

Mercedes-Benz BY ARTCURIAL MOTORCARS

Dimanche 15 octobre 2017 - 16h

Mercedes-Benz Center Paris



ARTCURIAL
// Motorcars





Mercedes-Benz BY ARTCURIAL MOTORCARS

Dimanche 15 octobre 2017 - 16h

Mercedes-Benz Center Paris

ARTCURIAL
// Motorcars





Mercedes-Benz BY ARTCURIAL MOTORCARS

vente n°3308



VENTE/AUCTION

MERCEDES-BENZ CENTER PARIS
344 avenue Napoléon Bonaparte
92500 Rueil-Malmaison

Dimanche 15 octobre à 16h

Sunday 15 October - 4pm

INFORMATIONS/ENQUIRIES

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com

Commissaire-Preneur / Auctioneer

Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists

Matthieu Lamoure
Directeur / Managing director
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31
Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

Pierre Novikoff
Directeur adjoint / Deputy director
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32
Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92
pnovikoff@artcurial.com

Antoine Mahé
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62
Mobile : +33 (0)6 47 65 64 04
amahe@artcurial.com

Benjamin Arnaud
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11
Mobile : +33 (0)6 13 55 05 29
barnaud@artcurial.com

Consultants

Frédéric Stoesser
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38
fredstoesser@gmail.com

Niklas Hannah
nhannah@artcurial.com

Automobilia

Sophie Peyrache
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

Relations clients, administration Client services, administration

Iris Hummel
Directeur des opérations
et de l'administration
Director of operations
and administration
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile: +33 (0)6 08 18 86 58
ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine
Administrateur / Administrator
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
acmandine@artcurial.com

Sandra Fournet
Administrateur junior
Junior administrator
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14
sfournet@artcurial.com

Comptabilité / Accounting

Julie Court
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 05
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22
jcourt@artcurial.com

Ordres d'achat / Bids office

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

Catalogue en ligne
Online catalogue
www.artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL
Live Bid

Assistez en direct aux ventes
aux enchères d'Artcurial et
enchérissez comme si vous y étiez,
c'est ce que vous offre le service
Artcurial Live Bid.
Pour s'inscrire :
www.artcurial.com



L'EQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

COMMISSAIRE-PRISEUR / AUCTIONEER



Hervé Poulain

SPÉCIALISTES / SPECIALISTS



Matthieu Lamoure
Directeur



Pierre Novikoff
Directeur adjoint



Antoine Mahé
Spécialiste



Benjamin Arnaud
Spécialiste

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION / CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION



Iris Hummel
Directeur
des opérations



Anne-Claire Mandine
Administrateur



Sandra Fournet
Administrateur junior



Sophie Peyrache
Responsable

AUTOMOBILIA

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah

EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

MERCEDES-BENZ CENTER PARIS
344 avenue Napoléon Bonaparte
92500 Rueil-Malmaison

Vendredi 13 octobre 2017

10h - 18h

Samedi 14 octobre 2017

10h - 18h

Dimanche 15 octobre 2017

10h - 16h

Friday 13 October 2017

10am - 6pm

Saturday 14 October 2017

10am - 6pm

Sunday 15 October 2017

10am - 4pm

VENTE *AUCTION*

MERCEDES-BENZ CENTER PARIS
344 avenue Napoléon Bonaparte
92500 Rueil-Malmaison

Dimanche 15 octobre 2017

16h

Sunday 15 October 2017

4pm

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les véhicules seront rapatriés le soir de la vente dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir de mardi 17 octobre 2017 après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 19 octobre 2017 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour et par voiture. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

The cars will be shipped the evening of the sale to a secured storage place at the cost of €250 + VAT per car and can be collected from there from Tuesday 17 October 2017 after full payment. Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 19 October 2017 and will then be charged at €25 + VAT per day and per car. Payment of storage fees by cheque, cash, credit card at collection or prior by bank transfer.

DIVERS / *DIVERS*

Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Artcurial et sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

Pour les lots indiqués par ⚙ :

L'adjudication du lot est TTC. La TVA, aux taux en vigueur de 20%, est incluse dans le prix d'adjudication. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français. Elle est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

French cars that are more than 75 years old and costing over 50,000 € require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time (passport maximum three months, license maximum one extra month). Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin and the delivery time can be variable depending on the country. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

For lots indicated by ⚙ :

This lot is sold VAT included. The VAT can be refund to any European registered company in car business which acquired it at auction, providing it holds a VAT european registration number and it can prove the lot has been transported to his country of residence. The VAT will be reimbursed to any buyer residing outside the EU, providing he can give evidence of this exportation, such as export papers duly signed and cleared by the French customs or from any other country member of the EU.



Marc LANGENBRINCK
Président de Mercedes-Benz France

Edito

La vie des entreprises est jalonnée d'arbitrages et de décisions. Certains d'entre eux sont plus difficiles que d'autres à prendre. Ils sont toujours guidés par l'intérêt général. C'est le cœur serré que Mercedes-Benz France a décidé de céder sa collection de voitures de collection constituée en grande partie à l'aube des années 2000 grâce à la complicité des dirigeants de l'époque : Reinhard Lyhs, président de Daimler France, et de François Le Clec'h, directeur de la marque, à qui je souhaite rendre hommage ici.

La décision de se séparer de notre patrimoine s'est imposée naturellement. Elle découle du fait qu'en près de vingt ans, le monde a beaucoup évolué. Il s'est accéléré. C'est particulièrement vrai chez Mercedes-Benz qui a connu, au cours des dernières années, un élargissement sans précédent de sa gamme et une croissance accélérée qui la place régulièrement en tête parmi ses concurrents. Ces nouvelles frontières ont profondément transformé l'entreprise, rendant incompatible les exigences que nécessite une collection aussi prestigieuse de voitures anciennes dans un contexte local. Entretenir et faire rouler ce patrimoine est devenu chaque jour plus difficile. Or, l'automobile est un objet vivant. Tout collectionneur le sait bien : rien n'est plus essentiel que de faire rouler une ancienne et de s'en occuper tous les jours.

La constitution de la collection privée de Mercedes-Benz France s'était inscrite dans une volonté d'assurer le rayonnement de la firme à l'étoile dans des manifestations publiques et privées. Pour remplir cette mission aujourd'hui, le musée de la maison mère à Stuttgart possède de nombreuses options qui peuvent être mises à notre disposition afin de profiter d'un parc étoilé plus riche. Les moyens modernes de transport et de logistique participent à ces facilités.

Mercedes-Benz France n'est finalement que le gardien éphémère de la collection. Nous aspirons à ce que notre patrimoine connaisse un nouveau départ et mène une vie plus active. Pierre Bergé, ce géant de la culture française moderne qui vient de nous quitter, ne disait pas autre chose lors de la vente de sa collection de livres. « Je ne crois pas à la possession. L'art a toujours été pour moi en transit ». L'événement « Les Belles Etoiles » que nous avons organisé l'an dernier au Grand Palais

pour célébrer les 130 ans de la marque nous a confortés dans notre décision. L'enthousiasme et l'intérêt des visiteurs pour nos modèles a été notre plus belle récompense. Beaucoup d'entre eux ont clairement manifesté leur volonté d'acquérir un modèle de notre collection. Leur insistance sera récompensée, le rêve devient réalité : nous sommes heureux aujourd'hui de leur offrir cette opportunité à travers la vente aux enchères organisée par la maison Artcurial. Chacun des dix-huit modèles de la collection de Mercedes-Benz France est unique. Certains ont été acquis auprès de clients « amis » de la marque. D'autres répondent à la catégorie prisée des collectionneurs et dite de « première main ». C'est notamment le cas de la Mercedes-Benz 600 limousine entrée dans la flotte des véhicules de démonstration de Mercedes-Benz France le 9 juin 1972 et toujours conservée. Tous racontent une tranche de l'histoire du groupe Daimler qui vient de passer le cap des 131 ans.

Chacun des dix-huit véhicules revisite quelques-unes des plus belles pages d'une aventure qui a commencé en 1886 avec le fameux tricycle de Carl Benz, dont une réplique figure également parmi les pièces de la collection. Ils témoignent que Mercedes-Benz, devenu aujourd'hui le numéro 1 des constructeurs premium, s'est toujours placé à l'avant-garde de l'innovation technologique dans tous les domaines de la construction automobile : la propulsion, la sécurité, le design et le confort.

Nous sommes heureux que la dispersion des automobiles de la collection privée de Mercedes-Benz France fasse partie d'une vente aux enchères entièrement réservée aux modèles du groupe et soit organisée au sein même de notre écrin, le Mercedes-Benz Center, à Rueil-Malmaison.

Je ne doute pas que les amateurs de la firme à l'étoile et de belles automobiles seront nombreux dimanche 15 octobre à assister à cette vente événement et je souhaite à tous ceux qui aiment notre marque ainsi qu'à ceux qui tomberont sous son charme, un événement plein d'étoiles !

Marc LANGENBRINCK
Président de Mercedes-Benz France





© Daimler AG



© Daimler AG





© Daimler AG



© Daimler AG



The life of a company is full of problem solving and decisions. Some of these decisions are harder to take than others. They are always guided by the general interest. It was with heavy heart that Mercedes-Benz France took the decision to sell its collection of classic cars. This collection was largely put together at the start of the 2000s, and came about through the commitment of those in charge at the time: Reinhard Lyhs, President of Daimler France, and François Le Clech, marque managing director, both of whom I would like to pay tribute to today.

The decision to part with our collection happened naturally and stemmed from the fact that the world has changed enormously over the last twenty years. The pace has accelerated. This is especially true at Mercedes-Benz, which has recently witnessed an unprecedented expansion of its range and accelerated growth that puts it ahead of its competitors on a regular basis. These new frontiers have transformed the business profoundly, and it is now incompatible with the requirements of maintaining such a prestigious collection of classic cars in a local context. Maintaining and keeping these cars running has become more and more difficult. An automobile is a living thing. Every collector knows that there is nothing more important than keeping an old car running and looking after it on a daily basis.

The creation of a Mercedes-Benz France collection grew from the desire to promote the marque's standing through private and public exhibitions. To fulfil this mission today, the museum of our parent company in Stuttgart provides us with different opportunities to experience the rich history of the marque. Modern means of transport and logistics make this easier.

Ultimately, Mercedes-Benz France is just a transient guardian of this collection. To this end, we would like our collection to have a fresh start and lead a more active life. Pierre Bergé, the giant of modern French culture, who has just passed away, expressed something similar when he sold his collection of books. «I don't believe in possession. For me, art has always been in transit.»

The event « Les Belles Etoiles » that we organised last year at the Grand Palais, to celebrate 130 years of the marque, reinforced our decision. The visitors' enthusiasm and interest in our cars was our biggest compensation. So many people expressed a desire to buy a model from our collection. Their insistence will be rewarded, and their dream can now become



a reality. We are delighted to be offering this opportunity today, through the sale organised by the auction house Artcurial.

Each of the eighteen models in the Mercedes-Benz France collection is unique. Some were acquired from client «friends» of the marque. Others fall into the category prized by collectors of «one owner». This is the case with the Mercedes-Benz 600 limousine that joined the fleet of Mercedes-Benz France demonstration cars on 9 June 1972 and has stayed with us ever since.

They each have a story to tell of different periods in the history of the Daimler group that has just reached 131 years old. Every one of these eighteen vehicles look back to the most beautiful pages of an adventure that began in 1886 with the famous tricycle of Carl Benz, of which there is a replica in the collection. They are a testament to the fact that Mercedes-Benz, the leading premium manufacturer today, has always been at the forefront of technical innovation in every sphere of car manufacture: engineering, safety, design and comfort. We are delighted that the sale of the cars in the private collection of Mercedes-Benz France will be part of an auction dedicated entirely to the marque and will be held in the familiar surroundings of the Mercedes-Benz Center in Rueil-Malmaison.

I have no doubt that enthusiasts of fine automobiles and the three-pointed star brand will come in large numbers on 15 October to be a part of this auction and I wish all those who love our marque, as well as those who fall under its spell, a star-filled occasion!

Marc LANGENBRINCK
CEO Mercedes-Benz France



INDEX

1886 Benz Patent-Motorwagen tricycle réplique	55	1985 Mercedes-Benz 190 E Production	18
		1986 Mercedes-Benz 190 E 2.3-16	43
		1986 Mercedes-Benz 450 SEL blindée	36
1934 Mercedes-Benz Nürburg 500 Sport	33	1986 Mercedes-Benz 560 SEC	40
1934 Mercedes-Benz 380 K Sport Roadster	48	1987 Mercedes-Benz 300 SL	42
1937 Mercedes-Benz 540 K Cabriolet B Sindelfingen	26	1988 Mercedes-Benz 500 SL	12
1938 Mercedes-Benz 320 Cabriolet A	25	1989 Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution	16
1951 Mercedes-Benz 170 DA OTP	22	1990 Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II	17
1952 Mercedes-Benz 170 VA Saloon	4	1990 Mercedes-Benz 560 SEL Blindée	37
1952 Mercedes-Benz 220 Cabriolet A	24	1991 Mercedes-Benz 560 SEL	35
1952 Mercedes-Benz 220 Cabriolet B	52	1992 Mercedes-Benz 230 CE	3
1952 Mercedes-Benz 300 Adenauer Cabriolet	32		
1953 Mercedes-Benz 170 DS Berline	23	2002 Smart Crossblade #346	2
1953 Mercedes-Benz 220 Berline Export	51	2005 Smart Forfour Brabus	50
1955 Mercedes-Benz 300 S Cabriolet	45	2005 Mercedes-Benz SLR McLaren Coupé	14
1955 Mercedes-Benz 300 SL "papillon"	46	2006 Smart Roadster Brabus Xclusive	27
1957 Mercedes-Benz 300 C Adenauer	8	2006 Smart Fortwo Brabus "Red Edition"	28
1957 Mercedes-Benz Unimog 411 "Froschauge"	30	2008 Mercedes-Benz S 65 AMG	41
1958 Mercedes-Benz 220 S Coupé	31	2008 Maybach 57 S	54
		2009 Mercedes-Benz McLaren SLR 722 S Roadster	15
1960 Mercedes-Benz 190 SL	9		
1960 Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet	10	2013 Mercedes-Benz SLS AMG Coupé	47
1961 Mercedes-Benz L 319 D fourgon vitré	56	2014 Mercedes-Benz SLS GT Roadster	49
1961 Mercedes-Benz 300 D Cabriolet	11	2015 Mercedes-Benz SL 63 AMG Hamilton	19
1961 Mercedes-Benz 300 SL Roadster	13		
1962 Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet B	53		
1964 Mercedes-Benz 300 SE Coupé	29		
1965 Mercedes-Benz 230 SL Pagode	5		
1968 Mercedes-Benz 600 Pullman six portes	39		
1969 Mercedes-Benz 300 SEL 6,3 L	20		
1969 Mercedes-Benz 280 SE Cabriolet	21		
1970 Mercedes-Benz 280 SE 3,5L Cabriolet	44		
1970 Mercedes-Benz 280 SE 3,5L Coupé	7		
1970 Mercedes-Benz 300 SEL 3,5L	34		
1972 Mercedes-Benz 600	38		
1979 Mercedes-Benz 450 SEL 6,9L	6		

1

MERCEDES-BENZ

Reproduction à grande échelle du
bouchon de radiateur surmonté de l'étoile
qui ornait les calandres de la marque

En métal chromé

H. totale : 35 cm. (13 ³/₄ in.),

D. : 30 cm. (11 ³/₄ in.),

Poids : environ 13 kg

*Oversized reproduction of the radiator cap
with the star that decorated the marque's
grille. Chrome plated metal.*

1.000 - 2.000 €

Sans réserve / No reserve





2002 SMART CROSSBLADE #346

Carte grise française
French title

Châssis n° WME01MC012H057078

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Production limitée, déjà collector
- Seulement 11 076 km d'origine
- Dans la collection Mercedes-Benz France depuis l'origine

- *Limited production, already collectable*
- *Only covered 11 076 km*
- *In the Mercedes-Benz France collection from new*



Immatriculée neuve au nom de Daimler Chrysler France, la carte grise de cette Smart Crossblade a accompagné le 6 octobre 2010 le changement de nom du constructeur pour être établie à celui de Mercedes-Benz France. Cette voiture est en bon état général, avec une carrosserie bicolore noir et gris bien préservée. À l'intérieur, les sièges sont en tissu imperméable rouge et noir, cette même teinte rouge étant rappelée au tableau de bord. Celui-ci présente quelques légères traces. Le compteur affiche 11 076 km et, en septembre 2017, la voiture vient de bénéficier d'une révision chez le constructeur.

Lancée en 2002 dans l'attente du roadster, la version Crossblade était limitée à 2 000 exemplaires,

dont 50 réservés au marché français. Elle ne ressemblait à rien de ce qui circulait alors sur les routes, prenant résolument la voie de l'originalité : pas de pare-brise, pas de portes, pas de toit, et même pas de capote ! Ce qui n'empêchait pas la Crossblade d'être chère, le constructeur jouant la carte de l'exclusivité. Tout était fait pour le plaisir, le petit moteur de 71 ch permettant une amusante vivacité. "Les sensations de conduite cumulent la sécurité des quatre roues et la liberté d'une moto," affirmait Option Auto.

Rare à cause de sa production limitée, cette Crossblade a l'avantage d'un faible kilométrage et d'une provenance exceptionnelle.

Registered new in the name of Daimler Chrysler France, this Smart Crossblade's registration shows the constructor's name changing to Mercedes-Benz France on 6 October 2010. This car is in good overall condition, with well-presented black and grey bodywork. The seats are upholstered in red and black waterproof fabric, and the same red appears on the dashboard, which has a few light scratches. The odometer shows a mileage of just 11 076 km and in September 2017, the car underwent maintenance by the manufacturer.

Launched in 2002, in anticipation of the roadster, the Crossblade version was limited to

2000 examples, with 50 of these reserved for the French market. It had a totally original look, unlike anything else on the road, with no windscreen, no doors, no roof and not even a hood ! This did not prevent the Crossblade from being expensive, with the manufacturer accentuating its exclusivity. Everything was geared towards enjoyment, including the compact 71 bhp engine that demonstrated a surprising liveliness. « The driving experience offers four-wheel security with the freedom of a motorcycle, » declared Option Auto.

Produced in limited numbers, this Crossblade is rare and has the added advantage of an exceptional provenance and low mileage.

1992 MERCEDES-BENZ 230 CE

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1240431B741468

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• 1^{ère} main

• 20 200 km d'origine

• Nombreux équipements optionnels

• **One owner**

• 20 200 km from new

• **Lots of optional equipment**



Lancée en 1984, la série désignée comme « W124 » dans la nomenclature Mercedes-Benz se voulait représentante du milieu de gamme de la marque, ayant vocation à satisfaire une clientèle à la fois large et exigeante.

L'exemplaire que nous présentons en est une élégante représentation, sous la forme du coupé 4 places. Son actuel et unique propriétaire en a fait l'acquisition à Paris en 1992, et n'en a, depuis, fait qu'une utilisation parcimonieuse. Il n'affiche en effet que 20 200 km d'origine et a toujours été stationné au sec. D'une élégante livrée gris anthracite soulignée par un gris plus clair pour la ceinture inférieure de caisse, ce coupé offre un très bel intérieur cuir noir en bel

état de conservation. Au rayon des équipements, il dispose d'une boîte automatique, des quatre vitres électriques, d'une climatisation manuelle, d'un autoradio Sony avec antenne électrique et système de basses actives optionnel. Comme tout véhicule soigné, ce 230 CE dispose de tous ses accessoires, trousse à outils, carnets, triangle de signalisation ou encore trousse à pharmacie. Cette automobile offre, en résumé, tout ce que l'on peut attendre d'une youngtimer de qualité : historique limpide, très faible kilométrage, attrayante version coupé et bel état de conservation. Sachez en profiter au bon moment !

Launched in 1984, the series given the name « W124 » by Mercedes-Benz was intended to represent the marques' mid-range models and cater for a wide and demanding clientele. The example presented is an elegant four-seater coupé. The one and only owner acquired the car in Paris in 1992, and has always used it sparingly. It has covered just 20,200 km from new and has always been kept in the dry. Presented in an elegant anthracite grey highlighted with a lighter grey on the lower half of the body, this coupé has a beautiful and well-conserved black leather interior. It has an automatic gearbox, four electric windows, manual

air-conditioning, Sony radio with electric aerial and optional active bass system. As with any well-kept car, this 230 CE comes with all its accessories, including toolkit, manuals, warning triangle and first aid kit. It offers everything one would expect from a high quality youngtimer: clear history, very low mileage, in an attractive and well conserved coupé body. Here's a great chance that shouldn't be missed!

1952 MERCEDES-BENZ 170 VA SALOON

Titre de circulation portugais
Portuguese title

Châssis n° 136.060.02119/52
Moteur n° 135.925.5508335

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Belle restauration
- Fiable et ludique
- Bel intérieur cuir

- *Nice restoration*
- *Reliable and nice to drive*
- *Very nice leather interior*



À l'issue de la Seconde Guerre mondiale la ligne de production de Mercedes-Benz était limitée à la 170V seul modèle dont l'outillage avait survécu. Ces modèles d'après-guerre produits à 83 000 unités étaient équipés d'un moteur 1750 cc disponible en version essence dénommée 170VA ou en version diesel alors appelée 170DA.

L'exemplaire que nous proposons a été immatriculé pour la première fois en Allemagne le 31 décembre 1952 sous le numéro HD-RR141. De belle présentation dans sa teinte noire, il a bénéficié d'une restauration. Les chromes sont dans un

bon état général, avec juste quelques imperfections sur la grille du radiateur et les poignées de portes. L'intérieur en cuir brun et moquettes à la couleur a été refait avec goût. Le tableau de bord est d'une grande finesse. À partir de 1950 les 170 étaient équipées d'un accès au coffre externe et le cache roue de secours est orné de métal. Cette 170 VA est un bel exemplaire de la production d'après-guerre de Mercedes-Benz.

After World War II Mercedes-Benz's production line was limited to the pre-war 170 V as it was the only model for which the tooling survived. Those post-war cars were equipped with a 1750 cc engine which could either be a petrol engine, identified as the 170 VA, or a diesel engine identified as the 170 DA. They met a great success and 83,000 examples were built.

The car on offer was registered for the first time with the number HD-RR141 in Germany on 31 December 1952. Well presented in its black paint it is a nicely

restored example. The chrome is in good general condition with only some pitting visible on the radiator shell and door handles. The interior is nicely re-trimmed in brown leather with matching brown carpets. The dashboard is appealing and refined. From 1950 the 170 had external boot access and the spare wheel has a metal cover. This very neat example of Mercedes Benz's post-war cars is an opportunity which won't be missed by the enthusiasts.

1965 MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 113 042 10 010956
Moteur n° 127981 10 009145

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Un historique connu depuis 1971
- Tout récemment révisé au sein du réseau Mercedes-Benz
- Un dessin signé Paul Bracq toujours aussi séduisant

- *Known history since 1971*
- *Recently serviced within the Mercedes-Benz network*
- *Design by Paul Bracq still looks stunning today*



Mise en circulation le 15 juin 1965, cette belle Mercedes 230 SL à toit pagode se présente dans une robe argent associée à un intérieur en cuir noir et complété d'une capote en alpaga, noire elle aussi. Son 6 cylindres en ligne est accouplé à une boîte de vitesse mécanique à 4 rapports. Point fort, son historique est particulièrement limpide puisque cet exemplaire n'a connu que deux propriétaires depuis 1971. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 1996, il y a désormais plus de 20 ans, la voiture faisant partie de la succession du précédent propriétaire. Ce dernier n'était autre que le concessionnaire Mercedes-Benz de Dijon, qui l'exposera alors de nombreuses années dans son showroom. Cette Pagode fut repeinte en 1999 ce qui explique son bon état général de présentation aujourd'hui.

A cette période toujours, la voiture bénéficia aussi de soins mécaniques importants incluant notamment le remplacement des amortisseurs, de l'alternateur, de l'embrayage ainsi que la réfection de la pompe à injection et du boîtier de direction. Plus récemment les tambours arrière ont été revus. L'intérieur dispose quant à lui d'une très belle patine, les assises de sièges ont été remplacées tout en conservant le maximum d'éléments de la sellerie d'époque. La voiture n'a que très peu roulé ces dernières années et a toujours été conservée dans de bonnes conditions. Elle est de plus équipée de son hard top et sera révisée pour la vente. La pagode est belle et facile d'usage, c'est tout logiquement qu'elle est de plus en plus recherchée par les collectionneurs.

First put on the road on 15 June 1965, this pretty Mercedes 230 SL with pagoda roof is presented in silver with a black leather interior and black alpaca hood. The straight six-cylinder engine is mated to a four speed manual gearbox. This example has the bonus of a well known history, as it has had just two owners since 1971. The current owner bought the car some 20 years ago in 1996, from the estate of the previous owner; the Mercedes-Benz dealer in Dijon who had exhibited the car for many years in his showroom. The Pagoda is presented in good overall condition, having been re-sprayed in 1999. During the same period the car had major mechanical work carried out which included replacing the

shock absorbers, alternator, clutch, and the injection pump and steering box were repaired. More recently, the rear drums were serviced. The interior has a lovely patina, and the pads of the seats have been replaced while as much of the period upholstery was kept as possible. The car has not been driven very much in recent years and has always been kept in good conditions. It comes with its hardtop, and will be serviced before the sale. Given that the Pagoda is stunning and easy to drive, it is no surprise to find that it has become more and more sought after by collectors.



1979 MERCEDES-BENZ 450 SEL 6,9L

Carte grise française
French title

Châssis n° 11603612006353
Moteur n° 10098512006450

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Dans la collection Mercedes-Benz France depuis l'origine
- Entretien de qualité, dossier de suivi exceptionnel, carnets à jour
- Moteur 286 ch, performances élevées

- *In the Mercedes-Benz France collection from new*
- *Quality maintenance, exceptional folder, service books up to date*
- *286 bhp engine, high performance*



Mise en circulation le 16 juillet 1979, cette voiture n'a connu qu'un seul propriétaire depuis l'origine : Mercedes-Benz France. Voiture de démonstration, elle n'a jamais quitté le parc de la marque et a bénéficié d'un entretien de grande qualité, comme en témoigne le dossier impressionnant qui l'accompagne. Elle est dans sa teinte d'origine gris anthracite (référence I72G), avec sa sellerie d'origine en velours bleu. Remise en état après un vol et détérioration en 1986, elle bénéficie d'un toit ouvrant, d'un ABS, d'un système de climatisation et d'un autoradio Becker Europa. Le compteur kilométrique affiche un peu plus

de 131 600 km. Le compartiment moteur ne présente pas d'anomalie, le moteur étant celui d'origine. L'intérieur est bien préservé malgré un léger affaissement de l'assise arrière gauche. Tableau de bord et console centrale à finition bois sont impeccables. Cette voiture sera livrée avec un important dossier incluant : son carnet d'entretien tamponné, la notice d'utilisation, la facture d'achat neuve, l'ensemble des fiches usine et de prêt et une expertise réalisée en 2015. L'entretien est à jour, la voiture ayant été révisée en 2017 par le constructeur, l'importante facture étant consultable dans le dossier.

