jersey. In 1984 the Maserati was sold to Randy's Motors in Clifton, NJ and three years later was purchased by Locaban, a company based in Roulettes, France. The Bora subsequently ended up in Belgium where it was restored in its original colours by Classic Car Service in 2016. The exterior colour is Rame (copper), which is quite rare, while the interior is trimmed in tan leather. The current vendor bought this Bora and added it to his private collection of Maseratis. Converted from US to European specification and described by the vendor as in very good condition throughout, this rare 4.9-litre Bora comes with a history file containing a Maserati Certificate (confirming matching numbers); copies of the factory build sheets; and a Belgian Carte Grise.

Plus de 56 ans aux mains du grand amateur de Bugatti Geoffrey St John ex-comte Guy Bouriat/Louis Chiron des 24 Heures du Mans 1932

BUGATTI TYPE 55 SUPERSPORT DEUX PLACES 1932

Recarrossée par Figoni à Paris, en 1932

Châssis N° 55221

Moteur N° 26 (ex-voiture 55223)

Immatriculée au Royaume-Uni sous le n° JU 4426

- Works 1932 Le Mans entry driven by Louis Chiron and Guy Bouriat
- In current ownership for over 56 years by Bugatti connoisseur Geoffrey St John
- Fitted with unique Figoni Coachwork
- 1933 Paris-Nice overall winner

Bonhams est fier de proposer ici la fameuse Bugatti Type 55 Supersport 1932 de « Geoffrey St John », en sa possession pendant 56 ans, avec sa carrosserie unique, réalisée en 1933 par Figoni. Ce magnifique pur-sang deux places à haute performance de l'ère post-Vintage a commencé sa vie comme voiture d'usine Bugatti aux 24 Heures du Mans 1932. Elle était confiée à cette occasion à deux des meilleurs et des plus célèbres pilotes français, un aristocrate Sarthois (du Mans) le comte Guy Bouriat-Quintard et le célèbre Monégasque, future Champion de France, Louis Chiron.

Alors qu'à l'origine cette 2,3 litres à moteur 8 cylindres en ligne à compresseur arborait une spartiate carrosserie légère de compétition construite sur mesure conformément au règlement des 24 Heures du Mans de cette année-là, vendue après la course à l'éditeur de presse parisien Jacques Dupuy, elle fut rapidement recarrossée à Boulogne sur-Seine, par le légendaire carrossier/styliste d'origine italienne Giuseppe Figoni.

Après un début de carrière riche de nombreux prix en France, cette alléchante Bugatti sport survécut à la seconde guerre et, en août 1963 – il y a 56 ans – elle fut achetée par son propriétaire, l'éminent Bugattiste britannique Geoffrey St John, qui en resta propriétaire jusqu'à aujourd'hui.

Here, Bonhams proudly offers the renowned 'Geoffrey St John', 56-years in his ownership, 1932 Bugatti Type 55 Supersport with its unique, 1933-fitted, Figoni coachwork. This magnificent high-performance, Post-Vintage Thoroughbred two-seater began life as a works-backed Bugatti entry in the 1932 Le Mans 24-Hour race. It was co-driven there by two of France's most capable and charismatic drivers, the aristocratic Sarthois (from Le Mans) Count Guy Bouriat Quintart and the renowned Monegasque future French Champion, Louis Chiron.

While this 2.3-litre supercharged straight-8 Bugatti originated with a spartan lightweight racing body tailored to that year's Le Mans 24-Hour regulations, following its post-race sale to Parisian magazine publisher Jacques Dupuy it was speedily rebodied in Boulogne sur-Seine on the outskirts of Paris by the now legendary Italian-born stylist/coachbuilder Giuseppe Figoni.

Following an awards-rich early history in France, this mouth-watering sports Bugatti survived World War 2 and, as long ago as August, 1963 – some 56 years ago – it was acquired by its long standing owner, leading British Bugattiste, Geoffrey St John.



© Neil Williams/Classic & Sportscar



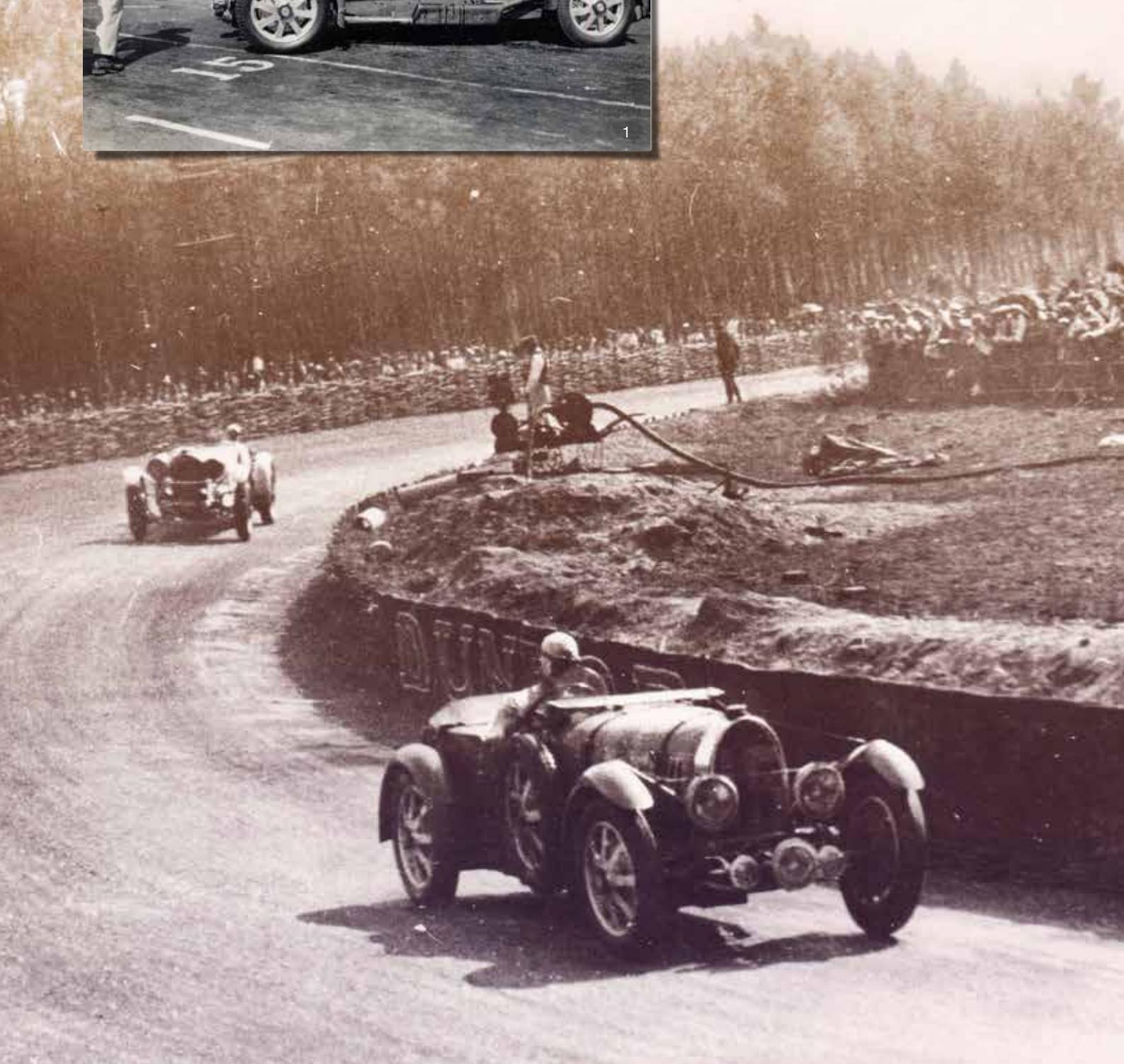


1

Wearing race No 15 - '55221' poised to start the 1932 Le Mans 24-Hours.

2 (main)

Works Bugatti Type 55 '55221' with its initial regulation racing body, Le Mans 24-Hours, 1932. Credit: Pierre-Yves Laugier





Cette magnifique automobile était comme la prunelle de ses yeux et il fut anéanti quand elle fut impliquée dans un accident de la route en France, heurté par un jeune conducteur en état d'ébriété qui n'était pas assuré. Les dégâts à l'avant de la voiture furent magnifiquement réparés au cours d'une restauration méticuleuse de 5 000 heures. La Bugatti Type 55 – châssis 55221 – en ressortit avec succès, la majeure partie des matériaux du temps de St John ayant été préservés... Un reportage photographique de la restauration a été effectué par le consultant Bugatti indépendant Mark Morris.

En fait, la Bugatti Type 55 châssis 55221 fut commandée par Guy Bouriat dès le 1er janvier 1932. Le bon de commande précise : « Une voiture 2 lit.300 Supersport, type 55, à compresseur, carrossée en torpédo 4 places, aux cotes des 24 heures du Mans. Munie de 6 roues Bugatti et de tous les accessoires nécessaires à une course de 24h. Bouchon automatique. »

L'adresse sur le bon de commande est le domicile familial parisien des Bouriat au 44 rue Fabert, près du Champ de Mars. Nous n'avons trouvé aucune trace de facture ou de règlement pour cette voiture dans les archives de l'usine – un indice qui atteste peut-être qu'elle fut traitée comme une voiture d'usine, destinée à Bouriat, un pilote reconnu (et ayant des relations).

Pour répondre à cette commande officielle, le châssis N° 55221/moteur (d'origine) 14 fut assemblée à l'usine en avril 1932, en même temps que ses châssis jumeaux utilisant les moteurs 15 et 16. Elle fut carrossée en torpédo dans l'atelier de carrosserie de Molsheim, le registre confirmant qu'elle était la première des carrosseries construites en juin 1932 : « Carr 24h . 55/14 -55221. juin 32 ».

This magnificent car became the apple of his eye, and he was devastated in June 1932 when it was involved in a road accident in France, assailed by a speeding car driven by a youth who was both uninsured, and drunk. Frontal damage to the car was beautifully repaired in a subsequent, utterly painstaking 5,000-hour restoration, from which his Bugatti Type 55 – chassis '55221' – re-emerged, the vast majority of its original St John-ownership fabric having been successfully preserved and repaired...A photographic record of the restoration has been documented by Independent Bugatti Consultant Mark Morris.

In fact, Bugatti Type 55 chassis '55221' was ordered by Guy Bouriat as early as January 1, 1932. The order form specifies: "2.3 litre Supersport car, Type 55, supercharged, 4-seat torpedo body, complying with Le Mans regulations. With 6 Bugatti wheels and all necessary accessories for a 24 hours race. Automatic fuel cap." The address on the form is Bouriat's family home in Paris, 44 Rue Fabert, near the Champ de Mars. No trace has been found in the factory archives of any related invoice or payment – perhaps indicative of it having been treated as a works entry for Bouriat as an established (and well connected) racing driver.

To meet this formal order, chassis No. '55221'/(initial) engine '14' was assembled at the works in April 1932, concurrent with sister chassis using engines '15' and '16'. It was factory-bodied as a *torpedo*, the Molsheim bodyshop register recording it as being the first of the bodies built in June 1932: "Carr 24h . 55/14 -55221. juin 32". The car was then delivered to Paris by road on June 11th, 1932 – ready for the following weekend's important race at Le Mans.



© Neil Williams/Classic & Sportscar

La voiture fut alors livrée par la route à Paris le 11 juin 1932 – prête pour l'importante course du Mans le week-end suivant. 24 Heures du Mans - 18-19 juin 1932.

Guy Bouriat et Louis Chiron sur 55221 sous le numéro 15 étaient les vedettes des 27 engagés pour ce grand prix d'endurance de 24 Heures en pleine dépression économique.

Charles Faroux du journal L'Auto écrit: « Les Bugatti engagées sont au nombre de quatre dont deux surtout retiennent l'attention par la vitesse dont elles ont témoigné aux essais : L'une est aux mains de Chiron et Bouriat, l'autre a comme pilote le Comte Czaykowski et le valeureux Friderich....et je ne serais nullement surpris de voir les deux tandem mener un rude train aux Alfa Roméo, à la Bentley, à la Mercédès. »

Alors que 55221 recevait un réservoir de 130 litres, l'autre Type 55 du comte Czaykowski/Friderich avait un réservoir de seulement 115 litres. En début de course, quatre Alfa Romeo 8C-2300 prennent la tête, la Bugatti de Bouriat/Chiron les suivant à la cinquième place. Mais, comme le rapporte Faroux : « Au début de la troisième heure, nous apprenons à la surprise générale que Bouriat, alors en cinquième position est resté en panne d'essence... Bouriat a été dépanné et rentre à son stand. Bien entendu il est mis hors course puisque son arrêt forcé s'est produit au cours du 22e tour, alors qu'il avait encore deux tours à accomplir avant de ravitailler. » – ayant ainsi enfreint les règles impitoyables de la distance minimale de ravitaillement de l'ACO, le club organisateur.

Le Mans 24-Hours - June 18-19, 1932.

Guy Bouriat and Louis Chiron in '55221' starred under race number '15' amongst the 27 entries for this late-Depression-era 24-Hour Grand Prix d'Endurance.

Charles Faroux of the journal 'L'Auto' reported: "There are four Bugattis entered of which two, above all, deserve attention by the speed they achieved during testing days: one is at the hands of Chiron and Bouriat, while the other has Count Czaykowski and the brave Friderich as pilots... I would not be at all surprised to see these two pairs fight hard with the Alfa Romeos, as did the Bentleys and Mercedes."

While '55221' was fitted with a 130-litre fuel tank, the sister Type 55 for Count Czaykowski/Friderich had only a 115-litre tank. In the opening race period, four Alfa Romeo 8C-2300s led, with this Bouriat/Chiron Bugatti keeping pace in fifth place. But, as Faroux then reported: "At the beginning of the third hour, we are told to the astonishment of everyone, that Bouriat, then fifth, (has) run out of gas... Bouriat was helped to the pit. Of course he is declared out of the race since his forced stop happened on the 22nd lap when he had two more laps to run before refuelling" – having thus infringed the organising ACO club's unyielding minimum refuelling distance rule.

COMTE GUY BOURIAT-QUINTART

In the early 1930s, the handsome, engaging, sophisticated and friendly first owner of Bugatti Type 55 '55221' - the Count Guy Bouriat-Quintart - was also an obviously talented and immensely promising racing driver.

He was the son of a wealthy horse breeder from Yvré-l'Évêque, a village near Le Mans. In boyhood he became more interested in automotive horsepower than the four-legged variety and after competing in some motor-cycle events he made his motor racing debut in 1926, co-driving an EHP car with his friend Guy Dolfuss in the Le Mans 24-Hour race. They failed to finish. He tried again in 1927, this time sharing an EHP with Pierre Bussienne. This time they finished a fine fifth overall, and would also place second and win their class in the San Sebastian 12-Hours.

For 1928 Guy Bouriat graduated to racing Bugattis, and he would also become a charming and successful salesman for the marque at Bugatti's Paris showroom. His family were close friends of the Rothschilds, and in partnership with Baron Philippe de Rothschild he had bought a Bugatti Type 35 which they then co-drove to finish seventh in the 1928 Italian Grand Prix, de Rothschild driving under his racing pseudonym 'Georges Philippe'. Entering a pair of Bugattis in 1929 they finished 1-2 in the 1929 Bourgogne GP (Bouriat just 0.2sec behind his team-mate) and then sharing a Stutz Blackhawk entered by 'Automobiles Elite Paris' they finished fifth (for the Count's second time) at Le Mans. A month later they both joined the Bugatti works team.

Bouriat finished fourth in the German GP before they shared second place at San Sebastian. He then finished third in the 1930 Monaco GP before becoming moral winner of the 1930 Belgian Grand Prix. He led on the last lap only to be ordered by pit signal to wait just short of the finish line to allow his delayed team leader Louis Chiron to pass and win...which proved intensely unpopular with the sporting Belgian crowd. A fourth place followed at Monaco, then third in Italy.

Guy Bouriat missed Le Mans 1930 before sharing a Bugatti Type 50 there with Albert Divo in 1931, though failing to finish. It was in 1932 that Guy Bouriat and Louis Chiron then co-drove '55221' now offered here.

After driving a private Type 51 home fifth in the opening race of 1933 at Pau, Guy Bouriat next contested the Picardy GP at Péronne on May 21. There he was fighting a fierce battle for the lead with Philippe Etancelin's Alfa Romeo when they came upon Julio Villars' much slower car. Etancelin slashed past but Villars possibly had not seen the following Bugatti. While attempting to pass him, poor Bouriat clipped the wandering backmarker at around 120mph. His Bugatti Type 51 was launched into roadside trees and exploded into flames, poor Guy Bouriat - his promise unfulfilled - being killed upon impact. Just five days previously, he had celebrated his 31st birthday... Today, in part, '55221' is a surviving tribute to such young talent lost.



4
Count Guy Bouriat and Louis Chiron were two of Bugatti's most stylish drivers of the era.

5 (main)
The Bouriat/Chiron '55221'
chasing the Cattaneo/Brisson Stutz Blackhawk through Les Esses.



4

4
Guy Bouriat gazes at the photographer as his regulation-bodied Bugatti receives attention.

5
Supercharged battle - the 2.3-litre '55221' closing on the 7.1-litre Mercedes-Benz SSK.
Credit: Pierre-Yves Laugier



5

L'Auto du 20 juin explique : « Sagement, Bouriat et Chiron avaient garni leur réservoir d'un feutre épais et d'un caillebotis le protégeant efficacement contre les projections de cailloux. Cette protection n'avait pas pu s'étendre à une partie située au-dessus d'une trompette de pont ; c'est dans ce léger intervalle qu'un caillou s'est coincé, gondolant la tôle, qui résista, mais dont le sertissage céda, d'où fuite et perte de 50 litres d'essence. Bouriat, qui en était à son vingtième tour et qui savait avoir du carburant pour quarante tours, croit à une panne d'alimentation, trouve son carburateur vide et les masselottes, dont le mouvement n'est plus amorti, détachées. Abandon inévitable. On lui porte cinq litres d'essence, puisqu'il a abandonné, et il revient aux tribunes. C'est en faisant son plein pour regagner son cantonnement qu'il perçoit la fuite irrémédiable du réservoir et en reconnaît la cause. Quelle terrible tragédie... ».

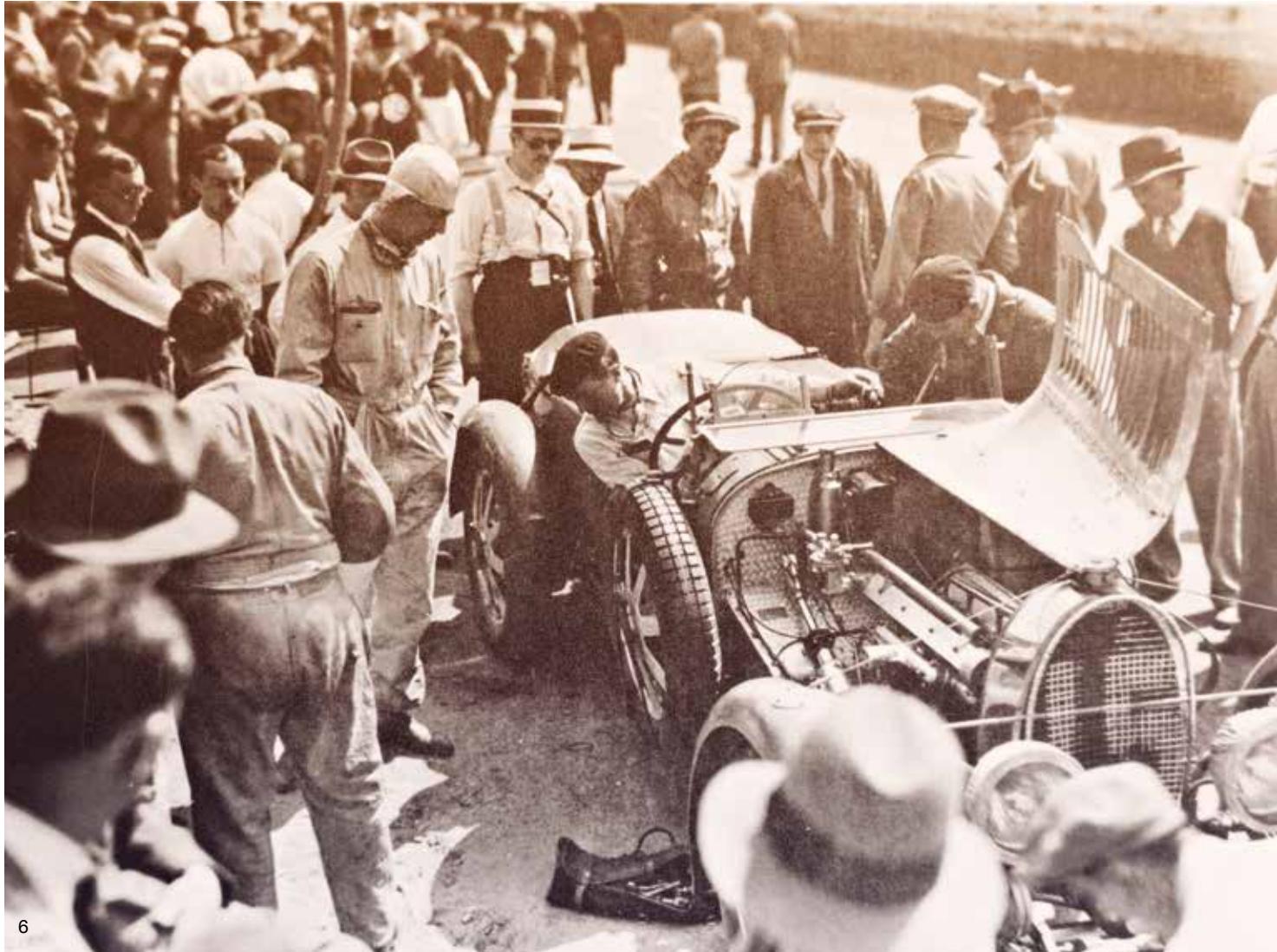
Cette Bugatti 55221 représentait en fait le meilleur espoir de l'industrie française pour une victoire à domicile au Mans cette année-là, mais son réservoir crevé contribua à dégager la route à Raymond Sommer/Luigi Chinetti qui l'emportèrent - pour Alfa Romeo et l'Italie...

Après la course, 55221 fut vendue à Jacques Dupuy, passionné d'automobile fils de Paul Dupuy, propriétaire du journal *Le Petit Parisien*, créateur du Miroir des Sport et de Sciences et Vie. Dans une correspondance de 1992 avec Pierre-Yves Laugier, Jacques Dupuy confiait : « J'ai acheté la Bugatti à Guy Bouriat. C'était un torpèdo noir 2+2 places, en aluminium léger. La voiture frôlait les 200 km/h. Je l'ai gardé en sièges baquets pendant quelques mois, avant de la porter chez Figoni. Elle

The 'L'Auto' issue of June 20, 1932, then described how: "Wisely, Bouriat and Chiron had lined their tank with a thick piece of felt and duckboard providing good protection against flying stones. This protection could not extend to a small part above the rear axle trumpet; it is in this small gap that a stone stuck, bending the metal sheet which resisted, but whose crimping parted and let 50 litres of gas leak through it. Bouriat, then in his twentieth lap, who knew he could run forty more laps on his fuel, thought there was a breakdown of his fuel supply and finds his carburettor empty and the floats, lacking damping, detached. Unavoidable withdrawal. Having abandoned, he is given 5 litres of fuel to go back to the pit. It is while refuelling to return to the pit that he sees the leak in the tank and realizes the cause of it. What a terrible tragedy...".

This Bugatti '55221' had in fact represented the French industry's best hope of a home win at Le Mans that year, but its split fuel tank helped leave the course clear for Raymond Sommer/Luigi Chinetti to win – for Alfa Romeo and Italy...

Post-race, '55221' was sold to Jacques Dupuy, motoring-enthusiast son of Paul Dupuy, proprietor of the newspaper 'Le Petit Parisien', and founder of the magazines 'Miroir des Sports' and 'Sciences et Vie'. In a 1992 letter to Pierre-Yves Laugier, Jacques Dupuy recalled: "I bought the Bugatti from Guy Bouriat. It was a black 2+2 torpedo with light aluminium body. The car could reach 200 km/h... I kept it with its bucket seats for a few months before taking it to Figoni's. It was bodied there according to my drawings. The steel body was black and white. The dashboard was in



6

y sera carrossée selon mes dessins. La caisse réalisée en tôle était noire et blanche. Le tableau de bord était en cuir noir. J'ai revendu la voiture trois ou quatre ans plus tard, après le Paris-Nice 1936 à Monsieur Gandon, marchand de vins et spiritueux, 152 boulevard Hausmann ».

Entre 1928 et 1933, l'atelier Figoni « 14 rue Lemoine, Boulogne. Seine » carrossa quelque 77 Bugatti.

La commande de Jean Dupuy pour cette Bugatti Type 55 apparaît dans le registre de Figoni en février 1933, tandis que le numéro d'août de cette année de L'Équipement Automobile montre un dessin du profil de la voiture et mentionne sa peinture émaillée de chez Nitrolac comme étant « noir iris et blanc Léda ».

M. Dupuy se rappelait : « Pendant ma période d'utilisation du véhicule, j'ai dû me rendre deux fois à l'usine dont une pour réparer le compresseur (note d'usine du 21 mars 1933). J'ai remporté le Paris-Nice en 1933, contre les Alfa Roméo. En catégorie Sport, à la Turbie, j'ai réalisé 83 km/h au départ arrêté. Cette voiture est la 2300 cm³ simple arbre... entretenue pour moi par M. Rocatti, spécialiste Bugatti à Paris, qui avait un garage aux Buttes-Chaumont ».

black leather...I sold the car about three or four years later, after the 1936 Paris-Nice rally, to Monsieur Gandon, a wine and spirits merchant at 152 Boulevard Hausmann."

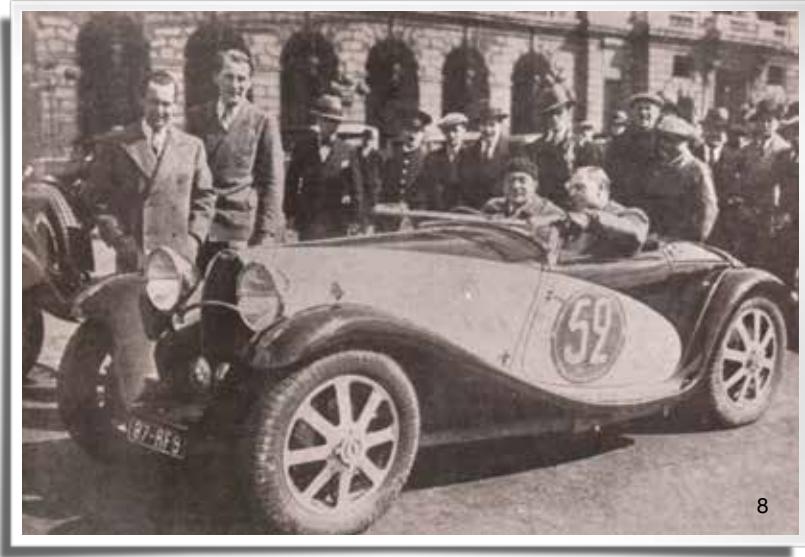
Between 1928 and 1933, the Figoni bodyshop at "14 rue Lemoine, Boulogne, Seine", bodied some 77 Bugattis.

Jean Dupuy's order for this Bugatti Type 55 appears in the Figoni register in February 1933, while the August issue of 'L'Équipement Automobile' carries a profile drawing of the car and cites its Nitrolac enamel paintwork as being "iris black and Leda white".

M. Dupuy also recalled how: "During my custody, I had to go twice to the factory one of them was for repairing the compressor (factory note dated March 21st 1933). I won the Paris-Nice rally in 1933 beating the Alfa Romeos in the Sport category. At La Turbie, I reached 83km/h standing start. This car is the 2300cc single shaft... which was maintained for me by Mr Rocatti, a Bugatti specialist in Paris who had a garage at Buttes-Chaumont".



Credit: Mark Morris



8



9



XIIe Critérium International de Tourisme Paris-Nice, 1933

Le journal L'Auto, dans son édition du 30 mars 1933, explique que le rallye Paris-Nice se déroule en trois étapes, Paris-Vichy, Vichy-Marseille et Marseille-Nice. La Type 55 de Jacques Dupuy est inscrite sous le numéro 52 dans la classe D, jusqu'à 3 litres. Dans l'épreuve du boulevard Michelet, disputée sur un kilomètre - départ arrêté et arrivée lancée - Dupuy réalisa le meilleur temps en 34 secondes, à 105,882 km/h. À l'arrivée à Nice, le 3 avril, sur le quai des États-Unis se tenait l'épreuve de ralenti et d'accélération au cours de laquelle la Bugatti de Dupuy réalisa respectivement les temps de 49 secondes 3/5 et 18 secondes.

Le lendemain, dans l'épreuve des 500 mètres, sur la Promenade des Anglais devant des milliers de spectateurs, Dupuy supplanta ses rivales Alfa Romeo pilotées par Gunzburg et Weinberg à 142,860 km/h. Dans la dernière étape, dans la célèbre course de côte de 63 km de la Turbie, Dupuy remporta finalement le Paris-Nice en réalisant 4 minutes 25 secondes 3/5, à la moyenne de 85,391 km/h. L'Auto rapporte : « La victoire revient à Jacques Dupuy. Ce jeune conducteur disposait d'une Bugatti 2,3 litres à double arbre à cames. Point n'était besoin d'être un pilote émérite et Jacques Dupuy n'a jamais eu cette prétention. Mais il fallait posséder une voiture répondant aux exigences du règlement. La Bugatti 2,3 litres a donné entière satisfaction. Aussi en félicitant Dupuy, il ne faut pas oublier de féliciter également le constructeur de Molsheim. »

XIIth Critérium International de Tourisme Paris-Nice, 1933

The journal 'L'Auto' for March 30th 1933 described how the Paris-Nice Rally was to be run in three stages: Paris-Vichy, Vichy-Marseille and Marseille-Nice. Jacques Dupuy's Type 55 would run as number '52' in up-to-3-litre Class D. In the 1km Michelet stage – with standing start and flying finish - Dupuy set the fastest time, of 34 seconds, averaging 105,882km/h (66.09mph). Upon arrival in Nice on April 3rd, an idling and acceleration test took place on the *Quai des États-Unis* in which Dupuy's Bugatti set times of 49.6 secs and 18 secs respectively.

Next day, in a 500 metres trial before thousands of spectators on the *Promenade des Anglais* Dupuy again bettered the rival Alfa Romeos of Gunzburg and Weinberg, at 142,860 km/h (88mph). In the final stage on the famous 6.3km (3.9-mile) *La Turbie* hill-climb, Dupuy finally won the Paris-Nice event overall, with a climb time of 4mins 25.6secs, 85,391km/h (53mph). The 'L'Auto' report described how: "Victory goes to Jacques Dupuy. This young pilot had a 2.3 litre double camshaft Bugatti at his disposal. No need to be a pre-eminent driver and Jacques Dupuy never had such pretentiousness. But you had to own a car complying with the regulations. The 2.3 litre Bugatti fully satisfied. In congratulating Dupuy, one must not forget the maker of Molsheim...".

8

Second owner Jacques Dupuy with Prince de Polignac in '55221'. Credit: Pierre-Yves Laugier

9

So-evocative advertising and Rally programme artwork relating to '55221's success. Credit: Mark Morris.

10

1933 Paris-Nice Rally - Jacques Dupuy's victorious freshly Figoni-bodied '55221'. Credit: Pierre-Yves Laugier

11 (main)

Jacques Dupuy hurling '55221' up the legendary *La Turbie* hill-climb, March 1933. Credit: Pierre-Yves Laugier



10



GEOFFREY ST JOHN

18 February 1931 – 26 February 2019

Shortly after his 88th birthday, Geoffrey St John, best known for his delectable Type 55 Figoni bodied Bugatti, passed away peacefully at his home in Chedworth, Gloucestershire.

During the war, hostilities around Portsmouth forced his parents to move inland to South Harting where Geoffrey spent an idyllic childhood on the South Downs. The proximity of the Home Guard gave young Geoffrey almost unlimited access to discarded ammunition, which fuelled his interest in all things incendiary. Only when he had effectively destroyed a local farmer's prized apple tree was he duly admonished by his parents whereupon he then acquired an interest in model aircraft and miniature aero engines. It was whilst at Westminster School, where he met his fellow Bugattiste Fitzroy Somerset, later Lord Raglan, that his interest in engineering developed and he was rightly proud of being one of the first to have flown an aircraft in Dean's Yard, Westminster!

Immediately post-war, Smiths Industries implemented a policy of recruiting young men from public schools in order to 'fast track' them through the Company to provide, they hoped, sound management for the future. This was the perfect training for Geoffrey who joined Smiths newly formed Training School in Cheltenham, undertaking his apprenticeship as a tool maker, a skill that he greatly valued in his later life.

Unfortunately a serious motorcycle accident saw Geoffrey convalescing for almost a year, thus prolonging his apprenticeship. The local Cotswold Motorcycle Scramble was irresistible to Geoffrey and once fully fit he was a regular competitor. Through this, he met his lifelong friend Ron (Steady) Barker and, to his delight, his future wife Rita. Following a spell of National Service, Geoffrey was moved to Smiths Instruments Production Facility at Cricklewood, to hone yet further his management skills. At this time he acquired, what he described, as his first 'proper' car a Singer 'Le Mans'. Seeking better performance he exchanged this for an MG J2, which on its test drive, broke its crankshaft!

In the early 50s Geoffrey purchased a 'Chain Gang' Frazer Nash and so began his racing career. He was, meanwhile, delighted to find that the Smiths Automated Production Lines utilised vast quantities of the drive chain of the exact specification to that of the 'Nash! He often described owning a Frazer Nash as being "The true test of marriage...." explaining that sending one's wife a considerable distance back down the road to retrieve an oily drive chain ... "was pushing any relationship to the limit!"

These somewhat fraught journeys convinced Geoffrey of the need for a car capable of towing his race car and to this end he purchased the now much admired, but then unloved, Corsica bodied straight-eight Triumph Dolomite.

The prospect of a job at Smiths newly created Car Heating Division at Witney arose, and off set Geoffrey in the Dolomite for an interview. On arrival, he was delighted to find that his prospective new boss was a fellow car enthusiast and, after 15 minutes reviewing the Dolomite in the car park, his appointment was confirmed!

Now settled back in the Cotswolds, Geoffrey purchased his Type 55 Bugatti in 1963, from the legendary Tom Thomas who at the time has three Type 55's for sale! Seeing that his young wife had accompanied him, Tom recommended the Figoni bodied car as having better weather protection and, not least, two doors! At this time Geoffrey also owned and raced most successfully his Type 35B (HED 21) which, when purchased, was fitted with a Ford engine. Undeterred, he set about finding sufficient parts to build up a correct engine, using the Type 55 as a tow car for race meetings. Geoffrey's knowledge of single and twin cam eight cylinder Bugatti's was unmatched. Indeed, I recently learned from him that he had worked on, if not fully rebuilt, over half of the Type 51's ever made.

In the summer of 1994, Geoffrey and Rita in their Type 55, accompanied by Rodney and Carole Felton in their Brescia, were on their way to the International Bugatti Rally in Italy when a drunk, uninsured Frenchman lost control of his Peugeot and cannoned into Rodney, and then into Geoffrey and Rita, damaging each car and badly injuring their occupants. Rita was unconscious for a while with a broken arm and Rodney suffered life threatening injuries. In due course and when fully recovered, Geoffrey had a major rebuild on his hands, the Type 55 was fully rebuilt, regularly visiting Prescott, and other events further afield.

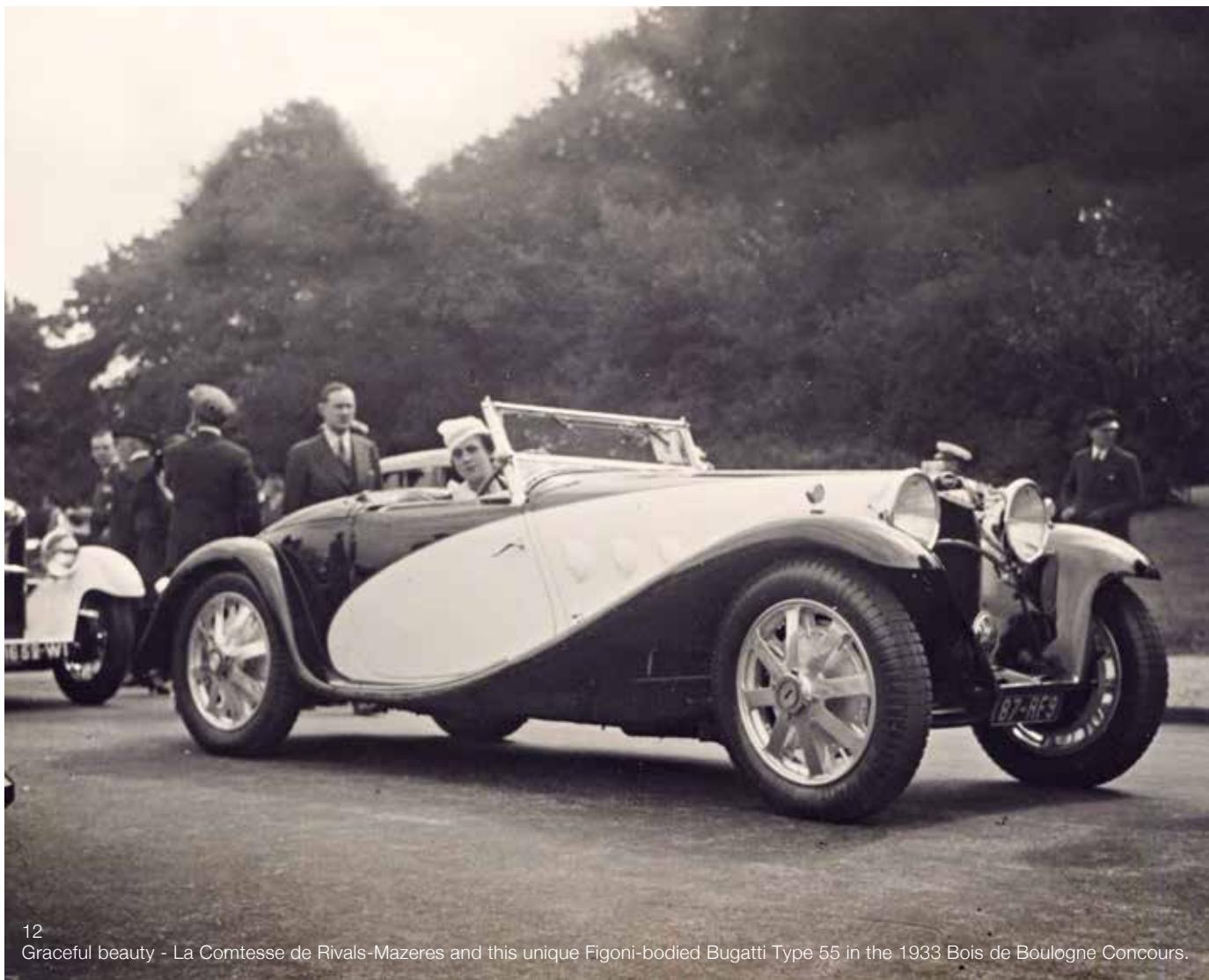
Motorcycles – many of them rare and unique racing models, were the love of his life as were traditional steam powered river boats, many rebuilt by Peter

Freebody and each looking superb. He had a lifelong interest in Rembrandt Bugatti owning several of his sculptures as well as much other Bugatti memorabilia. Geoffrey happily admitted that he had been retired for longer than he worked – thus giving him the time and opportunity to rebuild a 206 Dino and his J2 MG that he re-acquired several years ago. A wonderful early Hotchkiss, a Lotus Elite (that always smelled of uncured resin) and one of the earliest Austin 7's (Rita's favourite) lived alongside the Type 55 in his Chedworth garage.

Hermann, their Dachshund, was very much part of Geoffrey and Rita's life as was traditional jazz – so often their house was filled with the eclectic sound of Glen Miller. Yet it was always 8 cylinder roller bearing twin cam engines that were closest to his heart. So often, with a glint of mischievousness in his eyes and a charming smile he described our Type 37A with "only" four cylinders, as "The Economy Model", and with a merry chuckle he used to say "Not until you have an 8 cylinder Bugatti can you consider yourself as being in the Sixth Form....".

In this context, Geoffrey was definitely Head Boy!

Charles Trevelyan



12

Graceful beauty - La Comtesse de Rivals-Mazères and this unique Figoni-bodied Bugatti Type 55 in the 1933 Bois de Boulogne Concours.

Concours d'Elégance du Bois de Boulogne – 24 juin 1933

Deux mois après sa victoire au rallye Paris-Nice, Jacques Dupuy engageait sa Bugatti 55221 fraîchement carrossée par Figoni au Grand Concours d'Elégance Parisien. La comtesse de Rivals-Mazères était invitée « à mettre en valeur son cabriolet » et, après la victoire de la voiture dans la première classe réservée au voiture ouvertes de plus de 10 HP parrainé par L'Auto, la comtesse la présenta dans deux autres catégories financées par les journaux Fémina et L'Intransigeant. Dans la Troisième catégorie, réservée aux voitures de plus de 15 HP (présentées par des dames et conduites par un mécanicien en livrée), Mme de Rivals-Mazères – accompagnée de deux Scottish terriers – « sur Bugatti 17C cabriolet transformable Figoni » gagnait un phonographe Spark...

Jacques Dupuy récupère ensuite son Pur-Sang auréolé de nouvelles récompenses et l'utilise encore pendant trois années, avant de le céder, selon ses propres souvenirs, à M. Gandon.

Le nouveau propriétaire de 38 ans est le fils d'Alphonse Gandon, marchand de vins, domicilié 152 boulevard Haussmann à Paris, qui ne conserva 55221 que très brièvement – du début de 1936 à avril 1937 – lorsqu'il acheta une Type 57S Atalante flamboyant neuve. Le 28 novembre 1936, l'unique Type 55 à carrosserie Figoni fut vendue par Bugatti au Garage Bayard, 22 rue Bayard, à Paris, le document de vente précisant : « Vendu au garage Bayard une voiture type 55 N° 55221, moteur 14 (ex Gandon) carrosserie roadster 2 places (cabriolet Figoni) en bon état de marche, vendue d'occasion dans l'état où elle se trouve, pour le prix net de 25 000 francs. »

The Bois de Boulogne Concours d'Elégance - June 24, 1933

Two months after his Paris-Nice victory Jacques Dupuy entered his freshly Figoni-bodied Bugatti '55221' in the annual Parisian *Grand Concours d'Elégance*. The Countess de Rivals-Mazères had been invited "to enhance his convertible" and after the car had won the 'L'Auto'-sponsored first class judged, for over 10hp open cars, the Countess helped show it in two further categories backed by the journals 'Fémina' and 'L'Intransigeant'. In the third category (cars over 15 HP presented by ladies and driven by a chauffeur in livery), Mme de Rivals-Mazères – accompanied by two Scottie dogs - "sur Bugatti 17C cabriolet transformable Figoni" won a Spark gramophone...

Owner Dupuy recovered his laurelled thoroughbred and would use it for three more years before selling it, as he recalled, to Marcel Gandon.

The new owner was the 38-year-old son of wine merchant Alphonse Gandon, of 152 Boulevard Haussmann, Paris, but he kept '55221' only briefly – from early-1936 to April 1937 – when he bought a brand-new Type 57S Atalante. On November 28, 1936, the unique Figoni-bodied Type 55 was sold via Bugatti to Garage Bayard, 22 Rue Bayard, Paris, the sale document stating: "Sold to garage Bayard one car Type 55 N° 55221, engine 14 (ex Gandon) 2 seat roadster bodywork (convertible by Figoni) in good working order, second hand sold as is for a net price of 25 000 francs".

Rallye Féminin Paris-Saint-Raphaël 1937

Le garage Bayard était dirigé par Charles de Lavoreille, Jacques de Valence et un certain M. Richer-Delavau dont l'épouse pilota 55221 dans le « IXe rallye féminin Paris-Saint-Raphaël » du 17 au 22 mars, sous le numéro 48, affrontant une épreuve de 1 039 km à couvrir en cinq jours, en faisant étapes à Nevers, Clermont-Ferrand, Orange et Toulon. À Nevers, dans les épreuves initiales, l'une sur 500 mètres départ arrêté, l'autre sur 1 kilomètre départ lancé, Mme Richer-Delavau se classa 6^e dans chacune et à la course de côte de Saint-Sébastien à Saint Raphaël, elle maintint sa position avec un temps de 47,8 secondes, derrière Mmes Lamberjack et Lucy O'Reilly-Schell sur Delahaye Sport. Au classement général du rallye, elle termina sixième et cinquième de sa classe.

Dans son Bugatti M. Laugier indique que le 27 décembre 1937, un amateur parisien inconnu acquiert 55221 auprès du garage Bayard. Il pourrait s'agir de Roger Teillac, spécialiste Bugatti, situé avenue de Suffren, car il existe trois photos de la voiture dans ses archives, mais ces photos montrent une plaque de Nancy datant de 1938... soit Teillac entretenait la voiture pour un autre propriétaire en 1938-39 ou bien il avait pu lui reprendre la voiture dans l'été d'après-guerre de 1946, quand son établissement répara le carter d'huile éclaté par le gel.

Paris-Saint-Raphaël Rallye Féminin 1937

The Garage Bayard was run by Charles de Lavoreille, Jacques de Valence and a M. Richer-Delavau and the latter's wife ran '55221' in the March 17-22, 1937 'IXe Paris-Saint-Raphaël Féminin' – entry number '48', facing a 1,039 km route to be completed in five days, staging through Nevers, Clermont-Ferrand, Orange and Toulon. In initial 500 metres standing start, and 1km flying-start tests at Nevers Mme Richer-Delavau placed 6th in each, and in the Saint-Sébastien hill-climb at Saint Raphaël, she maintained her position with a time of 47.8secs, behind Mmes Lamberjack and Lucy O'Reilly Schell in their Delahaye Sport. Overall in the Rally she would finish sixth and fifth in class.

M. Laugier's Bugatti records show that on December 27, 1937, an unnamed Parisian enthusiast bought '55221' from Garage Bayard. This might have been Roger Teillac, a Bugatti specialist based in the Avenue de Suffren, as his archives contain three pictures of the car, but wearing a 1938 Nancy licence plate. Teillac possibly maintained the car for another owner 1938-39 or had taken back the car in the post-war summer of 1946 when his establishment repaired its oil sump, split by frost.





14



15



16



17



18

13 (main)
Paris-Saint-Raphaël Rallye Féminin 1937
- Mme Richer-Delavau 6th overall in
'55221'. Credit: Peter Larsen Collection

14
Completing the 1937 Paris-St Raphaël.

15
Credit: Peter Larsen Collection

16
Exquisite form - exquisite provenance -
'55221'...

17
Pictured at the Garage Teillac, Paris c.
1936-38, '55221 demonstrates its 'lazy-
ess' livery divide...

18
Figoni's unique body form for '55221' was
first sketched by client Jacques Dupuy.

Il est certain que Louis Stephanazzi de Nancy a acquis la voiture le 7 mai 1938 et l'a immatriculée sous le numéro 5658 KU 5 à son domicile du 49 bis, avenue Anatole France à Nancy. Les souvenirs familiaux racontent que la voiture fut remisée démontée pendant la guerre dans le garage que dirigeait Stephanazzi en ville. Les allemands avaient réquisitionné son local et y réparaient leurs véhicules. Dans le fond se trouvaient une Bugatti type 57 cabriolet, achetée à Paris en août 1938, et le roadster 55, qui survécurent tous deux au conflit.

Le 16 septembre 1946, la Type 55 fut vendue à Paris sous le numéro d'immatriculation 4239 RP 4 et un mois plus tard, elle passa à André Couston, un concessionnaire de Nice, résidant au 4 bis, avenue Mont Alban. Le 18 octobre 1946, il immatricula la voiture sous le numéro 3286 BA 8. À l'époque, André Couston possédait aussi le premier roadster type 55, châssis 55201.

Le 30 juillet 1948, 55221 retourna à Paris, immatriculée 7220 RQ 4. Son propriétaire était probablement Jacques Devinot qui confia à M. Laugier en juin 1993 : « J'ai possédé trois Bugatti... (y compris)... la Type 55 cabriolet... acheté vers 1948 à un garage près de la Porte de Champerret. Elle fut revendue à Bierlein de Paris en 1950 qui la céda à un canadien. Je l'ai retrouvé plus tard chez Docime, démontée. La carte grise n'avait jamais été changée et le canadien vint me voir pour réaliser un certificat de vente, ce que je refusai, en ayant déjà fait un à Bierlein. Lorsque j'ai acheté l'auto, le châssis était faussé, je dus le démonter pour le rectifier. Selon moi, tout était d'origine sur la voiture qui était crème et noire. Je fis ajouter un porte-bagage par Figoni. »

Certainly, Louis Stephanazzi had acquired the car on May 7, 1938, and registered it '5658 KU 5' to his home address of 49bis Avenue Anatole France, Nancy. Family memory recalls that the car was hidden dismantled during the war in the garage that Stephanazzi ran in town. The Germans requisitioned his garage where they would repair their vehicles. At the back were a Bugatti Type 57 convertible, bought in Paris in August 1938, and the 55 roadster, which both survived the conflict. On September 16, 1946, the Type 55 was sold in Paris under licence plate '4239 RP 4' and one month later, it passed to André Couston, a dealer from Nice, resident at 4bis Avenue Mont Alban. On October 18, 1946 he re-registered the car '3286 BA 8'. At the time André Couston also owned the first Type 55 roadster, chassis '55201'.

On July 30th 1948, '55221' returned to Paris, registered '7220 RQ 4'. Its owner was possibly Jacques Devinot who told M. Laugier in June 1993: "I owned three Bugattis... (including)... the Type 55 convertible... bought around 1948 from a garage near Porte de Champerret. It was then sold to Mr Bierlein from Paris in 1950 who sold it to a Canadian man. I found it back later at Docime's, dismantled. The registration papers were never changed and the Canadian man came to see me to get a sale certificate which I refused to do, having already done one for Mr Bierlein. When I bought the car, the chassis had been bent and I had to dismantle the car and correct it. As I see it, every bit was original on the car which was in a cream and black livery". He also had a luggage rack installed by Figoni»



19

On the heights at Goodwood - '55221' in all its Figoni-bodied splendour...





© Neil Williams/Classic & Sportscar

Les registres de Police confirment les dates de M. Devinot, tandis qu'un courrier de lui indique que la Bugatti est cédée en août 1950 à M. Gaston Bierlein, « Hôtel Pylone 1 » à Megève, en Haute-Savoie. Il conserve la voiture près de cinq ans et la cède le 24 mars 1955 au journaliste canadien Douglas Lachance, 59 avenue Hoche, à Paris. La voiture – son moteur absent ou démonté – finit chez le renommé spécialiste Bugatti Gaston Docime, rue de la Saussaie, à Neuilly-sur-Seine. Elle y reste jusqu'au 28 août 1962, quand un amateur anglais passionné de Bugatti Type 55, Anthony Austin Morse, dentiste au 4 Westfield road à Rugby, l'importe en Angleterre sans moteur, après un dépôt de 20 £ pour les droits de douane, en attendant son évaluation.

A. A. Morse possédait alors trois Type 55 - 55220, 55221 et 55223 – mais il revendit rapidement l'unique exemplaire à carrosserie Figoni à Henry H. Thomas de White Cottage, Belmond Park Road, à Maidenhead, propriétaire de la Fernley Service Station, qui, le 25 juillet 1963 la revendit à Geoffrey St John, de Woodland Cottage, Greenwich Lane, à Leafield, Oxon pour 750 £.

Dans un courrier daté du 12 août 1963, adressé à G. St John, l'éminent Hugh Conway du British Bugatti Register précise : « C'est moi qui ai indiqué la voiture à Morse, chez Docime, sans moteur, il l'acheta pour 100 £ et la vendit à Thomas ». Dans un autre courrier, Conway indique que le moteur de 55221 aurait été vendu par Docime aux États-Unis.

Geoffrey St John restaura la voiture pour la remettre en route avec le moteur 26 ex-55223. Elle devint la compagne de sa Type 35B et de sa Type 51 Grand Prix et elle est restée en la possession de sa seule famille jusqu'à ce jour. Geoffrey St John était un technicien de talent travaillant pour Smiths Industries et devint finalement l'ingénieur en chef de cette société, consacrant la majeure partie de son temps libre à restaurer, préparer et courir avec la Bugatti. C'était un pilote aguerri et il devint le pilote sportif britannique le plus en vue de la marque Bugatti pendant de nombreuses années. Il était considéré comme un spécialiste exceptionnellement voué au Bugatti 2,3 litres double arbre et prenait toujours grand plaisir à piloter 55221 dans tout le Royaume-Uni et en Europe continentale, particulièrement – bien sûr – en France.

The Police register confirms M. Devinot's dates, while a letter from him states that in August 1950 the Bugatti was owned by Gaston Bierlein, of Hôtel Pylone 1, Megève, Haute-Savoie. He kept the car for five years before selling it on March 24, 1955, to Canadian journalist Douglas Lachance, of 59 Avenue Hoche, Paris. The car – with its engine dismantled or removed – was then consigned to leading Bugatti specialist Gaston Docime, in the Rue de la Saussaie, Neuilly-sur-Seine. It remained in there until August 28, 1962 when British Type 55 enthusiast Anthony Austin Morse, a dentist of 4 Westfield Road, Rugby, imported it into England, less engine, with a £20 deposit on the import duty pending valuation.

A. A. Morse then owned three Type 55s - '55220', '55221' and '55223' – but he quickly sold the unique Figoni-bodied example to Henry H. Thomas of White Cottage, Belmond Park Road, Maidenhead, proprietor of the Fernley Service Station, who on July 25, 1963, re-sold it to Geoffrey St John, of Woodland Cottage, Greenwich Lane, Leafield, Oxon for £750

In a letter to Geoffrey St John, dated August 12, 1963, the eminent British Bugatti Registrar Hugh Conway wrote: "*I did point out the engineless car to Morse, at Docime's, which he bought for £100 and sold to Thomas...*" In another letter, Conway remarked that the engine of '55221' could have been sold by Docime in the USA.

Geoffrey St John restored the car to running order with engine 26 ex 55223 installed. It became a stable-mate for his Type 35B and Type 51 Grand Prix cars and it has remained in this single family ownership to this day. Geoffrey St John was a talented technician working for Smiths Industries, and eventually became the company's Chief Engineer, while dedicating most of his spare time to Bugatti restoration, tuning and racing. He was a most talented driver and became the sporting Bugatti marque's foremost British exponent over many years. He was exceptionally highly regarded as a twin-cam 2.3 Bugatti specialists, and always took particular delight in driving '55221' widely throughout the

MOTOR SPORT

FROM 'MOTOR SPORT' MAGAZINE, DECEMBER 1980 ISSUE - CORRESPONDENCE

"THE TYPE 55 BUGATTI"

"I was glad to read the piece concerning the T55 Bugattis. Mine has given maximum pleasure since purchasing it..."

*There are some points which need clarification. Firstly 38 cars were produced. I have details of 27 known owners. Schlumpf has eight; two are positively broken up, leaving nine as nett unaccounted for. My records suggest that less than half those made were fitted with the "Jean Bugatti" 2-seater coachwork and it is a mite incorrect to assume that this was the standard body. Bodywork was cheap in the 1930s and a customer for such an exotic car got what he preferred. I would agree with the noise level in closed versions, mine with the hood up sets eyeballs rotating, making rain a welcome excuse.

"Another small point: on de-tune (from GP Type 51 to Sports Type 55) a 1:1 blower ratio (was adopted) in place of a rorty 1.2:1, reducing the power, and the was also a smaller outlet for the supercharger....

"...For the record my car *55221' was the 1932 Le Mans entry with Chiron and Bouriat driving, fitted with a horrid body, it ran out of fuel on lap 22. Afterwards it was bought by Jacques Dupuy and fitted with a handsome Figoni body, which it still wears.

"It remained in France until 1959/60 when Hugh Conway found it in a sorry state, less engine. I bought it, with the illustrious Ramponi-tuned engine out of 55223' (AUL 23) in preference to a Jean Bugatti example, as I wished to use it and considered the body more practical: I still do.

**The rebuild was completed in 1966 and has given constant service since, some ten trips to France on jollies', but it does have an appalling thirst. Hopefully it will take me into old age with a crank rebuild every seven to nine years.

"About three years ago, while visiting Menton, I found the remains of another car, 655228', and what it lacked I had in my stock of spares, although the bonnet was original the rear bodywork comprised an excellent reproduction "Jean Bugatti". Now there is nothing more pleasing to we old-car chaps than a bit of one upmanship, the thought of two T55s in the garage was too much, so I rifled a few piggy banks and sold a spare house and behold it was mine, When the dust had settled my greed became obvious. I didn't really want it. I passed it on to a good and well-heeled chum, who is giving it the full treatment..."

GEOFFREY ST. JOHN
CHEDWORTH, GLOS.



22



23



21

20
(main)
The Geoffrey St John Bugatti Type 55 - absolutely in its element - at high speed...

21
Geoffrey and Rita St John enjoying '55221' on one of their many Continental outings, 1976 Rallye Inter Cognac.

22
Happy reunion - Jacques Dupuy with Geoffrey St John in '55221'.

23
The RAC Club Rotunda, Pall Mall, London graced by '55221', 2019.

24
Geoffrey St John on his specialist subject - the Bugatti Type 55s - in a letter to 'Motor Sport', 1980.

C'est sur une route française – près d'Auxerre en juin 1994 – qu'il eut la malchance d'être heurté par un chauffard ivre, comme nous l'avons dit. Deux années de travail furent nécessaires pour réparer les dommages occasionnés, St John étant déterminé (au prix de dépenses considérables) à préserver absolument tous les matériaux d'origine qui avaient échappés à la destruction. Le redressement du châssis en conservant toutes les pièces originales fut effectué par le renommé spécialiste britannique Gino Hoskins.

Un rapport d'inspection de la voiture, daté de novembre 2019, a été mené par le grand spécialiste français de Bugatti, Pierre-Yves Laugier. Il résume ainsi son état actuel : « La voiture conserve son châssis d'origine, réparé en 1994. Il a pu être conservé à 90%, avec de nombreux renforts, selon Christian Huet, l'expert parisien en charge du dossier de l'accident. L'extérieur de la voiture, après restauration, était entièrement conforme à son origine après plus de 5 000 heures de travail. »

« Elle prit (alors) part à sa première manifestation au cours de l'été 1996 et (c'est ainsi que) le seul roadster Figoni sur châssis Bugatti Type 55 Supersport est prêt à retrouver le monde des rallyes et des concours d'élegance. Il reste une des plus belles expressions de la voiture de sport de carrossier, polyvalente et performante, témoin majeur de l'âge d'or de la carrosserie et du savoir-faire de la maison Bugatti... »

Donnant plus de détails, M. Laugier continue : « Le cadre portait le numéro 22, mais le trou de fixation de la roue de secours ne laisse plus deviner qu'un seul « 2 » (l'autre a été perforé). L'essieu avant est du bon modèle, non numéroté et sans doute neuf. Le moteur comprend deux carters de vilebrequin, un supérieur et un inférieur, constituant une paire – dont la patte arrière gauche porte) le numéro d'assemblage 48 du moteur du roadster 55223 /moteur 26. On observe d'importantes traces de soudure sous la patte arrière gauche. La patte avant gauche (pièce entièrement coulée), qui avait été complètement détruite dans l'accident, a été fondue et ressoudée, après réalisation d'un moule d'après une pièce de la collection de Geoffrey St John. La patte fut alors ressoudée à sa place.

UK, and in Continental Europe, particularly – of course in France. It was on a French road – near Auxerre in June 1994 – that he had the misfortune to be hit by a drunken driver, as described. The damage sustained took some two years of work to put right, Geoffrey St John being determined (at considerable extra expense) to save absolutely all of the car's original fabric that had escaped total destruction. Chassis straightening, keeping all the original parts, was carried out by renowned British specialist Gino Hoskins (Images on file).

A November 2019 inspection report on the car has been compiled by leading French Bugatti authority Pierre-Yves Laugier. He sums up its present condition thus: "The car keeps its original chassis, repaired in 1994. It (*the original element of the chassis*) is 90% complete with a few additional strengthening plates added according to Christian Huet, Parisian expert in charge of the accident file. The exterior of the car after restoration was completely in accordance with the original after more than 5,000 hours work.

"It (*then*) took part in its first event in the summer of 1996 (*and so*) the only Figoni roadster on a Supersport Type 55 Bugatti chassis is ready to join the world of rallies and *concours d'élegance*. It remains one of the most beautiful expressions of a Sports car by a coachbuilder, multi-purpose and powerful, one of the most important witnesses of the golden era of coachbuilding and know-how of the Bugatti brand..."

In detail M. Laugier observed: "The frame bore number 22, but the fixing hole of the spare wheel shows only one of the '2s' (*the other having been drilled through*). The front axle is of the right type, with no number and is probably new". In fact Geoffrey St John always maintained that the current front axle is an original, Bugatti-manufactured, hollow front axle of correct Type 55 specification...





Le carter d'embrayage porte sur ses deux éléments le numéro 14. Il faut noter que les carters de boîte et de pont ont aussi été ressoudés après l'accident. Les traces restent visibles sur les pièces d'origine.

« La voiture était équipée d'un overdrive. Le compresseur, N° 33, est ancien et du bon modèle, mais il n'est pas celui de la voiture en 1933, car une note de l'atelier de réparation des compresseurs, datée du 21 mars 1933 indique : « Compresseur 55 N° 45, M. Rocatti, Paris, client M. Dupuy, fraisage des encoches dans les flasques ». Le corps de la boîte de vitesse est gravé (estampé) 39. Il s'agit sans doute de la boîte de rechange d'usine, qui fait suite aux 38 (exemplaires similaires) produits de 1931 à 1933.

« Elle peut avoir été montée dans la voiture après l'une des épreuves auxquelles le véhicule a participé entre 1933 et 1937. La boîte de vitesse d'origine de la voiture, numéro 14, se trouve aujourd'hui sur une type 55 châssis 55235 à l'historique britannique, et qui en 1962 était équipé d'une boîte Cotal. Le pont arrière numéroté 14 est celui d'origine (installé dans) la voiture et possède un rapport de type course de 14 x 54 au lieu du 13 x 54 habituel des premières type 55. »

Mark Morris ajoute : « l'essieu avant est d'un type conforme, sans numéro»

Le rapport de Pierre-Yves Laugier continue : « les parties fixes de la carrosserie sont en acier, tandis que les ouvrants sont en aluminium. Après l'accident de 1994, le tableau de bord en bois a été refait, car le bois d'origine était fendu en deux. La partie en aluminium du capot a dû être entièrement remplacée, ainsi que l'aile avant gauche et la porte

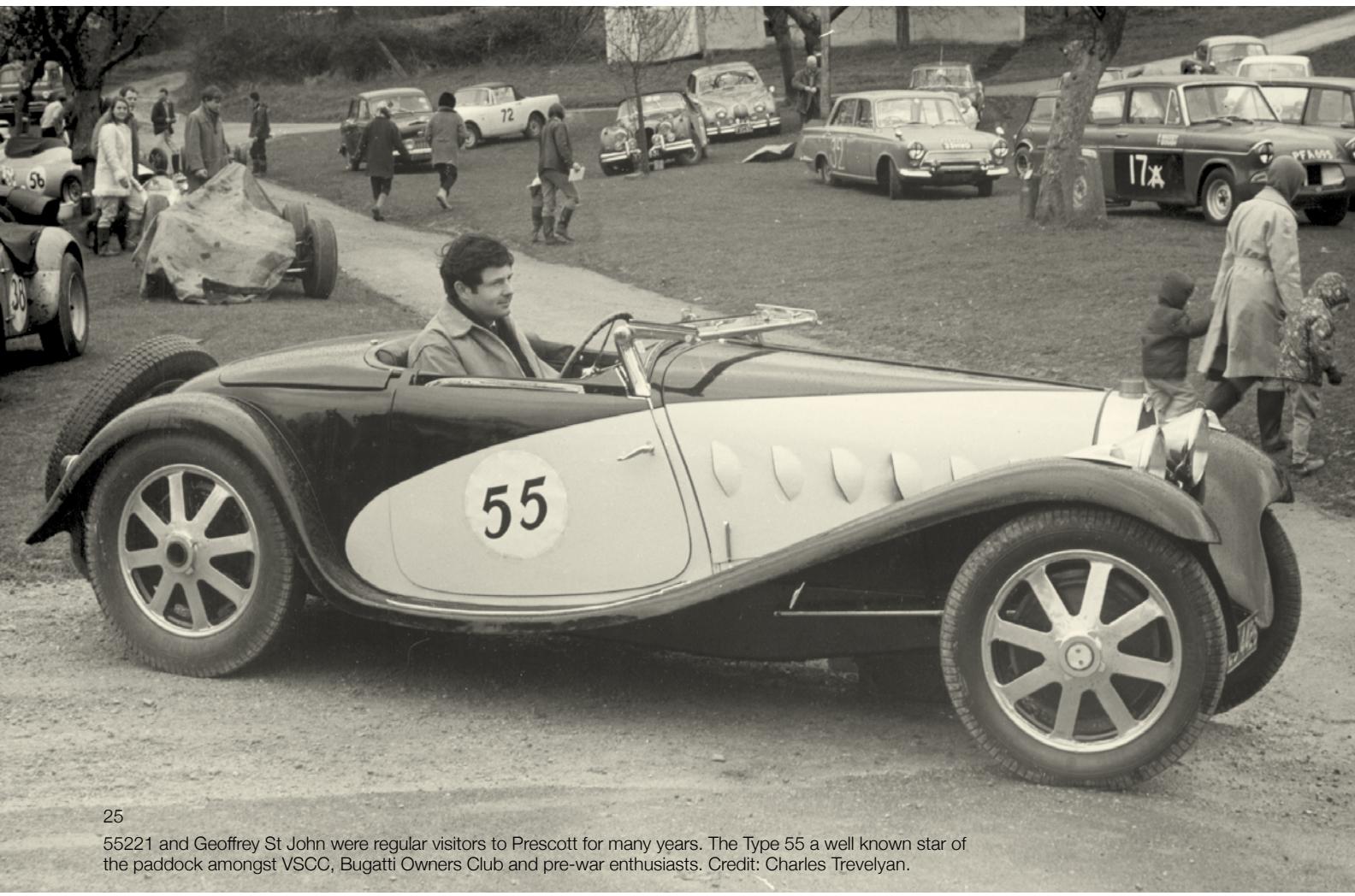
M. Laugier continua : 'The engine (comprising a matched pair of upper and lower crankcase castings – the left-rear mounting leg of which carries) assembly number '48' from roadster '55223'/engine '26'. One observes important welding traces under the rear-left mounting piece. Front-left mounting piece (*the integrally cast engine leg*), which was completely destroyed in the accident, was melted down and re-cast from a pattern amongst Geoffrey St John's spare parts collection. The re-cast leg was then welded back into place.'

The clutch casing carries on both parts number '14'. Both gearbox and rear-axle sumps were rewelded after the accident. Traces are still visible on the original parts.

'The car was equipped with an overdrive. Compressor No '33' is ancient and of the right kind, but is not the one on the car in 1933, because a note of the repair workshop for compressors dated March 21st, 1933. states: 'Compressor 55 N° 45, Mr Rocatti, Paris, client Mr Dupuy, milling of notches in the chambers' The body of the gearbox is engraved (stamped) '39'. It is probably the factory replacement box, following the 38 (other such gearboxes that were) produced from 1931 to 1933.'

'It could have been fitted to the car after one of the races in which it took part between 1933 and 1937. The original gearbox of the car, No '14', is today on a Type 55 chassis '55235' with a British history and which in 1962 was equipped with a Cotal gearbox. The original rear axle numbered '14' is the original one (*installed in*) the car and has race type ratio of 14 x 54 instead of the usual 13 x 54 of the first Type 55.'

Mark Morris adds: "The front axle is of the right type, with no number".



25

55221 and Geoffrey St John were regular visitors to Prescott for many years. The Type 55 a well known star of the paddock amongst VSCC, Bugatti Owners Club and pre-war enthusiasts. Credit: Charles Trevelyan.

droite. Une grande partie de la structure en bois a été conservée. Le travail de carrosserie fut effectué à l'atelier de Terry Hall. Les flasques et les mâchoires du frein avant gauche ont été resoudés, et deux mâchoires changées. Les bords de la jante de plusieurs roues ont été refaits avec de la soudure - particulièrement visible sur la roue de secours.

M. Laugier constate plus loin : « La plaque de châssis du véhicule est ancienne. Elle porte le numéro 55221, visiblement regravé. Elle est du type 57 « Bas-Rhin », et on peut deviner le numéro 57282 en dessous qui correspond à un châssis de type 57, livré dans le département du Nord en avril 1935.

Depuis l'achèvement des travaux de restauration en 1996, jusqu'à la récente disparition de M. St John, 55221 a été régulièrement utilisée par celui-ci. De la même façon que les Bugatti Veyron, Chiron et EB110 modernes – à la fois fantasme d'écolier et rêve de collectionneurs de voitures contemporaines - la Bugatti Type 55 était à son époque un joyau tout aussi convoité.

Il s'agit dans son essence même d'une voiture de Grand Prix pouvant être utilisée sur route, dotée d'une carrosserie sportive et équipée d'un moteur 8 cylindres en ligne double arbre de 2,3 litre à compresseur – identique à celui mis au point pour la Bugatti Type 51 victorieuse en Grand Prix et à peine « civilisé ». En 1932 déjà, la puissance et le couple époustouflants de ce moteur permettait à la Type 55 des accélérations de 0 à 100 km/h en 13 secondes et une vitesse de pointe, encore jamais vue de sur une voiture de route à l'époque, de 185 km/h.

Pierre-Yves Laugier's report continues: "The fixed parts of the body are made of steel, while the opening parts are made of aluminium. After the accident in 1994, the wooden dashboard was rebuilt as the original wood board was split in two. The aluminium part of the bonnet had also to be completely replaced as well as the left front wing and the right door. Most of the wooden structure was kept. The work was carried out at Terry Hall's workshop. Drums and left front brake shoe were rewelded and two brake shoes were replaced. The wheel rim of several wheels was redone by welding - particularly visible on the spare wheel."

M. Laugier further observes: "The chassis plate of the vehicle is ancient. It wears number '55221', apparently over-stamped. It is of the Type 57 'Bas-Rhin' type and the number '57282' can be detected underneath (which) tallies with a Type 57 chassis number delivered in the Nord department in April 1935".

Since completion of restoration work in 1996 until Mr St John's recent passing, '55221' was regularly exercised by him. In similar style to the modern-day Bugatti Veyron, Chiron and EB110 models – which are both a schoolboy pin-up and a modern car collector's dream - so in its heyday the Bugatti Type 55 was a hugely coveted automotive jewel.

It is in essence a Grand Prix car with sports bodywork for use on the open road, powered by a 2.3-litre supercharged twin-cam 8-cylinder engine –as developed for the multiple Grand Prix-winning Bugatti Type 51 and only moderately detuned. Even in 1932 this power unit's blistering power and torque endowed the Type 55 with 0-60mph acceleration in 13 seconds and the hitherto unheard-of top speed – for a road car - of 115mph.



Connoisseurial delight - Mick Walsh of 'Classic & Sportscar' with the Duke of Richmond & Gordon, and '55221', Goodwood House, 2019

In a recent Mick Walsh feature on '55221' in 'Classic & Sportscar' magazine (December, 2019 issue) the respected British writer describes how - while he was trying the the car on the Goodwood estate - the Duke of Richmond & Gordon also sampled it there:

"The clockwork-style key is pressed in and the straight-eight immediately barks into life with a glorious, rousing rasp: 'The throttle is super-responsive and I love the fantastic blend of sounds the engine plays. There's nothing quite like a Bugatti exhaust note', he said. The Duke moves around the gravel circle in front of the house and on to the blacktop. Quickly into second, the Bugatti accelerates up the hill, its crisp, throaty exhaust audible long after the car has vanished up the tree-lined route to Molecomb corner. After several runs the Type 55 returns, autumn leaves caught in the distinctive honeycomb radiator core and the black paint dulled by light grime.

Même en plein cœur de la grande dépression, les plus avertis en matière de style de la haute société rêvaient de la Type 55 – et avec sa sophistication technique et sa carrosserie haute couture, elle était clairement destinée aux plus riches... à la plus distinguée clientèle, comme le duc de la Trémoille, Victor Rothschild ou Nicholas Embiricos. Avec un prix de 7 500 \$ à l'époque, Bugatti ne construisit que 38 Type 55, dont 27 ont survécu jusqu'à nos jours.

Parmi celle-ci, cet exemplaire à carrosserie Figoni – avec ses portes à hauteur de caisse offrant une vraie protection, contrairement au roadster sans portières et à l'habitacle échancré dessiné par Jean Bugatti – est tout simplement unique. Elle est proposée ici en état de marche, accompagnée non seulement des inspections et des rapports historiques les plus circonstanciés et les plus détaillés de Pierre-Yves Laugier et Mark Morris, mais aussi d'un substantiel ensemble de pièces détachées pertinentes. Après 56 années aux mains du même propriétaire, il s'agit – selon les critères les plus élevés – d'un exemplaire unique de ce qui est probablement le plus alléchant de tous les modèles Bugatti et d'une voiture assurément convoitée par les vrais connaisseurs ...

€4,000,000 - 7,000,000

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

Even in the backwash from The Great Depression, the most style-conscious of high-society *glitterati* all aspired to the Type 55 – and, with its technical specification and *haute couture* body styling, it was squarely aimed at the most wealthy...and the most dashing...clientele such as the Duc de la Tremoille, Victor Rothschild and Nicholas Embiricos. With its contemporary price tag of some \$7,500, Bugatti produced only 38 Type 55s, 27 of which are now known to survive.

And amongst them, this Figoni-bodied example – with its waistline-level doors offering proper cockpit wprotection in contrast to the doorless, cut-down cockpit sides of the more common Jean Bugatti roadster style – is unique. It is offered here in running order, accompanied by not only the immensely fine-detailed Pierre-Yves Laugier and Mark Morris inspection and history reports, but also by a substantial array of relevant spare parts. After 56 years in one ownership this is – when judged by the highest standards - a unique example of perhaps the most mouth-watering of all Bugatti models, and a definitive connoisseur's car to be truly, truly, coveted...