Put on the road on 16 July 1979, this car has had just one owner from new: Mercedes-Benz France. Used as a demonstration car, it has never left the marque's fleet and has been regularly maintained to a high standard, as recorded in the stunning accompanying file. It is presented in the original colour, anthracite grey (reference I72G), with the original blue velours upholstery. Following a theft and having suffered some deterioration, the car was restored in 1986 and comes with sunroof, ABS, air-conditioning and a Becker Europa radio. The odometer

shows a mileage of just over 131,600 km. It has the original engine and there are no signs of any irregularities in the engine bay. Inside, the left rear seat sags slightly, but otherwise the interior is well preserved. The dashboard and central console are in excellent condition. The car will be delivered with an important folder which will include: the stamped up to date service book, the owner's manual, new bill of sale, manufacturers' records, as well as an inspection report carried out in 2015. The maintainance is up to date, the car was serviced in 2017 by the



Avec son V8 de 6,9 litres développant 286 ch, la 450 SEL 6.9 litres une des berlines les plus rapides de son époque, particulièrement appréciée des pilotes automobiles. Produite à 7 380 exemplaires, elle reste encore aujourd'hui une machine exceptionnelle, alliant performances élevées et confort haut de gamme. Cet exemplaire présente l'avantage supplémentaire d'un historique limpide de très grande qualité.

manufacturer and the important invoice is available in the folder.

With its 286 bhp 6.9-litre V8 engine, the 450 SEL was one of the fastest saloons of its day, and very popular with racing drivers. Just 7 380 examples were built and it remains an exceptional machine today, offering high levels of performance and comfort. This example has the added bonus of an absolutely continuous history with a special provenance.



1970 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5L COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB11102612001597

80.000 - 100.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Peu courante version 3.5L
- Entretien suivi
- Teinte et options enviabiles

- *Unusual 3.5L version*
- *Regularly maintained*
- *Desirable colour and options*



Immatriculée à Paris en 1978, cette voiture a changé de propriétaire (toujours à Paris) en 1982 et c'est en 2005 que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Avec son élégante combinaison de couleurs, carrosserie bronze métallisé et toit aubergine, elle est pourvue d'une boîte automatique, d'un toit ouvrant, de vitres électriques, d'un système de climatisation (débranché), d'un autoradio Blaupunkt et de jantes en alliage léger. Le compteur indique 52 450 km.

Cette voiture a été régulièrement entretenue par les ateliers Étoile-Collection et, en plus d'opérations

d'entretien courant, l'on note les travaux suivants : remplacement en 2006 du maître-cylindre de freins, du radiateur et de la pompe à essence. La même année, le faisceau électrique a été remis en état et, en 2007 c'était au tour du train avant. Dix ans plus tard, en 2017, la boîte faisait l'objet d'une réfection, et la voiture recevait en septembre quatre pneus neufs. Au niveau carrosserie, elle a reçu en 2008 un traitement des soubassements et des corps creux au Dinitrol.

Aujourd'hui, elle offre une belle présentation et l'intérieur en cuir, d'origine, affiche une patine enviable.

Registered in Paris in 1978, this car remained in the capital when it changed hands in 1982, and was acquired by the current owner in 2005. Presented in an elegant combination of colours, metallic bronze with aubergine roof, it comes with automatic gearbox, sunroof, electric windows, climate control (disconnected), Blaupunkt radio and lightweight steel wheels. The odometer is set at 52,450 km.

The car has been looked after regularly in the Étoile-Collection workshop, and in addition to routine maintenance, has had the

following work carried out : the brake master cylinder, radiator and fuel pump were replaced in 2006; the wiring system was renewed the same year, and the front axle refurbished in 2007. Ten years later, in 2017, the gearbox was repaired and in September, four new tyres were fitted. In 2008 the underbody and hollow bodies were treated with Dinitrol.

Today, it is presented in nice condition and the original leather interior displays a lovely patina. It runs well and we have only noted a slight leak from



Elle fonctionne bien et nous n'avons noté qu'une légère fuite au niveau d'un des collecteurs d'échappement. Avec ses options désirables, son historique suivi, son entretien régulier et ses teintes élégantes, il s'agit d'un bel exemplaire, peu courant, de coupé Mercedes qui a marqué les esprits par sa puissance et ses performances, ouvrant la voie à toute une génération de modèles qui ont largement contribué à consolider la réputation de la marque, basés sur une subtile combinaison de sport, de confort et de luxe.

one of the exhaust manifolds. In an elegant colour scheme with highly desirable options, continuous history and having been regularly maintained, this is an unusual example of the Mercedes coupé with a performance and power that made it stand out. Based on a subtle mix of sportiness, comfort and luxury, it led the way for a whole generation of models that helped to consolidate the marque's reputation.



1957 MERCEDES-BENZ 300 C ADENAUER

Titre de circulation suédois
Swedish Title

Châssis n° 1860166500837

75.000 - 95.000 €

• Très faible kilométrage

• Rares équipements
« tropiques »

• Superbe état d'origine

• *Unbelievably low mileage car*

• *Very rare tropical equipment*

• *Amazing condition*



Cette Mercedes 300 C Adenauer fut à l'origine commandée à la concession Mercedes Bölle, Vollmer & Co de Singen, en Allemagne, avec certains équipements optionnels pour conditions extrêmes en pays chauds, tels que les suspensions réglables, un radiateur de plus grande capacité, des rideaux et stores arrière, un thermomètre extérieur, ou encore un phare de recherche.

Le premier propriétaire était un couple allemand à qui cette automobile fut finalement confisquée par les autorités Suisses au regard d'activités illégales. La voiture fut ensuite envoyée à Autohaus-Singen, dans le sud de l'Allemagne, où elle était régulièrement entretenue par Monsieur Sachs. En 1971, elle changeait de mains au profit de M. Brachert alors qu'elle n'affichait qu'entre 8 000 et

9 000 km d'origine. Puis, en 1978, M. Happle s'en portait acquéreur tandis qu'elle totalisait 19 000 km. Enfin, l'actuel propriétaire, un amateur suédois, en fit l'acquisition il y a 28 ans et la rapatria à Stockholm. Il n'en a depuis fait qu'une utilisation parcimonieuse, ne parcourant qu'à peine plus de 2 000 km, si bien que cette automobile se trouve aujourd'hui dans un état d'origine incroyable, conservant même les petites notices sur les mécanismes de portes, expliquant la manière de les actionner. Avec ses rares équipements optionnels d'origine et son état de conservation exceptionnel, cette Mercedes 300 C Adenauer est une occasion à ne pas manquer.

This Mercedes 300 C Adenauer was ordered at the Singen Mercedes dealership, Bölle, Vollmer & Co, with special tropical equipment which included adjustable suspension, a larger radiator, curtains, rear window blinds, outer temperature gauge and an extra external search lamp.

The first owner was a German couple to whom the car was eventually confiscated in the 1970s by the Swiss authorities due to their illegal activities. Then, the car was sent to Autohaus-Singen in south Germany where it was regularly maintained by Herr Sachs. In 1971 it was sold to a Herr Brachert when it had covered about 8,000 – 9,000 km from

new. In 1978 the car is sold again to a Mr Happle, and then the odometer showed 19,000 km. The current owner, a Swedish enthusiast, purchased it 28 years ago. He brought it back to Stockholm and has hardly used it for the past three decades as the car has only covered 2,000 km since his purchase. The car is today in an unbelievably original nice condition, even retaining the little papers stickers on the inner door opening mechanism explaining how to open the doors. With its unusual African special equipment, this Mercedes 300 C Adenauer in original condition, as it was when it left the factory, is an opportunity not to be missed.





1960 MERCEDES-BENZ 190 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 12104210017539
Moteur n° 12192110017670

90.000 - 130.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Origine française
- Moteur d'origine
- Equipée d'un hard-top

- **French origin**
- **Original engine**
- **With hard-top**



Livrée neuve en France par les Établissements Delecroix et immatriculée pour la première fois le 4 juillet 1960, cette Mercedes 190 SL avec hard-top couleur carrosserie a été achetée par Mercedes-Benz France le 12 juillet 1995. Elle résidait depuis 1985 dans les Hauts-de-Seine. En 2003, la sellerie bénéficiait d'une réfection en cuir vert foncé (teinte d'origine) et, l'année suivante, c'était au tour de la carrosserie d'être remise en état.

La voiture offre aujourd'hui un bon état de présentation, avec une structure saine même si l'on note par endroit la présence de trace d'oxy-

dation. La capote en Alpaga est en état correct, de même que l'habitacle, bien préservé depuis sa restauration. Le tableau de bord est équipé d'une montre de bord VDO Kienzle, les moquettes sont vert moucheté et un couvre-capote en cuir vert complète l'équipement. Cette voiture a été exposée à Rétromobile en 1997 sur le stand Mercedes-Benz. Elle est accompagnée de sa Daten Karte, d'un dossier de factures de travaux et d'entretien, depuis son achat en 1995, ainsi que d'une documentation technique.

Delivered new in France by Établissements Delecroix and first registered on 4 July 1960, this Mercedes 190 SL with a hard-top the colour of the body, was bought by Mercedes-Benz France on 12 July 1995. It had been kept in the Hauts-de-Seine region since 1985. In 2003 the car was re-upholstered in dark green leather, the original colour, and the body was restored the following year.

The car is presented in good condition today, and is structurally sound despite some areas of oxidation. The Alpaca

hood is also in reasonable condition, and the interior has been well preserved since its restoration. The dashboard features a VDO Kienzle clock, there are mottled green mats and a green leather tonneau cover. This car was exhibited on the Mercedes stand at the 1997 Retromobile Salon. It comes with its Daten Karte, a file of invoices detailing work and maintenance carried out since it was acquired in 1995, as well as technical documents.



Présentée à la même époque que la Mercedes 300 SL, la 190 SL en reprenait le style général mais privilégiait le confort sur le sport. Son élégance se combinait à un moteur endurant et une suspension souple pour faire de cette voiture une routière idéale. Depuis 20 ans entre les mains de Mercedes-Benz France, l'auto vient d'être révisée pour un montant dépassant 3 200 € incluant le remplacement des pneumatiques, des fluides et des filtres. Cette 190 SL présente l'avantage d'un historique clair, d'une origine française et d'une présentation attractive.

Presented at the same time as the Mercedes 300 SL, the 190 SL had a similar style but favoured comfort over sportiness. The elegant design incorporated a robust engine and supple suspension, making it an ideal touring car. Owned by Mercedes-Benz France for the last 20 years, the car recently underwent a € 3200 service including the replacement of all four tyres, the fluids and the filters. This 190 SL has the bonus of being an original French car with a known history and attractive presentation.

1960 MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 128030 10 003710

120.000 - 160.000 €

• Plus de 78 000 € de travaux récents

• Restauré avec goût en préservant l'origine

• Seulement 2 propriétaires depuis 1980

• *More than €78,000 spent recently*

• *Restored in good taste by preserving the state of origin*

• *Only 2 owners since 1980*



Avec le type 220 de 1951, Mercedes-Benz amorçait la modernisation de ses grands modèles en proposant un beau moteur six cylindres à arbre à cames en tête. La 220 S de 1956 parachevait cette évolution en introduisant une caisse monocoque à la place du châssis tubulaire hérité de l'avant-guerre et une superbe carrosserie ponton sans marchepieds avec une ligne de capot à peine supérieure au sommet des ailes désormais intégrées. La 220 SE de 1958 reçut ensuite un système d'injection Bosch qui lui procura un appréciable gain de couple à un régime inférieur au bénéfice de l'agrément de conduite. La 220 SE fut proposée en berline, coupé

et cabriolet A (deux portes deux places), ce dernier style étant le plus recherché.

La 220 SE (W128) présentée ici, immatriculée pour la première fois en France le 17 mai 1960 est un des derniers exemplaires habillés de la première caisse ponton tout acier. Elle a été acquise le 1er mars 1980 par le précédent propriétaire, M. Sprecher, un important collectionneur de la marque qui possédait entre autre une 300 SL Roadster et une 300 SL papillon. La voiture était dans un très bel état d'origine lorsqu'elle fut vendue en 2010 lors d'une vente Artcurial à son actuel propriétaire, un fin connaisseur de la marque. Ce dernier se lance alors

With the Type 220 of 1951, Mercedes started modernising its mainstream models by offering a lovely six cylinder engine with overhead camshaft. The 220S of 1956 completed this evolution by introducing a monocoque shell in the place of the tubular chassis inherited from before the War and a superb Ponton body without running board and with a hood line only just above the top of the wings that are now integrated. The 220SE of 1958 then received a Bosch fuel injection system that gave it a substantial hike in torque at a lower engine speed which added to the driving enjoyment. The

220SE was offered as a saloon, a coupe and a cabriolet A (two door, two-seater), the latter two styles being the most sought after.

The 220SE on offer, first registered in France on 17 May 1960, is one of the last examples with the Ponton body entirely in steel. It was acquired on 1 March 1980 by the previous owner M Sprecher, an important Mercedes-Benz collector who owned a 300 SL Roadster and a 300 SL Gullwing. The car was in a very good state of origin when it was sold in 2010 during an Artcurial sale to its current owner, a connoisseur of the brand. The latter then started a



dans une restauration de très haut niveau ayant pour but de pouvoir utiliser l'auto comme au premier jour tout en conservant son exceptionnel aspect d'origine.

La voiture est mise à nue pour être repeinte dans sa teinte d'origine (Mercedes Gl58), les joints et les baguettes sont remplacés les chromes sont repris. Du point de vue mécanique, le moteur est entièrement refait avec pistons et soupapes neufs, les trains avant et arrière sont refaits ainsi que la boîte de vitesse. Rien n'est laissé au hasard dans cette méticuleuse restauration bien documentée qui totalise plus de 78 000 € de factures. La capote est remplacée mais les superbes

cuirs des sièges d'origine sont eux soigneusement nettoyés avant d'être remontés donnant à la voiture un charme inimitable.

Il s'agit d'une voiture rare sur le marché, très représentative de la période classique moderne de Mercedes caractérisée par une qualité de fabrication et de finition sans égale à l'époque. Accompagnée d'un important dossier de factures revenant sur l'ensemble des travaux effectués, cette 220 SE se présente dans un état remarquable tout à l'honneur de son propriétaire passionné et connaisseur.

very high level restoration with the aim of being able to use the car like when it was new, while maintaining its exceptional appearance of origin.

The car was stripped bare to be repainted in its original shade (Mercedes Gl58), the seals and the rods were replaced and the chrome redone. The engine was completely redone with new pistons and valves, the front and rear suspension arms were refurbished, as well as the gearbox. Nothing was left to chance in this meticulous and well documented restoration, totaling more than € 78000 of invoices. The hood was replaced

but the superb original leather seats were carefully cleaned, before being reassembled, giving the car its inimitable charm.

It is rare to see this type of car on the market, very representative of the classic modern period for Mercedes and characterized by high build quality and finish that was second to none at the time.

Coming with an important file of invoices reflecting the work carried out, this 220 SE is in a remarkable condition, a tribute to its passionate owner.

1961 MERCEDES-BENZ 300 D CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 18903310002830
Moteur n° 189.980-12-001746

180.000 - 240.000 €

- Modèle rarissime
- Equipé de l'injection
- Très bel état général

- *Extremely rare model*
- *Equipped with injection*
- *Beautiful general condition*



Au début des années 1950, visant avant tout les marchés d'exportation, Mercedes-Benz conçoit deux luxueuses berlines à moteur six cylindres, la 220 de 2,2 litres et la 300 à moteur trois litres. Ces deux types, lancés fin 1951, vont très vite repositionner la marque parmi les constructeurs de voitures de luxe, tandis que la 300 SL sport compétition en assurera la promotion par de prestigieuses victoires au niveau international.

La Mercedes 300 devient aussitôt, par son style majestueux et la qualité de sa conception mécanique, le haut de gamme absolu du constructeur. Le moteur de la 300 (avec 115 ch initialement) incarne le retour de Mercedes sur le segment du très grand luxe. Il servira de base aux groupes des célèbres modèles dérivés 300 S/Sc et SL.

Destinée aux services officiels et

aux grands acteurs économiques, la 300 rencontre un vrai succès. Sur le plan mécanique, elle évolue jusqu'à la 300d de 1957, construite sur le châssis allongé de 10 cm de la version dite « Adenauer ». Son style est légèrement modernisé et un nouveau dessin des ailes arrière est adopté, tandis que sa puissance passe de 125 à 160 ch grâce à l'adoption du révolutionnaire système d'injection mécanique Bosch qui était apparu sur la 300 SL coupé. La 300 D est de loin la version la plus aboutie de la 300 mais elle est aussi la plus rare avec seulement moins de 70 exemplaires de cabriolet construits. Ces derniers constituaient par leur luxe et leur exclusivité quasiment des commandes spéciales auprès du constructeur.

La voiture que nous présentons fait partie des rares exemplaires de

In the early 1950s, with the export market in mind, Daimler-Benz designed two luxury six-cylinder saloons, the 2.2-litre 220 and the 3-litre 300. These two models, launched in late 1951, very quickly re-established Daimler-Benz's position as a luxury car maker; while the 300 SL competition sports assured its promotion through a series of prestigious victories at an international level.

The Mercedes 300, with its majestic style and the sheer quality of its mechanical design, soon became the top vehicle in the range. The 300, initially with 115 hp, marked the return of Mercedes to the top luxury segment. It was the basis for the famous 300 S/Sc and SL models. Aimed at official departments and major economic actors,

the 300 was a real success. Mechanically it developed into the 300d in 1957, built on the 10 cm longer "Adenauer" chassis. Its style was slightly modernised with a new rear wing design, and its power increased from 125 to 160 hp thanks to the Bosch mechanical injection method from the 300 SL. The 300 D is the rarest of the 300's with less than 70 cabriolet models produced. Due to their exclusiveness they were almost special orders from the manufacturer.

The car on offer is one of the rare surviving 300 D cabriolets. It was bought in 2009 by the husband of the present owner, a real passionate Gentleman driver. In addition to his 300 D, he had a collection of several



cabriolet 300 D ayant survécus. Elle fut achetée en 2009 par l'époux de l'actuelle propriétaire, un authentique passionné et Gentleman driver. Ce dernier avait réuni aux côtés de son 300 D, outre de nombreuses Porsche, une Mercedes 300 SL Roadster. La voiture avait auparavant été restaurée, très probablement en Allemagne, avec un soin poussé, si bien qu'elle est encore aujourd'hui dans un superbe état. Dans sa robe bleue marine cette voiture d'apparat est d'une grande élégance, l'intérieur en cuir gris avec passepoil bleu est en excellent état de même que la capote, doublée de feutre, reprenant la couleur de la carrosserie. Les boiseries ont été revernies avec soin et sont superbes.

Modèle exclusif et rare, combinant luxe et prouesses technologiques, cette Mercedes 300 D cabriolet constitue une pièce exceptionnelle.

Porsche as well as a Mercedes 300 SL Roadster. The car had been previously thoroughly restored, probably in Germany, and is still in beautiful condition today. In a navy blue shade, this elegant ceremonial car features a grey leather interior with blue piping in excellent condition, as well as the blue felt-lined hood. The beautiful woodwork has been carefully varnished.

Combining luxury and technical prowess, this Mercedes 300 D cabriolet is an exclusive and rare model.





1988 MERCEDES-BENZ 500 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1070461A085362

50.000 - 80.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Dans la collection
Mercedes-Benz France depuis
l'origine

• Moins de 70 000 km d'origine

• Historique limpide, carnets

• *In the Mercedes-Benz France
collection from new*

• *Less than 70 000 km from new*

• *Known history, manuals*



Avec une première mise en circulation le 4 mai 1988, cette voiture appartient depuis l'origine à Mercedes-Benz France. De teinte rouge vif (référence 568) d'origine, elle offre une très belle présentation, la voiture ayant été repeinte dans le passé. L'habitacle est impeccable, avec sa console dotée d'une finition bois, son volant habillé de cuir et sa sellerie en cuir noir qui ne montre que de discrètes traces d'usage. La planche de bord arbore un autoradio Becker Grand Prix et la voiture

dispose d'un système d'air conditionné. Les moquettes noires sont en bon état, de même que la capote en Alpaga et l'équipement est particulièrement complet, avec notamment siège conducteur réglable en hauteur, accoudoir central et vitres électriques. De plus, cette voiture bénéficie d'un précieux hard-top. Le compartiment moteur est soignée, bien rempli par le puissant V8 de 5 litres qui, accolé à une boîte de vitesses automatique, propulse cette machine à 230 km/h. Sortant d'une importante

First put into circulation on 4 May 1988, this car has belonged to Mercedes-Benz France from new. In its original bright red livery (reference 568), the car is presented in superb condition, and has been repainted in the past. The passenger compartment is immaculate, with its wood finish console, leather-clad steering wheel and black leather upholstery showing only the slightest signs of use. There is

an air-conditioning system and the dashboard is fitted with a Becker Grand Prix radio. The black mats are in good condition, as is the Alpaca hood. The car is fully equipped and includes height adjustable driver's seat, central armrest and electric windows. It also comes with the precious hard-top. The engine compartment is very tidy, and houses the powerful V8 5-litre engine, which, mated to an automatic gearbox, gives the car



révision en 2017 (plus de 2 500 € de factures), le compteur affiche aujourd'hui 69 267 km et la voiture est livrée avec plusieurs documents : bon de commande d'origine, carnet d'entretien tamponné du 11 mai 1988 au 3 mai 2004, notice d'entretien, "Originalteile-Katalog 2001" Type 107, dossier d'entretien complet depuis l'origine, expertise datant de 2015.

a top speed of 230 km/h. Fresh out of an important service in 2017 (invoices of over € 2500), the odometer now shows 69 267 km. The car comes with several documents including the original order, the service book stamped between 11 May 1988 to 3 May 2004, maintenance booklet, "Originalteile-Katalog 2001" Type 107, the maintenance file that is complete from new and an inspection report from 2015.





1961 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 198042-10-002738
Moteur n° 198980-10-002798

800.000 - 1.000.000 €

- Mécanique d'origine
- Aussi performante que luxueuse
- Belle présentation, provenance exceptionnelle

- *Original mechanics*
- *Powerful and luxurious*
- *Nice presentation, exceptional provenance*





Mercedes-Benz





Lancée en 1954, la Mercedes 300 SL "papillon" fait l'effet d'une bombe : non seulement elle présente des performances exceptionnelles pour l'époque, mais en plus ses ailes "papillon" fascinent le public et la presse. Coup de pub du constructeur de Stuttgart ? Pas seulement : c'est le châssis multitubulaire, dont les flancs sont assez hauts, qui a imposé cette configuration. Car la 300 SL est née directement de la compétition.

Pourtant, ce beau coupé n'a pas que des qualités et, au fil des mois, les utilisateurs commencent à se plaindre de son caractère très "radical" : il règne dans l'habitacle une chaleur parfois insupportable, d'autant plus que les vitres ne s'abaissent pas, et l'accès à bord n'est pas de la plus grande facilité pour une dame élégante portant une robe longue. Max Hoffman, importateur Mercedes-Benz aux États-Unis et qui avait déjà suggéré l'idée du coupé, revient à la charge : "Nous avons besoin d'une version roadster, décapotable, pour notre clientèle qui habite les régions où le beau temps

domine," indique-t-il aux dirigeants de la firme allemande. Si ceux-ci ont jusque-là hésité à proposer un tel modèle, c'est qu'il représente un nouveau défi technique : les portes doivent descendre plus bas que celles de la version "Papillon", ce qui impose une modification du châssis. Les ingénieurs de Mercedes-Benz se penchent à nouveau sur la planche à dessin et parviennent à réduire la hauteur latérale de la structure, tout en conservant sa rigidité. Les modifications de style sont confiées à Friedrich Geiger, qui équipe la voiture d'un pare-brise panoramique et d'une capote qui s'escamote complètement à l'arrière.

Présenté au Salon de Genève, en mars 1957, ce nouveau modèle remplace le coupé "papillon" dont la production s'arrête en début d'année. En fait, le roadster représente l'aboutissement de la carrière de la 300 SL, le compromis idéal entre un pedigree sportif et le raffinement que peut attendre la clientèle de voitures de ce prix. Elle atteint 240 km/h et peut parfaitement entreprendre un >>>

Launched in 1954, the Mercedes 300 SL Gullwing caused a real stir. Not only did it offer an exceptional performance for the period, but the «gullwing» doors were a hit with the public and the press. A publicity stunt by the manufacturer from Stuttgart ? Not really : the 300 SL was entirely shaped by the race track and the relatively high sides of the multi-tubular chassis required this configuration.

However, this stunning coupé was not without its flaws and as the months went by, drivers started to complain about its very « radical » character: the heat in the cockpit could become unbearable, made worse by the fact that the windows couldn't be lowered. Also, access for a well-dressed woman in a long dress was far from easy. Max Hoffman, the American Mercedes-Benz importer who had already suggested the idea of the coupé, made his views known again:

«We need a roadster version for our clients who live in areas where the weather is good» he declared to those in charge of the German firm. There had been some hesitation about offering such a model, which presented a new technical challenge: the doors would need to descent lower than those on the Gullwing version, requiring a modification to the chassis. The engineers at Mercedes-Benz went back to the drawing board and succeeded in reducing the height of the structure at the sides without compromising the rigidity. Alterations to the design were carried out by Friedrich Geiger who gave the car a panoramic windscreen and a hood that retracted completely at the rear.

Presented at the Geneva Motor Show in March 1957, this new model replaced the Gullwing coupé, which had ceased production at the start of that year. The roadster was the culmination of the 300 SLs >>>







Mercedes-Benz



>>> voyage longue distance sans fatigue, dans une ambiance opulente, ou se rendre à l'opéra avec des occupantes en robe du soir. Fabriquée avec beaucoup de soin, son comportement présente une grande sécurité grâce notamment à sa suspension arrière modifiée et, à partir de 1961, à ses nouveaux freins à disque. D'ailleurs, le roadster va connaître une carrière plus longue que celle du coupé et ne disparaîtra du catalogue qu'en 1963. Il ne sera jamais remplacé : la 230 SL qui lui succèdera n'offre évidemment pas la même lignée sportive. Le roadster Mercedes 300 SL représente donc un des modèles les plus emblématiques et les plus prestigieux de la marque à l'étoile, un jalon dans l'histoire de la doyenne des constructeurs automobiles, un croisement entre les deux caractéristiques symbolisant cette marque : le sport et le luxe.

Avec une première mise en circulation le 1^{er} juillet 1961, l'exemplaire que nous présentons a été livré neuf de teinte ivoire, avec moquette et sellerie en cuir rouges (référence 1079). Il est de provenance très vraisemblablement européenne. Acheté par Mercedes-Benz France le 3 janvier 2002 aux établissements Bentley, ce

roadster avait auparavant connu trois propriétaires depuis 1993 : de 1993 à 1999, de 1999 à 2001, puis de 2001 à 2002.

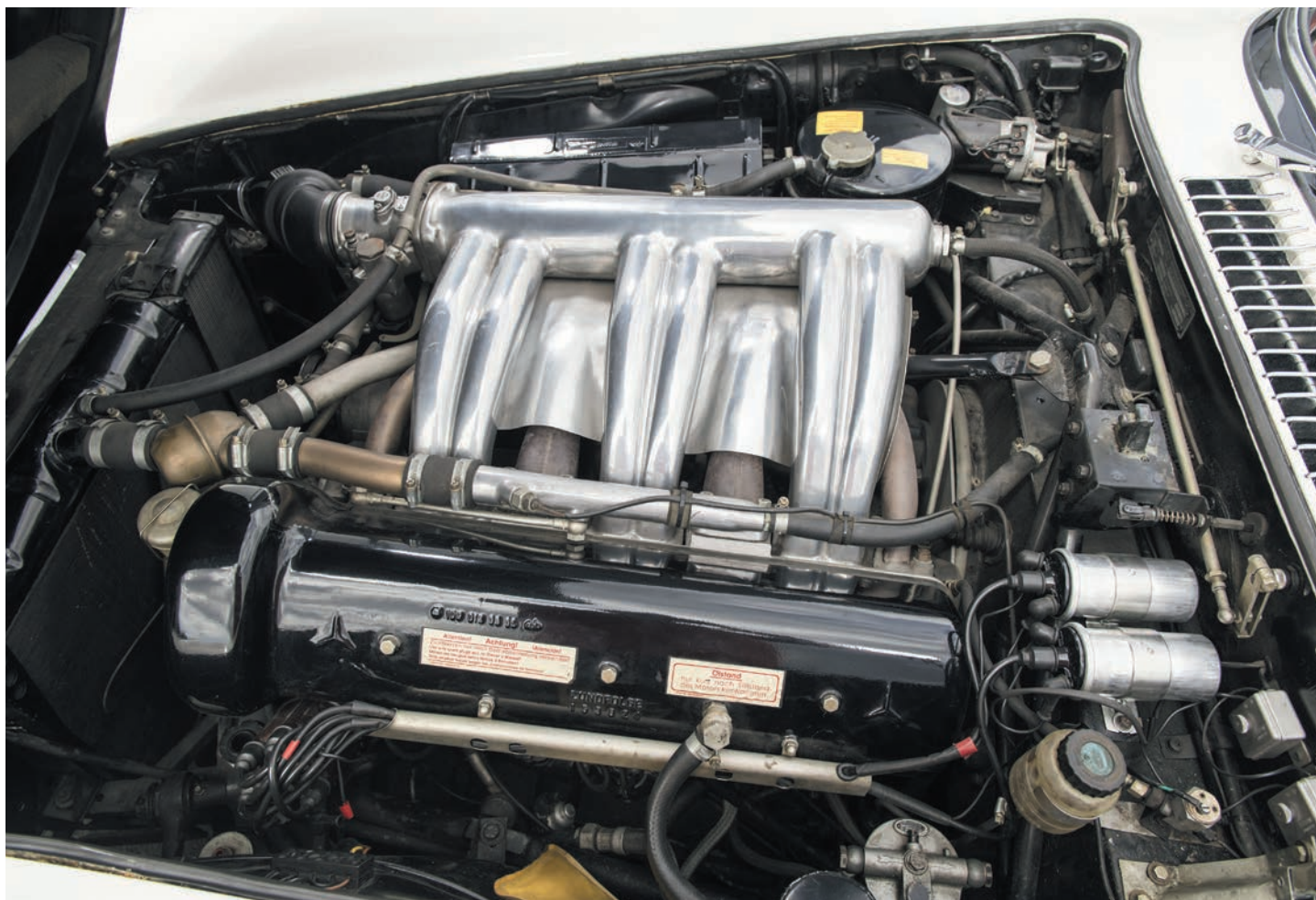
Il est doté de sa mécanique d'origine (moteur, boîte de vitesses (n°002968), pont (n°002903)) et, par ailleurs, il affiche l'état correspondant à une restauration ancienne de belle qualité. La carrosserie est correcte, de même que le compartiment moteur, le tout affichant une patine d'usage de bon aloi. Les chromes sont en bon état mais les baguettes latérales présentent des traces de déformation, l'échappement bénéficie lui d'une sortie "queue de carpe" chromée. Le soubassement est recouvert d'une cire de protection mais on a pu noter quelques traces de corrosion dans les passages de roues avant. À l'intérieur, la sellerie rouge offre une belle présentation, de même que le tableau de bord en tôle peinte avec habillage en cuir rouge, et l'équipement comporte notamment un système d'air conditionné additionnel. Les tapis situés derrière le siège conducteur et dans le coffre ne sont toutefois pas à la hauteur du reste et sont à reprendre. En plus de la capote en alpaga noir, en bon état, la voiture est équipée d'un hard-top de teinte carrosserie, avec ciel de

>>> *career, representing the ideal compromise between a sporting thoroughbred and a level of refinement expected by the clientèle of cars of this price. It was capable of 240 km/h and was as perfectly suited to covering long distances tirelessly in opulent surroundings, as escorting a passenger in evening dress to the opera. Built meticulously, the handling offered a high level of security due to the modified rear suspension and, from 1961, new disc brakes. The roadster enjoyed a longer career than the coupé and remained in the catalogue until 1963. It was never replaced: the 230 SL that followed did not offer the same sporty styling. Thus, the Mercedes 300 SL roadster represents one of the marque's most emblematic and prestigious models, a milestone in the history of the doyenne of car manufacturers, unifying the two characteristics that symbolise the brand: sport and luxury.*

First registered on 1 July 1961, the example on offer was delivered new in ivory, with red carpets and leather upholstery

(reference 1079). It is believed to be an original European car. Acquired by Mercedes-Benz France on 3 January 2002 from Bentley, it had previously had three owners since 1993: from 1993 to 1999, from 1999 to 2001 and from 2001 to 2002. Mechanically, the car is original (engine, gearbox (n°002968), axle (n°002903)), and its condition is in keeping with an older, good quality restoration. The bodywork and engine compartment are both in reasonable condition, with a patina reflecting an appropriate use. The chrome is in good condition although the side trim shows signs of distortion. The exhaust has a chrome «fish-tail» outlet. The underbody has a protective wax covering but there are some signs of corrosion in the front wheel arches. Inside, the red upholstery is in lovely condition, as is the painted metal dashboard, with red leather trim. Of note, the equipment includes an additional air conditioning system. The mats behind the driver's seat and in the boot are not up to the standard of the others and will need replacing.





toit d'origine en simili cuir blanc. A l'intérieur, un coupe-batterie à clé a été installé.

Un entretien mécanique a été réalisé par le constructeur en septembre 2017, comprenant notamment le remplacement des fluides, de la batterie ainsi que des quatre pneus. La voiture sera livrée avec une expertise de 2015, un manuel d'entretien en français, un catalogue « B » réf. 12034 et un manuel de bord en allemand.

Tout en présentant un état globalement très satisfaisant, ce roadster 300 SL a été choisi par Mercedes-Benz France pour sa propre collection : un gage de sérieux.

In addition to the black alpaca hood, which is in good condition, there is a hard-top the same colour as the body, which has the original roof lining in white leatherette. A key-operated battery cut-out has been installed inside.

A mechanical service was undertaken by the manufacturer in September 2017, including the replacement of fluids, battery and all four tyres. The car will be delivered with an inspection report from 2015, a maintenance manual in French, a catalogue «B» ref 12034 and an owner's manual in German.

Presented in satisfactory condition overall, this roadster 300 SL was selected by Mercedes-Benz France for its own collection, providing an important endorsement.



2005 MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN COUPÉ

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° WDD1993761M000627
Moteur n° 15598060000658

250.000 - 300.000 €

- Performances extrêmement élevées
- Seulement 29 000 km d'origine
- Remarquable état de conservation

- *Extreme performance*
- *Only 29,000 km from new*
- *In a remarkable state of conservation*



Ce modèle fait partie des plus prestigieux produits par Mercedes. Il a été conçu en association avec McLaren pour en faire une des supercars les plus brillantes de son époque. Elle était équipée d'une structure en carbone et l'aluminium était largement utilisé pour les composants de suspension. Sous le capot se dissimulait un redoutable V8 de 5,4 litres à compresseur, préparé par AMG et développant 626 ch. Relié à une boîte "AMG Speedshift" séquentielle, il propulsait ce coupé à 336 km/h tout en lui permettant d'accélérer de 0 à 100 km/h en 3,7 s. Pour l'habiller, le constructeur avait dessiné une carrosserie spectaculaire

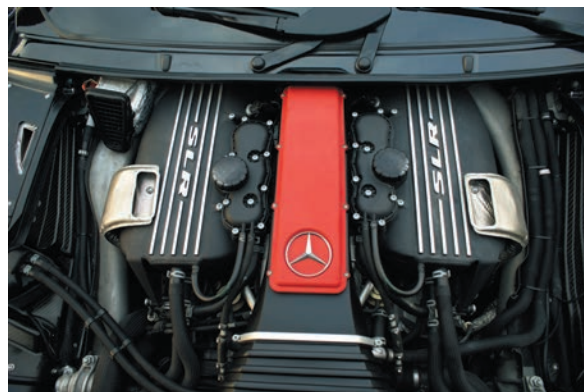
dont la forme mêlait agressivité et élégance, les ouïes d'ailes et les sorties d'échappements latérales trahissant l'influence de la compétition. Les portes s'ouvraient en élytres sur un habitacle dont l'atmosphère combinait sport et luxe, grâce à une esthétique sophistiquée et des matériaux nobles.

La voiture que nous présentons a été immatriculée pour la première fois le 16 juin 2005. Destinée au marché européen, elle fut livrée neuve en Grande-Bretagne. Son carnet d'entretien électronique permet de constater que la voiture a bénéficié de soins réguliers dans le réseau. Son actuel propriétaire, pilote automo-

This model is one of the most prestigious cars made by Mercedes. It was designed in association with McLaren to make it one of the most brilliant supercars of its time. It was equipped with a carbon structure and aluminum was widely used for the suspension components. Under the hood was a formidable 5.4-liter V8 supercharged engine, prepared by AMG and developing 626bhp. Connected to a sequential "AMG Speedshift" gearbox, the car is capable of 336 km/h, while acceleration time is an amazing 0 to 100 km/h in 3.7 seconds.

The manufacturer designed a spectacular bodywork mixing aggressiveness with elegance, with the fenders and lateral exhausts reflecting the influence of competitive racing machines. The scissor doors and the cockpit managed to combine sport and luxury, thanks to very sophisticated aesthetics and quality materials.

The car on offer was registered for the first time on June 16, 2005. It was intended for the European market and was delivered in the UK. Its electronic maintenance booklet shows that the car has benefited



bile de talent basé à Monaco, en fit l'acquisition au début de l'année 2017. La voiture n'avait alors quasiment pas roulé depuis trois ans c'est pourquoi en mai 2017, elle a bénéficié d'une révision complète chez le concessionnaire Mercedes de Valenza, en Italie, pour une facture d'un montant dépassant les 10 000 € et incluant notamment le remplacement des quatre pneus. Elle affiche aujourd'hui environ 29 000 km et se présente dans un état assez exceptionnel. A l'extérieur, la carrosserie d'un noir profond ne présente pas de défaut notable et, dans l'habitacle, la magnifique sellerie en cuir rouge a conservé sa magnifique apparence

des premiers jours. Les garnitures alu du tableau de bord sont impeccables et l'état de conservation général de la voiture témoigne de l'attention des propriétaires précédents. Elle sera livrée avec ses deux clés ainsi que ses livrets de bord. Le SLR, modèle déjà collector est une voiture qui compte dans l'histoire de Mercedes-Benz. L'exemplaire que nous présentons, récemment révisé et en excellent état ne manquera pas de séduire l'amateur de voitures à très hautes performances.

from regular care within the network. Its current owner, a talented racer based in Monaco, acquired the car beginning of 2017. The car has hardly been used for three years, and in May 2017 a complete overhaul was undertaken at the Mercedes dealership in Valenza, Italy, for an invoice of over €10,000, including the replacement of the four tires. It has covered around 29,000 km today and is in an exceptional condition. The body, in a deep black, has no notable defect, and the magnificent red leather upholstery has retained its beautiful appearance from

the early days. The dashboard's aluminum fittings are in an impeccable condition and the overall state of conservation of the car is a testimony to the attention and care taken by the previous owners. It will be delivered with its set of two keys and its logbooks. The SLR, a collectible model already, is an important car in the history of Mercedes-Benz. The example we are offering, recently serviced and in an excellent condition, will not fail to seduce enthusiasts of high performance cars.

2009 MERCEDES-BENZ MCLAREN SLR 722 S ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° WDDAK76F29M001973

780.000 - 860.000 €

• Série limitée à 150
exemplaires

• Etat proche du neuf
(6 800 km)

• Coque en fibre de carbone

• *Series limited to 150
examples*

• *As new condition (6,800 km)*

• *Carbon fibre shell*







La 722 S est une série limitée de la SLR roadster présentée au Mondial de l'auto à Paris en 2008, développée par Mercedes Benz et McLaren Automotive. 722 est le numéro de course de la Mercedes 300 SLR victorieuse des mille miles 1955 emmenée par Stirling Moss et Dennis Jenkinson, 722 pour 7h22 mn, heure de départ de leur voiture. Elle se différencie par des feux et des phares sensiblement différents, par l'adoption de gros freins en carbone céramique de 390 mm à l'avant, de suspensions plus fermes et plus basses et une entrée d'air moteur plus importante. Le moteur V8 à 90°, en position centrale avant de 5,5l de cylindrée à 3 soupapes par cylindre développe 650 ch grâce à un compresseur. Ce dernier propulse ce roadster à 337 km/h et le 0 à 100 km/h en 3,6". La boîte de vitesses automatique à 5 rapports AMG Speedshift R a été retenue, le

passage des vitesses s'effectuant au volant par des palettes. Le châssis est entièrement réalisé en fibre de carbone ainsi que la carrosserie qui arbore à l'arrière un aileron électrique qui assure plus d'appui sur le train arrière lors des freinages à haute vitesse.

La voiture de la vente est une seconde main et totalise 6 800 km. Elle est entretenue par le réseau Mercedes France et est dans un état proche du neuf. Elle est peinte en "Crystal palladium grey" et l'intérieur est en cuir noir et Nubuk. La capote électrique est faite dans un très beau tissu chiné noir et rouge. Cet extraordinaire et surpuissant roadster à ouverture de portière en élytre ne manquera pas d'attirer l'attention et se doit de figurer au sein de toute collection de Mercedes-Benz.

The 722 S was a limited series of the SLR roadster, developed by Mercedes Benz and McLaren Automotive and presented at the 2008 Paris Motor Show. 722 refers to the start time (07.22) for the Mercedes 300 SLR that was driven to victory in the 1955 Mille Miglia by Stirling Moss and Denis Jenkinson. It is distinguished by slightly different tail-lights and headlamps, large 390 mm carbon ceramic front brakes, stiffer and lower suspension, and a larger air intake for the engine. The 90° V8 front-positioned 5.5-litre engine has three valves per cylinder and develops 650 bhp with the aid of a supercharger, powering this roadster from 0 - 100 km/h in 3.6 seconds and giving a top speed of 337 mph. The automatic five-speed AMG Speedshift R gearbox was retained, with

gearshift paddles on the steering wheel. The chassis and the body are built in carbon fibre, and there is an electric air-brake that deploys under heavy braking to provide increased rear downforce.

The car in the sale has had two owners and has covered just 6,800 km. It has been maintained by Mercedes France and is presented in as new condition. Finished in "Crystal palladium grey" with black leather and nubuck interior, the electric hood is beautifully upholstered in black and red flecked fabric. This extraordinary, highly powerful roadster, with butterfly doors, can't fail to turn heads, and has a place in any Mercedes-Benz collection.



1989 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° WDB2010361F612472

50.000 - 80.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Un des 500 modèles produits

• Conduite excitante

• Restauration partielle

• *Only 500 examples produced*

• *Very entertaining to drive*

• *Partially restored*



En 1988 pour revenir à la compétition en DTM, Mercedes du mettre au point 500 exemplaires pour l'homologation, appelés Evolution.

La 190 Evo I que nous présentons a été livrée neuve à son premier propriétaire à Cologne en Allemagne en mai 1989. Après être passée entre les mains de plusieurs propriétaires allemands, elle est finalement vendue à un amateur britannique dans le Dursley en 1997. Elle totalise alors 118 606 km comme l'indique le contrôle technique anglais réalisé à l'époque. Elle change de mains plusieurs fois au Royaume-Uni avant

d'être envoyée chez un carrossier où elle est démontée, les éléments de la caisse corrodés sont remplacés ou traités avant que la voiture soit entièrement repeinte. Les travaux de qualité sont documentés dans cinq CD livrés avec la voiture. En 2013, une restauration mécanique a été réalisée par le spécialiste britannique des W201, les suspensions avant et arrière ont été refaites. Une nouvelle distribution, de nouveaux arbres de roues et un nouveau différentiel ont été installés. L'auto est équipée d'un agréable toit ouvrant et son intérieur en cuir noir serait d'origine. Affichant

In 1988 Mercedes entered the DTM racing scene again and therefore had to build 500 homologation specials examples called the Evolution.

The car on offer was delivered new in Köln, Germany in May 1989. It had a few German owners before being sold to a British in Dursley, England in 1997. The mileage at the time was 118,606 km according to the English MOT report. It changed hands a few more times in the UK until it was sent to a body shop where it was dismantled

and all the corroded parts were protected or replaced. Full paintwork followed this and five CDs are available depicting the work accomplished. In 2013, a mechanical servicing was carried out by the UK's leading W201 specialist which included a full rebuild of the front and rear suspension. A new timing chain, prop shaft and differential were also fitted at the same time using factory spare parts. The interior in black leather is believed to be fully original. The car is also fitted with a desirable sunroof. The odometer



aujourd'hui un kilométrage de 217 736 km, cette auto partiellement restaurée par des spécialistes est de bonne présentation et fonctionne bien. Son moteur 4 cylindres couplé à une boîte manuelle Getrag offre une expérience de conduite unique en son genre. De plus avec seulement 500 exemplaires produits, cette ultra sportive est déjà un collector.

today shows 217,736 km. The car was partially restored and is in good mechanical condition and drives well, briskly and tightly. The high revving 4-cylinder engine with the dog-leg Getrag manual gearbox provides a special and unusual driving experience. With only 500 units produced this semi-race car is highly collectible today.



1990 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION II

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° WDB2010361F736128

170.000 - 190.000 €

• Production limitée à 500 exemplaires

• 39 040 km d'origine

• Très agréable à conduire

• One of only 500 built

• 39,040 km from new

• Very enjoyable to drive



En 1990, à l'occasion du Salon de Genève, Mercedes-Benz dévoila la 190 2.5-16 Evo II. Avec une production limitée à 500 exemplaires, elle succède à l'Evolution I. Elle est équipée d'un spoiler arrière plus important et de passages de roue plus larges que sur le modèle précédent. Son moteur produit 235 ch et permet d'atteindre une vitesse de pointe à 250km/h sur la version de route et 300 km/h sur la version de course.

Cette 190 Evo II quitte la ligne de production de l'usine de Bremen le 12 juillet 1990 dans une livrée gris anthracite et intérieur cuir noir. Elle est immatriculée pour la première fois dans la partie italienne de la Suisse. La fiche d'entretien du système antipollution suisse retrace le kilométrage annuel de l'auto entre 1990 et 2002 alors que le compteur indique 37 659 km. La voiture est cédée à un collectionneur néerlandais en 2002 qui ne l'utilise qu'avec

At the 1990 Geneva show Mercedes-Benz unveiled the successor to their first Evolution series, the Evo II. It had a bigger rear spoiler and wider wheel arches. Only 500 examples were built fitted with an engine producing 235 hp reaching a 250 km/h top speed for the street version and 300 km/h for the race version.

The car on offer left the Mercedes-Benz Bremen

production line on the 12 July 1990 in anthracite livery with black leather interior. The first registration took place on the 17 August 1990 in the Italian part of Switzerland. The Swiss pollution document (fiche d'entretien du système antipollution) displays the mileage every year between 1990 and 2002 when the odometer showed 37,659 km. The car is sold in 2002 to a Dutch collector.



parcimonie et en prend grand soin. Le carnet indique que la voiture n'a parcouru que 38 885 km en décembre 2013. Elle affiche aujourd'hui environ 39 040 km.

De superbe présentation, cette exclusive Mercedes est particulièrement désirable grâce à son kilométrage limité et semble avoir toujours été utilisée, à juste titre, comme un collector.

The car is hardly used much and carefully looked after. The next service in book stamp is from December 2013 when the car had 38,885 kms on the clock.

This Mercedes-Benz 190 Evo II, certainly a collector since day one, is in very nice condition and particularly desirable with only 39,040 km from new.



1985 MERCEDES-BENZ 190 E PRODUCTION ✱

Véhicule de compétition
Competition vehicle

60.000 - 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Ex-Team Snobeck
- État d'origine, comme sortie de sa saison 1986
- Une voiture importante dans l'histoire de Mercedes-Benz en compétition

- *Ex-Team Snobeck*
- *In original condition, since the 1986 season*
- *An important car in the motorsport history of Mercedes-Benz*



Né en 1976, le Championnat de France Production (qui deviendra en 1989 Supertourisme) a connu une forte vague de popularité dans les années 1980. Les voitures qui s'y affrontaient étant facilement identifiables : les BMW 635, Peugeot 505 Turbo, Rover Vitesse ou Chevrolet Camaro se livraient des joutes spectaculaires entre les mains de pilotes connus et populaires venant souvent des catégories reines comme Jean-Pierre Beltoise, Jean-Marc Sourd, Jean-Pierre Malcher, Jean Ragnotti, Jean-Pierre Jarier, Claude Ballot-Léna, Xavier Lapeyre, Jean-Louis Schlesser et même Jean-Louis Trintignant.

C'est dans cette ambiance qu'a

couru la Mercedes 190 E que nous présentons et qui a fait partie de l'écurie de Dany Snobeck, pilote de haut niveau et préparateur et team manager reconnu. Le Team Snobeck Racing sera un des grands animateurs du championnat de Production bien souvent aux avants poste, aussi bien avec les Alfa Gtv6 que les Mercedes 190.

Selon les informations dont nous disposons, et d'après les souvenirs d'Alain Cudini, que nous avons joint au téléphone, cette voiture a participé au championnat Production en 1986. Alain Cudini nous a confirmé qu'à la suite des bons résultats de la saison 1985, à la demande de Mercedes-Benz France, l'Ecurie

Launched in 1976, the French production championship (which became Supertourism in 1989) enjoyed huge popularity in the 1980s. The cars were easily recognizable: BMW 635, Peugeot 505 Turbo, Rover Vitesse or Chevrolet Camaro, spectacularly jousting with each other in the hands of well-known and popular racing drivers, such as Jean-Pierre Beltoise, Jean-Marc Sourd, Jean-Pierre Malcher, Jean Ragnotti, Jean-Pierre Jarier and Claude Ballot-Léna, Xavier Lapeyre, Jean-Louis Schlesser, as well as Jean-Louis Trintignant.

The Mercedes 190 E we are offering raced in this atmosphere,

and was a part of the racing team of Dany Snobeck, a high level racing driver, tuner and excellent team manager. The Team Snobeck Racing was one of the great leaders of the production championship, often right at the front row, with both the Alfa Gtv6s and the Mercedes 190s.

According to the information we have and to Alain Cudini's memories, who we contacted by phone, this car participated in the Production Championship in 1986. Alain Cudini confirmed that following the good results of the 1985 season, at the request of Mercedes-Benz France, the



Snobeck Racing avait préparé deux autos destinées à chacun des pilotes. Ces deux autos ont pu courir l'ensemble de la saison, n'ayant pas eu d'accident important, l'une avec pare-soleil blanc et l'autre rouge, utilisées par Dany Snobeck et par Alain Cudini. Ce dernier nous a confirmé que la voiture était très aboutie et agréable à piloter et qu'il avait notamment beaucoup travaillé sur le développement du châssis. Pour la saison 1986 Mercedes-Benz gagne la Coupe des constructeurs, Alain Cudini termine troisième du Championnat derrière J-P Beltoise alors que Dany Snobeck finit cinquième devant Jean Ragnotti !

La voiture que nous présentons est une de ces deux voitures, elle a l'avantage d'être dans un état d'origine impressionnant, comme si elle venait de rentrer au stand après une journée de courses, cependant, les sièges sont abîmés et le calculateur moteur est absent.

Elle est le témoin émouvant du retour de Mercedes-Benz en compétition grâce à l'implication de Mercedes-Benz France. Il s'agit d'une véritable voiture de compétition non modifiée et non restaurée, ce qui est rare pour une machine de ce type provenant d'un team qui s'illustrera ensuite en DTM.

Ecurie Snobeck Racing prepared two cars, for each of the drivers. These two cars were able to race the whole season, having had no major accident, one with white sunshades and the other with red, raced by by Dany Snobeck and Alain Cudini. The latter also confirmed that the car was very successful and very pleasant to drive and that he had worked hard on the development of the chassis. For the 1986 season Mercedes-Benz won the Manufacturers' Cup, Alain Cudini finished third in the championship, behind J-P Beltoise while Dany Snobeck finished fifth, ahead of Jean

Ragnotti!

The car we are offering is one of these two cars, and it has the advantage of being in an impressive state of origin, as if it had just returned to the pits after a day of racing. However, the seats are damaged and the engine calculator is absent.

It is the brilliant witness of the return of Mercedes-Benz back into competition, thanks to the involvement of Mercedes-Benz France. It is a true unmodified and unrestored competition car, which is rare for a machine of this type, and comes for a highly regarded team in DTM racing.

2015 MERCEDES-BENZ SL 63 AMG WORLD CHAMPIONSHIP COLLECTOR'S HAMILTON EDITION #8

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° WDD2314741F036949
Moteur n° 15798360077128

260.000 - 320.000 €

• 19 exemplaires seulement !

• Neuve, 31 km d'origine

• Modèle rarissime et emblématique

• Only 19 examples made

• New, genuine 31 km mileage

• Extremely rare and symbolic model



A la fin de la saison 2014, Mercedes avait toutes les raisons d'être un constructeur heureux, au moins sur le plan sportif. Il avait en effet dominé la saison de Formule 1 de la tête et les épaules, remportant en Formule 1 les deux titres mondiaux, constructeur et pilote. Sur les 19 Grand Prix, Mercedes avait en effet remporté 16 victoires grâce à ses deux pilotes Nico Rosberg et Lewis Hamilton, ce dernier se coiffant de la couronne mondiale. Un tel succès méritait un hommage et Mercedes choisissait de l'effectuer par le biais d'une série spéciale de son roadster SL 63 AMG, une des machines les plus puissantes de la gamme. Cette série de 38 voitures se répartissait en deux fois 19 exemplaires (un clin

d'œil aux 19 Grand Prix) correspondant à une version « Rosberg » et une version « Hamilton » dont la finition, selon le constructeur, avaient été définie avec la collaboration des pilotes.

La première était de teinte blanc glacier avec des inserts argentés et une sellerie assortie, alors que la seconde prenait le parti inverse avec une couleur noire soulignée d'accessoires dorés. Parmi les détails les plus personnalisés de ces voitures se trouvaient les moquettes : sur la version Rosberg, elles affichaient le circuit d'Hockenheim, théâtre de la victoire du pilote allemand et, sur la version Hamilton, c'est le circuit de Silverstone qui apparaissait, rappelant la première place du

At the end of the 2014 season, Mercedes had every reason to be a happy manufacturer, at least on the sporting level. It had indeed dominated the Formula 1 season from start to finish, winning both constructor and driver Formula 1 world titles. In fact, Mercedes went on to win 16 of the 19 Grand Prix, also thanks to both its drivers Nico Rosberg and Lewis Hamilton, the latter being crowned world champion. Such success deserved a tribute, hence why Mercedes decided to build a special edition of the SL 63 AMG roadster, one of the most powerful cars in its model range. This series of 38 cars was equally divided into two sets of 19 units

(referring to 19 Grand Prix), the "Rosberg" version and the "Hamilton" version. According to the manufacturer, both drivers collaborated to add final touches to their respective versions.

The first one was in white glacier with silvery inserts and matching upholstery, whilst the other version had the opposite, black colour and highlighted in gold accessories. The carpets were among the most bespoke details on these cars: on the Rosberg version, it displayed the Hockenheim race track where the German driver won the race, and on the Hamilton version, it showed the Silverstone



pilote britannique. D'autres détails de finition donnaient à ces modèles un caractère très exclusif. Sous le capot, on retrouvait le V8 de 5,5 litres double turbo dont la puissance de 585 ch permettait à la voiture d'atteindre 300 km/h (grâce à la suppression de la limitation imposée à la version standard). Pour passer de 0 à 100 km/h, 4,2 secondes suffisaient à cette impressionnante machine. Comble de la coquetterie, Mercedes n'avait commercialisé ces voitures que par paire pour commencer, au prix de 749 000 €, avant de permettre dans un deuxième temps la vente d'exemplaires seuls, pour la somme de 380 000 €.