€4,000,000 - 7,000,000

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.

Bonhams would like to thank: Pierre-Yves Laugier, Mark Morris, Doug Nye, Peter Larson, Mick Walsh, Charles Trevelyan and the Duke of Richmond & Gordon for their support and assistance in researching this description.



"'It's beautiful to drive', the Duke smiles as he switches it off. 'The steering is as light and sharp as the T51 GP car I drove here, and the torque is marvellous. The engine feels wonderfully smooth right through the rev range, and the gearchange is much faster than my AC 16/80. I'm amazed at how tight the whole car feels'..."

BMW 635 CSI COUPÉ 1985

Châssis n° WBAEC8403F0610664

- Delivered new to the USA
- Imported into Belgium in 2018
- All servicing and maintenance invoices dating back to 1989
- Registered in Belgium



Mécaniquement similaire aux berlines de la série 5 et dessiné, comme ses prédecesseurs immédiats, par Karmann, le coupé 3.0 CS/CSi de la série 6 de BMW fit ses débuts en 1976. L'élégant nouveau coupé était tout aussi bien doté recevant une suspension indépendante et des freins à disque aux quatre roues, ainsi que la direction assistée en série. Initier avec la 630 de 3 litres et la 633 de 3,3 litres, la gamme fut complétée en 1978 avec la 635 CSi, qui allait connaître une production allant jusqu'aux années 1990, régulièrement mise à jour. Pour cet ultime expression de la lignée, BMW équipait son luxueux coupé d'un moteur 3,5 litres issu de la compétition développant 218 ch, une puissance suffisante pour conférer la 635 CSi toutes options des performances égales à celles de la 3.0 CSL allégée. Encore aujourd'hui, 40 années plus tard, ces gros coupés BMW ont une présence énorme et, avec un 0 à 96 km/h en 7 secondes et une vitesse maximale de 225 km/h dans le cas de la 635 CSi, et ne sont pas lents même au regard des standards actuels.

Cette BMW 635 CSi a été livrée neuve aux États-Unis et importée en Belgique en 2018. Partiellement restaurée, elle est vendue avec toutes ses factures d'entretien et de révision remontant à 1989 et est décrite par le vendeur comme étant en bon état général avec un moteur « 100% ». Elle est vendue avec son manuel d'instruction et sa trousse à outils d'origine, son contrôle technique et sa carte grise belge.

€30,000 - 40,000

Sans Réserve

Mechanically similar to the 5-series saloons and styled by Karmann like its immediate predecessor, the 3.0CS/CSi, BMW's 6-Series coupé debuted in 1976. The handsome newcomer was similarly well specified, featuring all-independent suspension, four-wheel disc brakes and power-assisted steering as standard. Commencing with the 3.0-litre 630 and 3.3-litre 633, the range was supplemented in 1978 by the 635CSi, which would enjoy a production run lasting into the 1990s, periodically up-dated. For this ultimate expression of the line, BMW fitted its luxury coupé with a race-developed 3.5-litre engine producing 218bhp, an output sufficient to endow the fully equipped 635CSi with performance equal to that of the lightweight 3.0CSL. Even today, some 40 years on, these big BMW coupés have enormous presence, and with a 0-96km/h (0-60mph) time of around 7.0 seconds and a top speed of 225km/h (140mph) in the case of the 635CSi, are not slow by any standards.

This BMW 635CSi was delivered new to the USA and imported into Belgium in June 2018. Partially restored, it comes with all servicing and maintenance invoices dating back to 1989 and is described by the vendor as in good condition throughout, with '100%' engine. The car is offered with its original instruction book, original tools, technical inspection, and Belgian Carte Grise.

FERRARI F355 SPIDER 1996

Châssis n° ZFFXR48A3V0106427

- Three owners from new
- Manual gearbox
- Only 13,000 miles (approximately 20,900 kilometres) from new
- Service history
- Registered in the UK



Lancée en 1994, la F355 rétablissait la réputation du V8 Ferrari qui avait souffert de la commercialisation de la Mondial, « la voiture universelle », un modèle considéré comme trop sage pour être une « vraie » Ferrari. La F355, elle, était coulée dans le moule de la 246 GT, une vraie voiture de conducteur. Son avance et son efficacité peuvent se mesurer au fait que le meilleur temps de la F355 sur le circuit de Fiorano était 3 secondes au-dessous de celui de la formidable supercar 512 TR.

Livrée neuve au Kentucky, États-Unis, cette magnifique F355 Spider est dotée de la boîte manuelle appréciée par une majorité de passionnés. Utilisée avec parcimonie, elle n'a connu que trois propriétaires et affiche actuellement un total de seulement 13 000 miles (environ 20 900 kilomètres) au compteur. Son carnet d'entretien indique que la voiture a été entretenue par des spécialistes Ferrari réputés, Lake Forest Sports Cars de Chicago entre autres, parmi différents agents importants et spécialistes. Depuis son importation au Royaume-Uni au début de 2018, la voiture a été entretenue par Meridian Modena, qui n'a pas décelé de travail majeur à effectuer et a noté qu'il s'agissait de l'un des exemplaires les plus propres qu'ils aient jamais vus.

Décrise par le vendeur comme étant dans un état général impeccable, cet exemplaire totalement de série et jamais modifié de la dernière mouture de la F355 mérite une attention toute particulière.

€60,000 - 80,000

Sans Réserve

Launched in 1994, the F355 effectively re-established the reputation of Ferrari's V8, which had suffered since the introduction of the Mondial 'world car', a model considered far too sensible to be a 'proper' Ferrari. The F355, though, was cast in the mould of that great driver's car: the Dino 246 GT. Just how great an advance it was may be gauged from the fact that its best time around Ferrari's Fiorano test track was three seconds quicker than the formidable 512 TR supercar's.

Originally delivered to Kentucky, USA, this beautiful F355 Spider has the manual gearbox preferred by the majority of enthusiasts. Used sparingly, it has had only three owners from new and currently displays a total of only 13,000 miles (approximately 20,900 kilometres) on the odometer. Service records indicate that the car has been maintained by reputable Ferrari specialists Lake Forest Sports Cars in Chicago among other main agents and specialists. Since importation into the UK from the USA in early 2018, the car has been serviced by Meridian Modena, who found no major work necessary and remarked that it was one of the cleanest examples they had seen.

Described by the vendor as in immaculate condition throughout, this totally standard and unmolested example of the ultimate-specification F355 is worthy of the closest inspection.

MILLER BREAK DE CHASSE 1954

Châssis n° GPM/1/1954

- Unique creation by its first owner
- Effectively three owners from new
- Austin-Healey 2.9-litre six-cylinder engine and three-speed/overdrive gearbox
- Partially restored in the 2000s
- Present ownership since 2005



Construite à la main par le pépiniériste Geoffrey Percival Miller de Braunton, en Cornouaille, ce joli break de chasse a pris la route pour la première fois en 1954 et a reçu un moteur Austin-Healey 2,9 litres dans les années 1960, associé à une boîte à trois rapports avec overdrive. Toujours entretenue avec amour, la voiture est restée dans la famille Miller jusqu'à ce qu'elle soit vendue par son fils Richard et sa fille Mme Jane Haig à la vente Brooks de Beaulieu en septembre 1999 (lot 513), l'acheteur étant un collectionneur allemand. En sa possession, la Miller a été partiellement restaurée (voir photographies au dossier historique) et figure dans le reportage du Goodwood Revival de 2003 du magazine Classic & Sports Car (numéro d'octobre, page 15). Une copie de l'article figure au dossier avec différentes coupures de presse, des papiers d'immatriculation allemands et des factures d'une révision électrique (voir ci-dessous).

Le vendeur, un autre collectionneur allemand, a acheté la Miller au précédent propriétaire mentionné ci-dessus en 2005. Soigneusement entretenue depuis, le système électrique ayant été refait professionnellement en 2006, la voiture a été peu utilisée en raison des autres engagements du propriétaires (et de ses nombreux autres véhicules). La Miller a roulé sans difficulté récemment, lors d'un court essai. Dire que cette voiture est une opportunité unique n'est pas une façon de parler, car une chose est sûre, son heureux nouveau propriétaire ne verra jamais une autre Miller garée aux côtés de la sienne !

€35,000 - 40,000

Hand built by nurseryman Geoffrey Percival Miller of Braunton, Cornwall, this handsome shooting brake first took to the road in 1954 and in the 1960s was fitted with a 2.9-litre Austin-Healey engine and three-speed/overdrive gearbox. Always lovingly maintained, the car remained in the Miller family's ownership until it was sold by his son Richard and daughter Mrs Jane Haig at Brooks' Beaulieu auction in September 1999 (Lot 513), the buyer being a German collector. While in the latter's ownership the Miller was partially restored (see photographs in history file) and in 2003 was pictured in Classic & Sports Car magazine's report on the Goodwood Revival Meeting (October edition, page 15). A copy of the article is on file together with various press cuttings, German registration papers, and bills for an electrical overhaul (see below).

The current vendor, another German collector, bought the Miller from the aforementioned purchaser in 2005. Carefully maintained since then, the electrics being professionally overhauled in 2006, the car has seen little use because of the owner's other commitments (and many other vehicles). The Miller drove smoothly on a recent short test run. To say this car represents a unique opportunity is no flight of fancy, for one thing is certain: its fortunate new owner will never find themselves parking it next to another one!

MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 COUPÉ 1970

Châssis n° 111.026.10.000849

- Delivered new in Germany to EU-specifications
- Desirable manual transmission
- Single family ownership until 2005
- 84,692 kilometres recorded



Un des premiers exemplaires, ce coupé Mercedes-Benz 280 SE 3.5 a été commandé en Allemagne en 1970 par un homme d'affaire qui allait émigrer à New York, aux États-Unis pour sa carrière professionnelle. Avant même de l'immatriculer en Allemagne, il l'expédia directement à New York où elle fut immatriculée le 15 septembre 1970. Construite aux spécifications européennes, la voiture est arrivée en Amérique avec un compteur en km/h, une boîte manuelle à la place de l'habituelle boîte automatique et avec l'éclairage de plaque intégral dans le pare-chocs arrière, plutôt que les deux lampes de chaque côté. La seule modification fut l'ajout de feux de position latéraux - orange à l'avant et rouge à l'arrière. La voiture comportait les intéressantes options suivantes : intérieur en cuir bleu, volant et pommeau de levier de vitesse ivoire, direction assistée, vitres électriques à l'avant et à l'arrière, air conditionné, antibrouillards (deux à l'avant, un à l'arrière) et jantes en alliage.

La Mercedes passa de père en fils et resta dans la famille jusqu'en 2005 quand elle fut vendue à un autre collectionneur de New York. En octobre 2007 (à 46 263 km), la voiture fut vendue pour la troisième fois et revint en Europe. À 46 705 km, le système de freinage a été révisé avec de nouveaux étriers ATE et un liquide silicone DOT, tandis que quelques kilomètres plus tard la carrosserie Faes de Boechout effectuait un traitement anti-corrosion complet au Dinitrol. À 47 146 km, Autobedrijf De Jonghe de Deurne se chargea d'une vérification complète « Bosch Service » des systèmes électrique et d'allumage, installant une batterie, un alternateur, des bougies et des câbles d'allumage neufs. À 49 359 km, la voiture reçut une homologation chez Mercedes-Benz St. Pieters-Leeuw, avec un nouveau PVG belge. Les entretiens les plus récents ont été des travaux sur l'allumage et aux freins, le changement des filtres à huile, la monte de nouveaux pneus Michelin XWX, le remplacement du démarreur et l'installation de quatre amortisseurs neufs Mercedes-Benz. Toujours parfaitement entretenue, la voiture affiche aujourd'hui un total de 84 692 km au compteur. La voiture est vendue avec sa trousse à outils d'origine (complète), une roue de secours Fuchs et un dossier substantiel.

€60,000 - 90,000

Sans Réserve

An early example, this Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé was ordered in Germany in 1970 by a businessman, who had to emigrate to New York, USA to further his professional career. Without registering his new car in Germany, he had it shipped directly to New York where it was registered on 15th September 1970. Built in European specification, the car entered the USA equipped with a km/h speedometer; a manual gearbox rather than the more usual automatic; and with the numberplate lights integral with the rear bumper instead of at both sides. The only modification was the addition of small sidelights - orange in front and red at the rear. The car was delivered with the following desirable options: dark blue leather interior, Ivory' steering wheel and gearlever knob, power steering, power windows front and rear, air conditioning, fog lights (two front, one rear) and alloy wheels.

The Mercedes passed from father to son and stayed in their family until 2005 when it was sold to another New York private collector. In October 2007 (at 46,263km) the car was sold for a third time and returned to Europe. At 46,705km, the braking system was overhauled with new ATE callipers and DOT 5 silicone fluid, while only a few kilometres later Carrosserie Faes of Boechout carried out a complete Dinitrol anti-corrosion treatment. At 47,146km, Autobedrijf De Jonghe de Deurne carried out a complete Bosch Service check of the ignition and electrical systems: fitting a new battery, new alternator, new spark plugs, and new ignition leads. At 49,359km, the car underwent homologation at Mercedes-Benz St. Pieters-Leeuw, with new Belgian PVG. The most recent service included work to the ignition and brakes; changing oils and filters; fitting new Michelin XWX tyres; replacing the starter motor; and fitting four new Mercedes-Benz shock absorbers. Always properly serviced, the car now displays a total of 84,692km on the odometer. The car comes with its original tool kit (complete), a spare Fuchs wheel, and a substantial file.

JAGUAR TYPE E 1^E SÉRIE « PLANCHER PLAT » ROADSTER 1961

Châssis n° 876469

- Original left-hand drive roadster
- Delivered new to Canada
- Matching numbers
- Extensive mechanical restoration
2016-2018
- Registered in the UK



« Voici l'une des voitures les plus silencieuses et des plus souples du marché, capable de ronronner à 15 km/h sur le rapport supérieur ou de bondir à sa vitesse maximale de 240 km/h d'une simple pression sur une pédale. Voiture de tourisme pratique, dotée de larges portes et d'un spacieux coffre à bagages, elle a pourtant une ligne à faire pâlir les italiennes, battues sur leur propre terrain. » John Bolster Autosport.

Présentée dans sa version 3,8 litres en 1961, la Jaguar Type E fit sensation lorsqu'elle fut dévoilée, avec ses lignes classiques et sa vitesse de pointe de 240 km/h. La conception de la nouvelle Jaguar devait beaucoup à celle des Jaguar Type D de compétition qui avaient remporté les 24 Heures du Mans, un caisson monocoque formant la structure principale avec une extension tubulaire vers l'avant pour recevoir le moteur. Celui-ci était le 3,8 litres S à trois carburateurs, proposé en option sur sa devancière XK 150. Avec une puissance revendiquée de 265 ch, les performances de la Type E ne décevaient pas. D'abord parce qu'elle pesait 226 kg de moins que la XK 150 et ensuite parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer s'était servi de l'expérience acquise avec la Type D pour créer l'une des carrosseries les plus élégantes et les plus efficaces jamais vue sur une automobile. Les conducteurs de grande taille pouvaient néanmoins trouver l'intérieur un peu exigu, défaut corrigé par l'adoption d'un « puits » de pédales (et quelques modifications mineures) en 1962.

"Here we have one of the quietest and most flexible cars on the market, capable of whispering along in top gear at 10mph or leaping into its 150mph stride on the brief depression of a pedal. A practical touring car, this, with its wide doors and capacious luggage space, yet it has a sheer beauty of line which easily beats the Italians at their own particular game." - John Bolster, Autosport.

Introduced in 3.8-litre form in 1961, the E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. The newcomer's design owed much to that of the racing D-Type: a monocoque tub forming the main structure while a tubular spaceframe supported the engine. The latter was the same 3.8-litre, triple-carburettor 'S' unit first offered as an option on the preceding XK150. An optimistic 265bhp was claimed, but whatever the installed horsepower the E-Type's performance did not disappoint: firstly, because it weighed around 500lb (227kg) less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car. Taller drivers though, could find the interior somewhat lacking in space, a criticism addressed by the introduction of foot wells (and other, more minor, modifications) early in 1962.



Mais, de toutes les versions de la plus admirée et de celle qui fut produite le plus longtemps parmi les sportives de Jaguar, ce sont les toutes premières 3,8 litres à « plancher plat », construites avant février 1962, qui restent les plus désirables pour la plupart des passionnés.

Achevée le 29 décembre 1961, le châssis numéro 876469 a été livré en janvier 1962 à Jaguar of Eastern Canada à Montréal. Le certificat du JDHT qui l'accompagne mentionne son assortiment de couleurs original bleu foncé opalescent avec intérieur rouge et capote noire.

Entre 2016 et 2018 cette Type E a fait l'objet d'une restauration mécanique complète, un travail confié à Ed Watson & Co Classic Motor Engineers d'Atherstone au Royaume-Uni. Les travaux effectués comprennent le remplacement des pare-chocs arrière et des ressorts et de leur fixation, l'installation d'une nouvelle dynamo, la révision du système de freinage avant et arrière, la rénovation de l'armature de la capote et une nouvelle capote, un réservoir neuf, un kit de conversion de l'alternateur, le décapage des carburateurs sablés et ré-assemblés, un radiateur neuf, la rectification du vilebrequin, des pistons neufs, des roulements et une chaîne de distribution, etc... et le rééquilibrage du moteur. Les factures de tous ces travaux se trouvent dans le dossier historique (lecture recommandée) et la voiture est également vendue avec ses papiers d'immatriculation UK V5C ainsi que le certificat du JDHT mentionné plus haut.

€140,000 - 160,000

But of all the versions of Jaguar's long-lived and much-loved sports car, it is the very early 'flat floor' 3.8-litre cars built prior to February 1962 which, for many enthusiasts, remain the most desirable.

Completed on 29th December 1961, chassis number '876469' was despatched in January 1962 to Jaguar of Eastern Canada in Montreal. Its accompanying JDHT Certificate records the original colour scheme as Opalescent Dark Blue with red interior trim and a black convertible hood.

Between 2016 and 2018 this E-Type was subjected to an extensive mechanical restoration, the work being entrusted to Ed Watson & Co Classic Motor Engineers of Atherstone in the UK. Works carried out included replacement of rear shock absorbers, springs and caps; instalment of new electrical generator; overhaul of the braking system front and rear; refurbishment of hood frame and new hood fitted; new fuel tank; alternator conversion kit; carburetors stripped, soda-blasted and re-assembled; new radiator fitted; crankshaft reground; new pistons, bearings and timing chains, etc; and the engine balanced. Invoices for all these works may be found in the history file (perusal recommended) and the car also comes with a UK V5C registration document as well as the aforementioned JDHT certificate.

274 †

Première d'une production limitée à 25 unités

MAT NEW STRATOS COUPÉ 2009/2019

Châssis n° ZFFKZ64B000166472

- The first example offered at auction
- Circa 3,000km since transformation
- Carbon fibre bodywork
- 540bhp 4.3-litre V8 engine
- F1-type paddle-shift semi-automatic transmission
- Registered in Germany

Peu de voitures atteignent un statut suffisamment exaltant pour qu'elles soient ressuscitées des décennies plus tard, une fois leur production arrêtée. La Ford GT40 est l'exemple qui sort du lot auquel on peut désormais ajouter la Lancia Stratos.

Modèle d'homologation construit en série limitée, la Lancia Stratos est d'importance historique en tant que première voiture d'un grand constructeur conçue spécialement pour le rallye. Fer de lance de l'équipe de rallye de Lancia dans les années 1970, la Stratos trouvait ses origines dans un exercice de style de Marcello Gandini à moteur central Fulvia, dévoilé sur le stand de la Carrozzeria Bertone au salon de Turin en 1970. La Stratos de série de 1972, elle aussi due à Gandini et Bertone, reprenait l'étonnante carrosserie « en coin » de sa devancière, mais recevait le puissant V6 2,4 litres Ferrari Dino. Celui-ci était logé dans robuste caisson à structure monocoque enrobé dans une carrosserie en fibre de verre.

Qu'un concept aussi osé ait pu être mis en production est en grande partie dû à Cesare Fiorio, co-fondateur de l'écurie de course HF Corse, devenu le département compétition officiel de Lancia en 1965. Lancia connaissait déjà un succès international considérable en rallye avec des versions modifiées de la Fulvia, mais avec la Stratos Fiorio vit une occasion de créer un modèle conçu spécialement pour le rallye à partir d'une feuille blanche. Il admirait le V6 Ferrari quatre arbres, ayant essayé une Dino en rallye, et Enzo Ferrari fut dûment persuadé de devenir fournisseur de moteur.

Few cars attain a status sufficiently exalted that they are revived decades after production ceased; the Ford GT40 is the standout example, to which one can now add the Lancia Stratos.

A limited production 'homologation special', the Lancia Stratos is historically significant as the first car from a major manufacturer conceived specifically for rallying. The spearhead of Lancia's international rally campaign in the 1970s, the Stratos had its origins in a Fulvia-powered, mid-engined design exercise by Marcello Gandini first exhibited on Carrozzeria Bertone's stand at the 1970 Turin Motor Show. Also the work of Gandini and Bertone, the production Stratos of 1972 retained the striking 'wedge' styling of its forbear but employed the powerful Ferrari Dino 2.4-litre V6 engine. The latter was housed in a robust steel monocoque body tub clad in glassfibre coachwork.

That such a daring design actually made it into production is mainly due to Cesare Fiorio, co-founder of the HF Corse team that had become Lancia's official competitions department in 1965. Lancia was already enjoying considerable success in international rallying with modified versions of the Fulvia, but in the Stratos Fiorio saw an opportunity to create a purpose-built rally car from the ground upwards. He was an admirer of Ferrari's quad-cam V6 motor, having evaluated a Dino for rallying purposes, and Enzo Ferrari was duly persuaded to come on board as the engine supplier.





La Stratos râblée à moteur central ne ressemblait en rien à une voiture de rallye traditionnelle, mais Fiorio savait exactement ce qu'il faisait. Aussi incroyable que cela puisse paraître aujourd'hui, une fois que les 500 voitures requises pour l'homologation furent achevées, la majorité restèrent invendues en raison d'un manque de clients. (En fait le chiffre crucial des 500 ne fut jamais atteint, une estimation largement partagée circule faisant état de 492 exemplaires construits). Pourtant, presque aussitôt après avoir arrêté la compétition l'importance historique de la voiture fut reconnue et les prix montèrent.

Il y a eu plusieurs versions de la Stratos en kit proposées au fil des années suivantes, mais rien de comparable avec la re-création de MAT que l'on peut voir ici. L'histoire de ce qui allait devenir la New Stratos commença au milieu des années 1990 quand un très jeune homme passionné du nom de Chris Hrabalek acheta les droits du nom Stratos que Lancia laissa échapper. Dix ans plus tard, Hrabalek étudiant de troisième année du prestigieux Royal College of Art dans la section Vehicle Design, plutôt que de présenter l'habituel portfolio de dessins comme projet final d'étude, décida de construire sa propre version de la Stratos. Dix riches financiers le soutinrent et la Fenomenon Stratos de Hrabalek fut exposée au salon de Genève en 2005 où elle fit sensation. Encouragé par l'accueil favorable à sa voiture, Hrabalek chercha le moyen de mettre sa création en production. L'un de ses dix sponsors, le milliardaire allemand Michael Stoscheck, accepta de financer le projet, et la légendaire carrosserie italienne Pininfarina en devint le partenaire technique. On décida d'utiliser une Ferrari 430 Scuderia comme base de la New Stratos.

The stubby, mid-engined Stratos looked nothing like a traditional rally car, but then Fiorio knew exactly what he was doing. Incredible as it may seem today, after the 500-or-so cars required for homologation had been completed in 1975, the vast majority remained unsold due to lack of demand. (As it happens, that crucial '500' figure was never reached, one widely circulated estimate stating that only 492 were built). Almost as soon as it ceased active competition though, the car's historic significance was recognised and prices soared.

There have been various kit-car versions of the Stratos offered over the intervening years, but nothing that compares with MAT's re-imagining, as seen here. The story of what would crystallise as the New Stratos began back in the mid-1990s when a teenage enthusiast named Chris Hrabalek bought the rights to the Stratos name, which Lancia had allowed to lapse. Some ten years later Hrabalek was a postgraduate student on the prestigious Royal College of Art's Vehicle Design Course; rather than present the customary portfolio of drawings as his final-year project, he decided to build his own version of the Stratos. Ten wealthy backers came forward, and Hrabalek's 'Fenomenon Stratos' was duly exhibited at the 2005 Geneva Salon where it caused a sensation. Encouraged by the car's favourable reception, Hrabalek explored ways to put his vision into production. One of those original ten backers, German billionaire Michael Stoscheck, agreed to bankroll the project, and the legendary Italian design house of Pininfarina came on board as a technical partner. It was decided to use the then current Ferrari 430 Scuderia as the basis of the New Stratos.



En se servant du projet d'étude de Hrabalek comme point de départ, Pininfarina retoucha le dessin pour l'adapter à la plate-forme de la 430 Scuderia, en raccourcissant de 20 bons cm l'empattement et en utilisant une soufflerie pour vérifier l'aérodynamique. En 2010 la New Stratos était prête. Bien que le résultat ait été bien accueilli par Ferrari – son PDG d'alors, Luca di Montezemolo, apprécia particulièrement son essai au volant du prototype – ils refusèrent de fournir les pièces pour les 25 voitures envisagées et Pininfarina fut contraint d'abandonner le projet.

Huit ans plus tard, la Ferrari 430 Scuderia n'est plus en production et de nombreux exemplaires d'occasion sont sur le marché. Tout aussi important, Paolo Garella, qui était le directeur des projets spéciaux de Pininfarina à l'époque du développement de la New Stratos, dirigeait désormais sa propre affaire Manufattura Automobili Torino (MAT). Garella ressuscita le projet, cette fois en utilisant des Ferrari fournies par ses clients.

La New Stratos a une carrosserie en fibre de carbone et son intérieur est délibérément spartiate, dans la parfaite continuité idéologique de la voiture de compétition originale. Doté d'un système d'échappement différent et d'une gestion électronique du moteur modifiée, le V8 Ferrari 4,3 litres développe 540 ch sur la New Stratos, 37 de plus que la Scuderia et 57 de plus que la version de base de la 430. Plus puissante et plus légère de 50 kg que la Scuderia, la New Stratos surpassé facilement sa cousine Ferrari dans tous les domaines.

Using Hrabalek's art school project as the starting point, Pininfarina refined the design to suit the 430 Scuderia platform, taking a whopping 7.9" (20cm) out of the wheelbase and using a wind tunnel to check the aerodynamics. By 2010 the New Stratos was ready. Although the result was well received by Ferrari - its then CEO, Luca di Montezemolo, greatly enjoyed his drive in the prototype - they declined to supply parts for the 25 cars planned and Pininfarina had no choice but to abandon the project.

Fast forward eight years: the Ferrari 430 Scuderia is no longer in production and there are plenty of used examples and spare parts available. Equally importantly, Paolo Garella, who had been the special projects manager at Pininfarina during New Stratos development, was now running his own company: Manufattura Automobili Torino (MAT). Garella revived the project, although this time using Ferraris supplied by his customers.

The New Stratos has a carbon fibre body while the interior is uncompromisingly Spartan, in keeping with original's competition-car rationale. Boasting a revised exhaust system and changes to the engine-management electronics, Ferrari's 4.3-litre V8 produces 540bhp in the New Stratos, some 37 horsepower more than in the Scuderia and 57 more than in the base 430. More powerful and some 110lb (50kg) lighter than the Scuderia, the New Stratos comfortably out-performs its Ferrari cousin in every department.



Prenant pour base une Ferrari 430 Scuderia de 2009 qu'a fourni le client, l'exemplaire que nous proposons est le numéro 1 des 25 prévues. Cette voiture affichait environ 30 000 km au compteur quand sa transformation a commencé, la mécanique étant révisée dans le processus. La voiture a été achevée en 2019 et immatriculée le 25 mars de cette année. Le résultat est rien moins que surprenant et lorsqu'on inspecte la Stratos on est surpris de sa qualité et de sa précision. Rien ne paraît bas de gamme ou précipité, comme c'est souvent le cas avec les productions limitées. Ayant aujourd'hui parcouru 3 000 km et bien réglée, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande où toutes les modifications ont été dûment répertoriées. Vendue dans sa livrée Alitalia (autocollants) et son intérieur noir, c'est la première de ces stupéfiantes voitures à être vendue aux enchères et comme telle représente une excitante occasion pour le passionné de Stratos/Ferrari/Supercar.

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

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

€700,000 - 900,000

Based on a 2009 Ferrari 430 Scuderia, which the client supplied, the example we offer is number 1 of the 25 planned. This car had approximately 30,000km showing on the odometer when the transformation commenced, the mechanicals being overhauled in the process. The car was finished in 2019 and first registered on 25th March that year. The result is nothing less than stunning, and when inspecting the Stratos one is surprised by the sense of quality and precision; nothing looks cheap or hurried, as is so often the case with limited production vehicles. Now run for some 3,000km and nicely set up, the car comes with regular German registration documents where all the modifications have been duly noted. Offered in white with (adhesive) Alitalia livery and black interior, this must surely be the first of these stunning cars to come to auction, and as such represents an exciting opportunity for the Stratos/Ferrari/Supercar enthusiast.

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

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

Exemplaire à conduite à gauche d'origine

ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD II

CABRIOLET 1962

Carrosserie H. J. Mulliner

- Rare coachbuilt two-door soft-top model
- 4th from last example built
- Engine and transmission rebuilt 1,000 miles ago
- Comes with Rolls-Royce production records

Châssis n° LSAE499



Face à la concurrence de plus en plus forte de rivales toujours plus rapides et devant l'âge de son six cylindres en bout de course, Rolls-Royce s'était tourné vers le V8 à l'approche des années 1960. Présentées à l'automne 1959, les Rolls-Royce Silver Cloud II et Bentley S2 apparaissaient extérieurement peu différentes de leurs devancières Cloud et S Type, pourtant les performances des deux jumelles étaient considérablement améliorées par le V8 de 6 230 cm³ en alliage d'aluminium. Bien que plus large et plus court que le six cylindres qu'il remplaçait, le nouveau bloc trouvait assez facilement place dans le compartiment moteur, le déplacement du boîtier de direction de l'intérieur vers l'extérieur du châssis étant la modification la plus apparente par rapport à la version précédente. Extérieurement, les nouveaux modèles semblaient identiques, mais, sous la tôle, la transmission automatique à quatre rapports Rolls-Royce était désormais la seule proposée et la direction assistée était montée en série. La Silver Cloud II et la Bentley S2 connurent un immense succès, à domicile et sur les marchés extérieurs et restèrent en production jusqu'à l'automne 1962.

À côté des modèles d'usine, les remarquables créations sur mesure de James Young et des deux maisons fusionnées H. J. Mulliner et Park Ward Ltd (désormais propriétés de Rolls-Royce) restaient offertes sur châssis Silver Cloud II pour les passionnés suffisamment fortunés pour se les offrir. En fait, l'usine ne proposant pas de cabriolet, une carrosserie à façons était le seul moyen de satisfaire sa passion du tourisme au grand air au volant d'une Rolls-Royce.

Facing increasing competition from faster rivals and with development of its ageing six-cylinder engine nearing its end, Rolls-Royce turned to V8 power as the 1960s approached. Introduced in the autumn of 1959, the Rolls-Royce Silver Cloud II and Bentley S2 appeared externally unchanged from their 'Cloud and S-Type' predecessors, though the duo's performance was considerably enhanced by the new 6,230cc aluminium-alloy V8 engine. Although wider and shorter than the 'six' it replaced, the new power unit fitted relatively easily within the engine bay, relocation of the steering box from inside to outside of the chassis frame being the most obvious alteration to the previous arrangements. Externally the new models appeared virtually unchanged, while beneath the skin Rolls-Royce's own four-speed automatic transmission was now the only one on offer and power steering was standardised. Immensely successful both at home and abroad, the Silver Cloud II and Bentley S2 remained in production until the autumn of 1962.

As well as the factory-bodied cars, bespoke creations from coachbuilders James Young and the now merged firm of H J Mulliner, Park Ward Ltd (now Rolls-Royce-owned) continued to be available on the 'Cloud II' chassis for those discerning enthusiasts wealthy enough to afford them. Indeed, as the factory did not offer a convertible or drophead coupé, a coachbuilt car was the only option if one's preference was Rolls-Royce-style fresh air motoring.



Proposé aussi bien sur châssis Rolls-Royce que Bentley, le cabriolet deux portes de H. J. Mulliner (dessin n° 7504) était de loin le plus populaire, un total de 107 ayant été construits sur châssis Cloud II/S2 à empattement normal (74 à conduite à gauche et 33 à conduite à droite). Un tel modèle construit à la main entraînait un surcoût important, le cabriolet de H. J. Mulliner étant affiché 30% plus cher qu'une berline quatre portes Silver Cloud II de série, qui était déjà l'une des voitures les plus coûteuses du monde.

Datant des dernières années de production, ce cabriolet Silver Cloud II carrossé par H. J. Mulliner est le quatrième des derniers exemplaires produits. Le châssis numéro LSAE499 a été construit aux spécifications nord américaines et expédié à Montréal, au Canada en juillet 1962. Par le biais de Rolls-Royce of Canada Ltd, la voiture fut confiée à un concessionnaire local de Montréal, Budd & Dyer Ltd, et livrée à son premier propriétaire, M. V. G. Cardy de Québec, au Canada.

Le second propriétaire, M. James J. Reeves de Pensacola, en Floride aux États-Unis, acheta la Silver Cloud II le 6 novembre 1972. Le 10 octobre 1974, la voiture changea à nouveau de mains et fut vendue à The Carriage House à New York. Exportée en Espagne en 2006, elle y demeura une dizaine d'années. La Rolls-Royce fut par la suite exportée en Belgique. Le moteur et la transmission ont été complètement révisés en 2019 et on nous affirme que la voiture se présente en très bon état mécanique et en parfait ordre de marche. La voiture est vendue avec un joli dossier historique comprenant des copies des fiches de production Rolls Royce. **€350,000 - 450,000**

Available in both Rolls-Royce and Bentley forms, H J Mulliner's two-door drophead coupé (Design No. 7504) was by far the most popular, a total of 107 being built on the Cloud II/S2 standard-wheelbase chassis (74 left-hand drive and 33 right-hand drive). Hand crafted style such as this attracted a hefty premium though, H J Mulliner's convertible being priced some 30% above the standard Silver Cloud II four-door saloon, which was already one of the world's most expensive cars.

Dating from the final year of production, this H J Mulliner-bodied Silver Cloud II drophead is the fourth from last example built. Chassis number 'LSAE499' was built to North American specification and shipped to Montreal, Canada in July 1962. Through Rolls-Royce of Canada Ltd, the car was handed over to a local Montreal dealer, Budd & Dyer Ltd, and delivered to its first owner, Mr V G Cardy of Quebec, Canada.

The second owner, Mr James J Reeves of Pensacola, Florida, USA purchased the Silver Cloud II on 6th November 1972. On 10th October 1974, the car changed hands again and was sold to The Carriage House in New York. Exported to Spain in 2006, where it remained for another 10 years or so. The Rolls-Royce was subsequently exported to Belgium. The engine and transmission were completely overhauled in 2019 and we're advised that the car is presented in very good mechanical and running condition. The car comes with a nice history file including copies of the Rolls Royce production records.

276 ≠

**MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER
AVEC HARDTOP D'USINE 1963**

Châssis n° 198042-10-003245

- Delivered new in Germany
- One of 200 built with disc brakes and an all-aluminium engine
- Matching numbers
- Present ownership since 1982
- Documented 91,500 kilometres from new
- Registered in Germany; TÜV to 2021





Crée comme fer de lance de Mercedes-Benz pour son retour en compétition après la guerre, la 300 SL fit ses débuts aux Mille Miglia de 1952, terminant 2e et 4e au classement général. Des victoires à la Carrera Panamericana et au Mans suivirent et la 300 SL était en passe de devenir une légende du sport automobile. Max Hoffman, l'importateur Mercedes-Benz en Amérique du nord, pensait qu'il y avait un marché pour une version routière et s'arrangea pour convaincre l'usine qu'un tel modèle serait un succès.

Les premières voitures de compétition avaient une carrosserie ouverte, mais avant la fin de la saison 1952, le spectaculaire coupé avec ses portières en aile de mouette faisait son apparition. Lancé en 1954, la 300 SL de série reprenait le châssis tubulaire du modèle de course et était animée par le six cylindres en ligne de 2 996 cm³ à arbre à cames en tête, incliné à 45° afin d'obtenir une ligne de capot plus basse et plus aérodynamique. Ayant recours à l'injection, ce moteur dernier cri développait 215 ch, transmis à la route via une boîte à quatre rapports. La suspension indépendante aux quatre roues avait recours à des combinés amortisseurs/ressorts hélicoïdaux à l'avant et à un essieu oscillant et ressorts hélicoïdaux à l'arrière.

Created to spearhead Mercedes-Benz's return to competition in the post-war era, the 300 SL debuted in the 1952 Mille Miglia, finishing 2nd and 4th overall. Wins in the Carrera Pan-Americana and at Le Mans followed, and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. Max Hoffman, the Mercedes-Benz importer for North America, believed there would be a market for a road-going version and managed to convince the factory that such a car would be a success.