La voiture que nous proposons a été immatriculée pour la première fois en Autriche en juillet 2015 ; il s'agit de l'exemplaire n°8, sur le total de 19, et il est intéressant de noter, comme le rappelle une plaque dans l'habitacle, que le huitième Grand Prix de la saison 2014 était celui de Spielberg, remporté par l'écurie Mercedes. Aujourd'hui, cette voiture n'affiche que 31 km, ce qui correspondait déjà à son kilométrage lors de sa première vérification en juillet 2015 par Mercedes Salzburg. Elle se présente dans un état neuf et peut être considérée comme n'ayant jamais roulé, ce qui la rend d'autant plus exceptionnelle.

circuit, commemorating the British driver's first place. Other finishing details gave these models quite an exclusive character. Under the bonnet, you would find the 5.5-litres twin-turbo V8 engine with a power of 585hp, allowing the car to reach 300 km/h (thanks to the removal of the limitation imposed on the standard version). A staggering 4.2 seconds was enough to go from 0 to 100 km/h in this impressive machine. To start with, Mercedes would only market these cars in pairs at the price of € 749,000. A little while later, they then allowed those cars to be sold separately for the sum of € 380,000 each.

The car we are offering was first registered in Austria in July 2015; this car is limited edition No 8, out of the 19 produced. A plate inside the car shows the number 8, linked to the eighth Grand Prix during the 2014 season in Spielberg, won by Mercedes. This car only displays 31 km today, which was already the mileage during its first verification by Mercedes Salzburg in July 2015. Therefore, the car is in new condition and is considered to have never been on the road, which makes it even more exceptional.



1969 MERCEDES-BENZ 300 SEL 6,3 L BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 10901812001721
Moteur n° 10098112001763

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Élégante combinaison de couleur
- Bel état de conservation
- 250 ch dans un confort absolu

- *Elegant colour combination*
- *Conserved in nice condition*
- *250 bhp in total comfort*



Selon la "Datenkarte" d'origine, cette voiture est sortie des ateliers le 28 mars 1969. Avec une première immatriculation le 17 avril 1969, elle a été livrée neuve dans une teinte gris argent métallisé combinée à un toit bleu nuit qui est toujours sa livrée actuelle. Au titre des options, elle était équipée d'un autoradio Becker Grand Prix et d'un Clarion stéréo 8 à cassettes, d'un toit ouvrant, d'enjoliveurs de roues chromés dont la partie centrale reprenait la couleur du toit, de deux accoudoirs avant et d'un système d'air conditionné.

Cette voiture de grand luxe a été achetée en 1997 par Mercedes-Benz

France à un particulier résidant à Versailles et qui la possédait depuis 1988. En 1998, le compteur affichait 66 300 km et c'est depuis ce moment que le dossier de factures d'entretien s'est constitué. En 2003, le haut moteur a été révisé, le bloc étant d'origine. L'étanchéité de la boîte a été refaite, et les silentblochs du berceau avant et du moteur ont été remplacés. En 2017 une révision d'ensemble a été effectuée incluant, les quatre pneumatiques, les fluides, les bougies. A la suite d'un voile complet réalisé il y a plusieurs années, la carrosserie est en bel état, de même que les chromes. A l'intérieur, la

According to the original "Datenkarte", this car left the factory on 28 March 1969. First registered on 17 April 1969, it was delivered new in metallic silver grey with dark blue roof, and retains this livery today. The options included a Becker Grand Prix radio and Clarion 8-cassette stereo, sunroof, chrome hub-caps with roof-coloured centres, two front armrests and air-conditioning.

This highly luxurious car was acquired by Mercedes-Benz France in 1997, from a private individual living in Versailles,

who had owned it since 1988. The mileage was shown on the odometer as 66,300 km in 1998, and there is a file with maintenance invoices from this date. In 2003, the top end of the engine was serviced, and the block is original. The seals on the gearbox have been re-done and the silentblochs on the engine and front sub-frame have been replaced. In 2017, a full maintainance was carried out, including all four tyres, the fluids and the spark plugs. Given a new coat of paint several years ago, the bodywork is in lovely



sellerie en velours bleu nuit d'origine et les moquettes assorties sont bien préservées, malgré de petites traces d'usure.

Avec son V8 de 6,3 litres qui provient de la 600, cette Mercedes allie une finition de très haut niveau avec un moteur de 250 ch qui lui permet des performances surprenantes, compte tenu de son gabarit. Un véritable dragster en habit de soirée.

condition, as is the chromework. Inside, the original dark blue velours and matching carpets show a few minor signs of wear but are generally in well-preserved condition.

Fitted with the same 6.3-litre V8 engine as the 600, this Mercedes offers a high level of finish combined with a 250 bhp engine that gives the car a surprising turn of speed, given its size. A dragster in evening dress.



1969 MERCEDES-BENZ 280 SE CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 111025 12 002961
Moteur n° 130980 12 006451

90.000 - 130.000 €

• Luxueux cabriolet quatre places

• Version 280 SE recherchée

• Présentation de bon aloi

• *Luxurious four-seater cabriolet*

• *Sought-after 280 SE version*

• *In good condition*



D'origine américaine, cette voiture a bénéficié outre-Atlantique il y a quelques années d'une restauration donnant une présentation toujours homogène aujourd'hui. Certains détails sont à parfaire, mais la peinture vert foncé, les chromes en bon état et la sellerie en cuir beige tout comme la capote se combinent dans un ensemble flatteur. Cette voiture à boîte de vitesses automatique présente l'avantage d'être équipée d'un système de climatisation qui fonctionne correctement, et de vitres électriques. Elle présente un autoradio Pioneer moderne, parfaitement à même de délivrer la musique idéale pour accompagner les balades au

rythme tranquille auxquelles incite ce luxueux cabriolet quatre places. Depuis son achat en 2013 alors qu'elle séjournait en Californie, son actuel propriétaire effectua quelques travaux sur la voiture faisant notamment intervenir les établissements Cochera en Espagne spécialiste de la marque. Nous pouvons ainsi souligner le remplacement de la pompe à essence, des étriers de freins et des rotules de direction. La voiture fonctionne donc correctement et sera vendue avec sa housse de protection.

Rappelons que, lors de sa présentation, ce modèle était vendu 48 000 francs, soit quatre fois le prix d'une Citroën DS. Le dessin de

Of American provenance, this car has had the benefit of a comprehensive restoration a few years ago in the USA. Some details need improvement, nevertheless the dark green paint and the chrome are in good condition. The beige leather upholstery, as well as the hood combine to make for a very flattering set. Equipped with an automatic transmission, this car has the advantage of being equipped with a properly working air-conditioning system, and electric windows. It features a modern Pioneer car stereo, embellishing leisurely drives

offered by such a luxurious four-seater convertible. Since its purchase in 2013 in California, the car's current owner did get some work done, by Cochera in Spain, a brand specialist. The fuel pump has been replaced, as well as the brake calipers and steering ball joints. The car works properly and will be sold with its protective cover.

At the time of its launch, this model was sold for 48,000 francs, which was then four times the price of a Citroën DS. The design of this car was a real aesthetic success, and was hardly altered until the production



cette voiture est une véritable réussite esthétique, qui ne sera pratiquement pas retouchée jusqu'à l'arrêt du modèle en 1971, dix ans après son lancement.

Sous le capot de cette grand-tourisme de luxe se trouve une mécanique digne de son standing. Sur le modèle que nous présentons, le six-cylindres à soupapes en tête, souple et endurant, est dans une de sa version 2,8 litres, une des plus évoluées. Ses 160 ch permettent d'approcher 190 km/h, faisant de cette voiture une reine des longues distances, en tout confort et sans fatigue.

stopped in 1971, ten years after its launch.

Under the hood of this luxury tourer is a set of mechanicals worthy of its standing. The model on offer is equipped with a six-cylinder overhead valve unit, both flexible and reliable, in a 2.8-liters version, which was one of the most advanced then. Its 160 bhp makes it possible to reach 190 km/h, making this car a smooth long distances rider.



1951 MERCEDES-BENZ 170 DA OTP

Titre de circulation portugais
Portuguese title

Châssis n° 136174 12722/51
Moteur n° 636.916.02213/52

60.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Le cabriolet D qui n'a été
jamais produit

• Seulement 530 exemplaires
construits

• Belle restauration

• *The Cabriolet D that was
never made*

• *Only 530 built*

• *Nice restoration*



La production d'après-guerre de Mercedes-Benz était basée sur le modèle 170V, le seul pour lequel l'outillage avait survécu à la Seconde Guerre mondiale. Le modèle standard était une berline à 4 portes, plusieurs versions étaient disponibles dont fourgon, pick-up et versions spéciales comme le modèle DA OTP Police Special. Plus basique que les autres cabriolets ces exemplaires furent vendus uniquement aux forces de police dont la grande majorité produits en « Polizei Grün » vert Police. Il s'agissait des premières 170 munies d'un couvercle de malle extérieure, un équipement fonctionnel qui fut ensuite repris sur les modèles civils.

L'exemplaire OTP Police que nous présentons a été immatriculé pour la première fois en Allemagne le 11 septembre 1951 sous le numéro VIE-JR6. Il a été restauré en une

version civile 4 portes. Ce cabriolet arbore une teinte bicolore rouge avec les ailes noires et un intérieur en vinyle noir. De bonne présentation générale, la peinture ne présente que quelques imperfections et les chromes sont en assez bon état. Les modèles OTP étaient équipés de la version diesel du moteur de la 170, d'une pompe à injection mécanique et d'une boîte à quatre vitesses. Le compartiment moteur et le châssis sont tous deux en bon état. La voiture est équipée d'une antenne mais la radio, quant à elle, a été retirée. Ce modèle, peut être considéré comme la déclinaison cabriolet D de la 170 que Mercedes-Benz n'a jamais produit en tant que tel. Il eut donc une production fort limitée s'élevant à 530 exemplaires pour la police, et demeure un must que les collectionneurs de Mercedes-Benz ne laisseront pas passer.

Mercedes-Benz post-war production was based on the 170 V as it was the only model for which tooling had survived the war. So, inevitably they produced many variations of the 170 standard four-door saloon including vans, pick-ups and special cars. One of these special versions was the DA OTP Police special. More basic than the other 170 Cabriolets of this era, this version was only sold to official police forces and most examples were painted in Polizei grün or "Police green". It was also the first 170 featuring the outside boot lid, something that was very practical and that was soon adapted to the civilian market.

This particular OTP Polizei special was registered for the first time in Germany on 11 September 1951 under the number VIE-JR6.

It has been restored as a civilian 4-door convertible and finished in red with black wings with black vinyl upholstery. The paint is in nice condition and shows only few blemishes and the chrome is generally in good condition. The OTPs were all fitted with the Diesel version of the 170 engine and has a mechanical fuel injection and a 4-speed gearbox. The engine compartment and undercarriage are both nice and clean. An aerial is fitted but at some point in time the radio has been removed. This model which can be considered as the Cabriolet D 170 that Mercedes never produced is a rather rare car as only 530 police cars were built, a must-have for any Mercedes-Benz collector.

1953 MERCEDES-BENZ 170 DS SALOON

Titre de circulation portugais
Portuguese title

Châssis n° 191.110.02944/53

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Un classique de l'Après Guerre

• Intérieur impeccable

• Restauration de qualité

• *A post-war classic*

• *Unused interior*

• *Nice restoration*



Peu de temps après la fusion avec Benz, Mercedes-Benz débuta la production de son premier moteur diesel: un six cylindres qui équipait exclusivement les véhicules commerciaux. En février 1936, le second moteur diesel de Mercedes-Benz fut produit à partir de la version précédente. Ce moteur à quatre cylindres était destiné aux voitures de tourisme et devint la motorisation privilégiée des taxis allemands. Après la Seconde Guerre mondiale Mercedes-Benz développa une version à soupapes en tête culbutées très prisée sur les voitures de tourisme.

Cette Mercedes-Benz 170 DS Saloon est l'un de ces exemplaires. Vendue neuve en Italie où elle a été immatriculée ZA662DH le 31 décembre 1953. Elle a bénéficié d'une restauration et se présente

aujourd'hui dans une jolie teinte bleu foncé associée à un intérieur en vinyle gris impeccable, aussi bien au niveau des sièges, des moquettes que des appuis-tête. Les instruments sont nombreux à bord, l'auto est équipée d'un levier de vitesse au volant et une horloge vient compléter les différents compteurs du tableau de bord. Les chromes ne présentent que peu d'imperfections et de nombreux éléments semblent avoir conservé leur placage d'origine. Le compartiment moteur est propre. La roue de secours et le cric situés dans le coffre correspondent au type. Cette Mercedes 170 DS est un très bel exemplaire restauré qui saura séduire les amateurs.

Mercedes started the production of their first diesel engine soon after the merger with Benz. It was a 6-cylinder unit that was used solely in Mercedes-Benz's commercial vehicles. A second engine was developed from this unit and in February 1936 this 4-cylinder engine was ready and aimed at the passenger car market. This unit was to become the work horse of Germany's taxi fleet. After WWII, Mercedes-Benz developed an over-head-valve version of the unit which also gained much popularity in the passenger car market.

The example on offer is such a car. Sold new in Italy it was registered ZA662DH for the first time on 31 December 1953. It was restored and nicely finished in a dark blue with a grey vinyl

interior. The interior is largely un worn as show the seats, carpets and headliner. The instrument panel is detailed with a clock complementing the speedometer and engine gauges. A column gear-change is also fitted. The chrome scarcely shows few signs of wear and many items seem to still have their original plating. The engine compartment is clean and the boot has the correct spare tyre and jack. A very nice example of a restored post-war diesel passenger car and maybe a nice start for a young collector!



1952 MERCEDES-BENZ 220 A CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 18701209014/52
Moteur n° 18092009149/52

90.000 - 140.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare et luxueux
- Bloc moteur d'origine
- Restauration ancienne de qualité

- *Rare, luxury model*
- *Original engine block*
- *High standard older restoration*



Sortie d'usine le 13 novembre 1952 et immatriculée le 10 avril 1953, cette voiture a été livrée neuve à la société KM Rudolph-Aegerter, à Berlin-Tempelhof. Elle était alors de couleur crème (réf. DB 629), avec une sellerie en cuir rouge. Quand elle a été achetée par Mercedes-Benz France, le 22 octobre 1996, elle se trouvait à Paris depuis au moins 1989.

La restauration ancienne dont elle a bénéficié a très bien résisté au temps et la présentation de cette

automobile est tout à fait correcte. Du point de vue carrosserie, elle présente quelques traces d'oxydation, avec une peinture noire bien conservée et des chromes corrects. Elle est équipée de deux phares longue-portée Bosch avec cerclage Hella sur le pare-chocs avant. L'intérieur est bien préservé lui aussi, avec un tableau de bord raffiné mêlant bois et cuir rouge, doté d'un autoradio Becker d'origine. Les sièges confortables présentent à l'avant une légère patine et les mo-

This 220 A cabriolet left the factory on 13 November 1952 and was first registered on 10 April 1953. It was delivered new to the company KM Rudolph-Aegerter, in Berlin-Tempelhof, presented originally in cream (ref DB 629) with red leather interior. When acquired by Mercedes-Benz France on 22 October 1996, the car had been in Paris for at least seven years.

The car presents well, having

benefitted from an older restoration that has survived the passage of time remarkably well. Cosmetically, the well-conserved black paintwork shows a few signs of oxidation and the chrome is in reasonable condition. The car sports a pair of Bosch lamps with Hella straps on the front bumpers. The well-preserved interior features an elegant wood and red leather dashboard complete with original Becker



quettes montrent des traces d'usure. La capote noire en Alpaga doublée beige est en bon état et la voiture est également équipée d'un couvre-capote et de son manuel d'utilisation. Il est possible de consulter son dossier d'entretien (depuis 1997) ainsi qu'une expertise réalisée en 2015. Le moteur est celui d'origine et la voiture a été révisée, en septembre 2017, par Mercedes-Benz.

Avec sa patine d'usage, ce cabriolet représente l'occasion d'acquiescer un

modèle rare, dont la production s'est limitée à 2 360 exemplaires. Faisant partie des premières Mercedes-Benz équipées après-guerre d'un moteur 6-cylindres, la 220 A était une voiture de luxe qui n'a aujourd'hui rien perdu de son standing ni de son agrément.

radio. The comfortable front seats display a light patina and the mats are worn. The black hood, lined with beige alpaca, is in good condition, and the car also has a tonneau cover and owner's manual. The maintenance file dates back to 1997 and includes an inspection report carried out in 2015. The car has the original engine and was serviced in September 2017 by Mercedes-Benz.

This nicely-patinated cabriolet represents a great opportunity to buy a rare model, of which just 2 360 examples were built. It was one of the first post-war Mercedes-Benz models to be equipped with a 6-cylinder engine. Designed as a luxury automobile, it has lost none of its stature and remains extremely appealing today.

1938 MERCEDES-BENZ 320 CABRIOLET A

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 421042
Moteur n° 421042

550.000 - 700.000 €

• Restauration haut de gamme

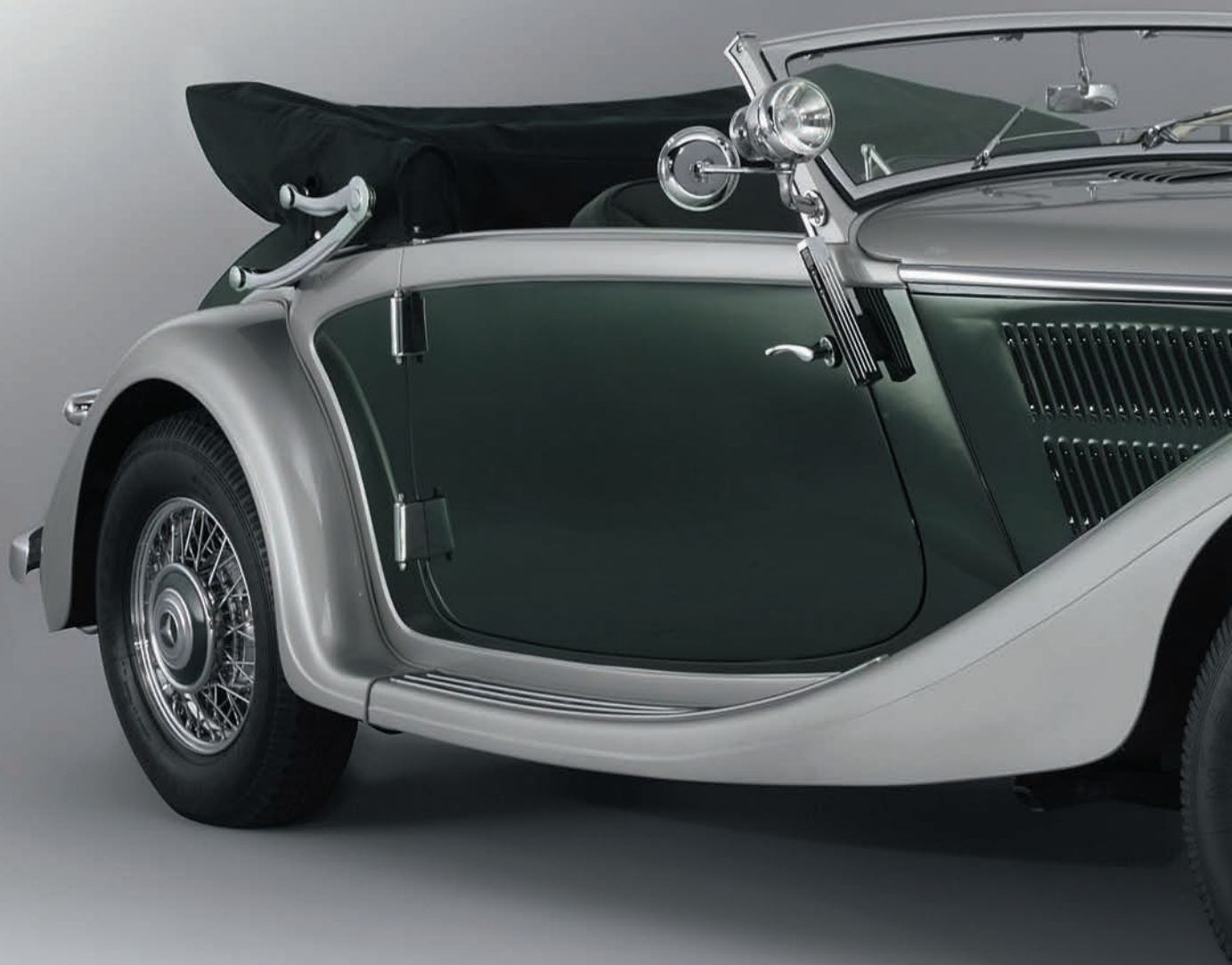
• Matching numbers

• La 320 la plus exclusive

• *High quality restoration*

• *Matching numbers*

• *The most exclusive of the 320s*



Dans l'histoire de Mercedes-Benz, la 320 succède à la 290. Elle est plus basse et un peu plus longue que sa devancière, donc plus élégante. La 290 aura tenu sa place sur le marché de 1933 jusqu'à la présentation de la 320 au Salon de Berlin en 1937.

L'influence du dessin, due au pilote Max Zailer, n'a pas d'autre source que celui des opulentes 'Silver Arrow' 540K. La Mercedes 320 de la fin des années 30 occupait le même rang dans la gamme que la Classe E aujourd'hui. Elle était le >>>

In the history of Mercedes-Benz, the 320 succeeded the 290. It was lower and a little longer than its predecessor, thus making it more elegant. The 290 lead its market segment from 1933 till

the unveiling of the 320 at the 1937 Berlin Motor show. The inspiration of the design, courtesy the racer Max Zailer, was none other than the very opulent 'Silver Arrow' 540K. The 320 from the late 1930s was >>>





La voiture de la vente telle que retrouvée en Lettonie dans les années 1990.

The car of the sale as found in Latvia in the 1990's

>>>compromis parfait avant les monstres à compresseur 8 cylindres que représentaient les 500 et 540K de l'époque. Mais au contraire d'aujourd'hui, elle recevait comme ses sœurs aînées de la gamme, les carrosseries les plus exclusives. Dotée d'un six cylindres de 3,4L, d'une boîte à 4 vitesses, elle était aussi beaucoup moins lourde ce qui lui offrait une excellente tenue de route et des performances des plus appréciables.

Le modèle présenté représente le nec plus ultra de la carrosserie chez Mercedes-Benz à l'époque, puisqu'il s'agit d'un Cabriolet A, 2 portes et 2/3 places sous capote ; de plus, il est bon de noter que ce modèle est

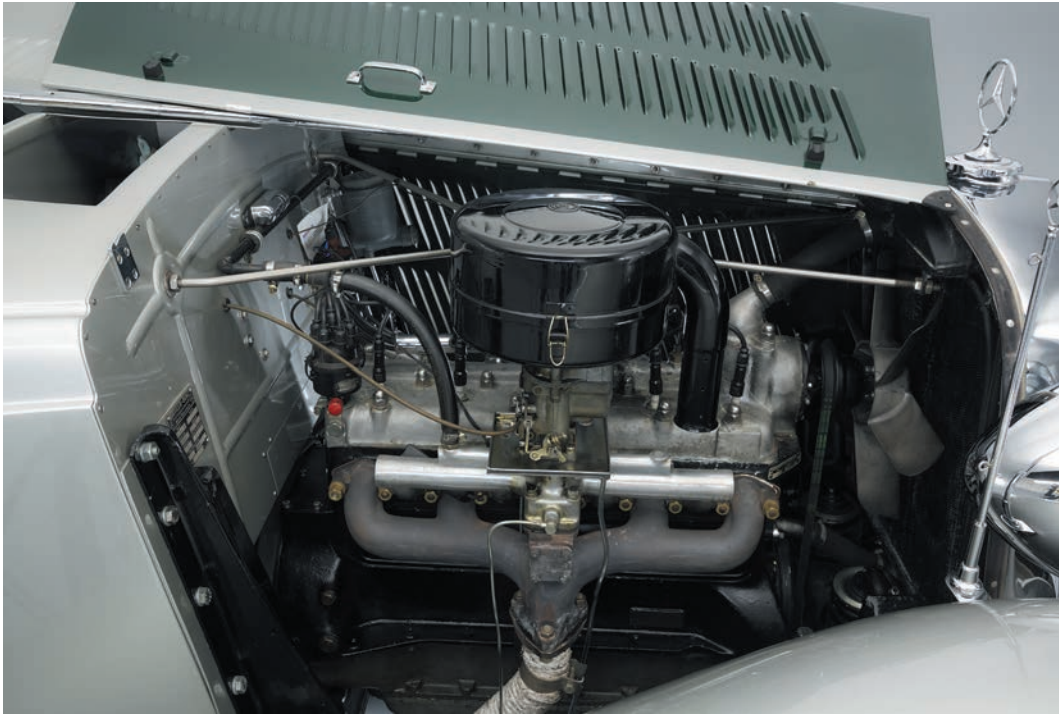
le plus recherché, le plus rare, le plus exclusif. L'histoire de cette 320 reste méconnue avant son incroyable découverte, en Lettonie, dans les années 1990. Dans le dossier historique accompagnant la voiture figurent de nombreuses et intéressantes photographies de cette 320 telle que retrouvée. De 1999 à 2001, elle est envoyée chez Szielasko, restaurateur spécialiste Mercedes, Maybach et Horch qui va en faire un bijou tel que vous pourrez l'admirer pendant l'exposition. Une expertise de la voiture, réalisée en 2009, détaille les travaux qui ont été réalisés. Tout est entièrement refait, sans limite de coût. La mécanique, elle, >>>

>>>similar in rank in the Mercedes-Benz range as the E-Class today. It was the perfect compromise between the monsters with supercharged 8-cylinders as represented by the 500 and 540K of the time. But contrary to the situation today, the 320 did get the most exclusive of bodies from the 'bigger sisters' in the range. Equipped with a six-cylinder 3.4L engine, mated to a 4-speed gearbox, it was also much less heavy, which offered excellent handling and performance.

The model one offer represents the ultimate in bodywork from

Mercedes-Benz at that time: a Cabriolet A, with 2 doors and 2/3 seats under the convertible top. Moreover, it is worth noting that this model is the most sought-after, the rarest, and the most exclusive. The particular story of this 320 is quite unknown until its incredible discovery in Latvia in the 1990s. In the historical file accompanying the car are many interesting photographs of this 320 as found in barnfind condition. From 1999 to 2001, the car was sent to Szielasko, a specialist restorer of Mercedes, Maybach and Horch cars, who made a jewel of a car>>>







>>>est refaite chez Götzingen en 2001. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2002 après cette restauration. Il a très peu roulé, l'emmenant seulement de Concours d'Elegance en rassemblements dans lesquels elle a régulièrement reçu des récompenses. Cette 320 possède une combinaison de couleurs parfaite, argent et vert foncé, cuir vert foncé. Un troisième siège est placé derrière les fauteuils avant, permettant d'emmenier un enfant pendant un rallye ou toute autre balade. Son tableau de bord en loupe d'orme est absolument parfait, ses finitions sans défaut. Les chromes, intérieurs comme extérieurs, se présentent dans un état comme sortant de restauration. Elle possède ses deux roues de secours

placées sur le coffre arrière, ce qui lui confère, en plus de son pare-brise très bas, une ligne des plus sportives et impressionnantes.

Ce 320 Cabriolet A, matching numbers, représente ce qui se faisait de mieux à l'époque. Elle permettra à son acquéreur d'obtenir encore de nombreuses récompenses dans les Concours d'Élégance et de rouler dans un confort absolu et un chic unique.