The first racers were open-topped but before the '52 season's end the distinctive 'Gullwing' doored Coupé had appeared. Launched in 1954, the production 300 SL retained the spaceframe chassis of the racer and was powered by a 2,996cc, overhead-camshaft, inline six canted at 45 degrees to achieve a lower, more aerodynamic bonnet line. Using direct fuel injection, this state-of-the-art power unit produced 215 horsepower, which was transmitted to the road via four-speed gearbox. Suspension was independent all round by wishbones and coil springs at the front, with swing axles and coil springs at the rear.



Essayée par le très respecté magazine américain Road & Track en 1955, la 300 SL accéléra de 0 à 60 mph (0 à 96 km/h) en 7,4 secondes, pour atteindre la vitesse maximale de 140 mph (225 km/h), des chiffres très époustouflants pour l'époque. C'était sans conteste la première supercar du monde.

Clairement, le coupé 300 SL était déjà difficile à suivre, pourtant la version Roadster présentée juste trois ans plus tard réussissait à améliorer les performances routières déjà exemplaires de sa sœur à carrosserie fermée. Dotée de portes conventionnelles, la 300 SL Roadster fut dévoilée en mai 1957 et connut un succès immédiat parmi la Jet Set des années 1950, têtes couronnées, acteurs et personnalités en vue. La production d'une 300 SL ouverte avait nécessité de modifier l'habitacle, autour duquel le châssis tubulaire fut redessiné afin d'abaisser les seuils de portes pour un meilleur accès à bord. En même temps, la suspension arrière fut changée, adoptant un essieu oscillant à pivot plus bas, ce qui améliorait grandement la tenue de route. Les freins à disque furent montés en série à partir de mars 1961, tandis que vers la fin de production un lot de Roadsters fut construit avec un bloc moteur en aluminium.

Tested by the respected American magazine Road & Track in 1955, the 300 SL accelerated from 0-60mph (0-96km/h) in 7.4 seconds, going on to achieve a top speed of 140mph (225km/h): outstanding figures for its day. It was, arguably, the world's first supercar.

Clearly the 300 SL Coupé would be a hard act to follow yet the Roadster version, introduced just three years later, succeeded in bettering its closed cousin's already exemplary road manners. Built with conventional doors, the 300 SL Roadster was introduced in May 1957 and was an immediate hit with the 1950s Jet Set of royalty, actors, and socialites. The production of an open 300 SL involved altering the cockpit area, where the spaceframe was redesigned to permit lower sills for improved access. At the same time the rear suspension was changed to incorporate low-pivot swing axles, a move that greatly improved both roadholding and handling. Disc brakes were standardised from March 1961, while towards the end of production a small batch of Roadsters was completed with an aluminium cylinder block.



La 300 SL Roadster se vendit bien pour une voiture qui coûtait plus cher qu'une Ferrari 250 GT California Spyder et allait survivre plusieurs années au coupé 300 SL. La production du Roadster prit fin en 1963 après 1 858 voitures construites et aujourd'hui ce modèle est à la fois rare et très recherché.

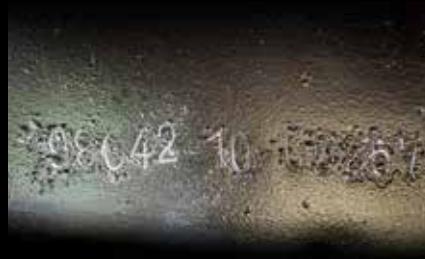
Quatorzième des derniers 300 SL Roadster fabriqués, la voiture proposée ici est l'une des 26 construites en janvier et février 1963 et fait partie des 200 exemplaires très recherchés équipés de freins à disque et d'un bloc moteur tout aluminium (copie de la fiche de construction fournie). Livrée neuve en Allemagne, la voiture a subi sa première révision chez Daimler Benz, à Stuttgart le 23 décembre 1963 lorsqu'elle avait 570 kilomètres, comme on peut le constater dans son carnet d'entretien original. Au dossier, ce carnet a été dûment rempli et tamponné jusqu'à 69 800 kilomètres.

Le vendeur, propriétaire d'une collection essentiellement composée de Mercedes-Benz, a acheté la 300 SL en 1982 alors qu'elle affichait environ 79 000 kilomètres à M. Siegfried Kuebe d'Heidelberg, qui semble bien en avoir été le troisième propriétaire seulement. Environ 12 000 kilomètres ont été effectués en possession du vendeur, portant la distance parcourue depuis l'origine à environ 91 500 kilomètres. En dépit d'un kilométrage de seulement 300 modestes kilomètres par an, la voiture a toujours reçu l'entretien et les révisions nécessaires.

The 300 SL Roadster sold well for a car that cost more than a Ferrari 250 GT California Spyder and would out-live the 300 SL Coupé by several years. Roadster production ceased in 1963 after 1,858 cars had been built, and today the model is both rare and highly sought after.

The 14th from last 300 SL Roadster completed, this car is one of 26 manufactured in January and February 1963 and one of the highly prized 200 examples built with disc brakes and an all-aluminium engine (copy of data sheet available). Delivered new to Germany, the car received its first service at Daimler Benz, Stuttgart on 23rd December 1963 at 570 kilometres, as can be seen in its original service booklet. On file, this service booklet was duly filled out and stamped until a distance of 69,800 kilometres had been covered.

The current vendor, owner of a collection of mainly Mercedes-Benz cars, purchased the 300 SL in 1982 at circa 79,000 kilometres from a Mr Siegfried Kuebe of Heidelberg, who appears to have been only its third owner. Some 12,000 kilometres have been covered during the vendor's ownership, making the distance travelled from new circa 91,500 kilometres. In spite of covering only a modest 300-or-so kilometres annually, the car has always received the necessary maintenance and servicing.



La 300 SL a subi une restauration cosmétique il y a environ 20 ans lorsqu'elle a reçu une peinture à métal nu, passant du bleu à une couleur argentée plus appropriée, tandis que l'intérieur de cuir rouge était refait. Jamais utilisée en rallyes, la voiture a néanmoins été exposée à divers concours d'élegance où elle a rencontré beaucoup de succès.

Ce magnifique roadster 300 SL est vendu avec ses papiers d'immatriculation historique en Allemagne et un récent TÜV, valable jusqu'en décembre 2021. Extrêmement rare et dans un très bon état, il sera un compagnon exaltant tout en restant très pratique. De fait, il n'y a pas beaucoup de meilleur moyen de se rendre à une manifestation historique, d'y participer et de rentrer chez soi.

€1,300,000 - 1,500,000

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

The 300 SL was restored cosmetically around 20 years ago when it received a bare-metal re-spray from blue in its more appropriate silver livery, while the red leather interior was re-trimmed. Never used for rallies, the car has nevertheless been exhibited at various concours d'élegance events where it has been a regular contender.

This beautiful 300 SL Roadster comes with German historic registration papers and fresh TÜV valid until December 2021. Ultra rare and presented in very good condition, it would make an exhilarating yet extremely practical touring companion. Indeed, there cannot be many better ways of travelling to a classic event, taking part and driving home.

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



JAGUAR XK120 DROPHEAD COUPÉ 1954

Châssis n° 677447

- Delivered new to the USA
- Matching numbers and colours
- Beautifully restored
- Part of the vendor's private collection since 2008
- Registered in the UK



Dévoilée en 1953, assez tard dans la production de la XK120, le cabriolet est considéré par de nombreux amateurs comme le meilleur du lot, conservant les lignes originales du roadster tout en offrant un meilleur aspect pratique et un plus grand raffinement, grâce à ses vitres descendantes, ses déflecteurs ouvrants, son chauffage, sa ventilation améliorée et une capote doublée en mohair, caractéristiques apparues en 1951 sur le coupé

Livrée neuf aux États-Unis, ce cabriolet XK120 est vendu avec son certificat du Jaguar Heritage Trust confirmant qu'il a conservé sa carrosserie, son châssis, sa boîte et son moteur d'origine, ainsi que sa livrée. Magnifiquement restaurée en British Racing Green avec intérieur en cuir fauve, cette voiture était un excellent exemplaire avant même que le travail ne débute. Précédemment aux mains d'un juge de concours du Jaguar Club of North America, elle avait obtenu le deuxième prix de sa classe avant sa rénovation, tandis que sa première sortie après restauration lui valut un score légèrement meilleur que la première fois. La peinture de grande qualité, est virtuellement sans imperfection, sans rayure et sans défaut. Les panneaux de carrosserie sont bien alignés et les chromes sont très beaux, à peine piqués par endroit. Les vitres et les éclairages sont en excellent état, ces derniers secondés par une paire de phares d'appoint Lucas.

Introduced in 1953, late in the XK120 production run, the drophead coupé is considered by many enthusiasts to be best of the breed, retaining the original open roadster's lines while boasting much greater practicality and refinement courtesy of its wind-up windows, opening quarter lights, heater, improved ventilation, and a permanently attached lined mohair hood, all of which had first appeared on the fixed-head coupé in 1951.

Delivered new to the USA, this XK120 drophead coupé comes with a Jaguar Heritage Trust Certificate confirming that it retains original body, chassis, gearbox and engine numbers as well as its original colour combination. Beautifully restored in classic British Racing Green with tan leather interior, this car was an excellent example even before work began. Formerly owned by a Jaguar Club North America concours judge, it had achieved 2nd-in-class honours prior to renovation, while its first outing afterwards yielded a score only marginally better than before. The paintwork is of high quality, with no surface imperfections and virtually no blemishes or damage. The body panels are all straight and true and the brightwork very nice, with only slight signs of pitting in some areas. The glass and lighting are excellent, the latter including a pair of Lucas auxiliary lamps.



Complètement restauré, l'intérieur est doté d'un tableau de bord et de garnitures de portes en ronce de noyer magnifiquement polis, sans déformation ni craquelures. Les sièges et les tapis de sol sont également très beaux et la capote restaurée s'ajuste parfaitement. Les instruments et les boutons de commande ont été restaurés avec soin.

Le coffre et le compartiment moteur sont tous deux propres et soignés. Ce dernier est encore doté de son réservoir de lave-glaces d'origine et le faisceau électrique arbore le coton vernissé isolant de la bonne couleur. Assorties à l'intérieur, une magnifique paire de valises en cuir fauve fait partie de la vente. Les trains roulants sont très soignés et pratiquement immaculés, sans aucune trace de dommage, et la voiture est vendue avec son cric d'époque conforme et sa roue de secours.

Achetée par l'actuel propriétaire pour son immense collection en 2008, la XK a été bien entretenue pas son mécanicien à demeure, bien qu'elle ait été peu utilisée et ravira à coup sûr son prochain acquéreur.

€90,000 - 110,000

Comprehensively restored, the interior features a walnut dashboard and door trims, all free of warping or cracking and polished to a high lustre. The seats and carpet are similarly very nice, and the restored convertible hood fits well. The instruments and switches likewise have been carefully restored.

The luggage and engine compartments are both clean and well detailed. The latter retains its original glass washer bottle, and the electrical wiring harness has the correct fabric insulation and colour coding. Matching the interior, a beautiful pair of reproduction fitted suitcases in biscuit leather is included. The underpinnings are well detailed and nearly spotless, with no signs of corrosion or damage, and the car comes with a period-correct jack, spare wheel and tyre.

Purchased by the current owner for his extensive collection in 2008, the XK has been looked after by his in-house mechanic ever since, though seeing very little use, and is certain to delight its next owner.

278

Ayant appartenu à Luciano Pavarotti

**MERCEDES-BENZ 280 SEL 3.5
LIMOUSINE 1971**

Châssis n° 108058.10.006511

- One of only 951 built
- Owned by Pavarotti until 1983
- Rare manual gearbox
- Benefiting from considerable recent refurbishment
- Registered in Italy



Cette rare Mercedes-Benz 280 SEL 3.5 a été achetée par le légendaire ténor italien assez tôt au cours de sa carrière (Il n'a fait sa percée aux États-Unis qu'en 1972 au Metropolitan Opera de New York).

Cette version 3,5 litres de la berline 280 SEL est typique du retour des Mercedes-Benz à gros moteur qui a débuté à la fin des années 1960 et au début des années 1970, quand la diminution progressive de la pression fiscale qui avait dissuadé les clients d'acheter de grosse cylindrée avait encouragé le constructeur allemand à offrir des versions plus puissantes. Le nouveau V8 3,5 litres de Mercedes-Benz avait fait ses débuts au salon de Francfort en 1969 sur les coupé et cabriolet 280 SE. Ce tout nouveau bloc dernier cri développait 200 ch (DIN) grâce à une injection électronique et un allumage transistorisé Bosch. C'était 40 ch de plus que le six cylindres 2,8 litres existant et les performances étaient donc nettement améliorées.

Lorsque le V8 fut installé dans la berline à empattement long 280 SEL, le mariage donna naissance à un « express de la route » rapide et bien équipé, associant les 200km/h à un luxe considérable. Les trains roulants étaient ultra modernes pour l'époque, avec suspension indépendante aux quatre roues et double circuit pour les freins à disque. La 280 SEL 3.5, une des berlines Mercedes-Benz de série les plus rares – il n'en avait été construit que 951 quand la production prit fin en août 1972 – est aujourd'hui très recherchée par les collectionneurs avertis.

This rare Mercedes-Benz 280 SEL 3.5 was purchased by the legendary Italian tenor relatively early in his career (he only made his United States breakthrough in 1972 at New York's Metropolitan Opera).

The 3.5-litre version of the 280 SEL saloon typifies the resurgence of larger-engined Mercedes-Benz models that began in the late 1960s and early 1970s, when the progressive easing of fiscal constraints, which had dissuaded customers from buying cars with large-capacity engines, encouraged the German manufacturer to offer bigger, more potent power units. Mercedes-Benz's new 3.5-litre V8 engine had debuted at the 1969 Frankfurt Show in the 280 SE coupé and convertible. This all-new, state-of-the-art power unit produced 200bhp (DIN) courtesy of Bosch electronic fuel injection and transistorised ignition. This was some 40 horsepower more than the existing 2.8-litre six, so performance was greatly increased.

When the V8 was installed in the long-wheelbase 280 SEL saloon, the marriage resulted in a fast and well equipped 'Gentleman's Express' combining 125mph (200km/h) performance with considerable luxury. Running gear was pretty much state-of-the-art from the time, consisting of independent suspension all round and four-wheel dual-circuit disc brakes. One of the rarer mass-produced Mercedes-Benz saloons - only 951 had been completed when production ceased in August 1972 - the 280 SEL 3.5 is today much sought-after by discerning collectors.



Luciano Pavarotti devait être particulièrement satisfait de cette spacieuse limousine qu'il conserva jusqu'en 1983 lorsqu'elle fut vendue à un autre habitant de la ville natale de Pavarotti, Modène. La voiture changea de mains plusieurs fois, avant que le père du vendeur ne l'achète en 2002, et elle a toujours résidé près de Modène.

Les caractéristiques de cette voiture sont inhabituelles dans la mesure où à la place de la traditionnelle transmission automatique, elle a été commandée avec une boîte manuelle à quatre rapports, une option plus sportive. L'intérieur est tendu du fameux MB-Tex inusable qui, à ce jour, ne montre pratiquement aucun signe d'usure, contrastant harmonieusement avec l'extérieur argent-métallisé. Un système d'air conditionné Frigette est également présent. Bien que la voiture soit restée pratiquement intacte, elle a subi de nombreux travaux ces dernières années, une révision complète, des amortisseurs neufs à l'avant et à l'arrière et une réfection complète du système de freinage. La voiture est vendue avec une liste des travaux mentionnés ci-dessus, son certificat ASI et ses papiers d'immatriculation italiennes.

Voiture manifestement bien entretenue, possédée pendant une grande partie de son début de vie par l'un des plus grands ténors des temps modernes, cette superbe 280 SEL 3.5 est destinée à un vrai passionné de Pavarotti ou de Mercedes-Benz.

€60,000 - 80,000

Luciano Pavarotti must have been very fond of this car as he kept the spacious limousine until 1983 when it was sold to another resident of Pavarotti's hometown of Modena. The car changed hands a couple of times more before the consignor's father purchased it in 2002 and has always resided near Modena.

This car's specification is unusual in that rather than the customary automatic transmission it was ordered with the four-speed manual gearbox, a sportier option. The interior is trimmed in the famously long-lasting MB-Tex and to this day hardly shows any signs of wear, contrasting beautifully with the silver-metallic exterior. A Frigette air conditioning system is installed also. Although the car has remained largely untouched, it has benefited from considerable work in recent years, including a full service, new front and rear shock absorbers, and a comprehensive overhaul of the braking system. The car is offered with a list of the aforementioned works, an ASI certificate, and Italian registration documents.

A clearly well cared-for car, owned for much of its early life by arguably the greatest tenor of recent times, this superb 280 SEL 3.5 is one for the true Pavarotti and Mercedes-Benz enthusiast.

279 ≠

*Une des dernières Bugatti produites avant
le début de la seconde guerre mondiale*

BUGATTI TYPE 57C STELVIO CABRIOLET 1939

Carrossée Gangloff

Châssis n° 57836

Moteur n° 93C

- *Highly original example*
- *One of the last prewar Bugattis to leave the factory*
- *Desirable supercharged version*
- *Believed to have a mere 47.000 kms from new*
- *An ideal open-top touring Bugatti*

A la fin du mois de mai 1939, G. Groslambert, propriétaire du garage Carnot à Besançon, commande à l'usine Bugatti un type 57C cabriolet Stelvio. Le châssis 57836/93C est porté à la carrosserie Gangloff le 8 juin 1939. La caisse est terminée pour le 24 juillet et facturée 30.000 ff. Le Cabriolet est livré au Garage Carnot , pour Groslambert, le 28 juillet 1939. Il est facturé 108.000 ff. Il n'y a pas de véhicule livré par l'Usine entre le 8 et le 28 juillet 1939, pour cause évidente de congés payés. Cette Bugatti Stelvio est l'une des deux dernières assemblées par Gangloff avant la déclaration de guerre : 57834 / 103C et 57836/93C sortent de l'atelier de Colmar en juillet 1939. Elle est le dernier Stelvio vendu avant la guerre. En mai 1940 sera construit un dernier cabriolet type 57C Gangloff, châssis 57805, conservé par l'Usine durant la guerre. Georges Groslambert est le propriétaire du « Grand Garage Carnot », sis au 10-18 avenue Carnot à Besançon. Il est agent Stockiste Bugatti et couvre les départements du Doubs, du Jura et de la Haute Saône.

Georges Groslambert 1881-1958.

Cet industriel est né à Besançon le 21 décembre 1881 d'un père horloger. G .Groslambert se spécialise d'abord dans la fabrication d'outils, il possède des « ateliers de constructions mécaniques » au 23 rue de Vesoul, proposant « machines spéciales et outillage de précision » sous la raison sociale « précision ». Les bureaux, magasins et ateliers de démonstration se trouvent à Paris au 61 Avenue de la République. Il fournit également à la vente : dynamos, bobinages... Le domicile privé de G . Groslambert était la villa paternelle située rue Nicolas Bruant à Besançon. Elle sera bientôt équipée de garages avec chauffage central , atelier, et pompe à essence, pour recevoir les automobiles personnelles de cet industriel fou de voitures.

La première Bugatti acquise par G. Groslambert est un type 44, livré en 1930 par le concessionnaire Bugatti local de l'époque ,Emile Perriollat. En août 1934 il acquiert une toute nouvelle type 57 Ventoux qu'il conservera trois ans. A la même période, Groslambert ajoute une nouvelle casquette à ses activités en reprenant le panonceau Bugatti, comme agent stockiste pour toute la région. Il installe cette nouvelle activité au « Grand Garage Central » 16 Avenue Carnot. Un garage plus moderne sera reconstruit à cet emplacement en 1952. Un de ses deux fils y continuera l'activité automobile en tant que concessionnaire Opel et Panhard. De 1934 à 1939, pas moins de dix Bugatti type 57 seront commandées par le Garage Carnot, pour satisfaire la demande des industriels et notables de la région.

At the end of May 1939, G. Groslambert, owner of Garage Carnot in Besançon, ordered a drophead coupé Stelvio type 57C from the Bugatti factory. Chassis 57836/93C arrived at carrosserie Gangloff on June 8th 1939. The body was completed on July 24th for the sum of 30 000 francs. The drophead was delivered at Garage Carnot for Georges Groslambert, on July 28th 1939. The invoice amounted to 108.000 francs. No cars were delivered by the factory between July 8th and 28th 1939, for the obvious reason of summer holidays. This Bugatti Stelvio is one of the last two completed by Gangloff before the war was declared : 57834/103C and 57836/93C came out of the Colmar workshop in July 1939. It was the last Stelvio sold before the war. In May 1940 the last type 57C Gangloff drophead coupé, chassis 57805, was built and kept by the factory during the war. Georges Groslambert was the owner of Grand Garage Carnot , at 10-18 avenue Carnot in Besançon. He was a stockist agent for Bugatti and covered the Doubs, Jura and Haute-Saône departments.

Georges Groslambert 1881-1958.

This industrialist was born in Besançon on December 21st 1881 into a watchmaker's family. G. Groslambert first specialised in the production of tools, he owned « ateliers de constructions mécaniques » (workshop for mechanical constructions) at 23 rue de Vesoul, offering « machines spéciales et outillage de précision » (special machines and precision tools) under the commercial name « Précision ». The offices, shops and demonstration workshop were in Paris, at 61 avenue de la République. He also sold dynamos, coils... G . Groslambert's private home was his father's detached house in rue Nicolas Bruant in Besançon. It was soon equipped with centrally heated garages, workshop and gas pump to stock the personal cars of this car enthusiast industrialist.

The first Bugatti bought by G. Groslambert was a type 44, delivered in 1930 by local Bugatti dealer of the time, Emile Perriollat. In August 1934 he acquired the all new type 57 Ventoux that he would keep for three years. At the same period, Groslambert took a new activity by taking a Bugatti agency dealing for the whole region. He based this new activity at « Grand Garage Central », 16 Avenue Carnot. A more modern garage was to be built at the same location in 1952. One of his two sons took over the activity as an Opel and Panhard dealership. From 1934 to 1939, no less than ten Bugatti type 57 were ordered by Garage Carnot, to meet the demand of industrialists and prominent citizens of the region.





La dernière voiture, notre cabriolet 57836 Gangloff à compresseur sera commandée pour usage personnel de G.Groslambert. La voiture est immatriculée neuve à l'adresse de ses bureaux parisiens au 61 Avenue de la République, sous le numéro minéralogique 7186 RM 7 en juillet 1939. Durant la guerre, selon les souvenirs familiaux, la voiture a pu être cachée dans l'une des usines appartenant à G. .Groslambert dont l'une située en Saône et Loire à Epinac les Mines, fabriquant parachutes et masques à gaz. Au sortir de conflit, notre amateur bisontin engage sa belle 57C dans l'un des premiers Rallye de Franche Comté en septembre 1949.

La photo qui illustre le catalogue fut prise à cette occasion, et le jeune homme de 27 ans qui pose fièrement à côté du véhicule n'est autre que l'artiste et designer Paul Bouvet, originaire de Salins les Bains.

Au décès de G .Groslambert, sa veuve vend la Bugatti à l'un de ses amis et clients, Pierre Sironi. Celui-ci , également originaire de Besançon, né en 1912, est propriétaire de la société « Ets Croméclair-Pistolux » dont les bureaux sont à Paris au 16 rue Clovis-Hugues et les usines à Noisy le Grand rue du 26 août 44. Il est spécialisé dans les pistolets pneumatiques, pulvérisateurs pour vernis celluloides et synthétiques à usage automobile, vélos, meubles, radiateurs.... P.Sironi se vantait d'être à l'origine des travaux de peinture réalisés sur le paquebot France. Il immatricule le cabriolet 57C à l 'adresse de ses bureau parisiens au 16 rue Clovis-Hugues. La Bugatti avait été enregistrée dans le nouveau système minéralogique, au nom de Georges Groslambert,à son adresse du 61 Avenue de la République, avec la plaque 6431 FZ 75,le 7 mai 1957.

The last car, 'our' Gangloff blower drophead 57836, was ordered by G. Groslambert for his personal use. The car was registered at the address of the Parisian offices at 61 Avenue de la République, under plate number 7186 RM 7 in July 1939. During the war, according to family recollection, the car was supposedly hidden in one of G. Groslambert's factories, one of which in Saône-et-Loire at Épinac-les-Mines, was producing parachutes and gas masks. At the end of the conflict, our Besançon enthusiast entered his beautiful 57C in one of the first Rallye de Franche-Comté in September 1949. The photo in the catalogue was taken on this occasion and the proud 27 year old young man standing next to the vehicle is no other than artist and designer Paul Bouvet, from Salins-les-Bains.

After G. Groslambert's passing, his widow sold the Bugatti to one of his friends and clients, Pierre Sironi. He was also a native of Besançon, born in 1912 and the owner of the company « Ets Croméclair-Pistolux » whose offices were in Paris, 16 rue Clovis-Hugues and factories at Noisy-le-Grand, rue du 26 août 1944. He specialised in pneumatic pistols, cellulose and synthetic varnish sprayers for cars, bikes, pieces of furniture, radiators.... P.Sironi prided himself on having painted the ocean liner France. He registered the 57C drophead at his Parisian office address, 16 rue Clovis-Hugues. The car was registered in the new registration system under Georges Groslambert's name at his address, 61 avenue de la République, with plate number 6431 FZ 75, on May 7th 1957. The change to Pierre Sironi's name on the carte grise is dated June 9th 1957.



Le changement de carte grise au nom de Pierre Sironi est en date du 9 juin 1957. Selon les souvenirs de Christian Groslambert, le petit fils de l'industriel bisontin, P. Sironi lors de son premier trajet de Besançon à Paris, une panne moteur immobilise le véhicule. Mme Sironi se souvenait de voyages à Chamonix lors des hivers 1958 et 1959... il est possible que la voiture ait quand même servi quelque temps avant la panne fatale.

La mécanique sera démontée pour longtemps et l'auto ne roulera plus vraiment. Il semble néanmoins qu'elle fut remise en état avant la revente : Un beau jour de 1969, cherchant à acquérir une Delage D8S qu'il ne trouvera pas, le jeune Alain Galopin, traverse un petit village de l'Oise et remarque par le portail ouvert d'une maison de maître... la moitié d'une calandre de Bugatti 57 dans un garage au fond du parc. Contact pris avec le propriétaire, Mr Sironi, l'affaire est réalisée sous le contrôle de l'épouse de ce dernier qui semblait gérer les finances.

La belle 57C avait été repeinte par Sironi dans un rouge assez peu flatteur. En 1977, la voiture entre enfin dans la collection d'A. Galopin qui confie aux Etablissements André Lecoq à Saint-Ouen, le soin de la restauration. La couleur d'origine ivoire est découverte sur des éléments de carrosserie et la Bugatti retrouve sa robe originelle. La mécanique est révisée par Mr Sochon, mécanicien attitré du restaurateur.

According to Christian Groslambert's memory, grandson of the industrialist from Besançon, an engine breakdown of the vehicle stopped P. Sironi on his first drive from Besançon to Paris. Mrs Sironi could remember travels to Chamonix during the winters of 1958 and 1959... It is quite possible the car was used a few times before the final breakdown.

The mechanicals remained dismantled for a long time and the car would never really drive again. Nevertheless, it seems that it was repaired before being sold. On a nice day in 1969, looking for a Delage D8S he could not find, young Alain Galopin, drove through a small village in the Oise department when he noticed through the open gate of a mansion... half the grille of a Bugatti 57 in a garage at the bottom of the park. He got in touch with the owner, M. Sironi, and the deal was sealed under the control of his wife who appeared to be in charge of the couple's finances.

The beautiful 57C was repainted in a less than flattering red by Sironi. In 1977, the car entered finally A. Galopin's collection who entrusts its restoration to the Établissements André Lecoq in Saint-Ouen. The original ivory colour was found on some parts of the bodywork and the Bugatti regained its original livery. The mechanisms were serviced by M. Sochon, appointed mechanic of the restorer.



Lors de son achat par A.Galopin le compteur affichait environ 30.000 km. Il indique à ce jour 47.000 km réels ! Trois ou quatre ans après son achat, A.Galopin se voit proposer la Delage D8S de ses rêves, en échange de son cabriolet 57C. Il décline l'offre ayant promis à la famille des vendeurs de ne jamais céder le véhicule ,et aussi après avoir tester sur route les deux modèles ! A partir de 1978 ,le nouveau propriétaire utilise régulièrement mais à de rares occasions choisies, son fier cabriolet. Il est un fidèle de Festivals Bugatti à Molsheim en septembre de chaque année. L'ancien mécanicien en chef du service Course, Robert Aumaitre, rencontré lors du Jubilée Maurice Trintignant à Carpentras en mai 1982 ,sera souvent son passager privilégié.

Il distillera de précieux conseils d'utilisation au jeune bugattiste...comme celui de passer le plus rapidement possible, dès 60km/h, la quatrième : « Passe la grande, il y a le compresseur ». En effet la souplesse du moteur autorisait cette manœuvre , et la mécanique répondait instantanément sans aucun temps mort. Seule contrepartie à cette méthode, la consommation qui frôle les 245 litres . Les deux grands réservoirs de 50 litres montrent alors toute leur utilité. Sur autoroute, cette grande routière trouve sa vitesse de croisière à 150-160km/h et les pointes à 180 montrent aux voitures moderne que la Bugatti reste d'actualité. Les freins Lockheed sont d'une bonne efficacité pour arrêter le cabriolet dont le poids à vide approche les 1700 kg.

N'oublions pas que le moteur 57C est du modèle vainqueur des 24H du Mans, le 17 juin 1939, qui est aussi le jour de la naissance d'Alain Galopin !

When bought by A. Galopin the odometer read circa 30.000 km. It shows today a genuine 47.000 km! Three or four years after the sale, the Delage D8S of his dreams was offered to A. Galopin in exchange of his drophead 57C. He declined the offer having promised the vendor's family never to sell the car and also after having tested both vehicles on the road ! From 1978 on, the new owner used his proud drophead coupé regularly on few and rare chosen occasions. He was a faithful attendant at the Festivals Bugatti in Molsheim every year in September. The former race department chief mechanic Robert Aumaitre, he met at one of the Maurice Trintignant Jubilees in Carpentras in May 1982, was often his privileged passenger.

He would give precious pieces of advice to the young Bugattiste... like the one suggesting to change to fourth gear as soon as possible over 60 km/h : « Take top gear, there's a blower ». Indeed the engine flexibility allows it and the engine would respond instantly with no lag time. The only fault with this method, was that consumption jumped to 24,5 litres. The two big 50 litres tanks were then very useful. On the highway, this grande routière finds its pace at 150-160 km/h then up to 180 km/h and shows modern cars that a Bugatti is still competitive. Lockheed brakes are very efficient to stop the drophead coupé weighing 1,700 kg.

Let's not forget that the 57C engine is of the same type as the one which won the Le Mans 24 Hours, on June 17th 1939, which is also the birthday of Alain Galopin !



L'inspection du véhicule confirme l'historique d'un véhicule ayant très peu roulé :

Sur le coté gauche du tableau de bord ,du modèle 57C,se trouve un rarissime Chronoflight Jaeger sur fond blanc. Il est bien visible sur les photos lors de la découverte de la voiture.

Exclusivité de cette maison, d'abord réservé aux avions, dans les années trente il s'imposera sur les tableaux de bord des plus belles automobiles de sport, dont les Bugatti Atlantic.

Le tableau de bord est du modèle 57C à six cadrans.

Le compte tour n'a jamais été branché :

La famille du vendeur avait confié qu'Ettore Bugatti l'avait voulu ainsi car G.Groslambert avait tendance à confondre les tours minute et la vitesse ! Henri Novo essaya sans succès de convaincre A.Galopin de mettre en fonction l'instrument.

La conduite se fait donc à l'oreille.

Les numéros relevés sur le véhicule :

La plaque châssis d'origine est gravée 57836/ 19CV.

Le moteur porte le numéro 57836 / C 93.

Le compresseur, conforme et du dernier modèle, porte le numéro 104.

Le nombre de moteurs de type 57C est au total de 110 unités.

L'essieu avant est gravé 93.

L'intérieur en cuir porc est entièrement d'origine et en bel état.

Les pédales de frein et d'embrayage portent le logo EB ...à peine usé !

Le véhicule possède de chaque côté, en bas des portes ,la plaque du carrossier Gangloff.

Inspection of the vehicle confirms its history as a vehicle having been barely used :

On the left side of the 57C dashboard, one finds a very rare Jaeger Chronoflight with a white background. It is visible on the photos taken at the time of the discovery of the car. Exclusivity of the brand, first reserved on airplanes, it became fashionable on most desirable sports car dashboards in the thirties, like Bugatti's Atlantic. The dashboard is of the six dial type 57C model.

The tachymeter was never connected : The vendor's family states that Ettore Bugatti put it like that because G. Groslambert usually mistook km/h with rpm !

Henri Novo unsuccessfully tried to convince A. Galopin to make it functional. So you have to drive by the sound...

Numbers found on the vehicle :

The original chassis plate is stamped 57836/ 19CV.

The engine carries number 57836 / C 93.

The blower, in accordance with the last types carries number 104.

The total number of type 57C engines is 110 units.

The front axle is engraved 93.

The pig skin leather interior is completely original and in good condition. Brake and clutch pedals carry an EB logo... barely worn !

The vehicle shows on each side, at the bottom of the doors, the Gangloff coachwork plate.



Ce cabriolet , châssis 57836, du type 57C modèle présenté au salon d'octobre 1938 ,est le dernier vendu par Bugatti à la veille de la guerre . L'atelier du carrossier Gangloff, rue Stanislas à Colmar ,se fait livrer seulement 40 châssis type 57C de 1937 à 1939,pour réalisation de cabriolets 4 places Stelvio. La production de ce modèle est exclusive et limitée comme toute réalisation du carrossier alsacien. Les caisses sont dessinées selon plusieurs profils, dont celui du cabriolet présenté aujourd'hui est le plus achevé, le dernier du modèle 1939. La voiture n'eut que trois propriétaires de 1939 à 2017. Le premier acquéreur ne roula que 30.000 km environ, la guerre ayant empêché son usage normal un mois après la livraison ,et le véhicule ne fut utilisé ensuite que pour les grandes occasions par G. Groslambert jusqu'à son décès en 1957. Alain Galopin qui posséda le véhicule pendant quarante ans, n'ajouta pas plus de 15.000 km au compteur. La voiture n'a pas encore parcouru 50.000 km à ce jour !

Le beau cabriolet 57C semble sortir de la cour de l'atelier Gangloff. Ses coloris d'origine ivoire lui confèrent une silhouette plus fine et plus légère que bien des voitures de cette période. Il est l'un des plus rapides Pur Sang de Molsheim, et l'un des plus désirables.

€1,350,000 - 1,650,000

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

This drophead coupé, chassis number 57836, type 57C model exhibited at the October 1938 Paris Motorshow at the Grand Palais is the last sold by Bugatti at the eve of WWII. The workshop of coachbuilder Gangloff, rue Stanislas in Colmar, only delivered 40 type 57C chassis between 1937 and 1939, to make 4 seat Stelvio drophead coupé. Production of this model was exclusive and very limited as were all products of this Alsatian coachbuilder. Bodies are made according to different designs, of which this one is the most accomplished, the last model year 1939. The car has had only three owners from 1939 to 2017. The first owner only drove around 30 000 km, the war preventing further use one month after delivery and later the vehicle was only used on rare occasions by G. Groslambert until his death in 1957. Alain Galopin who owned the car for forty years, only added 15,000 km to the odometer. To this day, the car has not yet reached 50,000 km !

This beautiful 57C drophead coupé looks as though it just left coachbuilder Gangloff's workshop. Its original ivory colour gives it a sleeker silhouette, thinner and lighter than most cars of the same period. It is one of the fastest thoroughbreds from Molsheim and one of the most desirable.

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.

280 *

PEGASO Z-102 2,8 LITRES CABRIOLET 1952

Carrosserie ENASA

Châssis n° 0102-153-0171

- Three owners from new
- Formerly owned by marque authority
Enrique Coma Cros
- Restored in 1984



Présentée à Paris en 1951, la Pegaso Z-102 fut la vedette du salon. Première nouvelle voiture espagnole de l'après-guerre, la Pegaso (Pégase) était globalement une voiture de compétition conçue pour un usage routier. Le cœur de cette gran turismo exotique était un V8 à quatre arbres à cames de 2,5 litres, premier moteur de ce type sur une voiture de série (Ferrari n'offrirait pas un moteur à quatre arbres à cames avant 13 ans). D'une technologie dernier cri, le V8 en alliage de Pegaso faisait appel à des soupapes d'échappement au sodium (pour un meilleur refroidissement), à des pistons en aluminium forgés et à une lubrification par carter sec, tous typiques d'une voiture de compétition.

Peut-être conçu avec le nouveau règlement de Formule 1 pour les moteurs de 2,5 litres en tête, le V8 Pegaso faisait appel à des cotés d'alésage/course supercarrées de 75x70 mm pour une cylindrée de 2 475 cm³ et développait une puissance maximale de 165 ch à 6 500 tr/min. Le 2,5 litres des prototypes céda rapidement la place à une version 2,8 litres à alésage de 80 mm, puis finalement à une mouture 3,2 litres de 85 mm d'alésage, la plus grosse cylindrée du moteur Z-102. Les panneaux emboutis soudés étaient utilisés pour la robuste carrosserie autoportante de la Z-102 et les autres caractéristiques étaient une suspension avant indépendante par doubles triangles, des barres de torsion aux quatre roues, une boîte transaxle à cinq rapports, un essieu arrière De Dion, des freins à tambour inboard à l'arrière et une colonne de direction télescopique réglable.

Introduced at the 1951 Paris Salon, the Pegaso Z-102 stole the show. Spain's first new car of the post-war era, the Pegaso (Pegasus) was essentially a racing car design adapted for road use. The heart of this exotic Gran Turismo was a 2.5-litre quad-cam V8 engine, the first such power unit to feature in a production car. (Ferrari would not offer a quad-cam engine in one of its road cars for another 13 years). A state-of-the-art design, Pegaso's light-alloy V8 incorporated sodium-filled exhaust valves (for better cooling) forged aluminium pistons and dry-sump lubrication, all hallmarks of an engine conceived for competition use.

Perhaps designed with the new 2.5-litre Formula 1 Grand Prix regulations in mind, the Pegaso V8 boasted over-square bore/stroke dimensions of 75x70mm for a capacity of 2,475cc and produced its maximum of 165bhp at 6,500rpm. The prototypes' 2.5-litre unit soon made way for a more powerful 80mm-bore, 2.8-litre version and finally an 85mm-bore unit of 3.2 litres, the largest capacity Z-102 engine. Welded pressed-steel panels were used for the Z-102's robust chassis/body, while other technical highlights included double-wishbone independent front suspension, torsion bar springing all round, a five-speed transaxle 'crash' gearbox, De Dion rear axle, inboard rear drum brakes, and a telescopically adjustable steering column.



Construite par l'usine nationalisée ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA), par ailleurs constructeur de véhicules commerciaux à moteur diesel, la Pegaso était l'œuvre de l'ingénieur barcelonais, Wilfredo Ricart, qui avait été chargé de la réorganisation de l'industrie automobile espagnole de l'après-guerre. Ricart avait déjà été responsable des automobiles Ricart-Pérez et Ricart-España dans les années 1920 et son expérience automobile incluait également une courte période chez Alfa Romeo, pour qui il avait conçu la fabuleuse bimoteur Tipo 512 de Grand Prix en 1940. Compte tenu de la récente expérience de Ricart, il n'est après tout pas surprenant que la Pegaso ait des caractéristiques aussi en avance sur ses contemporaines. Le magazine français L'Automobile décrivait la Pegaso comme « le joyau le plus pur de la mécanique automobile », tandis qu'en Angleterre, Motor Sport la tenait pour « une nouvelle production espagnole qui menace les constructeurs de sportives les plus en vue ».

Les prototypes et les voitures de pré-production Z-102 étaient conçus et construits entièrement en interne, y compris les caisses, mais Ricart voulait les meilleures carrosseries pour ses voitures et commanda des dessins à Saoutchik à Paris, à la carrozzeria Touring à Milan et à Serra à Barcelone. Les coupés à carrosseries Superleggera de Touring restent les plus élégants et les plus stylés de toutes les Pegaso de série et font indéniablement partie des plus belles GT de l'époque.

Manufactured by the state-owned ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA), hitherto a maker of diesel-engined commercial vehicles, the Pegaso was the work of the Barcelona-born engineer, Wilfredo Ricart, who had been charged with the post-war re-organisation of Spain's motor manufacturing industry. Ricart had already been responsible for the Ricart-Pérez and Ricart-España cars of the 1920s, while his automotive engineering background also included a spell with Alfa Romeo, for whom he designed the fabulous mid-engined Tipo 512 Grand Prix car of 1940. Given Ricart's recent experience it is perhaps not surprising that the Pegaso boasted a specification so far in advance of its contemporaries. The French motoring journal L'Automobile described the Pegaso as 'le joyau le plus pur de la mécanique automobile' (the purest jewel of automobile technology) while in Britain, Motor Sport hailed it as a 'new Spanish production that threatens sports car field leaders'.

The Z-102 prototypes and pre-production cars were designed and built entirely in house, including the coachwork, but Ricart wanted the finest bodies for his cars and commissioned designs from Saoutchik in Paris, Carrozzeria Touring in Milan and Serra in Barcelona. Touring's Superleggera-bodied coupés remain the most elegant and stylish of all Pegaso production and arguably are among the most beautiful GTs of the period.



Elles étaient aussi les plus chères, vendues en nombre limité aux plus riches gentlemen drivers. Des chefs d'état, comme le Shah d'Iran, le président du Portugal Craveiro Lopes et le général Trujillo de la République Dominicaine étaient tous propriétaires de Pegaso. Les options les plus extravagantes étaient possibles, comme des sièges en peau de léopard ou des manettes en or, commandés par le baron von Thyssen.

Pourtant les Pegaso n'étaient pas que des jouets pour riches, deux spyders Touring furent engagés aux 24 Heures du Mans 1953 et un autre à la Carrera PanAmericana en 1954. En 1953, une Pegaso à compresseur avait établi un nouveau record de vitesse pour voiture de série à Jabbeke en Belgique, où le pilote d'usine Celso Fernández atteignit la vitesse de 241,602 km/h sur le mile lancé, battant le record détenu par une Jaguar XK120.

Cette voiture fut d'abord la propriété d'Antonio Hesse López, qui la conserva jusqu'en 1984. Restaurée cette année-là, la Pegaso passa alors (à partir de novembre 1984) aux mains d'Enrique Coma Cros, un des plus importants collectionneurs et historiens de Pegaso. Il est le co-auteur (avec Carlos Mosquera) de deux livres sur la marque: Ricart Pegaso – La Pasión del Automóvil et Los Automóviles Pegaso y sus Protagonistas. La voiture est mentionnée dans les deux ouvrages.

They were also the most expensive, selling in limited numbers to only the wealthiest gentleman drivers. Heads of State including the Shah of Persia, President Craveiro Lopes of Portugal and General Trujillo of the Dominican Republic were all Pegaso owners. Extravagant options were available, such as the leopard skin seats and gilded controls ordered by Baron von Thyssen.

However, Pegasos were not merely the playthings of the fabulously wealthy; two Touring-bodied spyders were entered in the 1953 Le Mans 24 Hours and a similar car in the 1954 Carrera PanAmericana. In 1953, a supercharged Pegaso set a new production car speed record at Jabbeke in Belgium, where works driver Celso Fernández achieved a speed of 241.602km/h (150mph) over the flying mile, beating the existing record held by a Jaguar XK120.

The car offered here was first owned by Antonio Hesse López, who kept it until 1984. Restored that same year, the Pegaso was next owned (from November 1984) by Enrique Coma Cros, one of the most important Pegaso collectors and historians. He is the co-author (with Carlos Mosquera) of two books on the marque: Ricart Pegaso – La Pasión del Automóvil and Los Automóviles Pegaso y sus Protagonistas. This car is mentioned in both books.

Le vendeur a acheté la Pegaso à Enrique Coma Cros en mars 2019 et est donc seulement son troisième propriétaire. La documentation fournie comprend les premiers papiers d'immatriculation, les documents Pegaso d'origine, l'historique des propriétaires, diverses factures, le Permiso de Circulación espagnol.

Ces Pegasos s'intègrent parfaitement dans la circulation moderne aux vitesses légales et sont d'excellentes concurrentes dans les plus grandes manifestations de voitures anciennes où elles sont toujours admirées lors de leurs récentes sorties.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux réduit de la TVA à l'importation locale. Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

€800,000 - 1,200,000

The current vendor purchased the Pegaso from Enrique Coma Cros in March 2019 and is thus only its third owner. Accompanying documentation consists of the first registration document, original Pegaso documents, ownership history, sundry invoices, Spanish Permiso de Circulación.

Typically, these Pegasos cope well with modern traffic at legal speeds and would be excellent competitors in the most prestigious classic revivals where they have been much admired on recent outings.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remains in the EU. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance; consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.



281 ≠

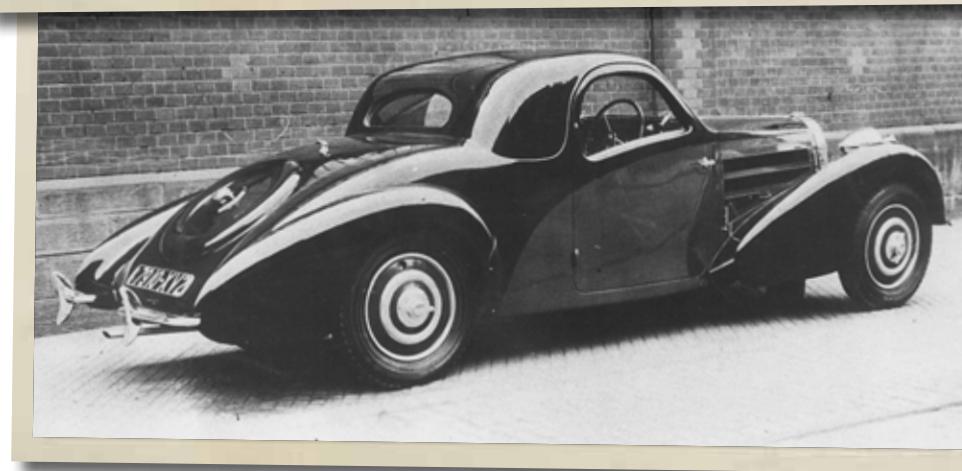
BUGATTI TYPE 57 ATALANTE COUPÉ 1938

Carrosserie Gangloff

Châssis n° 57633

- Unique coachwork features
- Delivered new in France
- Known ownership history
- 100-Point professional restoration 2004-2005
- Present ownership since 2006





Au début des années 1930, Ettore Bugatti avait acquis une réputation sans précédent avec ses voitures aux performances éblouissantes, tant sur route que sur circuit. Les plus grands pilotes de course du monde remportaient de nombreux succès à bord des productions de l'usine de Molsheim et les choisissaient aussi souvent comme moyen de transport personnel. Du fait de la longévité de son succès, Ettore Bugatti s'était obstinément attaché à ses moteurs à simple arbre à cames, n'adoptant le système de contrôle des soupapes par double arbre à cames, plus moderne, qu'après les incitations répétées de son fils ainé Jean, sur la Type 50 de 1930. À partir de là, Jean prit une part de plus en plus importante dans la conception des modèles, sa première création étant le superbe roadster Type 55, un modèle qui fait partie des plus belles voitures de sport des années 1930. Il fut suivi d'un modèle de la même veine, la Type 57. Plus grande que la Type 55, la Type 57 adoptait un moteur à huit cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 3,3 litres très moderne, logé dans un châssis Bugatti plus traditionnel. La gamme témoignait de la grande influence de Jean et offrait enfin une grande routière civilisée capable de concurrencer les Delage et Delahaye.

La Type 57 reçut des carrosseries de la meilleure qualité, construites dans une grande variété de styles, mais ce n'était pas un simple « jouet de riche », comme en attestent ses deux victoires aux 24 Heures du Mans. La preuve, s'il en fallait une, que les gênes ancestraux n'avaient pas été abandonnés en créant cette voiture capable de concurrencer les Rolls-Royce et Bentley.

By the early 1930s Ettore Bugatti had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track; the world's greatest racing drivers enjoying countless successes aboard the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport. Because of its lengthy run of success, Ettore Bugatti remained stubbornly committed to his single-cam engine, only adopting the more advanced double-overhead-camshaft method of valve actuation, after much prompting by his eldest son Jean, on the Type 50 of 1930. From then on Jean Bugatti took greater responsibility for design, his first car being the exquisite Type 55 roadster, a model ranking among the finest sports cars of the 1930s. He followed that with a design of equal stature, the Type 57. A larger car than the Type 55, the Type 57 was powered by a 3.3-litre, double-overhead-camshaft straight eight of modern design housed in Bugatti's familiar Vintage-style chassis. Showing the strong influence of Jean Bugatti, it at last gave the marque a civilised Grande Routière to match those of rivals Delage and Delahaye.

The Type 57 attracted coachwork of the finest quality executed in a startling variety of styles but was no mere rich man's plaything, as evidenced by two outright wins at Le Mans; proof, if it were needed, that ancestral virtues had not been abandoned when creating a car fit to rank alongside Rolls-Royce or Bentley.



Les chiffres de production témoignent de son succès. Quelques 680 exemplaires de Type 57, tous modèles confondus, furent produits entre 1934 et 1940 et la Type 101 d'après-guerre reprenait le même châssis. Bien que de nombreuses Type 57 aient été carrossées sur mesure, les carroseries les plus populaires étaient construites sur des dessins de Jean Bugatti par le carrossier attitré de la marque, Gangloff de Colmar, situé à quelques kilomètres des usines de Molsheim. Les modèles d'usine sur la type 57 était la berline quatre porte Galibier, la cabriolet Stelvio, le coupé quatre places Ventoux et le coupé deux places Atalante. Dans la mythologie grecque, l'athlétique chasseresse Atalante ne pouvait se marier qu'à un homme qui la surpasserait à la course. C'est donc un nom tout à fait approprié pour cette Bugatti rapide, exotique et raffinée. La Type 57 sous toutes ses formes attira des propriétaires connaisseurs qui ne se satisfaisaient que de ce qu'il y avait de mieux, parmi eux le roi de la vitesse, Sir Malcolm Campbell.

Cette magnifique Bugatti Type 57 – numéro 57633 – est l'un des derniers exemplaires et bénéficie donc d'un châssis à croisillon renforcé, de support moteur en caoutchouc et de freins hydrauliques Lockheed. Comme tous les coupés Type 57 Atalante, elle a été carrossée par un proche partenaire de Bugatti, la carrosserie Gangloff de Colmar. Elle avait été commandée par un certain Fernand Crouzet, qui avait spécifié un arrière unique, des pare-chocs spéciaux et des roues à disque et se trouve être la seule Type 57 connue à arborer ces caractéristiques particulières. Peinte en noir sur bleu, la Bugatti fut immatriculée le 7 avril 1938.

Its success is revealed by the production figures: some 670-or-so examples of all Type 57 models were produced between 1934 and 1940, and the post-war Type 101 was based on its chassis. However, although many Type 57s were fitted with bespoke bodies, the most popular coachwork was built to Jean Bugatti's designs by the marque's preferred carrossier, Gangloff of Colmar, just a few miles from the Bugatti works at Molsheim. Factory offerings on the Type 57 chassis included the Galibier four-door saloon, Stelvio cabriolet, four-seater Ventoux coupé, and two-seater Atalante coupé. In Greek mythology, the athletic huntress Atalanta would only marry a man that could out-run her; it is thus a most appropriate appellation for this fast, exotic and very stylish Bugatti. The Type 57 in all its forms attracted discerning owners who were only satisfied with the best, among them speed king Sir Malcolm Campbell.

This fine Bugatti Type 57 – number '57633' – is a later example and thus benefits from a reinforced cross-braced chassis, rubber engine mounts, and Lockheed hydraulic brakes. Like all Type 57 Atalante coupés, it was bodied by Bugatti's close collaborator, Carrosserie Gangloff of Colmar. It had been ordered by one Fernand Crouzet, who specified unique rear bodywork, special bumpers, and wheel discs, and is the only Type 57 known have these unusual features. Finished in two-tone black over blue, the Bugatti was first registered on 7th April 1938.

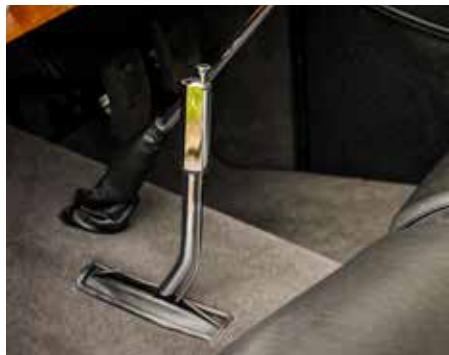


M. Crouzet garda la voiture jusqu'en 1943, lorsqu'elle fut immatriculée à Paris et, comme beaucoup de modèles français exclusifs de valeur, aurait été cachée pendant la guerre pour éviter qu'elle ne tombe aux mains des allemands. Après une rénovation chez l'agent Bugatti de Paris, 57633 fut expédiée au Royaume-Uni où elle servit comme l'une des voitures officielles de l'ambassade de France. En tant que telle, elle portait le F national de la France et une plaque CD du corps diplomatique, tous deux étant encore en place lorsqu'elle fut vendue aux enchères en 1987 (voir ci-dessous).

En 1948, la Bugatti fut vendue à un nouveau propriétaire en Écosse, un certain W. Morrisees, puis plus tard cette même année fut acquise par le Dr J. H. Weir de New Seaham, qui au bout d'un an environ l'avait vendue à M. J. G. H. Carter. M. Carter garda l'Atalante jusqu'en 1955 quand elle passa aux mains d'un membre du Club Bugatti et passionné d'automobile, Kenneth Ulyett d'Hampton Court. La Bugatti resta en possession de la famille Ulyett jusqu'en 1987, son propriétaire étant mort dix ans auparavant, lorsqu'elle fut découverte partageant un abri avec une collection de plusieurs classiques. Étant restée pendant plusieurs années dans des conditions rien moins qu'idéales, la voiture avait besoin d'une rénovation complète.

Mr Crouzet kept the car until 1943 when it was registered in Paris, and like so many exotic and valuable French automobiles is said to have been hidden away during the war to prevent it falling into German hands. Following extensive renovation by the Paris Bugatti agency, '57633' was despatched to the UK where it served as one of the French Embassy's official cars. As such it carried France's national 'F' plate and the 'CD' plate of the Corps Diplomatique, both of which were still in place when it was sold at auction in 1987 (see below).

In 1948 the Bugatti was sold to a new owner in Scotland, one W. Morrisees, and later that same year was acquired by Dr J H Weir of New Seaham, who within a year or so had sold the car to Mr J G H Carter. Mr Carter kept the Atalante until 1955 when it passed to Bugatti Club member and motoring author, Kenneth Ulyett of Hampton Court. The Bugatti remained in the Ulyett family's possession until 1987, its owner having died ten years previously, when it was discovered sharing a shed with a diverse collection of classic vehicles. Having stood for several years in less than ideal conditions, the car required extensive renovation.



Vendue aux enchères comme « sortie de grange », la Type 57 fut envoyée aux États-Unis où elle subit une restauration sans regarder à la dépense par Classic & Exotic Service Inc. dans le Michigan. La qualité de leur travail peut se juger par le fait qu'une fois achevée, elle reçut une note de 100 points pour sa restauration en 2005. Le père du vendeur a acheté l'Atalante à son précédent propriétaire vers 2006/2007, après l'avoir vue au Musée Bugatti de Cheltenham où elle était remisée.

La voiture est actuellement immatriculée au Royaume-uni et vendue avec ses papiers V5C. Vendue avec un dossier historique complet, cette exceptionnelle Type 57 Atalante, avec ses caractéristiques de carrosserie uniques, fera une candidate idéale pour le tourisme, les rallyes, les loisirs et tous les concours les plus prestigieux du monde, Pebble Beach, Villa d'Este, Amelia Island, etc...
€1,500,000 - 1,800,000

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

Sold at auction as a 'barn find', the Type 57 was taken to the USA where a no-expense-spared body-off restoration was carried out by Classic & Exotic Service Inc of Michigan. The quality of their work may be gauged from the fact that following completion it was judged a 100-Point restoration in 2005. The current vendor's father purchased the Atalante from its previous private owner circa 2006/2007, having viewed it at the Bugatti Museum in Cheltenham where it was stored. The car is currently registered in the UK and comes with a V5C document.

Offered with a comprehensive history file, this exceptional Type 57 Atalante, with its unique coachwork features, would be an ideal candidate for touring, rallies, leisure driving and any of the world's most prestigious concours events: Pebble Beach, Villa d'Este, Amelia Island, etc.

Please note if you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 or bids@bonhams.com at least 24-hours in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



ALVIS TE21 CABRIOLET 1965

Carrosserie Park Ward

Châssis n° 27321

- One of only 349 TE21s built
- Rare left-hand drive example
- Manual transmission
- Offered from an important UK private collection
- Registered in the UK



L'ingénieur T. G. John a fondé l'Alvis company en 1919 après avoir acquis les droits sur un moteur automobile et avec ceux-ci le nom de la marque de ses pistons en aluminium - Alvis. Construite par by T. G. John Ltd, la première Alvis - la 10/30 HP – apparut en 1920 et la 12/50 lui succéda, établissant la réputation de la société comme constructeur de sportives raffinées. Des modèles plus luxueux furent développés au cours des années 1930, toujours à tendance sportive, mais dans l'immédiat après-guerre, la gamme était devenue intéressante mais bien peu excitante.

Tout cela changea en 1955 lorsque la première Alvis de série, dessinée par le carrossier suisse Graber, apparut, apportant une dose de style continental et de modernité bien nécessaire à la gamme du constructeur de Coventry. Dévoilée au salon de 1958, la TD21, construite par Park Ward, remplaça le premier coupé dessiné par Graber, la TC108G. Le coupleux moteur 6 cylindres 3 litres à soupapes en tête était conservé et après février 1959 donnait 120 ch, grâce à une culasse à six conduits d'admission redessinées. À l'intérieur, il y avait une nette amélioration de l'habitabilité avec une meilleure garde au toit et plus de place pour les jambes, notamment à l'arrière. Des freins Lockheed servo-assistés étaient proposés en option, puis en série à partir de 1960.

Engineer T G John founded the Alvis company in 1919 when he acquired the rights to an automobile engine, and with it the brand name of its aluminium pistons - Alvis. Manufactured by T G John Ltd, the first Alvis - the 10/30hp - appeared in 1920 and the subsequent 12/50 succeeded in establishing the firm's reputation as builder of fine sporting cars. More luxurious models were developed during the 1930s, though always of a sporting inclination, but in the immediately post-war years the range might best be described as worthy but unexciting.

That all changed in 1955 when the first production Alvis styled by Swiss carrossier Graber appeared, bringing a much-needed injection of Continental style and modernity to the Coventry manufacturer's range. Introduced at the 1958 Motor Show, the Park Ward-built TD21 replaced that first Graber-styled coupé, the TC108G. The latter's torquey, 3.0-litre, overhead-valve six was retained, and after February 1959 came with 120bhp on tap courtesy of a redesigned 'six-port' cylinder head. Inside there were improvements to the accommodation, with increased headroom and legroom, especially in the rear. Lockheed servo-assisted disc brakes were now an option, becoming standardised for 1960.



Arborant un avant caractéristique avec des phares superposés inaugurés par le coupé Alvis de Graber au salon de Genève 1963, son successeur le modèle TE21 – aussi connu sous le nom de 3 Litre Series III – entra en production l'année suivante. La puissance maximale était désormais de 130 ch et on avait le choix entre une boîte manuelle ZF à cinq rapports ou une boîte automatique Borg Warner, et l'adoption d'une direction assistée de la même firme allemande était la bienvenue. Alvis avait construit un total de seulement 349 TE21 lorsque cessa la production en octobre 1966, la plupart étant des berlines deux portes. Le modèle TF21 qui lui succéda ne fut produit qu'une année, son arrêt parquant la fin d'Alvis comme constructeur d'automobiles particulières.

Exemplaire à conduite à gauche équipé d'une transmission manuelle, ce rare cabriolet TE21 est vendu avec un dossier historique complet remontant au temps où il était en Hollande, où il se trouvait en 1993, ayant préalablement été la propriété de J. P. Wrigley de Craven Arms, au Royaume-Uni. L'actuel propriétaire, un éminent collectionneur privé du Royaume-Uni, a acheté l'Alvis en 2017 et l'a ramenée au Royaume-Uni où elle est actuellement immatriculée sous le numéro FDU 752C. La voiture est Bordeaux avec un intérieur en cuir bleu foncé et des moquettes, une capote et une housse de capote assorties. Superbe occasion de posséder un des derniers exemplaires de ce pur-sang britannique.

€95,000 - 120,000

Sporting a distinctive stacked-headlight front end first seen on Graber's Alvis coupé at the 1963 Geneva Salon, the successor TE21 model – also known as the 3-Litre Series III – entered production the following year. Maximum power was now 130bhp and there was a choice of gearboxes: ZF five-speed manual or Borg Warner automatic, while the adoption of the German firm's power assisted steering was another welcome development. Alvis had completed a total of only 349 TE21s by the time production ceased in October 1966, most of which were two-door sports saloons. The successor TF21 model only lasted for another year, its passing marking the end of Alvis passenger car production.

A left-hand drive example equipped with manual transmission, this rare TE21 drophead comes with an extensive history file of receipts relating to its time in Holland, where it had gone circa 1993 having previously been owned by one J P Wrigley of Craven Arms, UK. The current owner, a prominent UK-based private collector, purchased the Alvis in 2017 and brought it back to the UK where it is currently registered as 'FDU 752C'. The car is finished in Burgundy with dark blue leather interior and matching carpets, hood and hood envelope. A wonderful opportunity to own one of the final examples of this coachbuilt British thoroughbred.

283 Ω

PORSCHE 964 CARRERA RS 1992

Châssis n° WP0ZZZ96ZNS490908

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

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

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

Le capot avant de la lightweight était en aluminium et le châssis était soudé en continu tandis que les vitres latérales faisaient appel à du verre plus mince et plus léger. Pour parfaire cet exercice radical de réduction de poids, la Carrera RS était équipée de roues en magnésium Cup de 17 pouces. Le résultat était une réduction de poids d'environ 150 kg par rapport à la Carrera 2, transformant la RS en une voiture plus rapide, plus agile et plus réactive. En dehors des versions America et des RSR, seulement 2 051 exemplaires de Carrera RS type 964 furent produites.

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

Evoking memories of the legendary 2.7 and 3.0-litre RS and RSR 'homologation specials' of the 1970s, in 1991 Porsche introduced the Type 964 Carrera RS, which was a lightweight variant like its illustrious forebears. It was based on the 'Carrera Cup' competition car and sold in Europe only, though there was a lower-specification 'RS America' for the United States market. There was also a Touring version that kept most of the road equipment fitted to the standard Carrera, and it is this model that we offer here. The Carrera RS retained the 3.6-litre engine, albeit boosted in maximum output to 260bhp and equipped with a lightened flywheel for improved response. For the lightweight version, the interior was stripped out completely and the power steering, power windows and seats, rear seats, air conditioning, cruise control, sound deadening material and stereo system removed. Two lightweight racing bucket seats were fitted instead.

The lightweight's front bonnet was made of aluminium and the chassis was seam welded, while the side windows were made from thinner and lighter glass. Rounding off this radical exercise in weight reduction, the Carrera RS was equipped with 17" Cup magnesium wheels. The result was a total weight saving of around 150kg compared to the Carrera 2, transforming the RS into a faster, more agile and responsive car. Excluding America and RSR variants, only 2,051 units of the Type 964 Carrera RS were produced.





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

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

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

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

€140,000 - 180,000

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

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

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

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

PORSCHE 993 CARRERA RS 1995

Châssis n° WPOZZZ99ZTS390135

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

L'excitante voiture proposée ici est un exemplaire de l'une des versions de la Porsche 911 type 993 les plus rares : la Carrera RS équipée du moteur 3,8 litres, destinée aux pilotes amateurs sportifs et produite en nombre limité. En 1993, Porsche présentait celle qui est aujourd'hui considérée comme la plus belle de toutes les 911, la type 993. La gamme restait à peu près la même que par le passé, offrant des modèles à deux et quatre roues motrices, la Turbo et le cabriolet, toutes animées par la dernière mouture 3,6 litres de l'éternel six cylindres à plat Porsche.

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

Pour la Carrera RS 3.8, l'alésage du moteur avait été agrandi de 2 mm pour obtenir une cylindrée de 3 746 cm3. La puissance maximale passait à 300 ch, des suspensions abaissées amélioraient la tenue de route et la RS recevait le différentiel à glissement limité optionnel en série, ainsi que des roues type RS Cup de 18 pouces. Il y avait également du « hard », mais toujours « homologué route », la version Clubsport, dont 100 exemplaires furent construits pour les besoins de l'homologation FIA GT2 et la Carrera Cup RSR, destinée uniquement au circuit.

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

In January 1995 the range was extended by the introduction of the Carrera RS. Described by its maker as a 'street-legal two-seater', the RS was based on the two-wheel drive Carrera and like its legendary RennSport forebear of the 1970s, was considerably lighter and more powerful than the stock version. Everything considered unnecessary for competition purposes - electric windows, electric mirrors, central locking, headlight washers, stereo speakers, etc - was discarded, while aluminium was used for the front luggage compartment lid, and thinner window glass specified. The result was a reduction in weight of around 100kg. Power assisted steering was retained.

For the Carrera RS '3.8', the engine's bore size was increased by 2mm for a capacity of 3,746cc. maximum power went up to 300bhp, lowered suspension improved the handling, and the RS came as standard with the optional dynamic limited-slip differential and RS Cup-type 18" wheels. There was also a more 'hardcore', though still road-legal, Clubsport version, 100 of which were built to meet the FIA GT2 homologation requirements, and the track-only Carrera Cup RSR.





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

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

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

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

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

€230,000 - 300,000

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

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

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

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

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

FERRARI 575 SUPERAMERICA 2006

Châssis n° ZFFGT61B000146669

- Delivered new to Spain
- One of 559 built
- Desirable GTC Handling package
- 26,483 kilometres from new



En 2004, Ferrari lance une série limitée de 559 exemplaires d'une version cabriolet spectaculaire et innovante de sa 575 M, la Superamerica. Tirant son nom des emblématiques GT à moteur V12 Lampredi dessinées par Pininfarina dans les années 1950 et 1960, la Superamerica, capable d'atteindre 320 km/h, reprenait le moteur de 5 748 cm³, la boîte manuelle six vitesses à palettes au volant et les trains roulants, ainsi que les lignes générales du coupé 575 M, et adoptait un toit escamotable photochromique pivotant, très original. Œuvre du designer en chef de Pininfarina, Leonardo Fioravanti, créateur de la légendaire 365 GTB/4 « Daytona », c'était le premier toit de ce type à être adopté en série, faisant appel à un cadre en fibre de carbone enserrant un vitrage électrochromique. La transparence du vitrage était réglable depuis le tableau de bord pour faire varier l'apport de lumière, laissant entrer la même quantité de lumière qu'un toit ouvrant conventionnel à son réglage le plus haut et seulement 1% de rayonnement solaire au plus bas. D'une pression sur un bouton, la Superamerica pouvait se transformer en cabriolet, le toit pivotant pour se poser à plat sur le couvercle de coffre en moins de 10 secondes.

En option sur la Superamerica au moment de l'achat, on trouvait un pack d'optimisation de la tenue de route baptisé GTC, qui avait été développé pour la Ferrari 575 GT Competizione Berlinetta, un modèle produit spécifiquement pour la catégorie GT de la FIA et le championnat GrandAm.

In 2004, Ferrari released a limited run of 559 examples of a striking and innovative convertible version of the 575M: the Superamerica. Drawing its name from the iconic Pininfarina-designed Lampredi V12-powered GT cars of the 1950s and '60s, the 320km/h Superamerica retained the 575M's 5,748cc engine, six-speed 'paddle shift' manual gearbox, and running gear together with its general design while featuring a unique pivoting photo-chromic roof. The work of Pininfarina's chief stylist Leonardo Fioravanti, creator of the legendary 365 GTB/4 'Daytona', it was the first roof of its kind ever fitted to a production car and was built using a carbon fibre frame integrated with electrochromic glass. The transparency of the glass could be adjusted from within the cabin to transmit varying amounts of light, letting in approximately the same amount of light as a conventional glass sunroof at its lightest setting and only 1% of the sun's rays at its darkest. With the press of a button, the Superamerica can be transformed into a convertible, with the roof rotating back to rest flush with the boot lid in just 10 seconds.

Optional on the Superamerica at the point of order was the Handling GTC upgrade package, which was developed for the Ferrari 575 GT Competizione Berlinetta, a model produced specifically for the FIA GT and GrandAm championships.



Cette option est considérée comme la plus désirable des options destinées aux modèles de la gamme 575, incluant des freins à disque céramique-carbone avec plaquettes compétition et étriers spéciaux, des roues de 19 pouces, une suspension plus ferme en mode Sport, un échappement compétition en titane et une direction plus directe améliorant grandement les capacités de cette supercar déjà très performante. On estime qu'environ 40% des Superamerica ont été construites avec cette option.

Équipée de l'intéressante option GTC, cette Superamerica aux caractéristiques époustouflantes a été livrée neuve en Espagne par Ferrari Barcelona et n'a connu qu'un propriétaire. Dans son Rosso Corsa original avec intérieur en cuir crème, cette étonnante Superamerica a parcouru seulement 26 843 kilomètres d'origine et est décrite par le vendeur comme en excellent état général. La voiture est vendue avec son contrôle technique valide et son Permis de Circulación espagnol.

La Superamerica est devenue l'une des Ferrari modernes les plus convoitée en raison de sa rareté, de son design innovant unique et de ce plaisir de conduite exaltant que l'on ne peut apprécier qu'au volant de l'un de ces roadsters modernes à moteur Ferrari V12. Une occasion à ne pas laisser passer.

€220,000 - 300,000

This package is considered to be the most desirable option for the 575 model range as it includes carbon-ceramic brake discs with racing pads and special callipers; 19" wheels; stiffer suspension in 'Sport' mode; a titanium racing exhaust; and 'faster' calibration for the steering rack, greatly enhancing the performance of this already capable supercar. It is estimated that around 40% of Superamericas were built with this package.

Equipped with the desirable Handling GTC package, this supremely well-specified Superamerica was delivered new in Spain via Ferrari Barcelona and has had only one owner from new. Finished in its original Rosso Corsa with cream leather interior, this stunning Superamerica has covered only 26,843 kilometres from new and is described by the vendor as in excellent condition throughout. The car is offered with current technical inspection and Spanish Permiso de Circulación.

The Superamerica has become one of the most highly coveted Ferraris of recent times thanks to its rarity, uniquely innovative design, and the exhilarating driving experience that can only be had behind the wheel of one of these modern Ferrari V12 roadsters. An opportunity not to be missed.

Ex-Bob van der Sluis

ALFA ROMEO 75 TURBO EVOLUZIONE A1 / SPÉCIFICATIONS IMSA 1987

Châssis n° 33275601/AR 026

- Delivered new in Italy
- In-period competition history
- Eligible for the Youngtimer Touring Car Challenge



Évolution de l'Alfa Romeo 75 Turbo, l'Evoluzione fut présentée en 1986, 500 ayant été construite pour répondre à l'homologation du Groupe A de la FIA. Malgré un accroissement de la pression du turbo et la modification du collecteur d'échappement, l'Evoluzione fut homologuée avec la même puissance (155 ch) que la Turbo de série, bien que sa puissance réelle ait probablement été bien supérieure. Le châssis et la suspension ont été réglés pour le circuit, tandis que la carrosserie recevait des jupes et des élargisseurs, ainsi que des becquets avant et arrière redessinés. Toutes les voitures livrées étaient Alfa Rosso avec des jantes en alliage BWA assorties. Comme le suggèrent ses caractéristiques, l'Evoluzione était plus à l'aise sur circuit que sur route, la plupart ayant été engagées en compétition.

Le châssis numéro 026 a été livré aux spécifications A1 par Alfa Corse à Top Run Racing de Castiglione Olona en Italie, et fut piloté au championnat national CIVIT dans sa livrée blanche Alpitour par Roberto Russo. En 1991, la voiture a été vendue à Bob van der Sluis de l'écurie hollandaise Euro Magnum Automotive Racing pour participer au championnat des Pays-Bas.

Comme ils n'étaient pas satisfaits des performances de l'Evoluzione, l'écurie modifia la voiture aux spécifications IMSA, selon les instructions d'Alfa Corse et l'engagea dans différentes épreuves en Hollande et en Europe. La voiture continua de courir après la fermeture de l'écurie, prenant part à l'Alfa Romeo Challenge en Hollande.

A development of the Alfa Romeo 75 Turbo, the Evoluzione was introduced in 1986, some 500 being built to meet the requirements of the FIA's Group A racing regulations. Despite the turbo-charging pressure being raised and the exhaust manifolds redesigned, the Evoluzione was homologated with the same (155bhp) power output as the stock Turbo, although the actual maximum was suspected of being much higher. The chassis and suspension were up-rated for track use, while the bodywork gained side skirts, flared wheelarches, and redesigned front and rear spoilers. All cars were delivered finished in Alfa Rosso with matching BWA alloy wheels. As its specification suggests, the Evoluzione was more at home on the track than the road, with many being raced.

Chassis number '026' was delivered from Alfa Corse in A1 specification to Top Run Racing of Castiglione Olona in Italy, and was driven in the national CIVIT championship in white Alpitour livery by Roberto Russo. In 1991 the car was sold to Bob van der Sluis of the Dutch team Euro Magnum Automotive Racing for use in the Dutch championship.

As they were not satisfied with the Evoluzione's performance, the team changed the car to IMSA specification, following guidance from Alfa Corse, and entered various races in Holland and Europe. The car continued to race after the team closed down, taking part in the Dutch Alfa Romeo Challenge.