>>> you can really admire during the exhibition. An inspection report of 2009 details the work carried out. Everything has been completely redone, without any costs considerations. The mechanicals were redone by Götzingen in 2001. The current owner acquired the car in 2002, after this restoration. He has used it very sparingly, taking him mainly from Concours d'Elegance to gatherings in which the car has regularly received awards. This 320 features the perfect combination of colors, silver and dark green, with dark green leather. A third seat is placed behind the front seats, allowing for a child to be taken during

rallies or drives. Its dashboard is in elm and is in an absolutely perfect state, its finish flawless. Chrome parts, both interior and exterior, present themselves in a state as coming fresh out of a restoration. It has two spare wheels placed on the boot, which gives the car, in addition to its very low windscreen, a line that is most sporting and very impressive.

This 320 Cabriolet A, with matching numbers, represents what was the best at its time. It will surely bring its buyer many more awards in Concours d'Elegance, and will allow him or her to drive in the utmost comfort and unique refinement.

1937 MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET B SINDELFINGEN

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 154072

Moteur n° 154072

Carrosserie n° 837604

Commande n° 257308

750.000 - 850.000 €

• Restauration de qualité

• Un modèle mythique de la
marque à l'étoile

• Matching numbers

• *Beautifully restored*

• *One of the most iconic
Mercedes*

• *Matching numbers*



Lorsqu'elle est présentée au Salon de Paris 1936, la Mercedes 540 K est l'aboutissement de deux modèles qui lui ont en quelque sorte servi de banc d'essai : la 380 et la 500 K. La 380, présentée en 1933, bénéficie des travaux de Hans Nibel, ingénieur qui

a mis au point quelques redoutables modèles de compétition. Ainsi, la nouvelle Mercedes bénéficie d'une suspension particulièrement évoluée, à doubles triangles à l'avant et essieu brisé à l'arrière, le tout supporté par des ressorts hélicoïdaux. >>>

The Mercedes 540 K, presented at the Paris Motor Show in 1936, derived from two models that effectively served as its forerunners: the 380 and the 500 K. The 380, unveiled in 1933, was created by the gifted

engineer Hans Nibel, a man responsible for several superb racing cars. This new Mercedes boasted an advanced suspension system, with triangular wishbones to the front and swing-axes at the rear, all >>>





>>> Ces caractéristiques lui permettent d'offrir un comportement routier extrêmement sûr et confortable même sur mauvais revêtement, ce que salue la presse d'époque. Côté moteur, la 380 arbore un nouveau huit-cylindres culbuté, avec un compresseur en option. Il manque toutefois un peu de puissance pour faire oublier les fameuses S et SS que cette voiture est censée remplacer, si bien que Mercedes lance dès 1934 une version plus étoffée, la 500 K. Son huit-cylindres en ligne présente la particularité d'un compresseur débrayable : lorsqu'elle est appuyée à fond, la pédale d'accélérateur commande un petit embrayage qui entraîne le compresseur, tout en ouvrant un dispositif d'enrichissement de carburant. Ainsi, la puissance augmente de façon significative en fonction des besoins du conducteur. C'est le même système qui est retenu deux ans plus tard sur la 540 K, plus puissante encore. Son

moteur 5,4 litres délivre 180 ch à 3 400 tr/mn lorsque le compresseur est enclenché, ce qui permet à cette considérable automobile d'atteindre 170 km/h, grâce à une boîte quatre rapports. Pour l'époque, c'est remarquable, et surtout cette vitesse est obtenue dans un confort et une sécurité qui sont déjà les marques de fabrique de Mercedes. La finition de la voiture est évidemment à la hauteur de son standing et plusieurs carrosseries sont disponibles en cabriolet, roadster ou coupé. Mais la plus impressionnante est alors la version Spezial Roadster. Voiture symbolisant l'âge d'or du classicisme automobile dans sa forme la plus prestigieuse, la 540 K est en plus d'une grande rareté puisqu'à peine plus de 400 exemplaires ont vu le jour entre 1936 et 1939.

Cette Mercedes-Benz 540K Cabriolet B fut commandée sous le numéro 257308, par l'importateur

>>> *supported by coil springs. This made it extremely safe and comfortable to drive, even on poor surfaces – a feat warmly saluted by the press at the time.*

The 380 had an eight-cylinder engine with a supercharger as option, but was slightly lacking in power when compared to the famous S and SS it was meant to replace. So, in 1934, Mercedes launched the sturdier 500 K, whose eight-cylinder in-line engine came with a clutch-operated supercharger: pushing the accelerator to the floor engaged a train of gears that drove the booster and fuel enrichment, and enabled the driver to command sudden bursts of power. The same system was used two years later on the even more powerful 540 K, whose 5.4-litre engine delivered 180hp at 3,400 rpm when the compressor was engaged –

enabling this enormous car with its four-speed gearbox to top a remarkable 170 km/h, with the comfort and safety that were already Mercedes hallmarks. The car's finish was suitably magnificent. Various body styles were available – Cabriolet, Roadster, Coupé and, most impressive of all, the Spezial Roadster. As the most prestigious embodiment of the Golden Age of classic car-making, the 540 K is extremely rare: barely more than 400 were produced (between 1936-39).

This Mercedes-Benz 540 K Cabriolet B was ordered by the British Mercedes importer and was the order number (order number) 257308.

According to the Mercedes factory archives it was ordered for an "exhibition", the 1937 London Motor Show. It was



de la marque au Royaume-Uni. D'après les archives de l'usine Mercedes, ce modèle a été commandé pour participer au Salon de Londres 1937. Exposé sur le stand Mercedes ce cabriolet carrossé par Sindelfingen était alors dans une peinture brun foncé et intérieur en cuir rouge. Débarqué sur les quais de la capitale anglaise le 1er octobre 1937, il est acquis par son premier propriétaire, un certain Sir Leonard

Lyle peu après le Salon. Ce dernier, un brillant homme d'affaires issu d'une famille d'importateur qui s'était ensuite diversifié dans la raffinerie de sucre dans les années 20, fonda en 1921 la célèbre sucrerie Tate&Lyle. Membre du Parlement dans les années 20, le Baron Leonard Lyle est aussi un athlète accompli avec trois participations au Tournoi de Wimbledon. Il était également président d'Association des Golfeurs >>>

displayed on the Mercedes stand, fitted with a factory Sindelfingen body, painted dark brown with a dark red leather interior.

It arrived at the London docks on October 1st, 1937. It appears to have found a new owner very soon after the London motor show, a certain Sir Leonard Lyle. It was then registered under number JT8180. Sir Lyle was a very successful businessman

who came from a shipping family who had diversified into sugar refining in the 1920s. He then founded the famous company Tate&Lyle in 1921. Member of the Parliament in the 1920's Baron Leonard Lyle was also an athlete as he participated in the 1921, 1922 and 1923 Wimbledon Championships, became the Chairman of the Professional Golfers association and was>>>



>>>Professionnels et membre du prestigieux Royal Yacht Squadron. Sir Lyle finit par se séparer de ce Cabriolet B 540 K à une date qui reste malheureusement inconnue. Quelques années plus tard, l'auto réapparaît en Espagne à la fin des années 90 où elle est alors à vendre. Une restauration de grande qualité, probablement allemande, a été réalisée il y a quelques temps. Cette 540 K se présente ainsi aujourd'hui dans un état de carrosserie impeccable à tous les niveaux, la peinture et les chromes sont de grande qualité. La mécanique tourne bien et a reçu une révision il y a quelques semaines, lui permettant de prendre la route sereinement. L'intérieur est splendide, les sièges recouverts de cuir rouge. Les moquettes sont couleur carrosserie avec passepoil rouge, dans un état 'comme neuf'.

Dans une superbe combinaison de couleurs peinture noire et intérieur en cuir rouge cette magnifique 540 K Cabriolet B Sindelfingen présente une rare opportunité d'acquérir le haut de gamme de l'époque dans une de ses versions les plus désirables. Ce modèle devenu mythique est spectaculaire.

>>>a member of the Royal Yacht Squadron. This 540 K Cabriolet was subsequently sold by Sir Lyle but we don't know when exactly. Years later, this 540 K surfaced in Spain where it was for sale in the late 2000s. A very high quality restoration was carried out, probably by a German restorer.

Splendidly finished in black with red leather interior this magnificent 540 K Cabriolet B with a Sindelfingen body is a rare opportunity to acquire one of the most beautiful pre-war designs.







2006 SMART ROADSTER BRABUS XCLUSIVE ✱

Carte grise française
French title

Châssis n° WME4523371L042567

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- 6 758 km d'origine
- Version la plus désirable !
- Dans la collection de Mercedes-Benz France depuis l'origine

- 6,758 km from new
- The most desirable version!
- In the Mercedes-Benz France collection from new



Accompagnant le changement de nom de l'entreprise lors de la cession de Chrysler, cette voiture a été successivement immatriculée au nom de Daimler Chrysler France puis, en 2010, de Mercedes-Benz France. Elle est restée dans la société depuis l'origine et présente un faible kilométrage qui s'accompagne d'une belle présentation. La voiture vient d'être révisée en septembre 2017 par le réseau.

De teinte noire "Jack black" avec intérieur en cuir noir, elle bénéficie d'une belle finition et d'un équipement complet grâce au pack confort, au pack audio et à une direction assistée. De plus, cette version Xclusive (option P57) a droit à d'autres spécificités : climatisation de série et finition gris argent pour l'intérieur

cuir avec surpiques, les entourages de compteurs et les buses d'aération. Le dessus de la console centrale, qui sert de socle aux manomètres de pression de turbo et de température d'eau, présente un "look carbone". Enfin, cette finition spéciale affiche un détail amusant, un pommeau de vitesse Brabus qui intègre un bouton de démarrage du moteur.

S'agissant d'une version Brabus, ce roadster est équipé du moteur 101 ch, le plus puissant de la gamme. Par son charme, sa petite taille et son moteur vivant, cette voiture est une machine à sensations dont la personnalité se rapproche des voitures anciennes. Un atout auquel il faut ajouter une origine impeccable.

With the company changing its name during the sale of Chrysler, this car was first registered in the name of Daimler Chrysler France and in 2010 this changed to Mercedes-Benz France. It has been owned by the company from new, and comes with low mileage and is in beautiful condition.

The car has just undergone maintenance in September 2017 by the manufacturer.

The car, in « Jack Black » with black leather interior, has a high level of finish and equipment, complete with comfort pack, audio pack and power steering. This Xclusive version (option P57) has other special features including climate control, silver grey finish for the upholstery with

top stitching, the dials and the air vents. The 'carbon look' top of the central console houses the turbo pressure and water temperature gauges. An interesting extra feature, the Brabus gear knob incorporates an engine start button.

Being a Brabus version, this roadster has the most powerful engine in the range, producing 101 bhp. Compact and lively, offering a spirited drive with a personality of a classic, this delightful car also comes with a perfect provenance.



2006 SMART FORTWO BRABUS « RED EDITION » ✱

Carte grise française
French title

Châssis n° WME4503331J289799

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Rarissime série limitée
- Seulement 12 447 km d'origine
- Dans la collection de Mercedes-Benz France depuis l'origine

- *Rare limited series*
- *Only 12 447 km from new*
- *In the Mercedes-Benz France collection from new*



Immatriculée le 16 mai 2006 au nom de Daimler Chrysler France puis, le 6 octobre 2010, à celui de Mercedes-Benz France, cette voiture est restée dans la société depuis l'origine et n'affiche aujourd'hui que 12 447 km. Elle est donc en très bel état général de présentation et présente l'ensemble de ses carnets.

Conçue sur la base de la Fortwo Brabus, cette édition limitée se distingue par sa teinte rouge intense : une première sur la gamme Fortwo. L'habitacle bénéficie d'une finition spéciale avec sellerie et panneaux de portes cuir et alcantara dotés de surpiqûres rouges. L'entourage du bloc compteur, de l'horloge et du manomètre de pression de turbo sont de cette même teinte rouge et la planche de bord est recouverte d'alcantara

noir. Pour le reste, la voiture présente la plupart des éléments des versions Brabus comme la double sortie d'échappement, les jantes alliage 16 pouces et les différents accessoires du préparateur qui équipent l'habitacle. Le moteur est le trois-cylindres de 75 ch qui permet à cette Smart d'atteindre 150 km/h en pointe alors que les autres Fortwo sont traditionnellement bridées à 135 km/h.

Cette édition limitée est particulièrement rare car seuls 40 exemplaires auraient été réservés pour la France, dont 25 coupés.

Originale, rare, vive, récemment révisée par le constructeur et affichant un historique intéressant : autant de qualités qui ne laisseront pas insensibles les amateurs.

Registered on 16 May 2006 to Daimler Chrysler France and then, on 6 October 2010, to Mercedes-Benz France, this car has been owned by the company from new and has covered just 12,447 km. It is presented today in excellent condition and has all its booklets.

Designed on the base of the Fortwo Brabus, this limited edition model can be distinguished by its bright red colour; a first for the Fortwo range. The passenger compartment has special finishing with seats and door linings in leather, alcantara and red top stitching. The speedometer, clock and turbo pressure gauge have the same red surrounds and the dashboard is covered in black

alcantara. Otherwise, the car shares the major elements of the Brabus versions, such as the twin exhaust, 16-inch steel wheels and various accessories equipping the passenger compartment. Powered by a 75 bhp 3-cylinder engine, this Smart car has a top speed of 150 km/h, unlike the other Fortwo cars that were traditionally restricted to 135 km/h. This limited edition is particularly rare as just 40 examples were reserved for France, of which 25 were coupés.

Original, rare, exciting, recently serviced by the manufacturer and with an interesting history – a host of attributes that are bound to attract enthusiasts.

1964 MERCEDES-BENZ 300 SE COUPÉ

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° 112021-12-006596
Moteur n° 189987-12-00242

95.000 - 115.000 €

- Ex-roi de Jordanie
- Remise en état récente
- Historique limpide

- *Ex-King of Jordan*
- *Recent restoration*
- *Continuous history*



À l'origine, cette voiture a été commandée par le roi Hussein de Jordanie. Elle était dotée de certaines options particulières, comme des sièges avant renforcés, ou un autoradio Becker grande ondes. Après avoir été utilisée dans son pays par la famille royale, cette voiture était confiée au fils du roi, le prince Mohammed Bin Talal, qui était résident à Londres. La Mercedes rejoignait donc la capitale britannique pour être enregistrée à l'ambassade de Jordanie où elle restait jusqu'en 1968. De nombreux documents au dossier témoignent de ces détails.

Elle fut cédée le 8 mars 1968 à un négociant du nom de Richard-

W Tennant, basé en Autriche, à Kärnten, qui entretenait avec l'Angleterre des relations privilégiées. La voiture demeura ensuite peu utilisée, jusqu'à ce qu'elle soit cédée à un collectionneur autrichien connu. Il conserva à l'abri d'un garage sec le beau coupé, avant de le vendre au précédent propriétaire en 2015. De 2015 à 2017, celui-ci se lançait dans une remise en état poussée, tout en essayant au maximum de préserver les pièces d'origine et la patine qui fait le charme de cette belle automobile. La sellerie a été entièrement refaite, au même titre que le système de freinage, les suspensions ou encore le système d'alimentation.

This car was ordered originally by King Hussein of Jordan. It was equipped with some special options, such as reinforced front seats and a Becker radio. After being used in his country by the royal family, it was entrusted to the king's son, Prince Mohammed Bin Talal, who was living in London. The Mercedes-Benz was registered as an Embassy of Jordan car in the British capital, where it remained till 1968. Many documents in the record file confirm these details.

On 8 March 1968 it was sold to a merchant named Richard-W Tennant, based in Austria,

Carinthia, who had special relations with England. The car then saw very little use, till it was handed over to a well-known Austrian collector. He kept this beautiful coupé in a dry garage, before selling it to the previous owner in 2015. From 2015 to 2017, it was comprehensively restored, while preserving the original parts and the patina that makes this beautiful automobile such a charming machine. The upholstery has been completely redone, as well as the braking system, suspensions and the power system. The gold coloured paint, redone some years



La peinture, de teinte or et refaite anciennement offre un aspect patiné du plus bel effet, et la carrosserie est très saine. Nous avons noté l'absence du système de climatisation d'origine dans l'habitacle.

De provenance royale, l'exemplaire que nous présentons a l'avantage d'un historique connu et d'un état impeccable, grâce à sa remise en état récente et soignée.

Merci de noter que suite à une erreur administrative, le numéro de châssis sur le titre indique 112021-12-00696 au lieu de 112021-12-006596.

ago, features a beautiful patina and the body is very sound. We noted the absence of the original air conditioning system in the passenger compartment.

The car on offer with its royal provenance has the advantage of a well-documented history and an impeccable condition, thanks to its recent and careful restoration.

Please note that following an administrative error, the chassis number on the title is 112021-12-00696 instead of 112021-12-006596.

1957 MERCEDES-BENZ UNIMOG 411 « FROSCHAUGE » CHÂSSIS LONG

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 7500866

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Historique limpide et documenté
- Restauration méticuleuse
- Rare et techniquement intéressant

- *Well documented history*
- *Meticulous restoration*
- *Rare and technologically very interesting*



Créée en 1946, Unimog traduisait la volonté de Mercedes-Benz de lancer une marque commerciale consacrée à la diffusion de petits camions utilitaires tout-terrain. Dix ans plus tard était lancé le modèle 411, robuste engin à 4 roues motrices et aux capacités de franchissement remarquables, grâce notamment aux essieux et à la transmission placés au-dessus du centre des roues, lui valant le surnom de « chèvre de montagne ». Son moteur 4 cylindres diesel faisait des merveilles, accouplé à une boîte de vitesse à 6 rapports courts complété par un système de blocage manuel des différentiels avant et arrière.

L'exemplaire que nous présentons est parfaitement conforme à sa configuration d'origine, doté de la cabine fermée optionnelle, réalisée par Westfalia, et dont le pare-brise en

deux parties et les phares proéminents lui valent le sobriquet d'« yeux de grenouille ». Délivré neuf en septembre 1957 dans le Tyrol, il sera ensuite utilisé en Allemagne du nord, tout en étant bien traité et entretenu. Son kilométrage actuel de 60 000 km nous a été confirmé comme étant d'origine par son actuel propriétaire. Ce dernier, collectionneur exigeant d'engins militaires, s'est attaché à en faire une restauration minutieuse, tout en conservant le maximum d'éléments d'origine, à l'image des boiseries de benne arrière simplement re-traitées. Achievée en 2016, cette remise en état met aujourd'hui en valeur un engin rare, techniquement intéressant et dont l'état de présentation est bien au-delà des standards que l'on est habitué à rencontrer sur les utilitaires.

Founded in 1946, Unimog translated Mercedes-Benz's desire to launch a commercial brand dedicated to the production of small all-terrain utility vehicles. Ten years later, the 411 model was launched. The 411 was a very robust 4-wheel-drive vehicle with outstanding crossing capabilities, thanks notably to the axles and transmission located above the center of the wheels, giving it the nickname "mountain goat". Its 4-cylinder diesel engine worked wonderfully well, and mated to its six-speed gearbox completed with a manual locking system for the front and rear differentials.

The example we are offering is perfectly in line with its original configuration, and is equipped with the optional closed cabin, made by Westfalia, and

whose two-part windshield and prominent headlights earned it the nickname of "frog eyes". Delivered new in September 1957 in Tyrol, it was then used in Northern Germany, and was treated and maintained very well. Its current mileage of 60,000 km has been confirmed as original by its current owner. The latter, a demanding collector of military equipment, has put in a lot of effort to make a very meticulous restoration, while retaining the maximum of the original elements as possible, like the rear pan which has been simply re-treated. Completed in 2016, this refurbishment now highlights a really rare, technically interesting machine, whose condition is well beyond the standards of utilitarian vehicles.

1958 MERCEDES-BENZ 220 S COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 180037N 8502350

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Présentation correcte

• Modèle rare et luxueux

• Version 220 S, performante pour son époque

• *Presents correctly*

• *Rare, luxury model*

• *Version 220 S, powerful for its day*



Livré neuf au Portugal, ce coupé Mercedes-Benz 220 S est resté dans ce pays jusqu'en 2015, date à laquelle son actuel propriétaire, lui-même grand collectionneur de la marque, en a fait l'acquisition. Il se présente aujourd'hui comme une voiture ayant bénéficié d'une restauration dans les années 2000 et dont la préservation a été assurée correctement, si bien qu'elle arbore une patine d'usage homogène et agréable. La carrosserie est habillée d'un noir correspondant à sa teinte d'origine et, à l'intérieur, la sellerie a été refaite dans un beau cuir rouge. Il était à l'origine de couleur beige tel que l'on peut le constater sur la Datenkarte. Le tableau de bord arbore une superbe pièce de bois (en état moyen), et il est équipé d'un autoradio Becker Europa d'origine, sous lequel est intégré le haut-parleur. Sur le plan mécanique, une

assistance de direction électrique a été installée, pour faciliter la conduite. Un petit dossier d'entretien, qui remonte aux années 1990, accompagne la voiture en plus des éléments de livraison d'époque lorsque son premier propriétaire en prend possession au Portugal.

Appartenant à la génération dite "pontoon", ce coupé Mercedes-Benz faisait partie à l'époque des voitures de grand luxe. Son six-cylindres 2,2 litres lui assurait un fonctionnement onctueux et une vitesse de pointe de plus de 160 km/h, dans le confort d'un salon à la superbe finition.

En version coupé, ces voitures sont devenues rares, ce qui donne tout son intérêt à l'opportunité que ce coupé représente.

This Mercedes-Benz 220 S coupé was delivered new to Portugal, and remained there until 2015, when the current owner, a serious marque collector, acquired it. The car has been looked after properly since being restored during the 2000s, and its presentation reflects this, showing homogenous and beautiful signs of use. The body is painted in its original black colour, and the interior, originally beige as shown on the Datenkarte, has been re-upholstered in a lovely red leather. The superb wooden dashboard, now in average condition, displays an original Becker Europa radio with integrated speaker. On the mechanical side, electric power steering has been fitted, making the car easier to drive. There is

a small maintenance file, dating back to the 1990s, and some period documents that would have been delivered to the first owner in Portugal.

Belonging to the «pontoon» generation, this Mercedes-Benz coupé was a highly luxurious model. Its 2.2-litre six-cylinder engine assured a smooth ride with a top speed of over 160 km/h, in the comfort of a superbly finished passenger compartment.

The coupé version of these cars is rare, making this example an interesting opportunity.

1952 MERCEDES-BENZ 300 ADENAUER CABRIOLET

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 18601401455/52

170.000 - 190.000 €

- Restauration de qualité
- Un cabriolet luxueux et confortable
- Grand classique de l'après-guerre

- *Very nicely restored*
- *Luxurious and comfortable convertible*
- *A post-war classic model*



Cette Mercedes 300 Adenauer Cabriolet a été immatriculée par son premier propriétaire sous le numéro BH55-3050 à Hambourg le 11 juillet 1952. Elle est ensuite revendue à Singen le 25 juillet 1954 et alors immatriculée BR21-3532. En septembre 1954, une société de meubles immatricule l'auto à son nom sous le numéro FR-D1. Un professionnel de l'automobile de Fürstfeldbruck l'acquiert à son tour en 1959 pour la revendre ensuite le 8 juillet 1960 à un confrère de Kaiserslauten. Elle quitte finalement l'Allemagne pour l'Autriche lors de sa revente par un certain M. Süssdorf de Ramstein. Elle

est importée en Autriche le 22 septembre 1977, la valeur alors déclarée est de 10,000 schilling autrichiens (environ 750 €). Quelques années plus tard la voiture est de retour en Allemagne, son pays d'origine où elle est acquise par son propriétaire actuel il y a environ deux ans. Elle avait été restaurée précédemment avec soin. Elle se présente aujourd'hui dans une livrée noire, intérieur en cuir beige avec une capote assortie. En 2016 un certain nombre de travaux ont été réalisés dont la réfection du couvre capote. Par ailleurs, une importante facture datée de janvier 2016 détaille les travaux effectués

This Mercedes-Benz 300 Adenauer was first registered on July 11, 1952 in Hamburg with the registration number BH55-3050. It was sold in Singen on July 25, 1954 when it was registered under the number BR21-3532. In September 1954 it was sold in Freiburg where a furniture company is the registered owner; under number FR-D 1. In 1959 the car was bought by a dealer in Fürstfeldbruck for re-sale and it is duly sold on the 8 July 1960 to another dealer in Kaiserslauten.

Eventually a Mr Süssdorf from Ramstein sold the car in Austria where it was imported on the 22 September by the customs customs. The value is stated 10,000 Austrian shillings (around € 750)

A few years later, the car returned to Germany. A couple of years ago it was purchased by the present owner in its current restored condition. The car is now beautifully finished in black with a tan leather interior with matching soft top. In 2016, the tonneau-cover was refurbished. Moreover, an



pour plus de 10 000 €. Les travaux incluaient notamment la reféction des freins, le remplacement de la pompe à eau, l'étanchéité du pont arrière et de nouveaux pneus. Les factures documentant ces récents travaux seront livrées avec l'auto. Ce superbe cabriolet Mercedes est prêt à prendre la route pour participer à des rallyes ou juste pour profiter des beaux jours.

invoice for over € 10,000, from January 2016 which will be delivered with the car details the recent works carried out including the refurbishment of the brakes, a new water pump, new tyres and the gasket and seals of the differential have been replaced. This beautiful Mercedes convertible is ready to be used for rallies and events as soon as the sun comes out again.



1934 MERCEDES-BENZ NÜRBURG 500 SPORT TOURENWAGEN

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 10104951
Moteur n° 10104951

700.000 - 850.000 €

- Etat d'origine exceptionnel - matching numbers

- Un des seuls Nürburg Open Tourer encore en circulation

- L'allure et la prestance d'une 770K

- Certification et expertise complète Mercedes-Benz

- *Exceptional original condition - matching numbers*

- *One of the very few existing Nürburg Open Tourer*

- *The look of a 770K*

- *Certified and expertised by Mercedes-Benz*



La dernière pièce angulaire de la production de voiture de tourisme après la fusion de Mercedes-Benz était la Nürburg 460 qui était équipée d'un moteur huit cylindres 4.6 L. Son appellation provenait du fait qu'elle avait subi son test d'endu-

rance sur le circuit de Nürburgring. Développée sous l'ère de Ferdinand Porsche et dévoilée pour la première fois lors du Salon de Paris 1928, la Nürburg 460 fut en production jusqu'en décembre 1933. La Nürburg 500 équipée quant à elle d'un >>>

The last cornerstone of the post-merger revamp of the Mercedes-Benz passenger car range was a 4.6-litre eight-cylinder vehicle that had been developed under Ferdinand Porsche and which was called

the Nürburg 460. This model owed its name to the fact that it had undergone endurance testing on the Nürburgring. Unveiled in October 1928 at the Paris Motor Show, the Nürburg 460 was produced until December>>>







>>>moteur 5L fut produite à 931 exemplaires toutes carrosseries confondues. A la fois conventionnelle et innovante, elle avait un essieu arrière rigide et une suspension semi-elliptique. Elle était motorisée par un nouveau moteur 8 cylindres. Ce modèle élégant avait la capacité d'accueillir jusqu'à 6-7 passagers, à la fois dans le confort et la vitesse.