'AR 026' at Spa/Francorchamps ca. 2007 © Hilbert Flokstra from the book 'Alfa 75 & Milano'

On pense que la voiture a participé aux récentes épreuves suivantes :

Zandvoort 1999
Rennen 2001, 2002, 2003
Nürburging 2001, 2005
Vallelunga 2001
Assen 2002
Spa Francorchamps 2002, 2003, 2004, 2005
Zolder 2003

La voiture figure à la fois dans sa configuration A1 et IMSA dans le livre Alfa 75 & Milano – Driven To Be Different de Paul Koebrugge, et un modèle réduit en a été édité. Plus récemment, l'Alfa a été utilisée dans l'édition 2016 de la course de côte Vernasca Silver Flag, dont une vidéo (filmée avec une caméra embarquée) se trouve sur Youtube. La voiture est en état de marche, mais une vérification complète de la mécanique est recommandée avant de la faire courir. Elle est éligible à de nombreuses courses de côte et au Youngtimer Touring Car Challenge, avec des épreuves en 2020 sur les circuits suivants : Zandvoort, Hockenheim, Brands Hatch, Charade (France), Zolder, et Dijon.

Vendue avec un second jeu de roues et un aileron arrière plus grand, cette édition limitée de la 75 Evoluzione est une intéressante représentante de l'histoire récente d'Alfa Romeo en compétition.

€120,000 - 180,000

It is believed to have raced at the following venues in recent years:

Zandvoort 1999
Rennen 2001, 2002, 2003
Nürburging 2001, 2005
Vallelunga 2001
Assen 2002
Spa Francorchamps 2002, 2003, 2004, 2005
Zolder 2003

This car is featured in both A1 and IMSA specification in the book, Alfa 75 & Milano – Driven To Be Different by Paul Koebrugge, and a die-cast model of it has been produced. More recently, the Alfa was used on the 2016 edition of the Vernasca Silver Flag hill climb, a video of which (filmed with an onboard camera) may be found on Youtube. The car is currently in working order, but a thorough check of the mechanics is recommended before using it for racing. It is eligible for numerous hill climbs and the Youngtimer Touring Car Challenge, with races in 2020 at the following tracks: Zandvoort, Hockenheim, Brands Hatch, Charade (France), Zolder, and Dijon.

Offered with a second set of wheels and a larger rear spoiler, this limited edition 75 Evoluzione is an interesting piece of Alfa Romeo's recent competition history.

TOYOTA TF108 FORMULE 1 2008

Châssis n° TF108-05

- Formula 1 car from the 2.4-litre V8 era
- From the Jarno Trulli/Timo Glock years
- No engine or electronics
- Ideal for display at motor shows, trade shows, dealerships, historic race meetings, etc



Toyota déclara son intention de se lancer en Formule 1 en janvier 1999 et y débuta en 2002. La nouvelle équipe de Formule 1 se forma chez Toyota Motorsport GmbH, l'organisation du constructeur japonais installée en Allemagne. Conçue par Pascal Vasselon, la Toyota TF108 sponsorisée par Panasonic fit ses débuts en course lors de la première épreuve de la saison 2008, en Australie. Les pilotes de l'écurie étaient l'Italien Jarno Trulli et l'Allemand Timo Glock qui terminèrent tous deux dans les points, avec des places sur le podium en France et en Hongrie. Toyota finit la saison 2008 avec 56 points, une nette amélioration par rapport au 13 de l'année 2007. L'équipe finissait à la 5e place, meilleure que la 6e de 2007.

Malgré le point marqué dans sa toute première course, la Toyota ne remporta jamais un Grand Prix, sa meilleure place étant une seconde place qu'elle occupa à cinq reprises. L'équipe Toyota, bien née mais qui ne put réaliser les scores qu'elle espérait, annonça son retrait de la Formule 1 en novembre 2009, après un engagement de huit saisons.

Le châssis numéro 05 est présenté aux caractéristiques d'exposition, sans moteur et sans électronique et ne peut être utilisé que pour des expositions. En tant que tel, il est idéal pour les salons, foires, concessionnaires et les manifestations historiques, comme le Goodwood Festival of Speed etc...

€60,000 - 80,000

Toyota first announced plans to participate in Formula 1 in January 1999 and made its debut in 2002. The new Formula 1 team grew from the Japanese manufacturer's established Toyota Motorsport GmbH organisation, based in Germany. Designed by Pascal Vasselon, the Panasonic-sponsored Toyota TF108 made its racing debut at the first round of the 2008 season, held in Australia. The team's drivers were the Italian Jarno Trulli and German Timo Glock, both of whom would consistently finish in points-scoring positions, including podiums in France and Hungary. Toyota finished 2008 with 56 points, a vast improvement on their 2007 total of 13. The team finished the year ranked 5th, improving on their 2007 standing of 6th.

Despite scoring a point in their first-ever race, Toyota would never win a Grand Prix, their best finish being 2nd position, which they achieved five times. A well-funded team that consistently under-performed, Toyota announced its withdrawal from Formula 1 in November 2009, ending the team's involvement in the sport after eight seasons.

Chassis number '05' is presented in show car specification, minus its engine and electronics, and is sold for display purposes only. As such it is ideal for motor shows, trade shows, dealerships, display at the Goodwood Festival of Speed, etc.

INVICTA 12/45 TOURER 1934

Châssis no. L239

- One of approximately 50 made
- Rebuilt in the late 1980s
- Suitable entrant for VSCC events



Les registres de l'Invicta Car Club montrent que le châssis numéro L239 était à l'origine une berline immatriculée au Royaume-Uni en janvier 1934 sous le numéro AXE 750. Le début de l'historique de la voiture n'est pas connu, mais à partir de 1958 jusqu'à 1968 un certain M. Standing était son propriétaire. M. Standing vendit la voiture à un M. Bentley et en 1980, L239 était à l'état de châssis roulant appartenant B. M. Barton de Nottingham. En 1985, Terry Heard de Malmesbury, dans le Wiltshire, acquit l'Invicta et la reconstruisit avec une nouvelle carrosserie ouverte de tourer, réalisée par Vintage Friction de Bristol. Les ailes de la berline et les marchepieds ont été conservés et des bas de caisse ajourés ajoutés. Simultanément, le moteur était refait par Rendall Hour Time, ingénieurs bien connus des cercles VSCC.

L'Invicta est connu pour avoir couru à Enstone et dans d'autres épreuves et a circulé en France. En 1997, elle était sous la garde de feu Roger Lees de Poole, dans le Dorset, et fut alors acquise par le précédent propriétaire. Le vendeur possède la voiture depuis 2016. Vendue avec ses papiers d'immatriculation suisse et ses droits européens acquittés, cette rare sportive Invicta est tout à fait apte à participer à des courses VSCC ou à des manifestations similaires.

€60,000 - 80,000

Records held by the Invicta Car Club show that chassis number 'L239' was originally a saloon first registered in the UK in January 1934 as 'AXE 750'. The car's early history is not known, but from 1958 to 1968 a Mr Standing was its owner. Mr Standing sold the car to a Mr Bentley, and by 1980 'L239' had been reduced to a rolling chassis belonging to one B M Barton in Nottingham. In 1985, Terry Heard of Malmesbury, Wiltshire acquired the Invicta and rebuilt it with a new open tourer body made by Vintage Friction of Bristol. The saloon wings and running boards were retained and the louvred valances constructed. At the same time, the engine was rebuilt by Rendall Hour Time, engineers well known in VSCC circles.

This Invicta is known to have competed at Enstone and other venues, and has toured France. By 1997, it was in the stewardship of the late Roger Lees of Poole, Dorset, and subsequently was acquired by the previous owner. The current vendor has owned the car since 2016. Now offered with Swiss registration papers and EU taxes paid, this rare Invicta sports car is eminently suitable for VSCC and similar events.

ALFA ROMEO 2000 SPIDER 1960

Carrosserie Touring

Châssis n° AR 10204 02062

- Stylish Italian open-top cruising
- Professionally restored by marque specialists in 2019
- Registered in Italy



La fructueuse association entre la carrozzeria Touring et Alfa Romeo remontait à la fin des années 1920 et cette liaison se prolongea après la seconde guerre. Remplaçants de la gamme 1900, les modèles 2000 de la série 102 firent leur apparition en 1958 et étaient inhabituels dans la mesure où la production de la très élégante version spider de Touring dépassa celle de la berline, avec 3 443 exemplaires du cabriolet contre seulement 2 804 berlines. La fameuse méthode de construction Superleggera (super légère) de Touring fut utilisée, bien que désormais les panneaux aient été emboutis à la presse et non plus formés à la main, accélérant considérablement les rythmes de production. Ce changement marqua un tournant pour Touring, lui permettant de produire des carrosseries en bien plus grand nombre, restant pourtant encore loin de la production de masse.

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

The famous Carrozzeria Touring's associations with Alfa Romeo reached back to the late 1920s and this liaison continued into the post-war era. Replacement for the 1900 line, the 102-Series 2000 cars first appeared in 1958 and were unusual in so far as production of the stylish Touring-bodied Spider version outstripped that of the Berlina, with 3,443 examples of the soft-top produced compared with only 2,804 of the saloon. Touring's renowned Superleggera (Superlight) method of body construction was employed, though now the panels were machine-pressed rather than hand-beaten, greatly speeding up production. This departure marked a turning point for Touring, enabling them to manufacture bodies in greatly increased volume, though this was still far from mass production.

Beneath the skin, the 2000 remained much as the last of the 1900s, with independent front suspension, live rear axle, five-speed gearbox, and drum brakes all round. Nowadays referred to as the 'old' 2-litre, the twin-cam 2000 engine combined elements of the superseded 1900 and new Giulietta, retaining the former's cast-iron block and separate cam covers but featuring the latter's bucket-and-shim method of valve adjustment. Spider and Sprint versions came with 115bhp on tap, good enough for a top speed in excess of 177km/h (110mph). Despite a relaxed high-speed cruising ability and excellent smoothness, the 2000 in its day tended to be overshadowed by the smaller and cheaper Giulietta, and only now is the model beginning to receive the attention it deserves.



Ce spider Alfa Romeo 2000 à la belle présentation a quitté l'usine le 14 juillet 1960 et a été vendue et immatriculée par son premier propriétaire à Rome le 11 mars 1961. Sa couleur originale était le Rosso Alfa, la même qu'aujourd'hui. La voiture a été ensuite vendue à un gentilhomme de Pesaro dans la région des Marches en Italie centrale.

Le Spider a été restauré par le très respecté et bien connu Alfa Garage de Legnano, près de Milan, spécialiste de la marque depuis 1953. Ils ont démonté la voiture et restauré la carrosserie où nécessaire, découpant toutes les parties de métal rouillé et les remplaçant (notamment les seuils et une partie du plancher), puis ont repeint la voiture dans sa couleur originale parfaitement appropriée. Simultanément, le moteur a été révisé, repeint dans sa couleur noire vermiculée conforme à l'origine et réinstallé. Décrise par le vendeur comme étant en excellent état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation italiennes, son certificat ASI (Certificato di Rilevanza Storica) et une sélection de photographies de ses travaux de restauration.

€90,000 - 120,000

This beautifully presented Alfa Romeo 2000 Spider left the factory on 14th July 1960 and was sold and registered to its first owner in Rome on 11th March 1961. Its original colour was Rosso Alfa, the same as today. The car was subsequently sold to a gentleman in Pesaro in the Marche region of central Italy.

The Spider has been restored by the well-known and highly respected Alfa Garage of Legnano near Milan, marque specialists since 1953. They dismantled the car and restored the bodywork where necessary, cutting out any rusted metal and replacing it (notably the sills and part of the floor), and then repainted the car in its original and most appropriate colour. At the same time, the engine was overhauled, refinished in the correct black 'crackle' paint, and reinstalled. Described by the vendor as in excellent condition throughout, the car comes with Italian registration documents, an ASI Certificate of Historical Relevance (Certificato di Rilevanza Storica), and a selection of photographs recording the restoration works.

JAGUAR TYPE E SÉRIE 3 V12 ROADSTER AVEC HARDTOP D'USINE 1972

Châssis n° UD1S210876

- Imported from California, USA
- Matching numbers
- Desirable manual transmission model
- Only 19,876 miles (approximately 31,980 kilometres) from new
- Recent extensive restoration
- Registered in the UK



Magnifiquement restaurée, cette Type E V12 roadster originale à numéros concordants est vendue avec son certificat du Jaguar Heritage Trust qui indique qu'elle a été livrée à British Leyland, à New York, aux États-Unis, en décembre 1972. Sa livrée originale argent avec intérieur en cuir noir est restée la même aujourd'hui. Dans les années 1990, la Type E a été importée de Californie en Hollande par The Roadster Group, une société spécialisée dans la recherche de voitures à faible kilométrage aux États-Unis. À cette époque, la Jaguar affichait environ 16 000 miles au compteur et fut vendue à un citoyen hollandais qui déménagea en Belgique en 2001. Le dernier contrôle technique hollandais (daté du 21/5/2001) recense un kilométrage de 17 571 miles, alors qu'au premier entretien technique en Belgique, le 26 septembre de la même année, il était de 19 229 miles. La voiture a donc connu un usage très limité et de fait le kilométrage actuel s'élève à 19 876 miles, soit environ 31 980 kilomètres !

En février 2012, la Type E était proposé à la vente Bonhams de Paris (lot 243) où elle fut acquise par le précédent propriétaire. À l'époque, la voiture était réputée être en très bon état général d'origine, sa carrosserie étant exempte de rouille, repeinte (dans sa couleur argentée d'origine) et l'intérieur était inchangé depuis sa sortie d'usine.

This original matching numbers beautifully restored E-Type V12 Roadster comes with a Jaguar Heritage Trust Certificate showing it was delivered new to British Leyland, New York, USA in December 1972. The original colour scheme was silver with black interior, the same as it is today. In the 1990s the E-Type was imported into the Netherlands from California by The Roadster Group, a company specialising in sourcing low-mileage cars from the USA. At that time the Jaguar had approximately 16,000 miles recorded on the odometer, and was sold to a Dutch gentleman who moved to Belgium in 2001. The last Dutch technical survey (dated 21/5/2001) shows a recorded mileage of 17,571, while at the first Belgian technical survey on 26th September that year the mileage was recorded as 19,229 miles. Subsequently the car saw very little use; indeed, the current recorded mileage is only 19,876, which is approximately 31,980 kilometres!

In February 2012 the E-Type was offered for sale at Bonhams' Paris auction (Lot 243) where it was purchased by the immediately preceding owner. At that time the car was reported to be in very solid and original condition overall, its body being un-welded and rust free, while the exterior had been repainted once (in the original silver colour), the interior being factory original.



Cinq ans plus tard, en février 2017, la Type E passait à nouveau en vente chez Bonhams, lors de sa vente parisienne (lot 429) où elle fut achetée par le vendeur et expédié au Royaume-Uni. Le compteur affichant alors 19 474 miles. Différents travaux furent exécutés par E-Type UK Ltd dans les 3 ou 4 mois qui suivirent pour un montant total de 10 175 £, incluant la réfection de la boîte de vitesses, un nouvel embrayage, un allumage électronique, une révision complète, etc... comme le montre les factures au dossier.

Une fois la mécanique refaite, le vendeur a complètement démonté la voiture et procédé à une peinture complète de la carrosserie au cours des derniers 18 mois, y compris le hardtop. La voiture fut alors expédiée chez Aldridge Trimming qui a entièrement refait la capote en mohair avec sa housse (dans son noir d'origine) avec une garniture de coffre assortie pour un montant supplémentaire d'environ 6 000 £. Inclus dans la vente, un cric, une trousse à outils, un manuel d'entretien, le manuel de la radio/CD, la fiche d'entretien, le schéma de câblage et la pochette de documents d'origine.

Désormais entièrement remise en état avec un MoT valable jusqu'en avril 2020, cette Type E série 3 se présente et roule magnifiquement et représente une rare opportunité avec son hardtop d'origine et un kilométrage aussi faible.

€110,000 - 140,000

Five years later, in February 2017, the E-Type was again offered at Bonhams' Paris sale (Lot 429) where it was purchased by the current vendor and shipped to the UK. The odometer reading at that time was 19,474 miles. Various works were undertaken by E-Type UK Ltd over the next 3-4 months at a total cost of £10,175, which included refurbishment of the gearbox, a new clutch, electronic ignition upgrade, full service, etc as detailed in accompanying invoices.

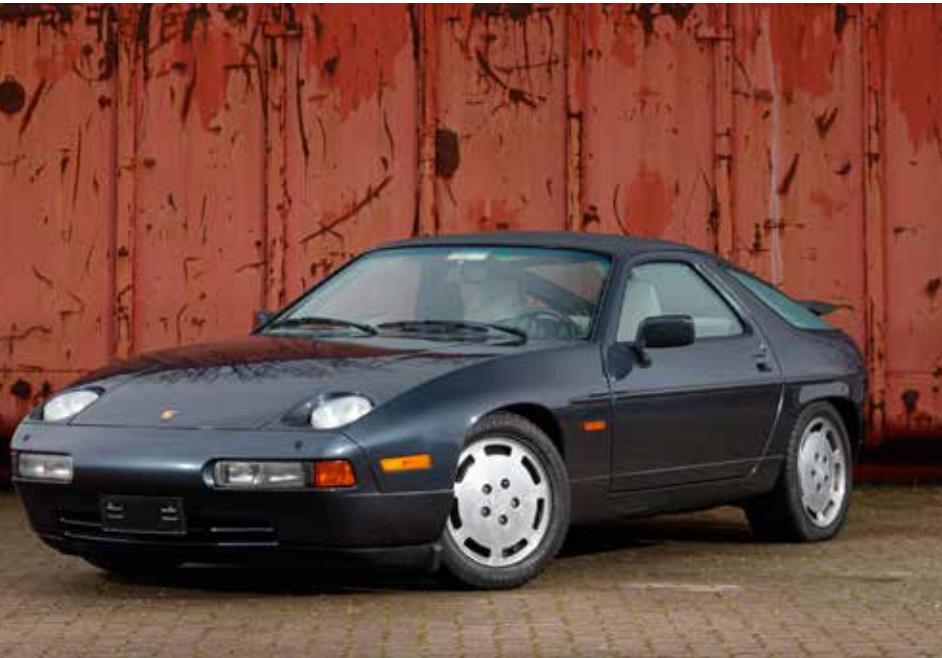
Having thoroughly sorted the mechanicals, the vendor has over the last 18 months carried out a complete strip down and re-spray of the bodywork, including the hardtop. The car was then delivered to Aldridge Trimming, who fitted a new mohair hood complete with envelope (in original black) together with matching boot carpet and trim, amounting to a further spend of circa £6,000. Included in the sale are a jack and wheel tools; tool kit; operating, maintenance & service handbook; radio/CD player manual; routine maintenance sheet; wiring diagram; and an original document pouch.

Now fully sorted and MoT'd to April 2020, this Series 3 E-Type looks and drives beautifully, and it is very rare to find one with its original hardtop and with such a low mileage recorded.

PORSCHE 928 S4 COUPÉ 1987

Châssis n° WP0ZZZ92ZHS862464

- Delivered new to the USA
- Automatic transmission
- Believed genuine circa 53,000 miles (85,290 kilometres) from new
- Exported to Italy in 1994



Dévoilée au Salon de Genève en 1977 et élue Voiture de l'année en 1978, la 928 était censée devenir la remplaçante haut de gamme de la vieillissante 911, mais la classique Porsche traditionnelle à moteur arrière allait finalement survivre à sa remplaçante.

Livrée neuve aux États-Unis et immatriculée le 13 août 1987, cette Porsche 928 S4 est équipée de la boîte automatique et arbore une combinaison de couleurs étonnante bleu marine métallisé avec intérieur en cuir beige contrastant. Les options d'usine comprennent (entre autres) le blocage de différentiel (40%), un système audio et un toit ouvrant électrique. Le carnet d'entretien original qui l'accompagne enregistre des révisions régulières aux États-Unis chez des concessionnaires Porsche officiels jusqu'à ses 37 842 miles en 1990.

En 1994, la voiture fut exportée en Italie et y resta jusqu'en 2015 quand elle fut achetée par un collectionneur allemand bien connu. Le kilométrage total au compteur est actuellement d'un peu plus de 53 000 miles, que l'on suppose être d'origine. Ces étonnantes Porsche à moteur V8 ont longtemps été déliassées mais commencent désormais à sortir de l'ombre des 911 et cet exemplaire mérite à n'en pas douter une attention particulière. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne (périmée) et le carnet d'entretien original, ainsi que son manuel du propriétaire dans sa pochette en cuir.

€25,000 - 30,000

Sans Réserve

Unveiled at the Geneva Salon in 1977 and voted Car of the Year for 1978, the 928 was intended as an upmarket replacement for the long-running 911, but in the event Porsche's rear-engined classic would outlive its younger sibling.

Delivered new to the USA and first registered there on 13th August 1987, this Porsche 928 S4 has the automatic gearbox and is finished in the stunning colour combination of Navy Blue metallic with a contrasting beige leather interior. The factory options include (among others): locking differential (40%), sound system, and an electric sliding roof. The accompanying original service book records regular services in the USA at official Porsche dealers up to 37,842 miles in 1990.

In 1994, the car was exported to Italy and remained there until 2015 when it was purchased by a well-known German collector. The mileage total shown on the odometer is now just over 53,000, which is believed to be correct. These stunning V8-powered Porsches have long been overlooked but are now beginning to emerge from the 911's shadows, and this example is certainly worthy of close inspection. The car is offered with (cancelled) Italian registration documents and the original service book and owner's manual in their leather pouch.

BUICK SERIES 50 COUPÉ-CHAUFFEUR 1934

Carrosserie Fernandez & Darrin

Châssis n° 2757770

- Rare coachbuilt Buick
- 5.8-litre straight-eight engine
- An older restoration
- Registered in France



L'inventeur David Dunbar Buick construisit sa première automobile à Detroit, dans le Michigan, en 1903. Plus ingénieur qu'homme d'affaire, le manque de talent de Buick dans ce domaine entraîna de nombreux changements de propriétaires avant qu'il ne soit finalement évincé en 1908, son départ de la Buick Motor Company coïncidant avec l'installation d'un nouveau propriétaire à la tête de la société, William C. Durant, de la General Motors. Sous la direction de Durant, la production augmenta considérablement et à la fin des années 1930, Buick était devenu l'une des marques américaines les plus populaires. Pendant un temps, dans les années 1920, la gamme ne comprenait que des modèles six cylindres, puis à la fin de 1930, Buick en cessa brutalement la construction, adoptant une gamme entièrement constituée de modèle huit cylindres, à partir de 1931.

La rare et exclusive Buick à carrosserie sur mesure proposée ici, est animée par un huit cylindres en ligne de 235 ci (5,8 litres) de 88 ch, associé à une boîte synchronisée, une technique toute nouvelle adoptée en 1933. Elle arbore une carrosserie coupé-chauffeur dessinée par l'Américain Howard « Dutch » Darrin, qui était associé au financier Sud-Américain, J. Fernandez. La société était installée à Boulogne-sur-Seine. Restaurée en 1985 et décrite par le vendeur comme en très bon état général, cette séduisante et rare voiture est vendue avec sa carte grise française.

€70,000 - 100,000

Inventor David Dunbar Buick built his first automobile in Detroit, Michigan in 1903. More designer than businessman, Buick's lack of talent in the latter role led to numerous changes of ownership before he was eventually eased out in 1908, his departure from the Buick Motor Company coinciding with its establishment as the cornerstone of new owner William C Durant's General Motors. Under Durant's stewardship production rose dramatically and by the end of the 1930s Buick had become one of America's most popular cars. For a period in the 1920s the range had consisted entirely of sixes and then at the end of 1930 Buick dramatically axed its six-cylinder models, adopting an all eight-cylinder range for 1931.

The rare and exclusive coachbuilt Buick offered here is powered by a 235ci (5.8-litre) straight-eight engine producing 88bhp and driven via a synchromesh gearbox, the latter innovation having been newly introduced for 1933. It carries a coupé chauffeur body styled by the American Howard 'Dutch' Darrin, who was in partnership with South American banker, J Fernandez. The company was based at Boulogne-sur-Seine. Restored in 1985 and described by the vendor as in generally very good condition, this attractive and rare car is offered with a French Carte Grise.

MERCEDES 220 S "PONTON" CABRIOLET 1958

Châssis n° 180030N8512564

- One of only 1,280 Mercedes-Benz 220 S Coupé/Cabriolet models built in 1958
- Completely restored by Ponton Manufaktur in 2011/2012
- Circa 9,800 kilometres since restoration
- Registered in Austria



La berline 220 S, lancée au Salon de Francfort 1956, était l'un des trois nouveaux modèles à caisse autoportante désignés sous le nom de "Ponton". Elle était motorisée par un six-cylindres existant, le 2 195 cm³ à arbre à cames en tête, dans une version portée à 100 chevaux qui lui permettait d'atteindre environ 160 km/h.

Si l'on examine la 220 S du point de vue du collectionneur, il est intéressant de noter que cette quatre-places fut produite en quantité bien moindre que la 190 SL, la deux-places contemporaine à quatre cylindres, que par ailleurs son équipement et sa finition étaient plus relevés et qu'elle bénéficiait d'un six-cylindres, plus doux et plus raffiné, mais qu'elle reste plutôt sous-évaluée. Ce sont au total moins de 3 500 coupés et cabriolets 220 S qui ont été fabriqués, contre près de 26 000 190 SL, ce qui fait que ces modèles peu produits sont de nos jours fort appréciés.

Cette Mercedes 220 S cabriolet, qui date de l'avant-dernière année de production, a été immatriculée pour la première fois le 21 novembre 1958 en Allemagne, à Hanovre, par Funk-Radio GmbH. Elle était à l'origine bleu clair avec un intérieur marron clair. On trouve sur sa carte grise d'origine, dont elle est munie, la liste de ses propriétaires successifs jusqu'en 1972 : M. Heiko Gebhardt, de Hanovre (1966), Mme Hildegard Broeckler, d'Eckernförde (1967) et M. Peter Pabst, de Kiel (1970). Elle fut désimmatriculée le 2 octobre 1972, et on ne connaît plus rien de son histoire jusqu'à ce qu'elle soit rachetée à Rosenheim, lors d'une vente consécutive à la faillite d'une entreprise du bâtiment, par Ponton Manufaktur, le restaurateur spécialisé de Munich.

Introduced at the 1956 Frankfurt Auto Show, the 220 S saloon was one of three new models to feature unitary construction of the chassis/body, acquiring the sobriquet, 'Ponton'. The 220 S was powered by an up-rated (100bhp) version of the existing 2,195cc overhead-camshaft six-cylinder engine and was good for a top speed of around 160km/h.

Assessing the 220 S from the collector's standpoint, it is worthwhile noting that not only was this four-seater model produced in considerably lower numbers than the contemporary two-seater four-cylinder 190 SL, it was also trimmed and finished to a higher standard as well as having a smoother and more refined six-cylinder engine, yet today remains relatively undervalued. Fewer than 3,500 220 S Coupés and Cabriolets had been built by the time production ceased, compared with almost 26,000 190 SLs, and today these elegant and exclusive limited edition models are highly prized.

Dating from the penultimate year of production, this Mercedes-Benz 220 S Cabriolet was first registered on 21st November 1958 to Funk-Radio GmbH in Hanover, Germany. Its original colour scheme was light blue with light brown interior trim. Recorded on the accompanying original Kraftfahrtzeugbrief, subsequent owners up to 1972 are as follows: Mr Heiko Gebhardt, Hanover (1966); Mrs Hildegard Broeckler, Eckernförde (1967); and Mr Peter Pabst, Kiel (1970). The car was de-registered on 2nd October 1972 and nothing further is known of its history until it was purchased from the bankruptcy sale of a construction company in Rosenheim by the specialist restorers, Ponton Manufaktur of Munich.



Celui-ci entreprit de la restaurer en totalité, un projet de deux ans qui aboutit en 2012. Les travaux ont consisté en un démontage, un sablage et un réassemblage complets de la caisse, une nouvelle peinture noire et un nouveau garnissage intérieur en cuir fauve. On notera parmi les améliorations apportées des appuie-têtes amovibles, des ceintures de sécurité, un allumage électrique, un alternateur triphasé, des pare-boues Lokari dans les passages de roue, un autoradio Becker Europa, des tweeters et une antenne électrique. Le moteur est l'un des derniers moteurs de rechange d'origine Mercedes.

La voiture n'a parcouru que quelque 9 800 km depuis sa restauration, à l'issue de laquelle elle en est à son deuxième propriétaire, qui l'a acquise en 2016. Il nous a été dit qu'elle était régulièrement entretenue depuis 2012 et que toutes les factures correspondantes étaient disponibles. On trouve parmi ses autres documents une copie de la fiche de données originale Mercedes, une confirmation de la restauration intégrale délivrée par Ponton Manufaktur, des certificats de contrôle technique, une estimation de 2016, les documents d'immatriculation allemands annulés et la carte grise déjà citée.

Les Mercedes de cette époque sont d'une construction magnifique et d'une qualité légendaire. Cette 220 S Ponton cabriolet, rare et attrayante, est une voiture de tourisme très confortable, facile à utiliser, élégante, spacieuse et dotée d'un vaste coffre.

€150,000 - 180,000

The latter then proceeded to completely restore the Mercedes, completing the two-year project in 2012. Works carried out included completely dismantling, sandblasting and rebuilding the bodyshell; repainting the car in black; and re-trimming the interior in tan leather. Noteworthy upgrades include head restraints (removable), seat belts, electronic ignition, three-phase alternator, Lokari wheelarch shrouds, Becker Europa radio, tweeter speakers, and an electric antenna. The engine is one of the last original Mercedes-Benz exchange units.

Only some 9,800 kilometres have been covered since the restoration's completion and the car is currently in the hands of only its second post-rebuild owner, who acquired it in 2016. We are advised that the car has been regularly maintained since 2012 and that all associated bills are available. Additional documentation includes a copy of the original Mercedes-Benz data card; confirmation of Ponton Manufaktur's frame-off restoration; roadworthiness inspection certificates; valuation report (2016); cancelled German registration papers; and the aforementioned Kraftfahrzeugbrief.

Mercedes-Benz's products of this era were beautifully built and of legendary quality, and this rare and desirable 220 S 'Ponton' Cabriolet is a very comfortable, practical and stylish touring car with plenty of room and a spacious boot.

294

PORSCHE 930 TURBO 3,3 LITRES COUPÉ 1982

Châssis n° WP0ZZZ93ZDS00023

- Delivered new to Belgium
- Exported to Arizona, USA
- Matching engine
- Engine professionally rebuilt in 2015
- Registered in Germany





Ce sont les règles d'homologation en Groupe 4 de la FIA qui exigeaient qu'au moins 400 versions routières d'un modèle aient été construites pour être engagé en compétition qui donnèrent naissance au « Project 930 », la légendaire 911 Turbo, produite à partir d'avril 1975. En 1978, le moteur de la Turbo fut porté à 3,3 litres, la puissance à 300 ch et la vitesse de pointe de ce qui était alors voiture à l'accélération la plus rapide montait à 257 km/h. Plus raffinée, tout en conservant de hautes performances, la Turbo se vendit par milliers, devenant la sportive ultime de son temps.

Cet exemplaire a été produit en 1982 pour le marché belge et exporté par le concessionnaire belge en Arizona, aux États-Unis, où la Turbo n'avait pas été vendue de façon officielle depuis 1980. Le vendeur a acheté la voiture à son précédent propriétaire aux États-Unis en 2012. En 2015, le moteur (à numéro concordant) a été complètement révisé à l'état neuf par un spécialiste Porsche à 81 981 kilomètres. Préservée à l'abri de la rouille sous le sec climat de l'Arizona, la voiture a couvert environ 90 000 kilomètres et est décrite par son vendeur comme étant en bon état général. Les sièges ont été récemment regarnis, tandis qu'une boîte manuelle Porsche G50 à cinq rapports a judicieusement été montée, seule modification signalée par rapport aux données d'usine. La documentation fournie comprend les factures de la réfection du moteur (pour 17 000 €) et les papiers d'immatriculation allemande.

€90,000 - 120,000

It was the FIA's Group 4 homologation rules, requiring 400 road cars to be built in order to qualify for racing, which spurred the development of 'Project 930': the legendary 911 Turbo, in production from April 1975. In 1978 the Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 257km/h. More refined than hitherto yet retaining its high-performance edge, the Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age.

This example was produced in 1982 for the Belgian market and exported by the Belgian dealer to Arizona, USA, where the Turbo had not been sold officially since 1980. The current vendor bought the car from the previous owner in the USA in 2012. In 2015 the (matching) engine was completely overhauled to 'as new' condition by a Porsche specialist at 81,981 kilometres. Preserved rust-free by the dry Arizona climate, the car has covered circa 90,000 kilometres and is described by the private vendor as in generally good condition. The seats are newly re-upholstered, while the sensible upgrade of a Porsche G50 five-speed manual gearbox is the only notified deviation from factory specification. Accompanying documentation consists of the engine rebuild invoice (for €17,000) and German registration papers.

295

PORSCHE 911S 2,7 LITRES COUPÉ 1975

Châssis n° 911410276

- Upgraded with a 2.7-litre carburettor-fed engine producing 210bhp
- Original engine included
- Delivered new to Switzerland
- Registered in Germany





La première des innombrables mises à jour de l'éternelle 911 de Porsche intervint en 1966 avec l'apparition de la S. Facilement identifiable à ses élégantes jantes à cinq branches Fuchs en alliage, la S recevait un moteur profondément modifié de 160 ch. À partir de 1969, un empattement allongé améliorait le comportement de la 911, et en 1970, le moteur subissait le premier de ses nombreux réalésages, portant sa cylindrée à 2,2 litres. En 1974, toutes les variantes de la 911 reçurent le bloc 2,7 litres, jusque-là réservé à la Carrera RS, qui, elle, passa à 3 litres.

Livrée neuve en Suisse dans sa séduisante harmonie de couleur orange avec intérieur noir, cette 911S 2,7 litre à la belle présentation a été professionnellement modifiée en 2012 avec un moteur à carburateur, délivrant 210 ch impatients. Il s'agit véritablement d'un loup déguisé en mouton avec un meilleur couple à bas régime, grâce à un profil de came plus large que sur celui de la RS d'origine. Il est important de noter que le moteur 911S 2,7 litres à injection original qui a besoin d'une révision est inclus dans la vente et que cette voiture n'a pas de toit ouvrant et qu'elle est donc structurellement plus rigide que celles qui en ont un.

Extrêmement agréable à conduire, il s'agit de l'une des modifications les plus judicieusement exécutée sur Porsche 911 que nous ayons vues et elle mérite une attention particulière. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande.

€80,000 - 100,000

The first of countless upgrades to Porsche's perennial 911 came in 1966 with the introduction of the 911S. Easily distinguishable by its stylish Fuchs five-spoked alloy wheels, the 'S' featured a heavily revised engine producing 160bhp. A lengthened wheelbase introduced in 1969 improved the 911's handling, and then in 1970 the engine underwent the first of many enlargements: to 2.2 litres. In 1974 all 911 variants received the 2.7-litre unit, hitherto reserved for the Carrera RS, when the latter went to 3.0 litres.

Delivered new to Switzerland in the desirable colour combination of orange with black interior, this beautifully presented 2.7-litre 911S has been professionally upgraded in 2012 with a carburettor-fed engine, producing a healthy 210 PS. As a result, this is truly a wolf in sheep's clothing, with better torque at low revs reported thanks to a broader camshaft profile than an original RS. Importantly, the original fuel-injected 2.7-litre 911S engine, which needs rebuilding, is included in the sale, and it is worthwhile noting that this car does not have a sunroof and thus is structurally stronger than those that do.

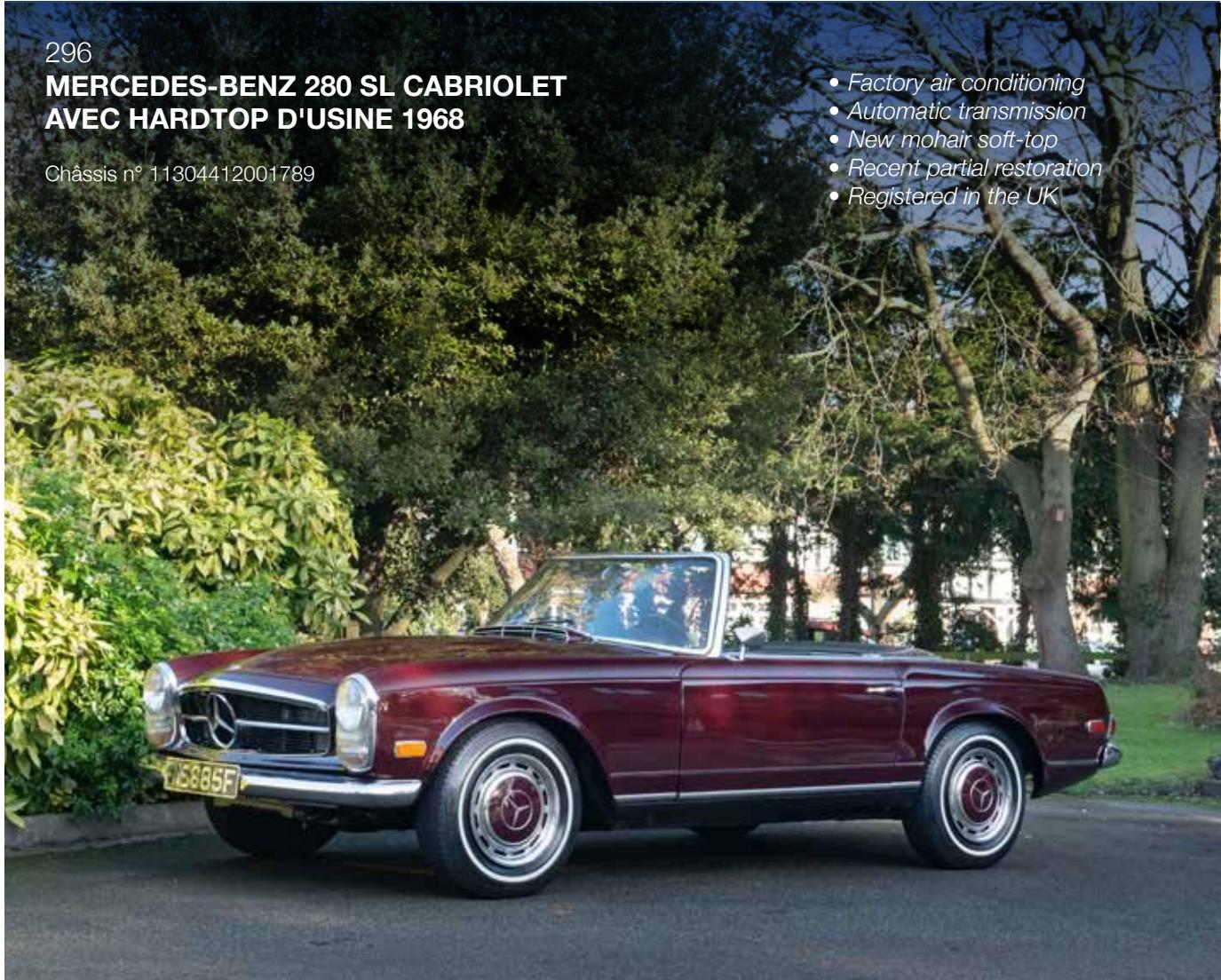
Enormous fun to drive, this is one of the most tastefully executed Porsche 911 upgrades we have seen and deserves close inspection. The car is offered with German registration documents.