Cette Nürburg 500 porte le châssis numéro 10104951 et a été habillée d'une carrosserie Tourer d'usine Sindelfingen ce qui était assez rare puisque la majorité des Nürburg 500 avaient reçu des carrosseries de type limousine. Notre exemplaire est le seul Tourer connu aujourd'hui. Elle est immatriculée pour la première

fois sous le numéro IIIA 29256 à Karlsruhe le 30 mai 1934 par Daimler-Benz à Stuttgart. L'usine la conserve et l'utilise pour des parades et des événements gouvernementaux officiels. Elle est ensuite cédée le 5 avril 1937 à M. Hermann Hammer à Reutlingen qui la revend très rapidement à un certain Wilhelm Dünzl à Munich. Ce dernier, qui possédait une société de location de voitures et de limousine, la conserve jusqu'en 1959 lorsqu'elle est cédée à M. Bruno Beck de Ravensburg. Celui-ci stocka la voiture au musée Fritz B. Bush ; c'est à cette époque qu'elle aurait été utilisée dans le film historique Hindenburg. Beck garde cette Nürburg 500 pendant 20 ans avant de la revendre à Heinz Göbel, >>>

>>> 1933. It was enlarged to a 5L engine version called the Nürburg 500 with 931 vehicles built. The Nürburg 500 was traditional and innovative at the same time. Actually it had a conventional U-section chassis, rigid axles and semi-elliptic suspension. It was powered by a modern straight-8 engine. It was a distinguished car able to transport 6-7 people in speed and in comfort.

This example bearing chassis number 10104951 had a factory Sindelfingen Tourer body which is very unusual as most were built with a limousine style covered bodies. Our example is

the only one known today with such body. It was first registered in Karlsruhe, with number IIIA 29256, on 30 May 1934 to Daimler-Benz Stuttgart. The factory retained the car and used it for parades and official government duties until Hermann Hammer from Reutlingen took possession on the 5 April 1937. Herr Hammer must have been a dealer as the car quickly found a new owner in Georg Wilhelm Dünzl in Munich. The later ran a limousine and car rental company in Munich and kept the car until 1959 when a Bruno Beck from Ravensburg acquired it. Beck kept it in the>>>

>>>un concessionnaire Mercedes de la région de Francfort. Il l'entretient scrupuleusement entre les années 70 et 90. On la retrouve présentée en vente aux enchères où elle fut adjugée à un certain M. Heckmann. Il l'a confiée à Kienle à Stuttgart qui répara les fuites d'huile et qui entreprit quelques travaux notamment sur la direction et le carburateur. A la même occasion une pompe à essence fut installée et une révision complète est réalisée. Une importante facture de près de 39 000 € datée de juillet 2000 vient documenter les travaux accomplis et sera délivrée avec la voiture. Cette Nürburg 500 n'a jamais été restaurée, simplement repeinte il y a de nombreuses années. L'intérieur est d'origine à l'exception des sièges avant qui ont été refaits il y a de nombreuses années.

Cette incroyable Nürburg 500 d'origine certifiée par Mercedes

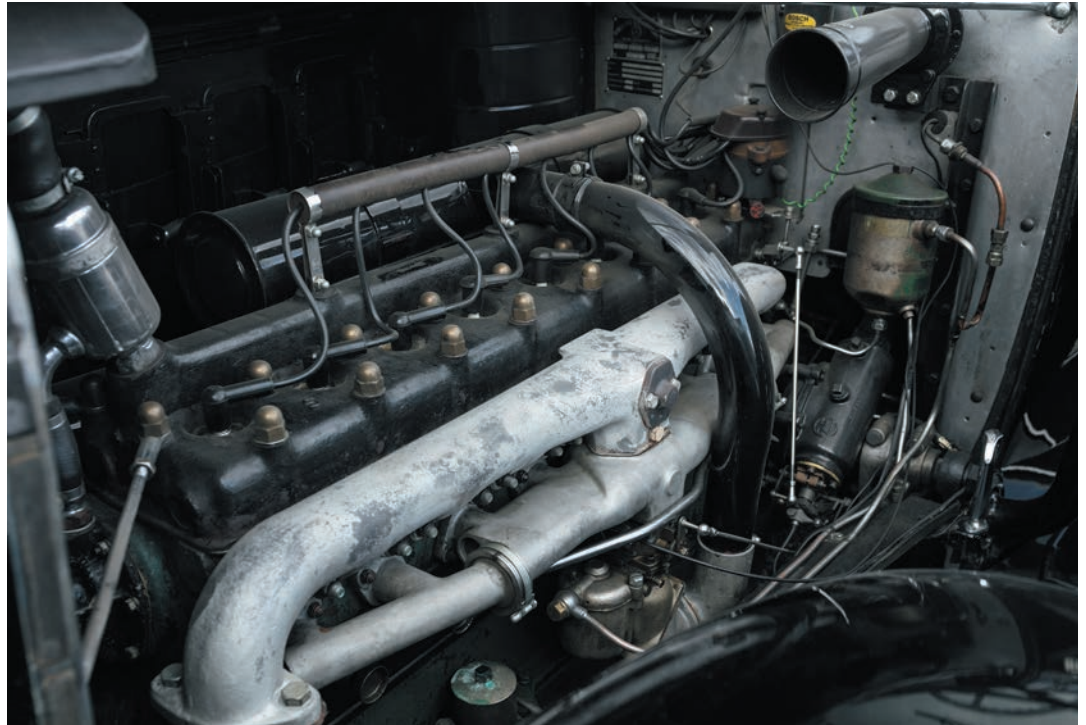
Classic en 2014 pour un coût important (18 000 €) sera livrée avec son Fahrzeugsbrief allemand d'origine. Elle constitue une rare occasion de s'offrir une des Mercedes les plus prestigieuses des années 1930, dans un état d'origine impressionnant.

>>> *Fritz B. Busch museum and it was reputedly used in the epic movie "Hindenburg". Bruno Beck kept the car for 20 years before selling to Heinz Göbel, a Mercedes dealer in Neu-Isenburg outside of Frankfurt. Mr Göbel, the owner from the 70s to the 90s, maintained and serviced the car properly over the years and mechanically it was always in good condition. In 1999 the car was entered in the Brooks auction at the Mercedes factory and found a new owner in Mr. Heckmann. The later gave the car to Kienle in Stuttgart. They sorted out some oil leaks out and performed work on the steering and did a carburettor service. At the same time an electrical fuel pump is installed and a big service is undertaken. A detailed invoice of € 39,000 from July 2000 is available and specifies all the work*

accomplished. This Nürburg 500 has never been restored but it has been repainted a long time ago and therefore the car shows a very elegant patina. The rear of the interior is original however parts of the front interior have been re-trimmed, a long time ago as well showing now a very nice patina.

This original amazing machine has been certified by Mercedes Classic in 2014 (full file will be delivered with the car) at a high cost (€ 18,000) and still retains its original German Fahrzeugsbrief. It constitutes a rare chance to acquire one of the most prestigious Mercedes of the 1930s - in impressive original condition.





1970 MERCEDES-BENZ 300 SEL 3,5L BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 10905612003194
Moteur n° 116981 12 003000

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Deux propriétaires seulement
depuis l'origine

• Voiture personnelle du
concessionnaire

• Remarquable patine

• *Just two owners from new*

• *Dealer's personal car*

• *Remarkable patina*



La caractéristique exceptionnelle de cette Mercedes 300 SEL, c'est qu'elle n'a appartenu qu'à deux propriétaires. D'origine française, elle fut vendue neuve le 20 octobre 1970 par le garage Vincent, alors concessionnaire Mercedes près de Dijon, elle a été rachetée le 20 août 1997 à son premier propriétaire par l'actuel, lui-même affilié à la marque en Côte d'Or. Cette berline luxueuse a été jalousement conservée jusqu'à aujourd'hui et a bénéficié de soins attentifs. En 2000, elle recevait une peinture complète, dans sa teinte d'origine et, en décembre 2008 (le compteur affichant 82 724 km), elle connaissait une remise en état mécanique complète, avec des pièces d'origine Mercedes. Les travaux comportaient un remplacement des coussins de la suspension pneumatique, du réservoir à essence,

de la pompe à essence, des pièces d'allumage moteur, de l'alternateur, des pistons de freins et de la chaîne de distribution. Depuis, la voiture n'a pratiquement pas roulé car elle affiche un peu plus de 83 000 km. Avant la vente et la voiture bénéficiera d'une révision.

Ainsi, cette voiture dotée du puissant V8 3,5 litres Mercedes se présente dans un état appréciable, arborant une patine homogène. L'aspect de la carrosserie est séduisant et, dans l'habitacle, la sellerie en tissu d'origine est très bien conservée, de même que les garnitures et les habillages bois. Une occasion pour l'acheteur de mêler confort, luxe et performances.

What makes this Mercedes 300 SEL exceptional is that it has had just two owners from new. An original French car, it was first sold on 20 October 1970, by the Mercedes dealer at the time, the Vincent Garage, near Dijon. On 20 August 1997, the first owner sold the car to the current owner who is himself a Mercedes dealer in the Côte d'Or region. This luxurious saloon has been preserved fastidiously throughout its life and carefully maintained. In 2000, the car was re-sprayed in its original colour. In December 2008, when the odometer displayed 82,724 km, it benefitted from a complete mechanical overhaul, using original Mercedes spare parts. This included replacing the

the fuel tank, fuel pump, ignition components, the alternator, brake pistons and the cam chain. Since then, the car has hardly been driven and has covered just over 83,000 km today. The car will be serviced before the sale.

This Mercedes, with a powerful 3.5-litre V8 engine, has an overall patina that is very appealing. The bodywork looks lovely and inside, the original fabric upholstery and the wood trim are very well preserved. A great opportunity for the buyer to combine comfort, luxury and high performance.



1991 MERCEDES-BENZ 560 SEL

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1260391A588189

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Historique limpide
- Version la plus puissante de la classe S
- Luxueux équipements

- **Known history**
- **The most powerful S class version**
- **Luxuriously equipped**



Immatriculée pour la première fois le 8 avril 1991 à Paris, cette Mercedes 560 SEL change de main le 1^{er} février 1994, tout en restant à Paris. A la faveur d'une succession, elle est achetée en 2003 par Daimler Chrysler pour sa collection, la carte grise passant en février 2009 au nom de Mercedes-Benz France. Cette même année, la carrosserie gris anthracite métallisé fait l'objet d'une réfection complète, de même que de nombreux accessoires chromés. L'ensemble est encore très bien préservé, et il en va de même de l'intérieur dont la sellerie en cuir noir et les moquettes de même couleur ne présentent pas de défaut notable. Grâce à l'empattement long de cette version SEL, l'habitacle est particulièrement spacieux. L'équipement et la finition

correspondent au statut de la voiture, avec autoradio Becker Mexico, toit ouvrant, rideau de lunette arrière, sièges avant électriques chauffant et à mémoire, pare-brise et vitres teintés, vitres et rétroviseurs électriques, système d'air conditionné automatique, repose-pieds à l'arrière, alarme volumétrique...

La boîte de vitesses automatique a été remplacée en 2003 et, aujourd'hui, le compteur affiche seulement 77 400 km. En 2017 une révision mécanique a été effectuée par le réseau. Avec son V8 de 5,5 litres, cette voiture correspond à la version la plus puissante et la plus luxueuse de la Classe S de cette époque.

First registered on 8 April 1991 in Paris, this Mercedes 560 SEL changed hands on 1 February 1994, staying in the capital. A succession gave Daimler Chrysler the opportunity to buy the car in 2003, with the name on the registration document changing to Mercedes-Benz France in February 2009. That year, the metallic anthracite grey coachwork and various chrome accessories were completely restored. The car remains in well-preserved condition, inside and out. The black leather interior and carpets show no notable defects. Thanks to the long wheelbase of the SEL version, the car boasts a particularly spacious passenger compartment. The level of finish

and equipment correspond to the high standing of this model, and include a Becker Mexico radio, sunroof, rear window blind, memory heated front seats, tinted windscreen and windows, automatic air-conditioning, rear footrests, volumetric alarms...

The automatic gearbox was replaced in 2003 and the odometer stands at 77 400 km today. In 2017, a mechanical service was undertaken by the manufacturer. With its 5.5-litre V8 engine, this is the most powerful and luxurious version of the S Class of this period.

1986 MERCEDES-BENZ 450 SEL BLINDÉE SÉPARATION CHAUFFEUR

Carte grise française
French title

Châssis n° 11603612005824

70.000 - 90.000 €

- Rare voiture blindée avec vitres descendantes et séparation chauffeur
- Seulement 37 500 km d'origine
- Carnet tamponné jusqu'à 30 000 km
- Etat exceptionnel, jamais restauré

- Rare armored car with winding windows and driver division
- Ultra powerful and just 37,500 km since new
- Manual stamped up to 30,000 km
- In an exceptional state, never restored



La Mercedes-Benz 450 SEL 6,9 litre représentait le haut de gamme absolu de la marque de Stuttgart juste derrière la 600. Elle s'appuyait sur la W116 Classe S châssis long et, présentée en 1972, elle s'adressait à une clientèle d'hommes d'affaires, de stars ou de pilotes automobiles. Équipée d'un énorme V8 de 6,9 litre développant 286 ch, c'était sans aucun doute l'interprétation ultime de "l'Autobahn Kurier" des années 1930 et elle offrait des performances dignes des meilleures

voitures de sport de l'époque. La classe W116 marque une rupture totale avec le passé. Extraordinaire limousine de luxe, aux performances dignes d'une voiture de sport de l'époque, la 6.9 L offre une réserve de puissance impressionnante et un confort exceptionnel grâce à ses suspensions hydropneumatiques. Cette 6.9 L produite à 7380 exemplaires entre 1975 et 1980 est équipée du plus gros moteur automobile produit en Europe et présente des performances exceptionnelles.

The Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 liter portrayed the absolute top end of the Stuttgart brand's range, just a notch below the 600. It was based on the W116 S-Class long wheelbase chassis, and was launched in 1972, geared towards mainly a clientele made of businessmen, stars or race drivers. Equipped with a 6.9-liter V8 developing 286 bhp, it was undoubtedly the ultimate interpretation of the "Autobahn Kurier" from the

1930s and it offered performance to rival the best sportscars of the period. The W116 class marked a complete break with the past. An extraordinary luxury limousine, with the performance worthy of a sportscar of the period, the 6.9 L offered impressive performance and exceptional comfort thanks to its hydropneumatic suspension system. With 7,380 produced between 1975 and 1980, the 6.9 L was equipped with the biggest engine made in Europe at



La voiture de la vente fut vendue neuve par Emil Frey à Genève à la mission permanente d'Arabie Saoudite auprès de l'ONU à Lausanne. Elle est équipée de l'ultra rare séparation chauffeur, de sièges chauffants à l'arrière, de la climatisation et d'un rare réfrigérateur situé dans la malle de marque Becker / Frentzel et de clenches de portes anti-émeute manœuvrables de l'intérieur. Une véritable rareté.

the time and featured amazing performance.

The car on sale was sold new by Emil Frey in Geneva to the Permanent Mission of Saudi Arabia to the UN in Lausanne. It is equipped with the ultra-rare driver division, rear-heated seats, air-conditioning and a rare refrigerator located in the boot, as well as a Becker/Frentzel audio system and ratchet door latches maneuverable from the inside. A real rarity indeed.



1990 MERCEDES-BENZ 560 SEL BLINDÉE

Carte grise française
French title
 Châssis n° WDB1260391A543055
 50.000 - 80.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Provenance royale
- Options rarissimes
- Historique documenté
- Travaux d'entretien récents

- *Of royal provenance*
- *With very rare options*
- *Well documented history*
- *Recent maintenance work*



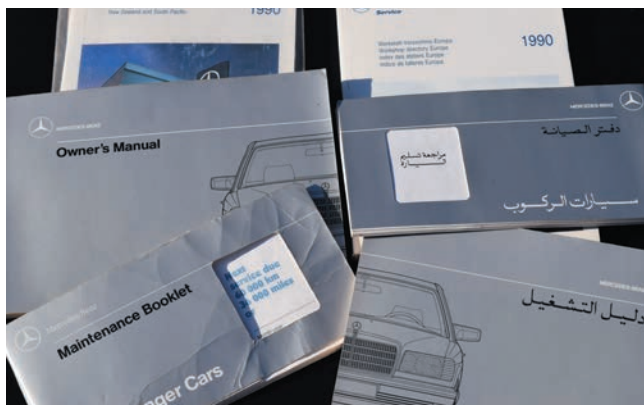
Il est rare de pouvoir présenter une voiture royale si bien documentée. En effet comme nous le montre la copie de la première carte grise française datant de juillet 1990, cette voiture fut enregistrée sous le nom de : « SAS Shaikh Khalifa Bin Hamad Al Thani, émir de l'état de Qatar » avec une immatriculation diplomatique. Différents éléments de correspondance dont une copie de la facture d'achat montrent à quel point cette voiture constituait chez

Mercedes-Benz une commande à part.

Au vue des spécifications de la voiture, il semble que toutes les options possibles aient été souhaitées. Les vitrages sont blindés (catégorie B6), mais les vitres latérales peuvent légèrement descendre. Les places arrière ne peuvent accueillir que deux passagers dans le confort le plus total. Comme sur les fameuses Mercedes 600, ces derniers peuvent régler les sièges individuellement ainsi que le

It is rare to be able to offer a royal car so well documented. As shown by the copy of the first French title dated July 1990, this car was registered under the name of "SAS Shaikh Khalifa Bin Hamad Al Thani, Emir of the State of Qatar" with a diplomatic registration. Various items of correspondence, including a copy of the purchase invoice, show how this car was treated as a special order by Mercedes-Benz.

Given the specifications of the car, it seems that all possible options have been fitted in the car. The windows are shielded (Cat. B6), but the side ones can be slightly lowered slightly. The rear seats are designed to accommodate only two passengers in the utmost comfort. As on the famous Mercedes 600, the passengers at the rear can adjust the seats individually, as well as the very rare rear sunroof. Flat holders



rarissime toit ouvrant arrière. Des portes fanions peuvent être fixées à l'avant. L'ensemble de ces options font de cette 560 SEL « Miranda » une véritable voiture d'apparat, catégorie dans laquelle Mercedes-Benz a toujours excellé.

La voiture appartient aujourd'hui à un important collectionneur français qui n'a pas hésité à effectuer de nombreux travaux pour que l'auto soit sans reproche. La peinture a été refaite, les freins et la suspension ont

été révisés ainsi que le système de climatisation chez le constructeur pour un total de plus de 4 000 €. Affichant aujourd'hui un peu plus de 90 000 km cette rarissime automobile, à la provenance exceptionnelle, représente ce que l'on faisait de plus luxueux chez Mercedes-Benz en 1990.

can be attached to the front. All of these options make this 560 SEL "Miranda" a true state-of-the-art car, a category in which Mercedes-Benz has always excelled.

The car belongs today to a major French collector who has not hesitated to carry out numerous works on the car so that it is in an impeccable state. The paint has been redone, the brakes and suspension system have been revised as well as the air-

conditioning at the manufacturer, for a total cost of over € 4,000. Displaying slightly more than 90,000 km, this rare automobile, with an exceptional provenance, represents the ultimate in Mercedes-Benz luxury from 1990.



1972 MERCEDES-BENZ 600

Carte grise française
French title

Châssis n° 10001212002116
Moteur n° 10098012002199

60.000 - 90.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Très important dossier
d'historique et d'entretien

• Dans la collection de
Mercedes-Benz France depuis
l'origine

• Voiture à l'historique
hors du commun

• *Substantial history and
maintenance file*

• *In the Mercedes-Benz France
collection from new*

• *Car with unusual history*



Cette limousine 600 a été immatriculée neuve le 9 juin 1972 au nom de Mercedes-Benz France qui l'a conservée comme voiture de démonstration. Elle a été livrée de teinte bronze métallisé mais, en 1976, Mercedes l'a fait repeindre dans un bleu foncé qui lui va fort bien. La carrosserie est correcte, la peinture ancienne laissant apparaître quelques craquelures. Les chromes sont bien préservés mais l'on note une trace d'enfoncement sur le pare-chocs arrière. L'habitacle est superbe avec sa sellerie en velours gris-beige d'origine et sa finition de haut niveau

pour l'époque et offrant notamment : système de climatisation Behr, repose-pieds arrière, rideaux de lunette arrière et de vitres de custode, poche Pompadour, vitres et pare-brise teintés et, comble du luxe, bar réfrigéré sous l'accoudoir avant. Les vitres et le système d'ouverture de coffre utilisent le circuit hydraulique dont cette voiture est dotée contrôlant aussi la suspension. Le tableau de bord à fond bois affiche un autoradio Becker Europa. Sur le plan technique, le moteur est d'origine mais la boîte de vitesses automatique a fait l'objet d'un échange-standard.

This limousine 600 was registered new on 9 June 1972 to Mercedes-Benz France, who kept it as a demonstration car. Originally metallic bronze, Mercedes repainted it a lovely dark blue in 1976. The bodywork is in reasonable condition, and the old paintwork is cracked in places. The chrome-work has been well preserved, but there is a slight dent in the rear bumper. The passenger compartment is superb, finished to a high standard and complete with original beige-grey velours

upholstery. There is a Behr air conditioning system, rear foot rests, curtains on the rear windscreen and rear windows, 'Pompadour' pocket, tinted windscreen and windows, and – the height of luxury – a drinks cooler in the front armrest. The hydraulic system controls the suspension, which also operates the windows and boot. The wood dashboard sports a Becker Europa radio. The car has the original engine and the automatic gearbox has been replaced with a reconditioned



La voiture est passée au marbre en juillet 1973 à la suite d'un choc avant.

Cette 600 limousine est accompagnée de son bon de commande d'origine, de son carnet d'entretien, de sa carte de garantie avec "Daten Karte", de sa notice d'entretien, d'un passionnant et volumineux dossier d'entretien faisant état des prêts de l'auto et des occasions pour lesquelles elle a été utilisée, ainsi que d'une expertise datant de 2015. En 2017, elle a bénéficié d'une révision totalisant plus de 4 000 € : le filtre à air, les bougies, les fluides ainsi que les pneumatiques ont été remplacés.

Pour la petite histoire, on peut voir dans le dossier, que cette Mercedes 600 a été en septembre 1984 mise à la disposition de Johnny Stark, qui était alors manager de Mireille Mathieu, pour se rendre à la soirée de Frank Sinatra organisée au Moulin Rouge. Ainsi, en plus de symboliser le luxe automobile absolu des années 1970, cette voiture présente un historique rare, puisqu'elle n'a jamais quitté le constructeur qui lui a donné naissance.

one. In July 1973, the car was structurally checked following a collision at the front.

This 600 limousine comes with the original order form, service book, guarantee card with "Daten Karte", maintenance manual, an inspection report from 2015 and a fascinating and comprehensive maintenance file listing the occasions it was loaned and driven. In 2017, the car underwent a € 4000 service including the replacement of the air filter, the spark plugs, the fluids and the tyres.

For the anecdote, you can see in the file that in September 1984 this Mercedes 600 was lent to Johnny Stark, Mireille Mathieu's manager at that time, to take her to the Frank Sinatra evening at the Moulin Rouge. And so this car not only represents the height of 1970s automobile luxury, but also comes with a rare history, having always been in the hands of the manufacturer who built it.

1968 MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE PULLMAN SIX PORTES

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 100.016-12-001110
Moteur n° 100.980-12-001167

400.000 - 500.000 €

• Remise en état pour près de
300 000 € !

• Rare version 6 portes

• Superbe état de présentation

• 428 exemplaires produits

• *Restored at a cost of
300,000 €*

• *Rare 6-door version*

• *Immaculate condition*

• *Only 428 built*







Désormais assurée d'un marché sur le segment du grand luxe grâce au succès de la 300 produite de 1951 à 1962 à plus de 11 000 exemplaires, la firme de Stuttgart la remplace à partir de septembre 1963 par la 600. Il s'agit de la limousine la plus imposante jamais proposée par un constructeur et, sur le plan mécanique, la plus élaborée compte tenu des technologies disponibles à l'époque : V8 à injection de 6,3 litres donnant 51 m/kg de couple et 250 ch (DIN), capable de propulser ses 2,5 tonnes à 205 km/h, boîte automatique à quatre rapports aux passages bien lissés, freinage (à disques) à assistance pneumatique comme les suspensions (réglables à volonté) et système hydraulique tentaculaire qui actionne tous les réglages des sièges (avant et arrière), les glaces, l'ouverture et la fermeture des portes, du toit ouvrant, s'il y a lieu,

du capot, du couvercle de coffre, de la trappe à essence, etc. Les équipements de confort ne peuvent être plus complets avec une régulation automatique du chauffage et de la ventilation (bi-zone) et les finitions (sellerie cuir, ornements chromés et en bois verni consoles avant et arrière) sont au-delà de toute critique. La 600 est proposée sur deux empattements sous trois formes : une limousine quatre portes sur 3,20 m d'empattement, une Pullman huit places à quatre ou six portes et une Pullman "Landaulette" décapotable à l'arrière. La version Pullman voit son empattement porté à 3,90 m et sa longueur totale passée de 5,54 à 6,24 m. Bien d'autres variations existeront puisque la 600 est fabriquée sur commande en fonction des desideratas du client. Au total, Daimler-Benz produira 2 677 "600" dont 428 Pullman. Sur la route, cette

Assured of its standing in the luxury car market following the success of the 300 series (over 11,000 examples produced between 1951 and 1962), the Stuttgart firm introduced the 600 in September 1963 to replace it. This was the most imposing limousine ever offered by the manufacturer, and mechanically the most elaborate for its day: a V8 fuel-injected 6.3-litre engine giving a torque of 51 m/kg and 250 bhp (DIN) capable of taking the 2.5 tonne car to 205km/h, an incredibly smooth four-speed automotive gearbox, power-assisted disc brakes and self-levelling hydraulic suspension. It also featured a complex hydraulic system to operate the windoers and seats (front and rear), automatic opening and closing

of the doors, sun-roof if fitted, the bonnet, boot lid, petrol cap etc. It provided an unbelievable level of comfort, with automatic heating and ventilation adjustment (two zones) and a standard of finishing (leather upholstery, chrome ornaments and varnished wood consoles front and rear) that was beyond criticism. The 600 was offered in two wheelbase lengths and in three styles: a four-door limousine with 3.20m wheelbase, a four or six-door eight-seater Pullman and a Pullman 'Landaulette' with a convertible top over the rear passenger compartment. The Pullman version had a wheelbase of 3.90m taking its total length from 5.54m to 6.24m. Many other variations were produced as the 600 could



immense voiture fait preuve d'un comportement dynamique étonnant par sa stabilité et son confort et ce, à des vitesses désormais prohibées.

Cette Mercedes 600 Pullman faisait partie d'une commande de trois exemplaires effectuée par le gouvernement congolais. Deux d'entre elles furent envoyées en Afrique, tandis que la troisième, qui serait l'exemplaire ici présenté, restait à Köln comme voiture d'ambassade. Il s'agit d'une rare version six portes, peinte du noir référence 040. Le somptueux habitacle en cuir rouge est en état d'origine et dispose de la climatisation d'origine. Du point de vue mécanique, cette automobile a bénéficié d'une restauration complète achevée en 2013 par la société F & S Fahrzeugtechnik à Altengstett en Allemagne. Les factures, d'un montant proche de 300 000 €

seront jointes au dossier. Affichant aujourd'hui 31 000 km d'origine, justifiés par plusieurs documents, cette rare Mercedes 600 Pullman constitue une occasion exceptionnelle, combinant un état de conservation rare et une restauration mécanique de très haut niveau.

be built to individual customer specification. In total, Daimler-Benz produced 2,677 examples of the 600 of which just 428 were Pullmans, with the four-door version, featuring additional rear-facing seats, being very rare. On the road this enormous car was stable and comfortable and travelled with astonishing ease at speeds prohibited today. The clientele of the 600 has spanned from pop-stars to the Pope, leading businessmen, Heads of State and government ministers. The armoured-plating of the official 600s makes little difference to the performance of a car with such power.

The car was ordered along with 2 others 600 for the Congolese Government. Two of them were sent to Africa

while the other one remained in Köln as an Embassy car. The Mercedes 600 Pullman on offer would be this Embassy car. It is a rare 6-door version painted in black 040. The immaculate red leather interior is original. Moreover it is equipped with the air-conditioning both front and rear. Mechanically, the car has gone through a complete restoration finished in 2013 by F & S Fahrzeugtechnik GmbH in Altengstett, Germany. Invoices for almost € 300,000 of the work accomplished are available. With a documented mileage of only 31,000 km, this rare Mercedes 600 Pullman is exceptional, combining an immaculate conservation condition and a high level of mechanical restoration.

1986 MERCEDES-BENZ 560 SEC

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° WDB1260451A283204

40.000 - 50.000 €

• Etat quasi neuf, 38 760 km d'origine

• Puissante et fiable

• Belle combinaison de couleurs

• Like new, 38,760 km from new

• Powerful and reliable

• Beautiful color combination



Chez Mercedes-Benz, les grands coupés sont une tradition. Sous un habillage plus sportif et élégant qu'une berline, ils offrent quatre vraies places, bénéficient des meilleurs moteurs de la gamme et offrent des performances de haut niveau. La 560 SEC présente une ligne très classique et une incitation à une conduite souveraine. Mais sous le capot se dissimule une authentique GT prête à vous faire oublier les bonnes manières quand l'envie vous en prend car le couple phénoménal du V8 lié à une extrême souplesse est prompt à répondre à la moindre sollicitation. Ses performances ont donné à ce modèle la réputation justifiée d'infatigable dévoreuse d'autoroutes. Sa mécanique peut

facilement dépasser 300 000 km sans problème particulier.

Le modèle présenté, vendu neuf en Allemagne est dans un état de préservation exceptionnel. Il est équipé de la climatisation, d'un régulateur de vitesse, de sièges électriques à mémoires et du toit ouvrant électrique. La radio d'époque Becker Mexico est toujours présente et le carnet d'entretien tamponné jusqu'à 28 000 km et ses manuels de bord accompagnent la voiture. Il est exceptionnel de trouver une 560 SEC aussi neuve que celle-ci, représentant le sommet de la marque à l'étoile. Une occasion unique, qui ne se représentera pas.

Mercedes-Benz have always had a tradition for big coupes. In a more sporty and elegant trim than that of a sedan, these coupes feature four proper seats, as well as the best engines from the range, with very high performance. The 560 SEC with its classic design provides a real driving pleasure. Under the hood is an authentic GT that will make you forget your best manners, when the torque of that phenomenal V8, matched with amazing flexibility, is ready to respond to the slightest tap of the throttle pedal. The phenomenal performance has given this model the justified reputation of being an indefatigable devourer

of motorways. Its mechanicals can easily do over 300,000 km without the slightest of problems.

The car on offer, sold new in Germany, is in an exceptional state of preservation. It is equipped with air-conditioning, cruise control, electric memory seats and electric sunroof. The Becker Mexico period radio is still present and the maintenance booklet is stamped up to 28,000 km, and the manuals come with the car. It is exceptional to find a 560 SEC as new as this, representing the flagship of the brand with the star. A unique opportunity, which may not be equaled ever easily.

2008 MERCEDES-BENZ S 65 AMG

Carte grise française
French title

Châssis n° WDD2211791A198580

55.000 - 65.000 €

- Finition et confort exceptionnels
- Provenance illustre, entretien suivi
- Véritable vaisseau de capitaine d'industrie

- *Exceptional finish and excellent comfort*
- *Illustrious provenance, documented*
- *A flagship for a captain of industry*



Les sorciers d'Affalterbach, créateurs de la firme AMG en 1967, devenus préparateurs officiels de Mercedes en 1999, ont concocté une nouvelle version de cette surpuissante berline longue W221 « Sonderklasse », animé par un V12 bi-turbo de 630 ch et capable du 0 à 100 km/h en 4,4 ! Accouplé à la fameuse boîte de vitesses « Speedshift », la douceur, malgré son couple de camion est au rendez-vous tant cette voiture est sophistiquée. Il fallait déboursier pas moins de 240 000 € en 2008, soit 100 000 € de plus que pour une 600 SEL.

La voiture de la vente a été vendue neuve par Mercedes à Paris au groupe LVMH et a été utilisée par Monsieur Bernard Arnault, toujours conduite par un chauffeur. C'est une seconde main et elle totalise 70 930 km compteur et a été révisée pour la dernière fois chez Mercedes

le 31 mars 2017 à 70 637 km. Elle est équipée d'un toit ouvrant panoramique, de sièges électriques à trois mémoires, chauffants et climatisés, d'écrans de télévision situés dans les appuis tête et d'un réfrigérateur de marque « ZB Kuhlbox » situé dans le coffre mais accessible du siège arrière. Une splendide montre de marque IWC Schaffhausen installée sur le centre de la planche de bord, rivalise d'excellence avec le système HI FI Harman Kardon et les vitres teintées bleu foncé assurent une discrétion absolue dans cet intérieur très cossu. La poussée herculéenne et son raffinement extrême en font la berline de luxe la plus attrayante sur le marché sans parler de sa fiabilité.

The wizards of Affalterbach, creators of the company AMG in 1967, became the official tuner for Mercedes in 1999, and it was then when it concocted a new version of the superb sedan W221 Sonderklasse, powered by a bi-turbo V12 of 630 bhp and capable of a 0 to 100 km/h time of 4.4 seconds! Mated to the famous "Speedshift" gearbox, known for its smoothness, as well as truck hauling torque, this is indeed very sophisticated in its behavior. The price was a stratospheric € 240,000 in 2008, some € 100,000 more than a 600 SEL...

The car on offer was sold new by Mercedes in Paris, to the Group LVMH and was used by Bernard Arnault, always driven by a chauffeur. With only two owners from new the car

has only covered 70,930 km. It was last serviced at Mercedes on the 31st of March, 2017, at 70,637 km. It comes equipped with a panoramic sunroof, heated and air-conditioned three-position electric seats, television screens in the head restraints and a "ZB Kuhlbox" refrigerator located in the trunk, but accessible from the seat back. A splendid IWC Schaffhausen branded watch is at the center of the dashboard, which rivals for excellence with the Harman Kardon hi-fi system and the dark blue tinted windows ensures absolute discretion, within very luxurious interiors. The Herculean thrust and its extreme refinement makes this one of the most attractive luxury sedans on the market, not to mention its legendary reliability.

1987 MERCEDES-BENZ 300 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB1070411A074315

35.000 - 55.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Dans la même famille depuis l'origine

• 71 800 km d'origine

• 4 places, boîte manuelle

• *In the same family since new*

• *71 800 km from new*

• *4 seats, manual gearbox*



L'exemplaire ici présenté est remarquable à plus d'un titre. En effet, il fut délivré neuf à Paris au père des actuels propriétaires en qualité de véhicule de fonction et immatriculé pour la première fois le 27 octobre 1987. Il s'agit en outre d'une peu courante version 4 places à boîte manuelle à 5 rapports, disposant, au titre des options, des vitres électriques avant, ainsi que de la climatisation automatique. Elle se présente dans sa livrée blanche d'origine, combinée à un intérieur cuir noir en bel état de conservation. Toujours garée à l'abri et soigneusement entretenue, son état de conservation d'origine est très satisfaisant et conforme à ce que l'on peut attendre d'une automobile affichant 71 800 km d'origine. La voiture dispose de son hard-top d'origine de la couleur de la carrosserie,

de ses carnets et d'un dossier de factures attestant du kilométrage.

Les exemplaires disposant de ces spécifications, tout en affichant un historique limpide, un kilométrage aussi faible et un si bel état de conservation d'origine sont aujourd'hui rarissimes. Ce modèle saura donc satisfaire tant l'amateur exigeant que le passionné souhaitant rouler en famille, à bord d'une automobile fiable, au comportement moderne et à l'allure délicieusement décalée dans la circulation actuelle.

The model on offer is remarkable for more than one reason. Indeed, it was delivered new to Paris to the current owners' father as a business car and was registered for the first time 27 October 1987. This is a less common 4-seater with a 5-speed manual gear box, fitted with the following options: electronic front windows as well as air conditioning. It comes in its original white livery, combined with a black-leather interior in a well preserved state. The car has always been parked inside and carefully maintained, its original state of conservation is very satisfactory and faithful to what would be expected from a car with 71 800 km since new. It is fitted with its original hard-

top matching the cars' color, and delivered with the manuals as well as an invoice folder certifying the mileage.

Models with these specifications, a continuous history, such a low mileage and in a great general state of conservation are extremely rare today. This model will please both amateurs and enthusiasts for a family ride, in a reliable staggering modern-looking automobile.

1986 MERCEDES-BENZ 190 E 2.3-16

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB2010341A227998

35.000 - 45.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Moins de 52 000 km d'origine

• Entretien suivi

• Belle présentation

• *Less than 52 000 km from new*

• *Regularly maintained*

• *Superb presentation*



Livrée neuve en Allemagne, la voiture que nous proposons a rejoint une importante collection japonaise avant de revenir en Europe et se présente aujourd'hui dans un état superbe, grâce à une utilisation occasionnelle et un entretien régulier dont témoigne un important dossier de factures. Celui-ci permet aussi de vérifier l'évolution du kilométrage, particulièrement limité puisque le compteur affiche moins de 52 000 km d'origine. La dernière opération d'entretien importante a eu lieu en octobre 2015. Cette 190 E 2.3 présente aujourd'hui une peinture de belle qualité. À l'intérieur, la sellerie ne montre que de discrets signes d'usure qui s'apparentent à une légère et douce patine. Le fonctionnement correspond à ce qu'on est en droit d'attendre d'une

voiture de telle présentation, sans bruit parasite. On peut pleinement profiter de la qualité de construction des Mercedes-Benz de cette époque. D'ailleurs, un essai au banc a permis de vérifier la puissance, qui s'élève à 184,7 ch, ce qui correspond à la valeur d'origine.

Rappelons que ce modèle enviable est né de l'homologation du modèle dans le championnat allemand DTM. Sur la base de la paisible 190, Mercedes-Benz a mis au point une machine sportive dont le 2,3 litre 16 soupapes s'accompagnait d'une présentation plus agressive correspondant à sa personnalité forte. Il s'agit aujourd'hui d'un modèle emblématique et recherché. Trouver un exemplaire dans l'état de celui-ci constitue une opportunité rare.

Delivered new in Germany, the car on offer formed part of a major Japanese collection before coming back to Europe. It is presented in superb condition today, having been maintained regularly but only driven occasionally, as confirmed by the large file of invoices. This file also logs the mileage, which stands at under 52,000 km from new. The last time major maintenance work was carried out was in October 2015. The paintwork on this 190 E 2.3 is excellent quality, and inside, the upholstery shows only the slightest signs of use, reflected by a lovely, soft patina. It runs as one would expect from a car that presents so well, without any unwelcome noises, and it is possible to really

enjoy the excellent build quality of a Mercedes-Benz of this period. Moreover, a session on the rolling road recorded the power at 184.7bhp which corresponds to the original figure.

It is worth remembering that this desirable car evolved from the homologation of the model in the DTM German Championship. Using the demure 190 as a base, Mercedes-Benz developed a sporty machine with a 18-valve 2.3-litre engine and a more dynamic appearance to reflect its strong personality. This is an emblematic and highly sought-after model today and it is rare to find an example in a condition as good as this.



1970 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5L CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 11102712002667
Moteur n° 11698012002233

200.000 - 300.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare
(1 232 exemplaires)
- Mélange exceptionnel de luxe
et de performances
- Un cabriolet véritablement
utilisable à quatre

- *Rare model (1 232 examples)*
- *Outstanding blend of luxury
and performance*
- *A genuine four-seater
cabriolet*





Mercedes-Benz





La Mercedes 280 SE 3,5 litres fait aujourd'hui partie des Mercedes de tourisme les plus recherchées. Rien d'étonnant, car elle combine un rare ensemble de qualités. Sa ligne d'une sobre élégance, peaufinée par Bruno Sacco, directeur du style du constructeur de Stuttgart, se double d'un rare luxe d'équipement et de finition. A son époque, elle faisait partie des modèles les plus chers de la gamme Mercedes, seule la 600 la dépassant. Pour que ses performances soient à la hauteur de son allure et de sa clientèle exigeante, Mercedes avait mis au point un nouveau V8 de 3,5 litres tout alliage, plus léger et moins gourmand que le gros 6,3 litres de la 600. Ses 200 ch permettaient à cette belle machine de passer de 0 à 100 km/h en 10 s et d'atteindre 210 km/h en pointe. Avec 1 232 exemplaires produits, la version cabriolet est la plus rare.

Immatriculée pour la première fois le 4 novembre 1970, la voiture proposée est entrée dans le parc automobile de Mercedes-Benz France le 3 avril 1998. Trois ans plus tard, en 2001, elle faisait l'objet d'une remise en état et recevait une peinture gris métallisé, la teinte d'origine étant beige "Tunis". La présentation témoigne d'une assez bonne résistance au temps, mais l'on note la présence de mastic ou matière synthétique sur la carrosserie, ainsi qu'une corrosion importante en certains points de la caisse. Les alignements sont corrects et les chromes, remplacés ou repris, sont en état satisfaisant.

L'intérieur en cuir noir, qui correspond à la teinte d'origine, présente une agréable patine malgré quelques déchirures sur l'assise des sièges avant. Le tableau de bord de belle facture avec sa finition bois est équipé d'un autoradio Becker Europa TR relié à deux haut-parleurs, avec antenne sur l'aile avant droite. Refaite

The 3.5-litre 280 SE is one of the most highly sought-after touring Mercedes. Given its rare combination of features, this is not at all surprising. The design, a masterpiece of understated elegance, was perfected by Bruno Sacco, the marque's head of styling, and this was complemented by a luxury finish and level of equipment. At the time, this model was one of the most expensive in the Mercedes range, topped only by the 600. To ensure that the car's performance matched its appearance and satisfied a demanding clientèle, Mercedes developed an all-new aluminium 3.5-litre V8 engine that was lighter and less thirsty than the 600's giant 6.3-litre engine. With 200 bhp under its belt, this handsome machine could travel from 0 to 100 km/h in 10 seconds and had a top speed of 210 km/h. The cabriolet

version was the rarest, with just 1,232 examples built.

First registered on 4 November 1970, the car on offer joined the fleet of Mercedes-Benz France on 3 April 1998. Three years later, in 2001, it was restored and the original «Tunis» beige livery changed to metallic grey. The car has survived the passage of time reasonably well, but we have noted the presence of mastic or some synthetic material as well as significant areas of corrosion on certain parts of the bodywork. The door openings are correctly aligned and the chrome-work, that has been replaced or restored, is in good condition. The black leather interior, corresponding to the original colour, has a lovely patina, despite the presence of a few tears on the seat pads of the front seats. The beautifully crafted wooden dashboard is fitted with a Becker



dans le passé, la capote en Alpaga noir est en état correct mais présente une légère déchirure.

Sur le plan mécanique, le haut moteur a été révisé en 2002 et la boîte de vitesses automatique a été remplacée en 2003. En 2017 la voiture a été révisée par le constructeur, les fluides et les pneumatiques remplacés. La voiture est accompagnée d'une expertise datant de 2015, d'un dossier d'entretien depuis 1998 et d'une notice d'entretien du modèle.

Modèle particulièrement rare et recherché, équipé de son moteur d'origine, ce cabriolet 280 SE 3,5 litres combine élégance, luxe et performances, en plus du plaisir de rouler dans un habitacle découvert.

Europa TR radio linked to two speakers, with an aerial on the right front wing. Re-done in the past, the black Alpaca hood is in good condition apart from a small tear.

On the mechanical side, the top engine was serviced in 2002 and the automatic gearbox replaced in 2003. In 2017 the car was serviced by the manufacturer including the replacement of fluids and all four tyres. The car comes with an inspection report from 2015, maintenance history since 1998, and a maintenance manual for the model.

A particularly rare and sought-after model, equipped with its original engine, this 3.5-litre 280 SE cabriolet offers luxury, performance and elegance, to add to the enjoyment of open-top driving.





1955 MERCEDES-BENZ 300 S CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 1880105500019
Moteur n° 5500294B

350.000 - 450.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Modèle rare et exceptionnel

• Mécanique ayant servi
de base à la 300 SL

• Restauration ancienne
de qualité

• *Rare and exceptional model*

• *Mechanical base for
the 300 SL*

• *High quality older
restoration*





Mercedes-Benz





Au lendemain du conflit mondial, lorsque Mercedes-Benz redémarre la production automobile, c'est d'abord avec des modèles relativement modestes. Avec ses moteurs quatre-cylindres essence ou Diesel, la gamme 170 est simple et fiable. Mais avec la 300, lancée en avril 1951, Mercedes-Benz est de retour au plus haut niveau international, face à Rolls-Royce et sa Silver Cloud. Le nouveau six-cylindres 3 litres à arbre à cames en tête, qui servira de base à la 300 SL, future légende automobile, est assez puissant pour emmener cette voiture à 160 km/h, et il a la réputation de pouvoir maintenir une vitesse élevée. Voiture d'apparat, la 300 sera surnommée "Adenauer" en hommage au chancelier allemand qui l'utilise régulièrement.

Disponible en plusieurs carrosseries, elle va évoluer jusqu'à 1962, mais la version la plus prestigieuse et la plus chère est alors la 300 S, disponible en coupé ou en cabriolet et proposée de 1952 à 1955. Elle coûte 34 500 DM (contre moins de 10 000 DM pour une berline 170) et son moteur développe 150 ch, ce qui permet à cette automobile de grand luxe d'atteindre 175 km/h. La production reste confidentielle et réservée à une élite, puisque le nombre d'exemplaires se limitera à 560 exemplaires, coupés et cabriolets confondus.

Livrée neuve à New-York, la présente 300 S a été mise en circulation le 1er juillet 1955. Son passé est connu depuis 1989 où elle a gardé

When Mercedes started producing cars again after the Second World War, the first models were relatively modest. Fitted with four-cylinder petrol or diesel engines, the 170 range was simple and reliable. With the 300 however, Mercedes-Benz returned to the top of the international stage, to compete with Rolls-Royce's Silver Cloud. The new 3-litre, six-cylinder, overhead cam engine that would also serve as the base for the future 300 SL, was powerful enough to give this car a top speed of 160 km/h, and a reputation of being able to cruise at speed. A stately car, the 300 became known as the «Adenauer», after the German

Chancellor who regularly used this model. Available in several bodies, the car continued to evolve until 1962. The most expensive and prestigious version was the 300 S, available between 1952 and 1955 in cabriolet or coupé form. It cost 34 500 DM (against less than 10 000 DM for a 170 saloon), and its 150 bhp engine powered this highly luxurious automobile to 175 km/h. Reserved for an elite clientèle, this model was produced on a small scale with just 560 examples built, coupés and cabriolets together.

Delivered new to New York, the 300 S on offer was first registered on 1 July 1955. The history of this car is known from



le même propriétaire jusqu'en 1995, puis un autre de 1995 à 2002, date à laquelle Mercedes-Benz France en a fait l'acquisition. Cette voiture a fait l'objet d'une restauration ancienne de grande qualité dans la teinte "Graphitgrau" (DB190) correspondant à sa couleur d'origine. Elle présente encore très bien avec quelques défauts de peinture, les chromes étant en bon état. La voiture est équipée à l'avant de ses projecteurs longue-portée Bosch d'origine, comme l'indique la fiche usine qui est incluse au dossier. A l'intérieur, la sellerie a été complètement refaite en cuir gris clair (la fiche usine indiquant un rouge d'origine) avec moquettes assorties, et se présente en bel état. Derrière le grand volant blanc impeccable, la planche de bord en bois ver-

nis est équipée d'un autoradio Becker Brescia avec deux haut-parleurs, un poste moderne à cassettes Mercedes-Benz Classic étant dissimulé sous le tableau de bord. La capote en Alpaga noir, en bon état, est complétée d'un couvre-capote et l'on découvre dans le coffre des bagages d'époque dont les dimensions sont spécialement adaptées, et qui sont retenus par une courroie en cuir.

La voiture est accompagnée d'une expertise réalisée en 2015 et d'un manuel d'entretien en allemand pour le Type 300 S, édition B de 1971. Exclusive, rare et prestigieuse, cette 300 S cabriolet bénéficie en plus d'une belle provenance.

1989, when it had one owner until 1995. The next owner kept the car until 2002, the year it was bought by Mercedes-Benz France. This car benefitted from an older high quality restoration, when it was repainted the original colour «Graphitgrau» (DB190). It is still in good condition with only a few blemishes to the paintwork, and the chrome is also good. The car is fitted with the original Bosch long-range spotlights, as listed in the factory sheet included in the file. The interior is in beautiful condition, and the upholstery has been completely refurbished in light grey leather (the factory record indicates it was originally red), with matching carpets.

The immaculate white steering wheel sits in front of a varnished wood dashboard that houses a Becker Brescia radio with twin speakers. A modern Mercedes-Benz classic cassette player is hidden under the dash. The black Alpaca hood is complemented by a tonneau cover, and there are period suitcases in the boot, made to measure and held in place by a leather strap.

The car comes with an inspection report carried out in 2015, and a maintenance manual in German for the Type 300 S, edition B, from 1971. Exclusive, rare and prestigious, this 300 S cabriolet also benefits from a superb provenance.



1955 MERCEDES-BENZ 300 SL "PAPILLON"

Carte grise française
French title

Châssis n° 198-040-4500121
Moteur n° 198-980-4500107

900.000 - 1.300.000 €

• Voiture française d'origine,
provenance exceptionnelle

• Equipée des jantes Rudge
d'origine

• Moteur, boîte de vitesse,
pont et combinaison de
couleur d'origine

• *Original French car,
exceptional provenance*

• *Fitted originally with Rudge
wheels*

• *Original engine, gearbox,
transmission and color
combination*





Mercedes-Benz





Châssis tubulaire, moteur six-cylindres à injection directe, carter sec, freins ailetés Alfin, roues indépendantes, carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Les meilleurs ingénieurs de Mercedes-Benz se sont penchés sur son berceau et, merveilleuse trouvaille, les ailes « papillon » qui vont lui donner son nom ne sont pas un subterfuge esthétique : elles sont dues à la structure du châssis, qui monte sur les côtés pour assurer la meilleure rigidité possible. Ce qui était une contrainte se transforme en une des caractéristiques qui vont faire de cette voiture une légende. Elle le mérite et les amateurs ne vont pas s'y

tromper. Ainsi, après sa présentation en 1954 au Salon de New York, la liste des acheteurs de la nouvelle Mercedes est un véritable « Who's who » des célébrités de l'époque : Pablo Picasso, le Shah d'Iran, le prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, le roi Hussein de Jordanie... sans parler de passionnés d'automobile comme Luigi Chinetti ou Briggs Cunningham. En 1956, il faut déboursier 5,4 millions de francs pour une 300 SL, contre 1,6 million pour une Porsche 356 1600 Super. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route. A l'époque, rares sont celles qui dépassent 230 km/h en toute

Tubular chassis, six-cylinder engine with direct injection, dry sump, finned Alfin brakes, independent suspension and streamlined body, the Mercedes 300 SL was shaped by the race track. The top engineers at Mercedes-Benz had worked on its structure and, a marvellous discovery, the «butterfly» wings that gave the car its name were not just for show – they were the result of the chassis construction, which ran high up the sides to maximise its strength. What started as a constraint became one of the features that made this car an icon. This was well

deserved and the fans weren't let down. After it was unveiled in 1954 at the New York Motor Show, the names of buyers of the new Mercedes read like a true «Who's Who» of celebrities: Pablo Picasso, the Shah of Iran, Prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, King Hussein of Jordan... without even mentioning motoring enthusiasts such as Luigi Chinetti and Briggs Cunningham. In 1956, a 300 SL would set you back 5.4 million francs, against 1.6 million francs for a Porsche 356 1600 Super. As for performance, the 300 SL totally dominated the road. It



sécurité et qui passent de 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes. Ce qui fera dire au magazine *Auto Sport* : « La ligne de la 300 SL est fabuleuse et ses performances presque incroyables », exemple parmi tant d'autres des propos dithyrambiques ayant accompagné l'arrivée de la 300 SL sur les routes d'Europe et des États-Unis.

Sortie d'usine le 18 décembre 1954, la Mercedes 300 SL « papillon » que nous proposons fait partie des toutes premières voitures (probablement la sixième), destinée au marché français. Elle a donc logiquement été livrée neuve à

Mercedes-Benz Paris. Elle était de teinte gris argent (référence DB180) avec sellerie en cuir bleu (référence 333), et elle était équipée d'origine de jantes à moyeu Rudge à serrage central, comme elle se présente encore aujourd'hui. L'historique de la voiture est bien connu. Elle ne sera immatriculée pour la première fois que tardivement 7609 JE 75 au nom du Garage Richard dans le 18^e arrondissement, le 13 août 1959. Elle restera ensuite immatriculée à Paris étant notamment la propriété de Louis-Ronald Tengri d'Udaya avant que ce dernier ne soit contraint de la vendre, devant partir vivre à Mexico city. Après un certain nombre de >>>

was rare, at that time, to find a car that could exceed 230 km/h safely and could cover 0 to 100 km/h in under 9 seconds. The magazine Auto Sport wrote: «The appearance of the 300 SL is fabulous and its performance is almost incredible.» This was one example amongst many rave reviews that accompanied the arrival of the 300 SL on the roads of Europe and America.

The Mercedes 300 SL Gullwing on offer left the factory on 18 December 1954 and was part of the very first examples (probably the sixth) destined for

the French market and was delivered new to Mercedes-Benz Paris. It was liveried in silver grey (reference DB180) with blue leather upholstery (reference 333), and came with centre-lock Rudge wheels, as it still today. The history of this car is well known. It was lately registered for the first time in the name of Garage Richard in the 18th arrondissement of Paris on 13 August 1959. It was then acquired by Louis-Ronald Tengri d'Udaya and stayed in Paris until the latter moved to Mexico City and sold the car. After several >>>







>>>propriétaires dont la liste est jointe au dossier on la retrouve en 1964 à Paris au nom de M. Roger Cucchi, amateur de voitures de sport. En Juillet 1967 ce dernier emmena avec lui l'auto en Martinique lorsque qu'il déménagea à Fort de France et la voiture fut alors immatriculée 242 PX 972. Il ne se servit que quelques années de la 300 SL avant qu'elle revienne par bateau en France. Elle fut ensuite la propriété de M. Carré, un collectionneur de Saint Tropez, avant d'intégrer une collection Suisse. Lorsqu'elle a été achetée par Mercedes-Benz France, le 15 avril 1994, la voiture était basée à Mulhouse, chez un distributeur de la marque du nom de Feibelmann dont le certificat d'immatriculation avait été émis le 21 janvier 1987.

En 2010, elle a bénéficié d'une importante révision mécanique.

L'embrayage a été remplacé, les freins ont été refaits et quatre amortisseurs neufs ont été installés. La même année, la sellerie des sièges et du tableau de bord a été restaurée. L'ensemble de ces travaux a totalisé la somme de 35 000 €. Par ailleurs, le système d'allumage a été vérifié en 2015. Il semble qu'à une date inconnue, la voiture a subi un choc avant gauche, entraînant le remplacement de l'intérieur de l'aile avant gauche ainsi que de la section tubulaire où étaient reportés le numéro de châssis et la plaque constructeur. Mercedes-Benz France a donc procédé à la refappe du numéro de châssis sur la partie qui avait été remplacée.

Aujourd'hui, la voiture constitue un fantastique projet de restauration, elle a l'avantage d'être encore équipée de sa mécanique d'origine (moteur,

>>>other owners (list available in the file), the car was purchased by Roger Cucchi, a sports car enthusiast, in 1964. In July 1967 he moved to Fort de France in Martinique and took the car with him. The car was registered 242 PX 972. The 300S SL was only driven a few years before it was shipped back to France. The car was then purchased by Mr. Carré, a collector from Saint-Tropez, before it entered a Swiss collection. When bought by Mercedes-Benz France on 15 April 1994, the car was based in Mulhouse, at one of the brands' distributors named Feibelmann with a registration dated 21 January 1987.