296

**MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET
AVEC HARDTOP D'USINE 1968**

Châssis n° 11304412001789

- Factory air conditioning
- Automatic transmission
- New mohair soft-top
- Recent partial restoration
- Registered in the UK





Dans sa livrée d'origine rouge foncée avec sa sellerie noire anthracite en MB-Tex et sa capote en mohair assortie, cette magnifique « Pagode » a été construite avec conduite à gauche et commandée avec des options incluant la transmission automatique, la direction assistée et l'air conditionné. La Mercedes a été livrée neuve aux États-Unis où elle a été achetée par le vendeur. Depuis son arrivée au Royaume-Uni en mars 2019, la voiture a subi une rénovation importante, recevant des moquettes aux caractéristiques OEM, a vu ses boiseries refaites et l'installation d'une nouvelle capote en mohair. Après son retour à l'atelier du vendeur, la SL a été minutieusement finie et a reçu de nouveaux amortisseurs. La voiture a également été repeinte et les chromes ont été refaits. La touche finale a été apportée et la Mercedes achevée est campée sur de magnifiques pneus à flancs blancs, en attente de son nouveau propriétaire.

La série des « Pagode » SL a toujours été très populaire. Avec son hardtop « Pagode » en place, cette SL a une allure folle et lorsqu'il est absent, elle est magnifiquement proportionnée. Avec des freins à disque, l'injection et la direction assistée (en option), comme dans le cas présent, ces voitures se conduisent sans effort et ont bien passé l'épreuve du temps. De superbes exemplaires comme celui-ci sont très recherchés et difficile à trouver.

€90,000 - 120,000

Finished in its original colour combination of Dark Red with Charcoal Black MB-Tex trim and matching mohair hood, this beautiful 'Pagoda' was built in left-hand drive configuration and ordered with factory options including automatic transmission, power steering, and air conditioning. The Mercedes was delivered new to the USA where it was acquired by the current vendor. Since its arrival in the UK in March 2019 the car has undergone substantial refurbishment, benefiting from new OEM-specification carpets, fully refurbished woodwork, and the installation of a brand new mohair convertible hood. Upon returning to the vendor's own workshop, the SL was extensively detailed and fitted with new shock absorbers. The car has also been repainted and the brightwork re-chromed. The final finish has now been completed and the Mercedes stands proudly on its whitewall tyres, awaiting its new owner.

The SL Pagoda series has always been very popular. With the 'Pagoda' hardtop fitted this SL looks outstanding and with it removed the car is superbly proportioned. Boasting disc brakes, fuel injection and the (optional) power steering, as in this case, these cars are effortless to drive and have stood the test of time. Beautiful examples such as this one are highly sought after and hard to find.

BMW 850 CSI COUPÉ 1993

Châssis n° WBSEG91020CC00537

- Delivered new in Germany
- One of only 1,510 built
- Highly collectible model
- 102,114 kilometres recorded
- Stamped service book
- Registered in the UK



Suite à l'abandon de la très appréciée série 6, BMW monta en gamme avec sa remplaçante, la série 8. Développée par la division BMW Motorsport (comme c'était alors le cas) et destiné à être le porte-drapeau de la l'innovante technologie de la marque, le premier de ces coupés sportifs multicylindres arriva en 1989. Présenté en octobre 1992, le haut de gamme 850 CSi faisait appel à un moteur V12 5,6 litres profondément modifié portant la légendaire mention « Powered by M » - une référence à la division haute performance de BMW. Comme on pouvait s'y attendre sur une BMW haut de gamme, la qualité de construction était exemplaire. Bien que n'étant plus produite depuis 20 ans, la série 8 a reçu des lignes aux proportions classiques, sous estimées, qui ont bien résisté aux outrages du temps et cette magnifique et exclusive gran turismo paraît aujourd'hui encore moderne.

Livrée neuve en Allemagne par BMW Niederlassung, de Munich, cette 850 CSi est l'un des 1 510 exemplaires vendus dans le monde. Affichant actuellement un total de 102 114 km au compteur, la BMW est décrite par le vendeur comme en bon, voire très bon état sous tous ses aspects, son moteur démarre facilement et n'émet aucune fumée. La documentation fournie comprend le manuel du propriétaire, son carnet d'entretien tamponné et diverses factures. Initialement immatriculée en France, la voiture est actuellement immatriculée au Royaume-Uni et vendue avec ses papiers V5C.

€65,000 - 85,000

Following the deletion of the much loved '6' series, BMW upped its game with the successor '8' series models. Developed by BMW's Motorsport division (as it then was) and intended as flagships for the company's advanced technology, the first of these multi-cylinder sports coupés arrived in 1989. Introduced in October 1992, the top-of-the-range 850CSi boasted an extensively modified 5.6-litre V12 engine carrying the legend 'Powered by M' - a reference to BMW's high-performance division. As one would expect of a range-topping BMW, build quality was exemplary. Although now out of production for 20 years, the '8' series was blessed with classically proportioned, understated and essentially timeless styling that has not dated, and these beautiful and exclusive Gran Turismos still look modern today.

Supplied new in Germany by BMW Niederlassung, München, this 850CSi is one of only 1,510 examples sold worldwide. Currently displaying a total of 102,114km on the odometer, the BMW is described by the vendor as in either good or very good condition in every department, its engine starting easily and emitting no smoke. Accompanying documentation consists of the owner's handbook, stamped service book, and sundry invoices. Previously registered in France, the car is currently registered in the UK and comes with a V5C document.

STEYR-PUCH 500D « TR II » BERLINE SPORT 1960

Châssis n° 5116384

- Delivered new to Germany
- Extensively modified to 'TR II' specification
- 660cc engine
- Porsche seats and instruments
- Registered in Germany



A built-under-license version of FIAT's ubiquitous Nuova 500, this rare Steyr-Puch 500D was originally registered on 14th June 1960 to its first owner in Frankfurt, who kept it for five years. Its next custodian owned the car until 1968, after which period it was registered in Braunschweig, Germany.

In more recent years, the car has been restored and sensibly upgraded to the much sportier TR II specification. The engine has been enlarged from the original 499cc to 660cc and fitted with a Porsche HKZ-Ignition system and Weber 36 carburettor, while the exhaust is now a Steyr-Puch Monte Carlo type with twin pipes. In addition, FIAT 126 suspension and steering have been used; the braking system up-rated to dual-circuit operation; a Steyr-Puch 700E Estate gearbox fitted; and the battery relocated at the front for better weight distribution. Porsche seats (from a 914) have been installed together with a Gerstl-Sports steering wheel and Porsche instruments. All improvements were duly noted in the German registration documents.

Strikingly finished in red with black interior, while remaining tastefully understated, this charming 'pocket rocket' will certainly make for an entertaining drive! This unique car is offered with its original old-style German Kraftfahrzeugbrief (cancelled) and current German registration documents.

€20,000 - 24,000

Sans Réserve

Version produite sous licence de l'universelle Nuova 500 de Fiat, cette rare Steyr-Puch 500D a été immatriculée à l'origine le 14 juin 1960 par son premier propriétaire à Francfort qui la conserva quatre ans. Son propriétaire suivant la garda jusqu'en 1968, après quoi elle fut immatriculée à Braunschweig, en Allemagne.

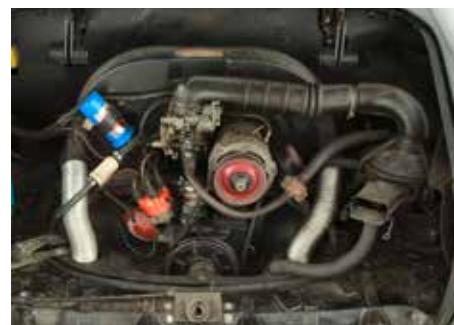
Ces dernières années, la voiture a été restaurée et notamment modifiée pour la mettre aux caractéristiques de la version sportive TR II. Le moteur a été porté de ses 499 cm³ d'origine à 660 cm³ et doté d'un système d'allumage Porsche HKZ et d'un carburateur Weber 36, tandis que sa suspension est désormais du type Steyr-Puch Monte-Carlo à double tubulure. De plus, une suspension et une direction de Fiat 126 ont été installées, le système de freinage passé au double circuit, une boîte Steyr-Puch 700E Estate montée et la batterie repositionnée à l'avant pour une meilleure distribution des masses. Les sièges Porsche (ceux d'une 914) ont été montés ainsi qu'un volant Gerstl-Sports et des instruments Porsche. Toutes ces améliorations ont été dument consignées sur les papiers d'immatriculation allemands.

Peinte dans un rouge percutant avec un intérieur noir, tout en restant discrète cette charmante « fusée de poche » donnera certainement beaucoup de plaisir à son conducteur. Cette voiture unique est vendue avec son ancien Kraftfahrzeugbrief original (périmé) et ses papiers d'immatriculation allemande.

VOLKSWAGEN KARMANN-GHIA 1200 CABRIOLET 1967

Châssis n° 147474750

- Styled by Carrozzeria Ghia and hand built by Karmann
- Delivered new to Japan
- Imported into Belgium in 2009
- Restored 2010-2011
- Registered in Belgium



Presque aussi identifiable que l'immortelle Coccinelle elle-même, et avec son propre culte, la Karmann-Ghia était, selon les propres mots de son constructeur, « une Volkswagen pour ceux qui ne supportent pas la vue d'une Volkswagen ». Construite à la main par Karmann dans ses usines d'Osnabrück, le coupé haut de gamme VW associait un plancher export modifié, le moteur et la transmission de la Coccinelle à une élégante carrosserie dessinée par Luigi Segre de la Carrozzeria Ghia. Le concept fit sa première apparition au Salon de Paris de 1953 et entra en production en 1955 dans sa version 1 200 cm³.

La Karmann-Ghia subissait les mêmes modifications que la Coccinelle de série recevant une transmission entièrement synchronisée et des moteurs progressivement plus gros et plus puissants. Un cabriolet fut dévoilé en 1957 et en 1959 l'avant de la voiture reçut un subtil restylage, avec des phares un peu plus haut et des entrées d'air plus grandes. La Karmann-Ghia connut un immense succès aux États-Unis où la majorité des 445 000 unités produites trouvèrent preneur.

Ce magnifique exemplaire a été exporté neuf au Japon et importé en Belgique en 2009. Restaurée en 2010-2011, il est décrit par le vendeur comme étant en très bon état général avec un moteur et une transmission « 100% ». La voiture est vendue avec ses factures de restauration, ses papiers d'immatriculation au Japon et au Royaume-Uni, son contrôle technique et sa carte grise belge.

€30,000 - 40,000

Recognised almost as readily as the immortal Beetle itself, and with a cult following all of its own, the Karmann-Ghia was, in its maker's own words: "A Volkswagen for people who can't stand the sight of a Volkswagen". Hand built by Karmann at its Osnabrück works, VW's top-of-the-range coupé married a modified export Beetle floor pan, running gear and engine/transmission package to stylish coachwork designed by Carrozzeria Ghia's Luigi Segre. The concept first appeared at the Paris Auto Show of 1953 and entered production in 1955 in 1,200cc form.

The Karmann-Ghia kept abreast of mainstream Beetle developments, gaining all-synchromesh transmission and progressively larger and more-powerful engines as time progressed. A cabriolet appeared in 1957 and in 1959 the car's front end underwent a subtle restyle with raised headlamps and enlarged nose intakes. The Karmann-Ghia was an immense success in the USA, where the majority of the circa 445,000 produced found homes.

This beautiful example was exported new to Japan and imported into Belgium in 2009. Restored in 2010-2011, it is described by the vendor as in generally very good condition, with '100%' engine and transmission. The car is offered with a dating letter, restoration invoices, Japanese and UK registration documents, technical inspection, and Belgian Carte Grise.

300

FIAT/AUTOBIANCHI 500 GIARDINIERA BREAK 1972

Châssis n° 120 274604

- Delivered new in Sicily
- Original colour scheme
- Recent new bumpers and new fuel tank
- Registered in Italy



Au printemps 1960, Fiat ajouta un break Giardiniera (jardinier) à sa gamme Nuova 500. Construit sur un empattement plus long que la berline, la Giardiniera était dotée d'une porte à l'arrière et d'un moteur disposé horizontalement sous la plate-forme de chargement, afin d'accroître l'espace voué aux marchandises transportées. Au cours d'un essai de la Giardiniera en 1961, Autocar avait été très impressionné, ce break miniature s'était avéré capable de transporter quatre adultes et 127 kg de bagage (ou encore, un adulte et 200 kg) avec une consommation très basse et une vitesse de pointe mesurée de 96,5 km/h exactement. À partir du printemps 1968, la production de la Giardiniera fut transférée à la filiale de Fiat Autobianchi, et prit fin en 1977.

Immatriculée en Sicile à Caltanissetta, on pense que cette charmante Giardiniera a passé la majeure partie de sa vie sous le soleil sicilien, avant d'être achetée par le vendeur au début de l'année. Dans ses couleurs originales, bianco avec intérieur en vinyl noir contrastant, elle a récemment reçu des pare-chocs neufs et un nouveau réservoir. Lors d'un récent essai, la voiture a démarré et a parfaitement fonctionné et ravira son futur propriétaire. Vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne.

€12,000 - 18,000

Sans Réserve

In the spring of 1960, FIAT added a Giardiniera (gardener) estate car to its Nuova 500 range. Built on a longer wheelbase than the saloon, the Giardiniera featured a single side-hinged rear door and carried its engine horizontally beneath the rear load platform, thus increasing luggage space. Testing a Giardiniera in 1961, Autocar was mightily impressed; the miniature station wagon was found capable of carrying four adults and 127kg of luggage (alternatively, one adult and 200kg) while returning exceptional fuel economy, while the maximum speed achieved was exactly 60mph (96.5km/h). From the spring of 1968, Giardiniera production was transferred to FIAT's partner Autobianchi, finally ceasing in 1977.

Registered in the Sicilian province of Caltanissetta, this charming Giardiniera is believed to have remained in sunny Sicily for most of its life before being purchased by the current vendor earlier this year. Finished in its original colour of bianco with a contrasting black vinyl interior, it has recently benefited from the installation of new bumpers and a new fuel tank. On a recent short test-drive, the car started and performed very well and is sure to put a smile on the fortunate new owner's face. Offered with Italian registration documents.

ALFA ROMEO GTV 2000 COUPÉ 1983

Châssis n° ZAR116360 00063252

- Delivered new in Italy
- Air conditioning and electric windows from new
- Believed genuine circa 81,000 kilometres from new
- Registered in Italy



Dévoilée en 1972, la famille des Alfetta s'agrandit en 1974 avec l'arrivée d'un coupé, dessiné par Giorgetto Giugiaro, le GT 1.8, suivi du GT 1.6 et du GTV 2000. Le moteur plus puissant de ce dernier développait 122 ch – suffisants pour lui assurer une vitesse de pointe de 194 km/h. Gran Turismo confortable et efficace, la GTV 2000 resta en production jusqu'en 1987.

Livrée neuve à son premier propriétaire à Pavie, en Italie du nord, cette magnifique Alfetta GTV 2000 est gris Argento métallisé avec intérieur noir à rayures. Les deux propriétaires suivants résidaient eux aussi à Pavie et, à en juger par l'état de la voiture, l'ont aussi bien dorlotée que le premier. La sellerie en velours montre à peine quelques traces d'usure, le compartiment moteur est très propre avec aucun signe apparent d'oxydation et le classique quatre cylindres Alfa Romeo a marché à la perfection lors d'un récent essai. On a affirmé au propriétaire actuel que le moteur avait subi une révision complète il y a à peine 500 kilomètres et que l'affichage actuel du compteur de 81 000 kilomètres est correct. Cette voiture a reçu les options inhabituelles de vitres électriques et, surtout, d'une climatisation d'origine, une caractéristique appréciable et rare pour une de ces Alfa Romeo du début des années 1980. Vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne.

€12,000 - 18,000

Sans Réserve

First introduced in 1972, the Alfetta family was extended in 1974 with the arrival of a Giorgetto Giugiaro-styled coupé – the 1.8-litre GT, which was followed by the GT 1.6 and GTV 2.0. The latter's larger motor produced 122bhp – good enough for a top speed of 194km/h (120mph). A comfortable and capable Gran Turismo, the GTV 2.0 remained in production until 1987.

Delivered new to its first owner in Pavia, Northern Italy, this beautifully presented Alfetta GTV 2.0 is strikingly finished in Argento metallic with a black pinstripe interior. The subsequent two custodians were also Pavia residents and, judging from the car's condition, cherished it like the first. The velour upholstery shows hardly any signs of use; the engine bay is very tidy with no apparent signs of rust; and the classic four-cylinder Alfa engine performed beautifully on a recent short test-drive. The current owner has been informed that the engine had a major overhaul only some 500 kilometres ago, and the current odometer reading of just over 81,000 kilometres is believed correct. Unusually, this particular car was optioned with electric windows and, more importantly, a factory air conditioning unit: an unusually generous specification for one of these early 1980s Alfa Romeos. Offered with Italian registration documents.

302

Ex-Pierre Boulez

VOLKSWAGEN GOLF 1600 GL CABRIOLET 1984

Carrosserie Karmann

Châssis n° WWWZZZ15ZEK009841

- *Iconic model*
- *Owned by celebrate French composer, Pierre Boulez, from 1984 to 2012*
- *Present ownership since 2016*
- *Registered in France*



Lancée en 1974, la Golf représentait une rupture complète avec la tradition Volkswagen et allait s'avérer un aussi phénoménal succès commercial que sa devancière la Coccinelle. Sous sa forme GTI, la Golf est devenue l'une des grandes icônes automobiles modernes, donnant naissance à cette occasion à une lignée de berlines sportives entièrement nouvelle. Commercialisée sous le nom de Rabbit aux États-Unis, la Golf dessinée par Giugiaro adoptait le désormais traditionnel moteur transversal avant et la traction. Offrant des performances et une tenue de route excellentes, un aspect pratique, une jolie allure carrée, la Golf fut un succès mondial. Dévoilé en 1980 et construit le carrossier Karmann d'Osnabrück, le cabriolet Golf échappa à la carrosserie de seconde génération en 1984, continuant d'être construit avec la carrosserie de la première génération, jusqu'à son remplacement par celle de la troisième génération en 1993.

Cette Golf cabriolet a été la propriété de Pierre Boulez (1925-2016), le célèbre compositeur français, chef d'orchestre, auteur et créateur d'institutions musicales, qui fut l'une des figures majeures de la musique classique de l'après-guerre. Boulez conserva la voiture jusqu'en mars 2012 (déclaration de cession au dossier) et elle appartient au vendeur depuis juillet 2016. La documentation comprend la carte grise française et une copie de la carte grise originale au nom de Pierre Boulez.

€4,000 - 6,000

Sans Réserve

Launched in 1974, the Golf represented a complete break with Volkswagen tradition yet would prove as big a sales success as its Beetle predecessor. In GTI form the Golf has become one of the great icons of modern motoring, giving rise to an entirely new class of sporting saloon - the 'hot hatch' - in the process. Marketed in the USA as the Rabbit, the Giugiaro-styled Golf adopted the now orthodox transverse engine/front-wheel drive layout. Possessing excellent performance and handling, practical accommodation and boxy good looks, the Golf was a runaway success worldwide. Introduced in 1980 and built by coachbuilders Karmann of Osnabrück, the Golf cabriolet side-stepped the 1984-onwards Mk2 body style completely, continuing to be built in Mk1 form until superseded by the Mk3 version in 1993.

This Golf Cabriolet was first owned by Pierre Boulez (1925-2016), the celebrated French composer, conductor, writer and creator of musical institutions, who was one of the classical music world's dominant figures of the post-war era. Boulez kept the car until March 2012 (Déclaration de Cession on file) and it has belonged to the current vendor since July 2016. Additional documentation consists of a current French Carte Grise and a copy of the original CG in Pierre Boulez's name

VOLVO L3314-H-T « LAPLANDER » VÉHICULE MILITAIRE 4X4 1965

Châssis n° 3391

- Believed delivered new in Sweden
- Fully restored in Austria between 2013 and 2016
- Offered from a significant private collection
- Registered in the UK



Une gamme de véhicule militaire produits par Volvo, le Laplander (le Lapon, pour lui donner le nom civil qu'il reçut par la suite) était le résultat d'une commande de l'armée suédoise et une pré-production de 90 exemplaires, baptisés L2304, fut livrés entre 1959 et 1961. Les livraisons en grand nombre du plus grand L3314, équipé d'un plus gros moteur (1,8 litre), débutèrent en 1963. La série des L33 était proposée dans une grande variété de carrosseries, hardtop, semie-cabine, découvrable et de nombreuses autres versions spéciales, toutes à cabine avancée sauf le L3304 découvert. Parmi les militaires qui l'utilisèrent, les armées de Suède, de Norvège, de Hollande et d'Arabie saoudite. Le L3314 fut remplacé par le Volvo C303 à la fin des années 1970, époque à laquelle un total de 7 737 avait été livré. En 1977 une version améliorée du L3314 fut proposée sur le marché civil sous le nom de C202, souvent surnommé Laplander.

Probablement livré neuf en Suède, ce L3314 a résidé en Autriche dans les années 1980 et a été entièrement restauré là-bas entre 2013 et 2016. Il faisait partie de l'importante collection privée du vendeur depuis 2017. Entretenu pour la dernière fois en 2018 et décrit par le vendeur comme en très bon état général, le véhicule est vendu avec ses papiers d'immatriculation UK V5C et une copie de ses papiers de l'ancienne immatriculation autrichienne.

€20,000 - 40,000

Sans Réserve

A range of military vehicles produced by Volvo, the Laplander (to give it its later civilian name) resulted from an order from the Swedish Army, and a pre-production run of 90 examples, designated L2304, was delivered between 1959 and 1961. Volume deliveries of the improved and larger-engined (1.8-litre) L3314 began in 1963. The L33-series was offered in a variety of body types: hardtop, half-cab, soft-top and numerous special versions, all of which were of forward-control configuration except for the open L3304. Military users included the armies of Sweden, Norway, Holland and Saudi Arabia. The L3314 was succeeded by the Volvo C303 in the late 1970s, by which time a total of 7,737 had been delivered. In 1977 an upgraded version of the L3314 was offered on the civilian market as the C202, often referred to as the Laplander.

Believed delivered new in Sweden, this L3314 resided in Austria from the 1980s and was fully restored there between 2013 and 2016. It has formed part of the vendor's significant private collection since 2017. Last serviced in 2018 and described by the vendor as in generally very good condition, the vehicle is offered with a UK V5C registration document and a copy of its old Austrian registration papers.

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



Thinking of selling?
Speak to a specialist to discover the value of your collection

Bonhams specialists will be at Grand Palais on Wednesday 5 February to offer free and confidential valuations on your items, including watches, jewellery, and fine art.

ENQUIRIES
+33 1 42 61 10 10
paris@bonhams.com
sell.bonhams.com

BONHAMS PARIS
4 Rue de la Paix,
75002 Paris,
France

Conditions Générales

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

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

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

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

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

- 'Acquéreur' ou 'Acheteur' ou 'Adjudicataire': la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.
- 'Commissaire-priseur' ou 'Commissaire-priseur habilité': le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.
- 'Enchérisseur': la personne qui enchérit lors de la vente ou dans le cas d'une enchère intervenant par l'intermédiaire d'un représentant de Bonhams France SAS en vertu d'un ordre d'achat.
- 'Lot': tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.
- 'Prix d'adjudication' ou 'Prix au Marteau': le prix sans les frais, exprimé dans la devise du pays dans lequel la vente a lieu, auquel un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité à l'acheteur.
- 'Prix de réserve': le prix minimum auquel un Lot peut être vendu et convenu entre Bonhams et le Vendeur.

Les Lots marqués d'un (#) sont mis en vente par un membre de Bonhams.

Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des rapports de condition sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du département concerné.

- Tous les renseignements concernant l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les rapports de condition ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les 'conditions reports' concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.

- L'état d'un Lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Toute variation de ce type sera annoncée au moment de la vente et consignée au procès-verbal de vente.

Les enchères

- Toute personne désireuse d'encherir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.

- Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n'ait expressément porté à la connaissance de Bonhams, par écrit, qu'il agissait pour le compte d'un tiers et que ce tiers ait été agréé par Bonhams.

- Le fait d'encherir impliquera automatiquement pour l'enchérisseur qu'il aura lu, compris et accepté les conditions de vente générales.

- La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique.

- Les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différer des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.

- Bonhams se réserve le droit, à son entière discréption, de refuser à toute personne la participation aux enchères.

- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.

- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.

- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.

- La mise à prix sera fixée à l'entière discréption du commissaire-priseur.

Ordres d'achat

- Bonhams offre la possibilité aux acheteurs potentiels n'assistant pas à la vente d'encherir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone. Pour ce faire, des formulaires sont à disposition sur place et annexés au catalogue.

- Le défaut ou une erreur d'exécution d'un ordre d'achat n'engagera pas la responsabilité de Bonhams. Cette faculté ne constituant qu'un service proposé gracieusement à l'acheteur potentiel.

- Si Bonhams reçoit plusieurs ordres écrits pour des montants identiques sur un même Lot et si, lors des enchères, ces ordres représentent les enchères les plus élevées, celui-ci sera adjugé à l'enchérisseur dont l'ordre aura été reçu en premier.

- Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée si la liaison téléphonique n'est pas établie pour cause d'un problème technique, d'une erreur ou d'une omission.

Les incidents de la vente

- Dans le cas où un litige surviendrait entre deux enchérisseurs simultanés après l'adjudication, la vente serait annulée et le Lot faisant l'objet du litige serait immédiatement remis aux enchères au prix proposé par les enchérisseurs et tout le public présent sera admis à encherir de nouveau. En tout état de cause, l'enchère est close dès le coup de marteau et la prononciation du mot 'adjugé'.

- Conformément à l'article 321-14 alinéa 3 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l'acheteur, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur fausse enchère de l'acheteur défaillant. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit. De plus, Bonhams se réserve le droit de réclamer à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de cinq points, le remboursement des frais supplémentaires du fait de cette défaillance et le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial, le prix d'adjudication sur fausse enchère s'il est inférieur et éventuellement les dommages et intérêts en fonction du préjudice subi.

Adjudication

- Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot 'adjudgé'.

- Si le prix de réserve fixé n'est pas atteint, le Lot sera adjugé par un simple coup de marteau.

- Au moment de l'adjudication, l'acheteur devra indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.

- Dès l'adjudication, tous les risques afférents au Lot seront transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir entre le moment de l'adjudication et le retrait du Lot en cas de défaillance de l'acheteur sur ce point.

Préemption de l'état français

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

Le paiement

- En plus du prix d'adjudication pour chaque lot l'acheteur convient de payer à Bonhams une prime d'achat de:

- Concernant les lots de Automobiles et de Motos
15% sur chaque véhicule

- Concernant les lots Automobiles
27.5% sur les premiers 3,000€
25% 3,001€ et jusqu'à 4,000,000€
20% au dessus de 400,001€ et jusqu'à 4,000,000€
13.9% à partir de 4,000,001€

- La TVA au taux normal est prélevée sur la prime d'achat par tous les acheteurs.

- Des frais additionnels ou taxes spéciales peuvent être dûs sur certains Lots en plus des frais et taxes habituelles. Cela sera indiqué dans le catalogue de vente ou bien par une annonce faite au moment de la vente par le commissaire-priseur.

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

- Bonhams se réserve le droit de garder les Lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix d'adjudication, des frais et taxes applicables.

Symboles précédents les numéros de Lot :

- † Taux de TVA en vigueur sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat
- Ω TVA sur les objets importés au taux en vigueur prélevable sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat.
- * TVA sur les objets importés à un taux préférentiel de 5.5% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.
- Y Les Lots peuvent être assujettis à des régulations particulières lors de leur export dans un pays tiers de l'union Européenne. Veuillez regarder le paragraphe sur les espèces en voie de disparition qui se trouve dans le catalogue.
- Φ Ce lot contient ou est fabriqué en ivoire. Le Gouvernement des Etats-Unis a interdit l'importation d'ivoire aux USA.
- ≈ Veuillez noter qu'en raison d'une récente législation, il se pourrait que le rubis et la jadéite d'origine birmane (Myanmar) ne puissent pas être importés aux Etats-Unis. Les rubis et jadéites d'origine non birmane nécessitent un certificat avant de pouvoir être importés aux Etats-Unis.

Le taux en vigueur de la TVA au moment de l'impression est de 20% mais il peut être sujet à des changements de la part du gouvernement et le taux prélevable sera celui en vigueur le jour de la vente.

Automobiles et Motos de collection

- L'acquéreur d'un véhicule automobile devra accomplir toutes les formalités nécessaires, de quelque nature que ce soit, pour l'utiliser sur la voie publique, conformément à la législation en vigueur. L'adjudicataire étant censé connaître cette législation, en aucun cas Bonhams ne pourra être tenue responsable du non respect par l'adjudicataire des formalités citées.

- Il tient de la responsabilité de l'acheteur de consulter, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acquérir notamment des contrôles techniques et les titres de circulation.

- Le kilométrage mentionné dans les descriptifs correspond à celui lu sur les compteurs et ne saurait garantir la distance réelle effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée dans le cas échéant.

- L'année annoncée dans la description de chaque Lot correspond à l'année figurant sur le titre de circulation dudit Lot.

Exportations des Lots

- Tout véhicule provenant de l'Union Douanière française ou bénéficiaire du régime de l'importation temporaire, s'il demeure dans l'Union Douanière pourra être enlevé sur simple présentation du bordereau dont le montant aura été intégralement réglé. Si en revanche l'adjudicataire entend exporter le véhicule hors de l'Union Douanière, il lui appartiendra, sous son entière et seule responsabilité d'accomplir toutes les démarches et formalités requises par la loi en vigueur. En aucun cas Bonhams ne pourra être recherchée pour non respect ou accomplissement desdites formalités.

- Importation temporaire: les véhicules précédés d'un signe oméga (Ω) devant le numéro de Lot ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter de la TVA applicable au taux en vigueur en plus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente.

Certificat d'exportation

- La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français (licence d'exportation) ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incomptant à l'acheteur.

Espèces En Voie De Disparition

- Veuillez noter que les Lots précédés du Symbole (Y) sont susceptibles de requérir une licence spéciale du Département Français de L'Environnement avant de pouvoir quitter la France compte tenu des matériaux présents dans le Lot. Nous suggérons aux acheteurs de se renseigner eux-mêmes auprès des autorités compétentes avant d'enchérir.

Droits de reproduction

- Bonhams est titulaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction est interdite sans une autorisation écrite de Bonhams.

- Bonhams dispose en tant que maison de vente aux enchères publiques, d'une tolérance concernant la reproduction d'œuvres dans son catalogue de vente alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

- Conformément au droit de la propriété littéraire et artistique, la vente d'une œuvre n'implique pas la cession du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

Loi et compétence juridictionnelle

- Le présent contrat, toute réclamation, tout litige ou différend le concernant et tout point en découlant, sera régi par le droit anglais et interprété conformément à celui-ci.

- Chaque partie convient irrévocablement que les tribunaux d'Angleterre auront compétence exclusive pour connaître de toute réclamation, tout litige ou différend concernant le présent contrat et tout point en découlant, hormis le fait que Bonhams peut engager des poursuites contre vous devant tout autre tribunal compétent dans la mesure permise par la législation de la juridiction pertinente.

- Vous renoncez irrévocablement à tout droit dont vous pouvez vous prévaloir de contester toute action en justice devant les tribunaux d'Angleterre ou toute autre juridiction devant laquelle Bonhams engage des poursuites contre vous conformément à la clause précédente, de revendiquer que l'action en justice a été engagée devant un forum non conveniens ou de revendiquer que ces tribunaux ne sont pas compétents.

- Les dispositions des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelconque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

- Seule la version en langue française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue ne sera considérée qu'accessoire.

General Conditions

The text below is a free translation of the Conditions Générales in French. If there is a difference between the English version and the French version of the conditions of sale, the French version will take precedence.

Bonhams France SAS, Auction House (SVV approved under number 2007-638, RCS 500 772 652) is a company dedicated to the voluntary sale of goods by auction, governed by articles L.321-1 et seq of the code of commerce.

Any reference in these general conditions to "Bonhams" will be deemed a reference to Bonhams France SAS (hereinafter referred to as "Bonhams").

Bonhams acts as an agent of the vendor. The sales contract for the item auctioned publicly is agreed between the vendor and Buyer. The relationship between Bonhams and the Buyer is subject to these general conditions, as well as Important Information For Buyers appended to this same catalogue. Bonhams may not be held liable for breaches committed by the vendor or Buyer.

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

In these General Conditions, the following terms and expressions will have the meaning indicated below:

- "Acquirer" or "Buyer" or "Winning bidder": the person who makes the last bid, and to whom a Lot is awarded by the authorised auctioneer.

- "Auctioneer" or "Authorised auctioneer": the representative of Bonhams France SAS who is authorised to manage the sale.

- "Bidder" the party who bids during an auction sale or bidding, through an intermediary or representative of Bonhams France SAS pursuant to a purchase order.

- "Lot": any item (goods or motor vehicles) included in the catalogue, or the list of added Lots, which are on view and to be presented for auction.

- "Auction price" or "Hammer price": the price, excluding costs, given in the currency in which the sale takes place, at which a Lot is awarded by the authorised auctioneer to the Buyer.

- "Reserve Price": the minimum price at which a Lot may be sold, and agreed between Bonhams and the Vendor.

The Lots marked by (#) belong to a member of Bonhams company.

Condition of Lots

- Bonhams advises bidders to carefully examine the Lots on which they are interested in bidding prior to the auction. "Condition reports" on the condition of Lots are available on request from the relevant department.

- All information on the condition of a Lot in catalogue descriptions or "condition reports", as well as any oral declaration, is the expression of an opinion only. References in the catalogue description or condition reports regarding the condition of a Lot and its restoration or accident history, are given in order to draw the Buyers attention to these points.

- The condition of a Lot may vary between the time it is described in the catalogue and the time it is put on sale. Any such variation shall be announced at the time of sale, and entered into the sales report.

Auctions

- Any party wishing to bid must, before the sale, fill in a Bonhams registration form. They must also present an official piece of identification, and address confirmation. The duly completed form, signed and dated, will be submitted to Bonhams before the sale commences, and a registration number will be assigned to each potential bidder.

- All bidders will be considered and assumed to be acting on their own behalf unless, before the sale, it has been expressly brought to the attention of Bonhams, in writing, that they are acting on behalf of a third party, and this third party has been approved by Bonhams.

- Anyone who bids at the auction is understood to have read and accepted the conditions of sale.

- The sale shall take place in French, which is the official legal language of the sale.

- Auctions are held in Euros. Conversions to different currencies displayed on an electronic board may be slightly different from the legal rate. Bonhams rejects any liability in the event of any malfunction or incorrect display. Only the amount of the last bid, as expressed by the auctioneer, must be taken into account.

- Bonhams reserves the right, at its entire discretion, to refuse participation in its auctions to any person.

- Estimates given by Bonhams are indicative in nature, and may not be deemed any guarantee of the auction price.

- If a reserve price has been fixed, the authorised auctioneer reserves the right to make bids on behalf of the vendor until the reserve price is reached.

- Bonhams may not be held liable in the event of sale of a Lot for which no reserve price has been established for a sum lower than that estimated.

- Pricing will be at the entire discretion of the auctioneer.

Absentee bids

- Bonhams gives potential Buyers not attending the sale the option of making a telephone or absentee bid. For this purpose, forms are available on site and appended to the catalogue.

- Failure or error in the execution of an absentee bid order shall not incur the liability of Bonhams. This option is merely a service provided free of charge to the potential Buyer.

- Where two identical absentee bids are received, the first bid received will take precedence.

- Bonhams will not be liable if the telephone connection fails for technical reasons, an error or omission.

Incidents affecting the sale

- In the event of a dispute arising between two simultaneous bidders after the awarding of the Lot, the sale shall be cancelled and the disputed Lot immediately auctioned at the price proposed by the bidders, and all those present will have a right to bid. In any event, the auction is closed once the hammer has fallen and the word "adjudge" (sold) is pronounced.

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

Sale

- Sales are closed once the auctioneer has simultaneously struck his hammer and pronounced the word "adjudé" ("sold").
- If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.
- At the moment of sale, the Buyer must show the auctioneer the number allotted to them.
- After the sale, all risks pertaining to the Lot shall be transferred to the Buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the Buyer to have purchases insured. Bonhams rejects any liability for damage that the Buyer may suffer from the moment of sale and removal of the Lot in the event of breach of this requirement by the Buyer.

Pre-emption right of the French state

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

Payment

- In addition to the Hammer price, for each Lot the Buyer agrees to pay Bonhams a Buyer's Premium of:
 - Motor Cars and Motorcycles
15% of the Hammer Price on each vehicle
 - Automobilia
27.5% up to €3,000 of the Hammer Price
25% €3,001 to €400,000 of the Hammer Price
20% from €400,001 to €4,000,000 of the Hammer Price
13.9% from €4,000,001 of the Hammer Price
- TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.
- Additional costs or special taxes may be owed on certain Lots, on top of usual fees and taxes. This will be indicated in the sale catalogue or by an announcement made at the time of sale by the auctioneer.
- The Buyer must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.
- Bonhams reserves the right to hold on to Lots sold until full payment and effective encashment of the sales price, plus applicable fees and taxes.

Symbols beside Lot numbers:

- † TVA at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- Ω TVA on imported items at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- * TVA on imported items at a preferential rate of 5.5% on Hammer Price and the prevailing rate on Buyer's Premium
- Y Lots may be subject to specific regulations when exporting these items outside the EU. Please see the section on Endangered Species in the catalogue.
- Φ This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of ivory into the USA.
- ≈ Please note that as a result of recent legislation ruby and jadeite gem stones of Burmese (Myanmar) origin may not be imported into the US. Rubies and jadeite of non-Burmese origin require certification before import into the US.

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

Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.
- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.
- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.
- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.
- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

Export licence

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

Endangered Species

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

Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.
- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.
- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.
- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.
- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.
- The clauses in these general conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another.
- Only the French version of these general conditions has legal force. Any version in another language will be deemed merely ancillary.

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



GOODWOOD MEMBERS' MEETING SALE

Entries now invited

Important Sports, Competition and Collectors' Motor Cars

Chichester, Sussex | 29 March 2020

Bonhams are delighted to return to the Goodwood Members Meeting to begin our UK auction season. There are already a number of quality consignments including this 2018 Ford GT Coupé. Should you be considering selling please contact the Motoring Team.

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801

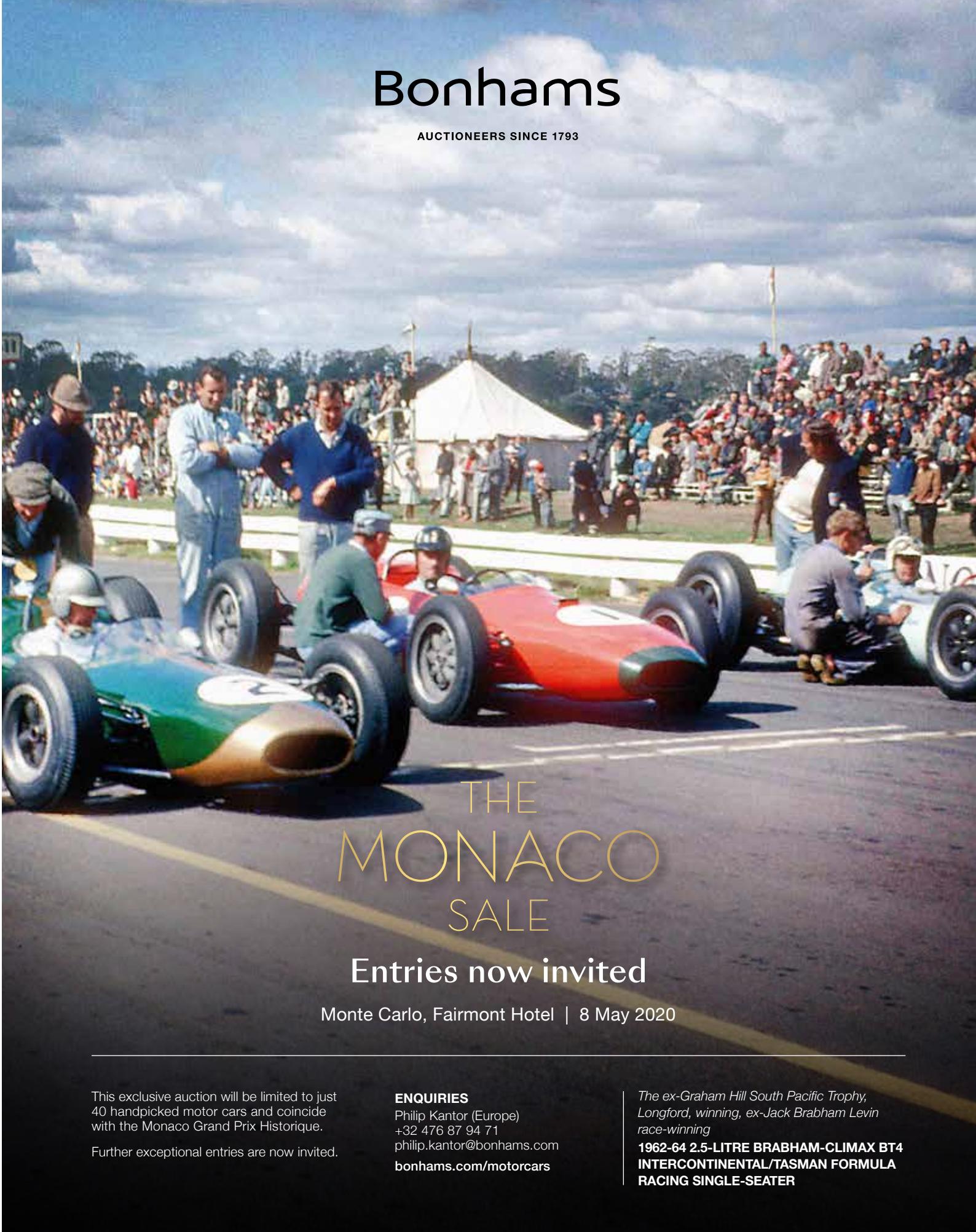
ukcars@bonhams.com

bonhams.com/motorcars

| 2018 FORD GT COUPÉ

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



THE MONACO SALE

Entries now invited

Monte Carlo, Fairmont Hotel | 8 May 2020

This exclusive auction will be limited to just 40 handpicked motor cars and coincide with the Monaco Grand Prix Historique.

Further exceptional entries are now invited.

ENQUIRIES

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

The ex-Graham Hill South Pacific Trophy, Longford, winning, ex-Jack Brabham Levin race-winning

**1962-64 2.5-LITRE BRABHAM-CLIMAX BT4
INTERCONTINENTAL/TASMAN FORMULA
RACING SINGLE-SEATER**

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



THE ASTON MARTIN SALE

Entries now invited

Important Aston Martin and Lagonda Motor Cars
Loseley Park, Guildford | 17 May 2020

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801

ukcars@bonhams.com

bonhams.com/motorcars

One owner and circa 300km from new
**2011 ASTON MARTIN ONE-77
Q-SERIES COUPÉ**

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



THE
BONMONT
SALE

Entries now invited

Important Collectors' Motor Cars

Bonmont Golf & Country Club, Switzerland | 14 June 2020

ENQUIRIES

Paul Gaucher
+41.77.525.67.96
+33.61.80.15.56
eurocars@bonhams.com

2014 LAMBORGHINI VENENO

Sold for CHF 8,280,000 (€7,658,865)

2015 MCLAREN P1

Sold for CHF 1,265,000 (€1,170,104)

2015 KOENIGSEGG ONE:1

Sold for CHF 4,600,000 (€4,254,925)

2014 BUGATTI VEYRON 16.4

Sold for CHF 1,311,000 (€1,212,653)

Prices shown include buyer's premium. Details can be found at bonhams.com



ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
ROYAL ZOUTE GOLF CLUB
10-11 OCTOBER 2020

11TH EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE





ZOUTE SALE

by Bonhams

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM

8-9 OCTOBER 2020

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE





© Josh Nelson Photography

CALLING ALL CARS!

The Quail, A Motorsports Gathering • Friday, August 14, 2020 • 10:00am to 4:00pm • Hosted at Quail Lodge & Golf Club in Carmel, California

The 18th Annual *The Quail, A Motorsports Gathering* invites you to participate in one of the world's most exclusive concours held during Monterey Car Week by entering a vehicle from your private collection! *The Quail's* 2020 Featured Classes are: 90th Anniversary of Pininfarina, 50th Anniversary of the Lamborghini Urraco and Jarama, 50th Anniversary of the Alfa Romeo Montreal and 50th Anniversary of the Citroen SM. *The Quail's* Traditional Classes include: Pre-War Sports and Racing, Post-War Racing, Post-War Sports, The Great Ferraris, Supercars, Custom Coachwork and Sports and Racing Motorcycles.

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

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

THE PENINSULA
SIGNATURE EVENTS

DEPUIS 1760

CHAMPAGNE
Lanson
à REIMS FRANCE

SINCE
1760
* THE *
PERFECT
START *



* DEPUIS 1760, L'APÉRITIF PARFAIT

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION

mobile | non-destructive | legally enforceable | increase in value

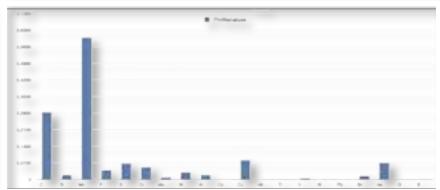
Let us certify the authenticity of your vehicle!

Our certificate confirms the authenticity and integrity of your vehicle. It documents its identity.

In close connection with our brand and type specialists, you can have your vehicle certified by us. This certification goes far beyond a normal report. For this purpose, the vehicle is subjected to different test methods and examinations. The material is examined and dated. Stamped numbers are scanned for correctness or hidden weldings.



- Mobile X-ray inspection according to test protocol system IfaF



- Spectral analysis and material dating according to test protocol system IfaF



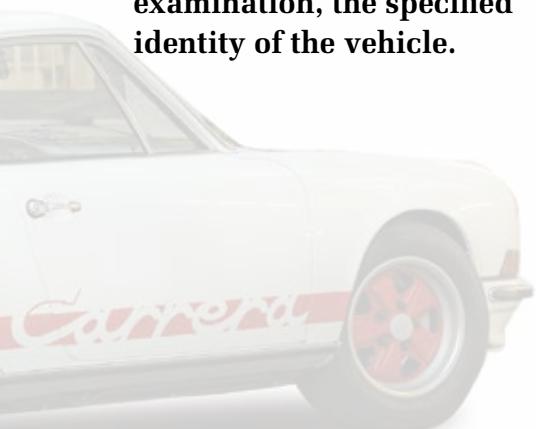
- Scan of the relevant numbers with the eddy-current magnetographing method



- Examination by an expert

VEHICLE CERTIFICATION

The certification confirms, after complete and detailed examination, the specified identity of the vehicle.



Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.



Paddle number (for office use only)

Bonhams

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

Data protection – use of your information

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

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

Notice to Bidders.

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

If successful

I will collect the purchases myself

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

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

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in EUR (excluding premium & TVA)	Covering bid*

BY SIGNING THIS FORM YOU AGREE THAT YOU HAVE SEEN THE CATALOGUE AND HAVE READ AND UNDERSTOOD OUR CONDITIONS OF SALE INCLUDING BUYER'S WARRANTIES AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, VAT AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

Your signature:

Date:

* Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and TVA) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.

Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:

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

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

Formulaire d'inscription et d'enchère

(Ordre d'achat en personne / en absence / en ligne / par téléphone)

Veuillez entourer le mode d'enchère ci-dessus.

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

Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels

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

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

Avis aux enchérisseurs.

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

En cas de succès

Je viens chercher mes achats en personne

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



**Numéro d'identification
(réservé à l'administration)**

Bonhams

Titre de la vente aux enchères:	Date de la vente:																								
N° de la vente:	Lieu de la vente:																								
<p>Si vous n'assistez pas à la vente en personne, veuillez fournir les coordonnées des lots pour lesquels vous souhaitez faire une enchère au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies à la surenchère inférieure la plus proche. Veuillez consulter l'avis aux enchérisseurs publié dans le catalogue pour tout complément d'information se rapportant aux offres par téléphone, en ligne ou par écrit que Bonhams peut accepter en votre nom. Bonhams fera tout son possible pour exécuter ces ordres d'achat en votre nom mais ne sera pas tenu pour responsable en cas d'erreurs ou de manquement à exécuter ces offres d'achat.</p>																									
Paliers d'enchère généraux: <table> <tr><td>€10 - 200</td><td>10s</td><td>€10,000 - 20,000</td><td>1,000s</td></tr> <tr><td>€200 - 500</td><td>20 / 50 / 80s</td><td>€20,000 - 50,000</td><td>2,000 / 5,000 / 8,000s</td></tr> <tr><td>€500 - 1,000</td><td>50s</td><td>€50,000 - 100,000</td><td>5,000s</td></tr> <tr><td>€1,000 - 2,000</td><td>100s</td><td>€100,000 - 200,000</td><td>10,000s</td></tr> <tr><td>€2,000 - 5,000</td><td>200 / 500 / 800s</td><td>au-delà de €200,000</td><td>à la discréction du commissaire-priseur</td></tr> <tr><td>€5,000 - 10,000</td><td>500s</td><td></td><td></td></tr> </table> <p>Le commissaire-priseur peut, à sa discrétion, diviser les offres d'achat à tout moment.</p>		€10 - 200	10s	€10,000 - 20,000	1,000s	€200 - 500	20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000	2,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,000	50s	€50,000 - 100,000	5,000s	€1,000 - 2,000	100s	€100,000 - 200,000	10,000s	€2,000 - 5,000	200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000	à la discréction du commissaire-priseur	€5,000 - 10,000	500s		
€10 - 200	10s	€10,000 - 20,000	1,000s																						
€200 - 500	20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000	2,000 / 5,000 / 8,000s																						
€500 - 1,000	50s	€50,000 - 100,000	5,000s																						
€1,000 - 2,000	100s	€100,000 - 200,000	10,000s																						
€2,000 - 5,000	200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000	à la discréction du commissaire-priseur																						
€5,000 - 10,000	500s																								
Numéro client	Titre																								
Prénom	Nom																								
Nom de la société (pour l'envoi de la facture dans le cas échéant)																									
Adresse																									
Ville	Département/Région																								
Code postal	Pays																								
N° de téléphone portable	Téléphone (jour)																								
Téléphone (soir)	Télécopie																								
Numéro(s) préféré(s) pour les ordres d'achat par téléphone (indicatif du pays compris)																									
Adresse courriel (en lettres majuscules)																									
En complétant votre adresse email ci-dessus, vous autorisez Bonhams à envoyer à cette adresse des informations relatives aux ventes, données marketing et actualités de Bonhams. Bonhams ne participe pas à la vente ou l'échange d'adresses email.																									
Je m'inscris pour faire des offres en tant que particulier <input type="checkbox"/>	Je m'inscris pour faire des offres en tant que client professionnel <input type="checkbox"/>																								
Si vous êtes inscrit à la TVA au sein de l'UE, veuillez saisir ici votre numéro : <input type="text"/> / <input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/>	Veuillez cocher la case ci-contre si vous vous êtes déjà inscrit chez nous <input type="checkbox"/>																								

Remarque : tous les appels téléphoniques sont enregistrés.

Téléphone ou ordre d'achat en cas d'absence (T/A)	N° de lot	Description succincte	Offre d'achat maximale en Euros (hors prime et TVA)	Ordre d'achat de sécurité*

EN SIGNANT CE FORMULAIRE, VOUS RECONNAISSEZ AVOIR VU LE CATALOGUE DE VENTE, AVOIR LU ET COMPRIS NOS CONDITIONS DE VENTE DONT LES GARANTIES ACHETEURS ET VOUS ACCEPTEZ QU'ELLES VOUS SOIENT OPPOSABLES ET VOUS ACCEPTEZ DE PAYER LES FRAIS DE VENTE, TVA ET TOUTES AUTRES CHARGES MENTIONNÉES DANS LES AVIS AUX ENCHÉRISSEURS. CECI AFFECTE VOS DROITS LÉGAUX.

Votre signature:

Date:

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

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

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

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

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

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

UK Representatives

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

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

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

Hampshire & Dorset
Michael Jackson
Tel: (01794) 518 433
mike.jackson@
bonhams.com

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

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

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

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

Home Counties
David Hancock
5 Roscommon,
34 Brackendale Road,
Camberley,
Surrey,
GU15 2JR
Tel: (07774) 747 017
david.hancock@
bonhams.com

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

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

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

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

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

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

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

**European
Representatives**

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

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

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

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

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

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

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

European Representatives

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

New York

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

USA Representatives

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

**Midwest and
East Coast**
Evan Ide
78 Henry St
Uxbridge, MA 01569
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

Midwest
Tim Parker
Tel: +1 651 235 2776
tim.parker@
bonhams.com

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227

Pacific Northwest
Mark Osborne
5833 Stewart Glenn Ct
Lake Oswego, OR 97035
Tel: +1 415 518 0094
mark.osbourne@
bonhams.com

Pennsylvania
Jed Rapoport
Tel: +1 (610) 770 0532
jed.rapoport@bonhams.
com

South

Stephen Mancuso
Tel: +1 901 502 4265
Stephen.Mancuso@
bonhams.com

Southeast
Greg Porter
Tel: +1 336 406 6636
Greg.Porter@
bonhams.com

Rest of the World

Australia
97-99 Queen Street
Woollahra
Sydney NSW 2025
+61 2 8412 2222
info.au@bonhams.com

New Zealand
John Kennedy
Craigall
Puruatanga Road
Martinborough 5711
New Zealand
Tel: +64 6 306 8228
Mob: +64 21 042 5396
kaka943@icloud.com

Japan
Ryo Wakabayashi
Tokyo, Japan
+81 (0) 3 5532 8636
ryo.wakabayashi@
bonhams.com

Hong Kong
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
hongkong@bonhams.
com

Beijing
Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
singapore@
bonhams.com

Bonhams Specialist Departments

19th Century Paintings

London
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
New York
Madalina Lazen
+1 212 644 9108

20th Century British Art

London
Matthew Bradbury
+44 20 7468 8295

20th Century Fine Art

San Francisco
Sonja Moro
+1 415 694 9002

Aboriginal Art

Australia
Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

African, Oceanic & Pre-Columbian Art

Los Angeles
Fredric W. Backlar
+1 323 436 5416 •

American Paintings

New York
Jennifer Jacobsen
+1 917 206 1699

Antiquities

London
Francesca Hickin
+44 20 7468 8226

Antique Arms & Armour

London
David Williams
+44 20 7393 3807

Art Collections, Estates & Valuations

London
Harvey Cammell
+44 (0) 20 7468 8340
New York
Sherri Cohen
+1 917 206 1671
Los Angeles
Leslie Wright
+1 323 436 5408
Joseph Francaviglia
+1 323 436 5443
Lydia Ganley
+1 323 436 4496
San Francisco
Victoria Richardson
+1 415 503 3207
Celeste Smith
+1 415 503 3214

Australian Art

Australia
Merryn Schriever
+61 2 8412 2222
Alex Clark
+61 3 8640 4088

Australian Colonial Furniture and Australiana

+61 2 8412 2222

Books, Maps & Manuscripts

London
Matthew Haley
+44 20 7393 3817
New York
Ian Ehling
+1 212 644 9094
Darren Sutherland
+1 212 461 6531
Los Angeles
Catherine Williamson
+1 323 436 5442
San Francisco
Adam Stackhouse
+1 415 503 3266

British & European Glass

London
Fergus Gambo
+44 20 7468 8245

British Ceramics

London
Fergus Gambo
+44 20 7468 8245

California & Western Paintings & Sculpture

Los Angeles
Scot Levitt
+1 323 436 5425
Kathy Wong
+1 323 436 5415
San Francisco
Aaron Bastian
+1 415 503 3241

Carpets

London
Helena Gumley-Mason
+44 20 8393 2615

Chinese & Asian Art

London
Asaph Hyman
+44 20 7468 5888
Rosangela Assennato
+44 20 7393 3883
Edinburgh
Ian Glennie
+44 131 240 2299
New York
Bruce McLaren
+1 917 206 1677
Los Angeles
Rachel Du
+1 323 436 5587
San Francisco
Dessa Goddard
+1 415 503 3333
Hong Kong
Xibo Wang
+852 3607 0010
Sydney
Yvett Klein
+61 2 8412 2231

Chinese Paintings

Hong Kong
Iris Miao
+852 3607 0011

Clocks

London
James Stratton
+44 20 7468 8364
New York
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Coins & Medals

London
John Millensted
+44 20 7393 3914
Los Angeles
Paul Song
+1 323 436 5455

Entertainment Memorabilia

London
Katherine Schofield
+44 20 7393 3871
Los Angeles
Catherine Williamson
+1 323 436 5442
Dana Hawkes
+1 978 283 1518

European Ceramics

London
Sebastian Kuhn
+44 20 7468 8384

European Paintings

London
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
New York
Madalina Lazen
+1 212 644 9108
Los Angeles
Rocco Rich
+1 323 436 5410

European Sculptures & Works of Art

London
Michael Lake
+44 20 8963 6813

Furniture and Decorative Art

London
Thomas Moore
+44 20 8963 2816
Los Angeles
Angela Past
+1 323 436 5422
Anna Hicks
+1 323 436 5463
San Francisco
Jeffrey Smith
+1 415 215 7385

Greek Art

London
Anastasia Orfanidou
+44 20 7468 8356

Golf Sporting Memorabilia

Edinburgh
Kevin McGimpsey
Hamish Wilson
+44 131 240 0916

Irish Art

London
Penny Day
+44 20 7468 8366

Impressionist & Modern Art

London
India Phillips
+44 20 7468 8328
New York
Molly Ott Ambler
+1 917 206 1627
Los Angeles
Kathy Wong
+1 323 436 5415

Indian, Himalayan & Southeast Asian Art

Hong Kong
Edward Wilkinson
+852 2918 4321
New York
Mark Rasmussen
+1 917 206 1688

Islamic & Indian Art

London
Oliver White
+44 20 7468 8303

Japanese Art

London
Suzannah Yip
+44 20 7468 8368
New York
Jeff Olson
+1 212 461 6516

Jewellery

London
Jean Ghika
+44 20 7468 8282
Emily Barber
+44 20 7468 8284
New York
Brett O'Connor
+1 212 461 6525
Caroline Morrissey
+1 212 644 9046
Leslie Roskind
+1 212 644 9035
Los Angeles
Emily Waterfall
+1 323 436 5426
San Francisco
Shannon Beck
+1 415 503 3306
Hong Kong
Anastasia Chao
+852 3607 0007
Ellen Sin
+852 3607 0017

Marine Art

London
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962

Mechanical Music	Motorcycles	Prints and Multiples	Wine
London Jon Baddeley +44 20 7393 3872	London Ben Walker +44 20 8963 2819	London Lucia Tro Santafe +44 20 7468 8262	London Richard Harvey +44 20 7468 5811
Modern & Contemporary African Art	James Stensel	New York	San Francisco
London Giles Peppiatt + 44 20 7468 8355	+44 20 8963 2818	Deborah Ripley +1 212 644 9059	Christine Ballard +1 415 503 3221
New York	Craig Mallery	Los Angeles	Hong Kong
Hayley Grundy +1 917 206 1624	+1 323 436 5470	Morisa Rosenberg +1 323 436 5435	Daniel Lam +852 2918 4321
Modern & Contemporary Middle Eastern Art	Museum Services	Russian Art	Client Services Departments
London Nima Sagharchi +44 20 7468 8342	San Francisco Laura King Pfaff +1 415 503 3210	London Daria Khristova +44 20 7468 8334	U.S.A.
Modern & Contemporary South Asian Art	Native American Art	New York Yelena Harbick +1 212 644 9136	San Francisco (415) 861 7500 (415) 861 8951 fax Monday - Friday, 9am to 5pm
London Tahmina Ghaffar +44 207 468 8382	Los Angeles Ingmars Lindbergs +1 415 503 3393	Scientific Instruments	Los Angeles (323) 850 7500 (323) 850 6090 fax Monday - Friday, 9am to 5pm
Modern Decorative Art + Design	Kim Jarand +1 323 436 5430	London Jon Baddeley +44 20 7393 3872	New York (212) 644 9001 (212) 644 9009 fax Monday - Friday, 9am to 5pm
London Mark Oliver +44 20 7393 3856	Natural History	New York Jonathan Snellenburg +1 212 461 6530	Toll Free (800) 223 2854
New York	Los Angeles Claudia Florian +1 323 436 5437	Scottish Pictures	U.K.
Benjamin Walker +1 212 710 1306	Thomas E. Lindgren +1 310 469 8567 •	Edinburgh Chris Brickle +44 131 240 2297	Monday to Friday 8.30 to 6.00 +44 (0) 20 7447 7447
Dan Tolson +1 917 206 1611	Old Master Pictures	Silver & Gold Boxes	
Los Angeles	London Andrew Mckenzie +44 20 7468 8261	London Ellis Finch +44 20 7393 3973	
Jason Stein +1 323 436 5466	Orientalist Art	Sporting Guns	
Motor Cars	London Charles O'Brien +44 20 7468 8360	London William Threlfall +44 20 7393 3815	
London Tim Schofield +44 20 7468 5804	Photography	Space History	
New York	New York Laura Paterson +1 917 206 1653	San Francisco Adam Stackhouse +1 415 503 3266	
Rupert Banner +1 212 461 6515	Post-War and Contemporary Art	Travel Pictures	
Eric Minoff 1 917 206 1630	London Ralph Taylor +44 20 7447 7403	London Veronique Scorer +44 20 7393 3962	
Evan Ide +1 917 340 4657	Giacomo Balsamo +44 20 7468 5837	Watches & Wristwatches	
Los Angeles	New York Muys Snijders +212 644 9020	London Jonathan Darracott +44 20 7447 7412	
Jakob Greisen +1 415 503 3284	Jacqueline Towers-Perkins +1 212 644 9039	New York	
Michael Caimano +1 929 666 2243	Lisa De Simone +1 917 206 1607	Jonathan Snellenburg +1 212 461 6530	
San Francisco	Los Angeles Sharon Squires +1 323 436 5404	Hong Kong	
Mark Osborne +1 415 503 3353	Laura Bjorstad +1 323 436 5446	Tim Bourne +852 3607 0021	
Europe			
Philip Kantor +32 476 879 471			
Automobilia			
London Toby Wilson +44 20 8963 2842			
Adrian Pipilos +44 20 8963 2840			

• Indicates independent contractor

Index

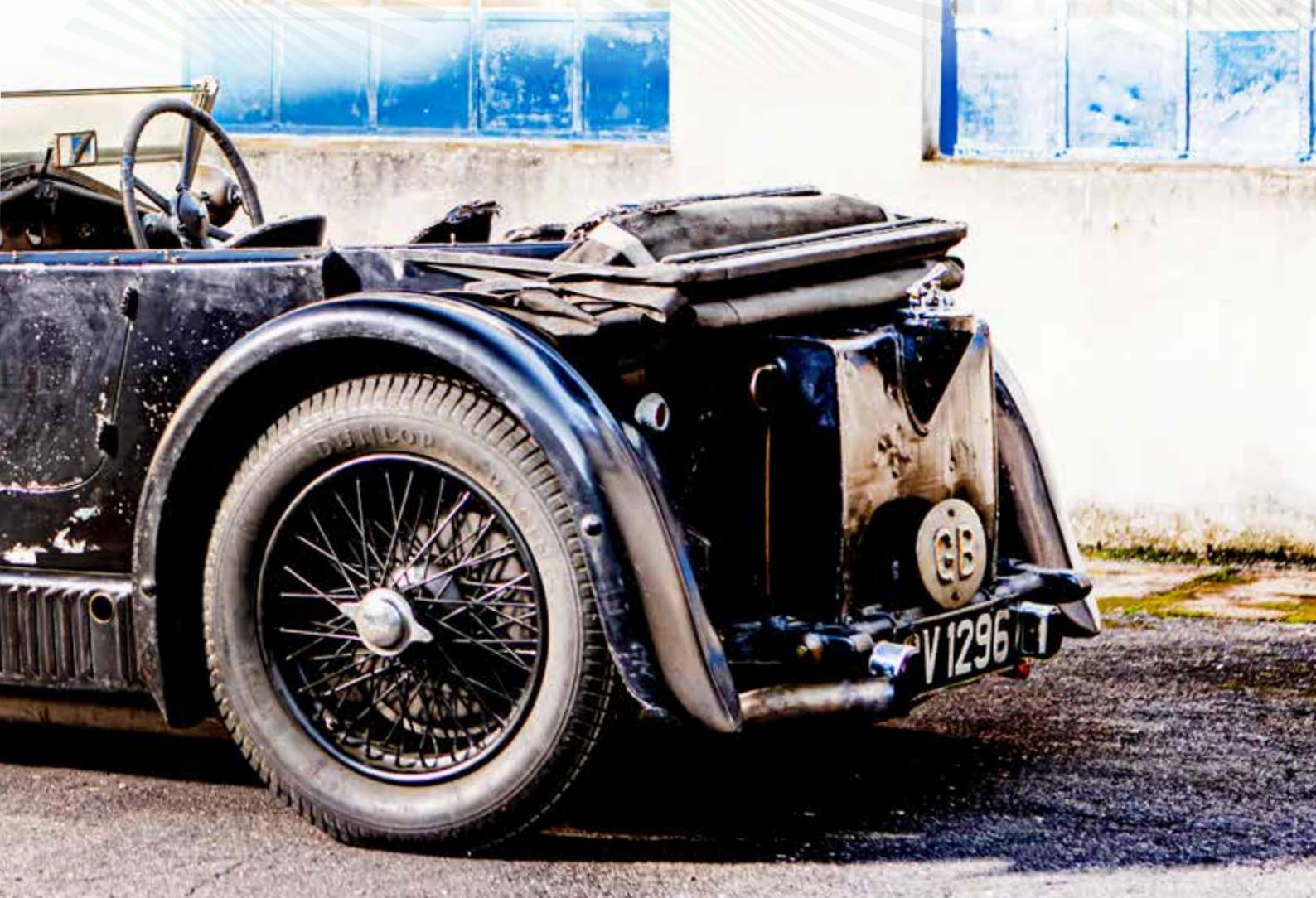
Lot No	Year	Model	Lot No	Year	Model
266	1956	Alfa Romeo 1900C Super Sprint Coupé Touring	292	1934	Buick Series 50 Coupé Chauffeur
247	1955	Alfa Romeo 1900C SZ Zagato Coupé	212	1959	Citroen DS19 Prestige Saloon Chapron Les Officielles Militaire
289	1960	Alfa Romeo 2000 Touring Spider	241	1935	Delage D8S Cabriolet Chapron
218	1961	Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce	237	1938	Delahaye 135 M Three-position Drophead Coupé
211	1961	Alfa Romeo Giulietta SS Coupé	233	1935	Delahaye 135 Coupe des Alpes Sports Saloon Labourdette
301	1983	Alfa Romeo GTV 2.0 Coupé	263	1952	Delahaye 235 Cabriolet
286	1987	Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione A1/IMSA Specification	222	c.1958	Devin D Porsche Spyder
282	1965	Alvis TE21 Drophead Coupé	249	1955	Elva Mk1/b Sports Racer
221	1955	Aston Martin DB2/4 Mark II Drophead Coupé	223	1956	Facel Vega FV2 Coupé
262	1958	Aston Martin DB MkIII Sports Saloon	253	1966	Ferrari "Dino 206S/SP Racing Sports-Prototype"
260	1928	Auburn Model 88 Boat-tail Speedster	208	1973	Ferrari 365 GT4 2+2
203	1960	Austin Healey Sprite 'Frog Eye' Mk1 Roadster	214	1977	Ferrari 308 GTB Vetroresina Coupé
201	1943	BMW 745cc R75 Military Motorcycle Combination	217	1979	Ferrari 308 GTS
269	1985	BMW 635CSi Coupé	255	2005	Ferrari 612 Scaglietti
297	1993	BMW 850CSi Coupé	256	2008	Ferrari 430 Scuderia
216	2001	BMW Z8 Roadster	270	1996	Ferrari F355 Spider
220	1967	BMW-Glas 3000 V8 Fastback Coupé Frua Prototype	285	2006	Ferrari 575 Superamerica
226	1913	Brasier 16hp Saloon	254	2007	Ferrari 599 GTB Fiorano
240	1949	Bristol 402 Cabriolet	300	1972	FIAT/Autobianchi 500 Giardiniera Estate Car
227	1913	Bugatti Type 13 Sports	231	1926	Hispano Suiza H6B Convertible Phaeton
238	1922	Bugatti Type 23 Torpedo Sport	257	1937	Horch 853 Spezialroadster
246	1925	Bugatti Type 39 Grand prix Racing Two-Seater	232	1931	Invicta 4½-Litre S-Type Low Chassis Sports 'Scout'
239	1927	Bugatti Type 40 'Grand Sport' Roadster	288	1934	Invicta 12/45 Tourer
268	1931	Bugatti Type 55 Roadster Figoni	261	1952	Jaguar XK120 Fixed head Coupé
281	1938	Bugatti Type 57 Atalante Coupé	277	1954	Jaguar XK120 Drophead Coupé
279	1939	Bugatti Type 57C Stelvio Cabriolet Gangloff	206	1960	Jaguar Mk2 3.8-Litre Saloon

LOT 232

1931 INVICTA 4½-LITRE S-TYPE LOW CHASSIS SPORTS 'SCOUT'



Lot No	Year	Model	Lot No	Year	Model
219	1961	Jaguar Mk2 3.8-Litre Saloon 'Ex-Bernard Consten'	205	1987	Mercedes-Benz 300 SL W107 Cabriolet
290	1972	Jaguar E-Type Series 3 V12 Roadster	271	1954	Miller Shooting Brake
273	1961	Jaguar E-Type Series 1 'Flat Floor' Roadster	280	1952	Pegaso Z-102 2.8-Litre Cabriolet
225	c.1922	Labourdette Trençar Trailer	265	1966	Porsche 911 'SWB' Coupé
235	1936	Lagonda LG45 4½-Litre Fox & Nicholl Le Mans Replica	207	1969	Porsche 911E 2.0-Litre Targa
202	1964	Lamborghini 2R Tractor	224	1958	Porsche 356A Speedster
245	1956	Lancia B24S Convertible	244	1968	Porsche 911T Coupé
210	1963	Lancia Sport 3C 'Double Bubble' Coupé Zagato	236	1973	Porsche 911 Carrera RS 2.7-Litre Touring Coupé
250	1976	Lancia Stratos HF Stradale Coupé	295	1975	Porsche 911S 2.7-Litre Coupé
252	1988	Lancia Delta HF Integrale 8V Group A Rally Car	294	1982	Porsche 930 3.3-Litre Turbo Coupé
229	1928	Lancia Lambda Long Chassis Torpedo	291	1987	Porsche 928 S4 Coupé
251	1985	Lancia Delta S4 Stradale	284	1995	Porsche 993 Carrera RS
209	1959	Maserati 3500 GT Coupé	215	1960	Porsche 356B 1600 Roadster
267	1973	Maserati Bora 4.9-Litre Coupé	283	1991	Porsche 964 Carrera RS
274	2009/2019	MAT New Stratos Coupé	275	1962	Rolls-Royce Silver Cloud II Drophead Coupé
258	1937	Maybach SW38 Special Roadster	228	1915	Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost London-Edinburgh Limousine
242	1935	Mercedes-Benz 500K Cabriolet A	298	1960	Steyr-Puch 500D 'TR II' Sports Saloon
259	1937	Mercedes-Benz 540K Cabriolet B	234	1934	Talbot AV105 Brooklands Sports Racer
293	1958	Mercedes-Benz 220 S 'Ponton' Cabriolet	230	1935	Talbot Lago T120 3.0-Litre Baby Sport Cabriolet
276	1963	Mercedes-Benz 300 SL Roadster with Factory Hardtop	287	2008	Toyota TF108 Formula 1
296	1968	Mercedes-Benz 280 SL Pagoda with Factory Hardtop	299	1967	Volkswagen Karmann-Ghia 1200 Cabriolet
272	1970	Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé	302	1984	Volkswagen Golf 1600 GL Cabriolet
264	1971	Mercedes-Benz 280 SE 3.5 'Flachkühler' Cabriolet	243	1993	Volkswagen Golf Mk1 Cabriolet
278	1971	Mercedes-Benz 280 SEL 3.5 Limousine	303	1965	Volvo L3314-H-T 'Laplander' 4x4 Military Vehicle
204	1985	Mercedes-Benz 280GE 4x4	248	2016	Zagato Mostro Coupé



Supported by



Bonhams
4 rue de la Paix
F-75002 Paris

+32 (0) 142 6110 11
bonhams.com

AUCTIONEERS SINCE 1793