In 2010, it benefitted from a major mechanical service. The clutch was replaced, the brakes

overhauled and four new shock absorbers fitted. Upholstery to the seats and dashboard was also refurbished that year. The complete work adds up to € 35,000. In 2015 the ignition system was checked. It appears that at an unknown date the car suffered an impact on the left, requiring the replacement of the interior of the left front wing as well as the tubular section where the chassis number and the manufacturer's plate once were. Mercedes-Benz France has thus proceeded in stamping the chassis number on the replaced section.

Today, the car is a fantastic restoration project with the advantage of being mechanically original (engine, gearbox and transmission). The original engine reads the letters NSL, a



boîte, transmission). On peut lire sur le moteur d'origine les lettres NSL référence relative à une préparation du moteur, mais cela ne peut être confirmé n'étant pas mentionné sur la Datenkarte de la voiture. Elle présente par ailleurs une patine liée à une restauration ancienne, avec des défauts de tôlerie et des points de corrosion importants. Les chromes sont en état moyen et le compartiment moteur se montre propre. A l'intérieur, la réfection de la sellerie et du ciel de toit a été menée, semble-t-il, conformément à l'origine. On note la présence de deux sangles en cuir bleu pour la fixation des valises sur la plage arrière. Le tableau de bord est équipé d'instruments VDO en bon état et d'une montre de même marque.

Sur le plan sécurité, la voiture est équipée d'une alarme, d'un coupe-

batterie à clé dans l'habitacle. Les pneus Michelin XUS ne présentent qu'une faible usure et la voiture est dotée de son cric et elle sera livrée avec une expertise datant de 2015 et une "Spare parts list Edition C".

Durant sa présence au sein de la collection de Mercedes-Benz France, ce coupé 300 SL n'a que peu roulé et a été utilisé pour diverses expositions, comme le Mondial de l'Automobile 1998, ainsi que Rétromobile. Il s'agit d'un exemplaire doté de spécifications enviables, de sa mécanique et de ses teintes d'origine, et dont l'histoire principalement française est rehaussée par son appartenance depuis plus de 20 ans à Mercedes-Benz France.

reference relative to the engine's preparation, yet this cannot be confirmed since there is no mention of this on the car's Datenkarte. It has the patina of an older restoration, with some defects and areas of important corrosion on the body. The chrome is in average condition and the engine bay is clean and well kept. Inside, repairs to the upholstery and rooflining seems to be conform to the original. We note the presence of two blue leather straps to attach luggage to the rear seat. The VDO instruments and clock on the dashboard are in good condition. The car is fitted with an alarm, a key-operated battery cut-out in the passenger compartment and has engraved windows. The Michelin XUS tyres show

only slight signs of wear. The car comes with its jack and will be delivered with an inspection report from 2015 and a "Spare parts list Edition C".

While belonging to the Mercedes France collection, this 300 SL coupé has only been driven sparingly and was displayed at various events such as the Mondial de l'Automobile in 1998, and the Rétromobile Show. It is a mechanically original example, in the original colours, with desirable specifications, and a mainly French history that includes 20 years in the ownership of Mercedes-Benz France.

2013 MERCEDES-BENZ SLS AMG COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° WMX1973771A003961
Moteur n° 15998060004055

180.000 - 220.000 €

• Performances de très haut niveau et équipement exclusif

• État proche du neuf

• Un modèle déjà collector

• *High-level performance and exclusive options*

• *Like new condition*

• *Already a collector model*



Ce très beau SLS coupé, sortie des chaînes en 2011 fut immatriculé pour la première fois en avril 2013. Avec son compteur affichant à peine plus de 9 000 km, cette voiture est dans un état assez proche du neuf. Son carnet d'entretien électronique permet de constater qu'elle a fait l'objet d'une grande révision le 18 septembre 2011, à 6 644 km, et d'un entretien normal le 16 mars 2015 à 7 630 km. Elle sera de plus révisée dans le réseau juste avant d'être proposée aux enchères. Il s'agit d'un modèle particulièrement bien équipé, avec par exemple un pack mémoire siège conducteur et réglage électrique, un contrôle de pression des pneus, des feux stop adaptatifs, des rétroviseurs intérieur et extérieurs à commutation automatique

jour/nuit, une alarme antivol et anti-effraction, un pré-équipement pour chargeur de batterie, des jantes AMG à branches doubles, un système audio avec lecteur de DVD... Notre exemplaire sera livré avec sa housse AMG ainsi que mon mainteneur de charge. De teinte gris Imola AMG, sa carrosserie présente l'originalité de portes papillon qui rappellent celle de la 300 SL, illustre devancière. Elles s'ouvrent sur un habitacle habillé d'un ciel de toit en Dinamica noir et d'une sellerie en cuir exclusif rouge framboise, l'aménagement dégagant une atmosphère sportive raffinée.

Cet équipement correspond à une mécanique de haut niveau et son V8 à deux ACT par banc et 32 soupapes développe 571 ch à 6 800 tr/min, ce qui lui permet d'appartenir au

Manufactured in 2011, this gorgeous SLS coupe was first registered in April 2013. This car is close to new condition and has a mileage of only 9,000 km. Its electronic service manual shows that it was subject to a major service on 18 September 2011 with 6,644 km on the clock and a standard service at 7,630 km on 16 March 2015. Furthermore, the car will also be serviced just before being put into auction. It is a particularly well-equipped model, with for instance a driver's seat memory pack and electric adjustment, a tire pressure control, adaptive brake lights, interior and exterior mirrors with automatic day/night switching, anti-theft alarm

and anti-tamper, pre-equipment for battery charger, AMG double-spoke alloys, audio system with DVD player... Our example will be delivered with its AMG cover and its trickle charger. Complemented with a grey Imola AMG colour, the bodywork showcases the original gull-wing doors, taken from its prestigious predecessor, the 300 SL. They lead into an interior dressed in a black Dinamica rooftop and exclusive raspberry red leather upholstery, creating a refined sporty atmosphere.

This equipment coincides with a high level of engineering, its two-ACTs per bench and 32 valves' V8 engine produces a staggering 571 hp at 6,800 rpm,

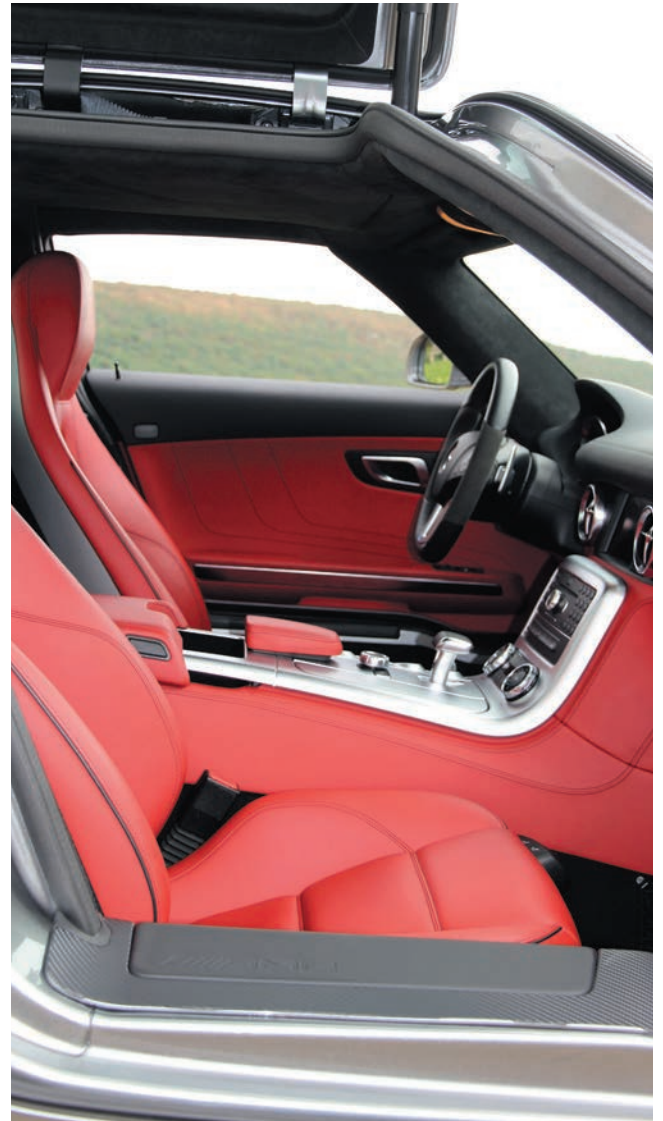


club très fermé des voitures pouvant dépasser les 300 km/h. Elle le fait d'ailleurs assez largement puisqu'elle atteint 317 km/h en pointe, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 3,8 s. Sa boîte de vitesse automatique à sept rapports et double embrayage permet des passages ultra-rapides et le conducteur a le choix entre plusieurs modes de conduite.

En résumé, voilà une machine de très haut niveau, à même de se mesurer aux supercars les plus brillantes, proposée dans un état proche du neuf. Une voiture collector dès sa sortie à collectionner dès maintenant.

consequently making it part of a very select club of cars which are able to exceed the speed of 300 km/h. In fact, this model does easily surpass this average, reaching a top speed of 317 km/h and acceleration from 0 to 100km/h in 3.8 seconds. Its seven-speed automatic transmission and dual clutch system allow for very quick gear shifts and the driver is able to choose between several driving modes.

To summarize, here is a vehicle at very high level which is able to compete with the most amazing supercars on the market and offered in pristine condition. A collector's car right from the start and ready to be collected now.



1934 MERCEDES-BENZ 380 K SPORT ROADSTER

Titre de circulation portugais
Portuguese title

Châssis n° 102202
Moteur n° 105300

380.000 - 440.000 €

- Spectaculaire Mercedes d'avant-guerre
- La puissance du compresseur
- Un des 154 exemplaires construits

- *Amazing pre-war Mercedes*
- *Supercharger power*
- *One of only 154 cars built*



Dévoilée en février 1933 au Salon de Berlin, la Mercedes 380 innovait par plusieurs aspects. Son moteur était une évolution de celui de la 380 S "Mannheim" mais, au lieu de la distribution par soupapes latérales de son prédécesseur, son gros

huit-cylindres 3,8 litres bénéficiait de soupapes en tête culbutées. Il pouvait de plus être équipé en option d'un compresseur qui faisait faire un bond à la puissance : atteignant 120 ch, elle permettait à cette voiture d'atteindre des>>>

The Mercedes 380, unveiled at the Berlin Auto Show in February 1933, was an innovative car in several respects. Its engine evolved from that of the 380 S Mannheim but, instead of its predecessor's side-valve engine, it had a larger,

eight-cylinder, 3.8-litre engine with overhead valves. It could also be equipped (as an option) with a supercharger to boost power: by delivering 120hp, this enabled the car to attain performances more in keeping with its >>>



>>> performances plus en rapport avec son allure imposante. De nombreux modèles de Mercedes ont reçu l'appellation commerciale de 380, si bien que pour éviter toute confusion celui-ci est souvent désigné par son type W22.

Mais les nouveautés ne concernaient pas uniquement le moteur, car la suspension était complètement repensée, à quatre roues indépendantes : à l'avant, par doubles triangles et, à l'arrière, par demi-essieux oscillants reliés à des ressorts hélicoïdaux, ce qui était particulièrement moderne à une époque où l'essieu arrière rigide dominait le marché. Ainsi, la 380 offrait un confort et des qualités routières supérieures à la moyenne. Les freins étaient à commande hydraulique, la boîte de vitesses comportait quatre rapports et les jantes étaient des Rudge à rayons. Plusieurs carrosseries "usine" étaient disponibles, dont trois types de cabriolets, A, B ou C : la différence provenait du nombre de places (deux ou quatre) et du nombre de glaces latérales (deux ou quatre également). Grâce à sa conception intelligente, la 380 allait servir de base aux Mercedes haut de gamme suivantes : elle s'effaçait en 1934 derrière la 500 K, qui elle-même précédait la fameuse 540 K.

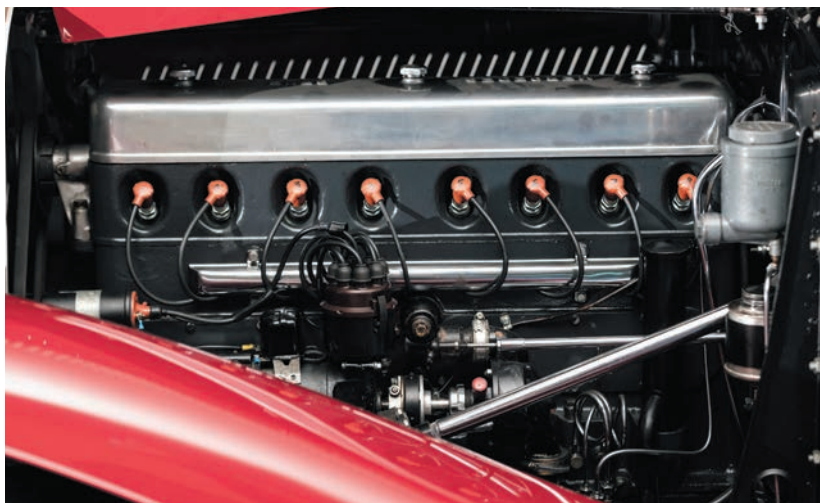
Nous avons pu inspecter il y a six ans environ, cette Mercedes 380K Sport Roadster dans une des plus importantes collections privées regroupant que des modèles de la marque. L'ensemble, propriété d'un passionné qui avait dépensé sans limite dans les restaurations et les acquisitions, avait été vendu par une maison anglo-saxonne où l'actuel propriétaire en avait fait l'acquisition en 2013. Lors de l'immatriculation au Portugal, l'administration a inscrit par erreur sur le titre de circulation un numéro figurant sur le TÜV allemand (TPBW311074) à la place du numéro de châssis (102202). Cette 380K a beaucoup d'allure avec sa carrosserie Special Roadster deux places signée très certainement du restaurateur allemand Franz Prah! sur la base d'un châssis-moteur 380K. Les finitions et la qualité du travail sont très poussées. Son intérieur est exceptionnel avec sa sellerie en cuir beige et son tableau de bord à l'instrumentation très complète. Le travail réalisé est de grande qualité et permet aujourd'hui de présenter à la vente cette 380K à l'allure sportive et exclusive à un prix des plus attractifs, introuvable pour un modèle à compresseur. Il est évident que le futur propriétaire sera accueilli dans les meilleures manifestations et concours d'élégance et qu'il pourra espérer raffer les plus hautes récompenses.

>>>imposing appearance. Numerous Mercedes models were commercially named 380, so this one is often designated W22 after its works number, to avoid confusion.

Innovations were not confined to the engine: the suspension was completely redesigned, with four independent wheels; double wishbones up front; and swing-axles linked to coil springs at the rear – very modern at the time, when rigid rear-axles were the rule. The 380 therefore offered above-average comfort and road-holding, with hydraulic brakes, four-speed gearbox and Rudge wire wheels. Several 'factory' body-styles were available, including three types of Cabriolet (A, B or C) – the difference depending on the number of seats and side-windows (two or four in each case). Thanks to its intelligent design, the 380 served as the basis for the top-of-the-range Mercedes that came afterwards: in 1934 it was superseded by the 500 K, which in turn preceded the famous 540 K.

We encountered this Mercedes 380K Sport Roadster about six years ago when it was part of an important Mercedes collection. The passionate collector purchased and maintained his cars with no expenses spared. The whole collection was sold at auction in 2013 during which the current owner acquired this 380K. When the car was registered in Portugal, the administration wrote by mistake a number reported on the German TÜV (TPBW311074) instead of the chassis number (102202) on the title. This 380K is magnificent in this two-seater Special Roadster body, which might be the work of German restorer Franz Prah! on a 380K chassis-engine base. A high quality and meticulous work was accomplished on this Roadster. The interior is exceptional with its tan leather upholstery and a very complete dashboard. This exclusive and sporty 380K is offered at a very attractive price, especially for an example with a supercharger. The future owner will surely be welcomed in the best events and Concours d'Elégance, hoping to win the most sought after prizes.





2014 MERCEDES-BENZ SLS GT ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° WMX1974781A010742

230.000 - 260.000 €

- Rare, faible kilométrage, entretien suivi
- Merveilleux équilibre entre comportement sportif et confort
- Sonorité envoûtante, déjà « Collector »

- Rare, low mileage, well maintained
- Perfect balance between sporting behavior and comfort
- Bewitching sound, already a "Collectable"



La SLS reprend le thème de la 300 SL de 1954 de par ses proportions tant en coupé à portes papillon ou en roadster. L'intérieur très épuré mais très fonctionnel, utilise des matériaux nobles comme l'aluminium, le cuir mais également la fibre de carbone. Présentée au salon de Francfort en 2011 dans la version ouverte, elle fût relayée en 2012 par le modèle GT. Le V8 de 6,2 litre développait 20 ch de plus soit 591 ch, ce qui améliora les performances, lui permettant d'atteindre 320 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 3,7".

La rigidité reste équivalente au coupé et grâce à son moteur très reculé et à sa boîte-pont, la voiture vire bien à plat. Chaque moteur, comme

il se doit chez AMG, est assemblé et signé par son mécanicien. Accouplé à la boîte de vitesses Speedshift à 7 rapports, à l'ESP déconnectable et à ses gros étriers de freins à 6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière, le roadster se révèle être une fabuleuse GT. Moins agile et agressive qu'une vraie sportive, mais tout de même très impressionnante. La capote en toile s'escamote en 11" et jusqu'à 50 km/h et grâce à son chauffage de nuque « Air Scarf » le confort propre à la marque reste assurée. Le prix du roadster était plus élevé que celui du coupé à portes papillon de 10 000 €.

La voiture présentée a été vendue neuve à Monaco et c'est une seconde main. Elle totalise 20650 km

The SLS was inspired by the 300 SL of 1954, in terms of proportions, both as a coupe with gullwing doors and as a roadster. The interior is very refined but also very functional, and uses high quality materials such as aluminum, leather and carbon fiber. Launched at the Frankfurt Motor Show of 2011 as a convertible, it was followed up in 2012 with the GT version. The 6.2-litre V8 developed an additional 20 bhp, 591 bhp to be exact, which improved performance and allowed the car to reach a top speed of 320 km/h, with a 0 to 100 km/h acceleration time of 3.7 seconds.

Torsional rigidity is as good as that of the coupe and thanks to its almost central engine and its transaxle, the car corners flat. Each engine, as it should be at AMG, is assembled and signed by its mechanic, and mated to a 7-speed Speedshift gearbox, with dis-connectable ESP backed by large 6-piston front brake calipers and 4-piston ones at the rear. Less agile and aggressive than a real sportster, but still very impressive. The hood retracts in 11 seconds up to a speed of 50 km/h, and thanks to its neck heater "Air Scarf" the comfort remains assured. The price of the roadster was higher than that



compteur et est encore sous garantie d'usine jusqu'en novembre 2017. Elle est accompagnée de ses carnets et de factures de révision. Elle dispose de l'option « Designo » en cuir blanc et de la peinture nacrée. Elle allie le confort et le comportement sportif, avec un fond de brutalité dans une sonorité inimitable et est déjà hautement collectionnable.

of the gullwing coupe by some € 10,000.

The car on offer was sold new in Monaco and had two owners from new. It displays 20,650 km on the odometer, and is still under factory warranty till November 2017. It comes with its logbooks as well as service invoices and features the "Designo" option in white leather and pearly paint. It combines comfort and sportsmanship and is already a highly collectible automobile.





2005 SMART FORFOUR BRABUS ✱

Carte grise française
French title

Châssis n° WME4540341B099766

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- 177 ch, 220 km/h !
- 15 831 km d'origine
- Dans la collection de Mercedes-Benz France depuis l'origine

- 177 bhp, 220 km/h!
- 15 831 km from new
- In the Mercedes-Benz France collection from new



Pour accompagner le changement de nom de l'entreprise, cette voiture a été immatriculée neuve sous celui de Daimler Chrysler France, puis de Mercedes-Benz France le 6 octobre 2010. Elle est toujours restée dans la collection du constructeur et se présente dans un état très satisfaisant. De teinte gris "Starlight" avec intérieur en cuir noir, elle est équipée d'un système de radio-navigation et d'un toit ouvrant panoramique. Par ailleurs, elle affiche crânement les extensions d'ailes qui ne sont pas là pour l'esbroufe, car le moteur 1,5 litre turbo préparé par Brabus développe la bagatelle de 177 ch. La voiture pesant à peine plus d'une tonne, elle passe de 0 à 100 km/h en 6,7 s et d'atteindre 220 km/h

en pointe, ce qui la met au niveau de GT de beaucoup plus forte cylindrée. Le constructeur a réussi à fabriquer un châssis qui soit à la mesure de cette petite bombe et les essayeurs s'accordaient à en louer la rigidité et l'efficacité. Le magazine *Échappement* la présentait comme une "authentique sportive", alors que Sport Auto soulignait un "moteur tonitruant".

Ludique, grisante et pratique avec sa carrosserie quatre portes, cette Forfour Brabus appartenant à Mercedes-Benz France depuis l'origine et sortant de révision ne manquera pas de séduire les pères de famille trouvant là une précieuse occasion de s'encanailler !

In line with the company's name change, this car was registered new to Daimler Chrysler France, and then to Mercedes-Benz France on 6 October 2010. It has always been in the manufacturer's collection and is presented in very nice condition. Painted "Starlight" grey with black leather interior, it comes with a radio/sat-nav system and panoramic sunroof. The wing extensions make a bold statement, but are not just for show, as the 1.5-litre turbo Brabus engine produces a hefty 177 bhp. As the car weighs scarcely a tonne, it can travel from 0 to 100 km/h in 6.7 seconds and has a top speed of 220 km/h, putting it up with much more powerful GT cars.

*The manufacturer succeeded in designing the perfect chassis for this little rocket, which all reviews agreed offered rigidity and efficiency. The magazine *Échappement* presented it as a «genuine sports car» while Sport Auto emphasised its «roaring engine».*

Fun, exhilarating and practical, with a four-door body, this ForFour Brabus, owned by Mercedes-Benz France from new and recently serviced, will appeal to any responsible parent who is looking to let their hair down !

1953 MERCEDES-BENZ 220 BERLINE EXPORT

Carte grise française
French title

Châssis n° 1870110018353

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Provenance présidentielle
• Même propriétaire depuis près de 40 ans

• Modèle 'Export' mieux équipé

• *Of Presidential provenance*

• *Same owner for almost 40 years*

• *The better-equipped 'Export' model*



Le modèle que nous présentons a été livré neuf au Président du Venezuela Marco Perez Gimenez pour son épouse. Cette 220 sera toujours conduite par le chauffeur, le Colonel Lindolfo Leon Rodriguez et sera ensuite cédée à son petit-fils, Richard Mesnik. Tous ces renseignements très précis sont présents dans l'acte vénézuélien réalisé lors de l'importation en France et dans les différents 'traspazos' entre les trois propriétaires.

Il s'agit d'un modèle Export, doté donc de garnitures de portes et de sièges en cuir, de sièges arrière plus hauts que les sièges avant, permettant aux passagers arrière de mieux voir la route, de rideaux de fenêtres et d'un poste de radio Becker, toujours fonctionnel. En 1978, le propriétaire actuel, directeur général de L'Oréal Venezuela en fait l'acquisition auprès du petit-fils du Président vénézuélien directement et roulera de manière

régulière avant de revenir en poste en France. Cette 220 est donc importée en 1981 et ne sera que peu utilisée. Entre 1995 et 1999, le propriétaire la fait restaurer. Le moteur, l'électricité, la peinture bicolore noir/gris souris, les sièges en cuir, les garnitures de portes sont refaits. En 2016, il engage de nouveaux frais pour celle qu'il aura gardé presque 40 ans. Les freins, les chromes, les optiques et de nombreux détails sont remis à neuf. Cette berline a donc un historique limpide, ayant une provenance exotique et historique, toujours entretenue avec attention. Son propriétaire nous indique que son kilométrage de 85 000 km est bien celui d'origine, ce qui n'est pas étonnant puisqu'il la possède depuis 1978 en l'utilisant pour quelques rallyes et manifestations.

The model on offer was delivered new to the President of Venezuela, Marco Perez Gimenez, for his wife. It was always driven by the chauffeur, Colonel Lindolfo Leon Rodriguez, and was then handed over to his grandson, Richard Mesnik. All this rather precise information is present in the Venezuelan document issued when the car was imported to France, and in the different 'traspazos' between the three owners.

It is an Export model, with door trim and leather seats, rear seats that are higher than the front seats, allowing for the rear passengers to better see the road, window curtains and a functional Becker radio. In 1978, the current owner, general manager of L'Oréal Venezuela, bought it from the Venezuelan President's grandson directly and went on

to use the car on a regular basis before returning to France. This 220 was therefore imported in 1981 and scarcely used since then. Between 1995 and 1999, the owner had it restored. The engine, the electricals, the two-tone black/grey paint, the leather seats, and the door trims were redone. In 2016, additional expenses incurred for this car he has owned for almost 40 years. The brakes, chrome, optics and many details are refurbished. This sedan thus has a very well continuous history, with an exotic and historical provenance, and was always maintained with much attention. The owner informed that its mileage of 85,000 km is the original one, which is not surprising since he has owned the car since 1978, using it for the occasional rallies and events.

1952 MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET B

Titre de circulation portugais
Portuguese title

Châssis n° 18701307998/52

90.000 - 120.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Élégant cabriolet
- Seulement 997 exemplaires produits
- Belle restauration ancienne

- *Elegant convertible*
- *Only 997 cars built*
- *Good older restoration*



A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, Mercedes étoffa sa production de deux nouveaux modèles munis de moteur six cylindres : la 220 et la 300. La Mercedes 220, dénommée W187 en interne, était équipée du nouveau moteur six cylindres 2.2L. Capable de produire 80 ch, il permettait d'atteindre une vitesse de pointe de 140 km/h, ce qui nécessitait l'installation de freins Duplex. Plusieurs carrosseries étaient disponibles : berline, coupé et cabriolet deux ou quatre places.

L'exemplaire que nous proposons est un cabriolet quatre places dit cabriolet B. Dans une jolie livrée crème avec l'intérieur bleu marine ce cabriolet B a bénéficié d'une restauration ancienne qui a bien résisté à

l'épreuve du temps. Il a été visiblement bien entretenu, en effet seules quelques imperfections d'usage sont présentes. A l'intérieur, un superbe autoradio à cadran Becker a été installé. Les feux antibrouillard sont d'une élégante teinte ambre. Il est à noter qu'un échange standard ou une reconstruction du moteur a été réalisé par l'usine comme l'indique la plaque fixée au bloc moteur.

Ce cabriolet B, dans sa belle livrée crème, sera idéal pour participer à des rallyes ou des événements de classe au volant d'une voiture fiable et élégante.

After WWII, Mercedes eventually produced two new models fitted with 6-cylinder engines, the 220 and the 300. Mercedes actually aimed with them to be reconsidered as luxury car manufacturer. The 220, internally known as the W187, was fitted with a 2,2L 6-cylinder engine, their first new engine in a decade. It produced 80 hp which increased the top speed to 140 km/h and therefore Duplex brakes were fitted. Different bodies were available: saloon, coupé and a 2-seater or 4-seater cabriolet.

The car on offer is a 4-seater cabriolet version, called "cabriolet B" which benefited from an older

restoration which is ageing very well. In a nice cream livery with a navy blue leather interior, it appears to have been well maintained with only small flaws from road use throughout. Moreover it is equipped with an attractive dial-faced Becker radio and amber coloured fog lamps. The engine has at some point been replaced by the factory or rebuilt as indicates a tag fixed to the engine block.

This is an elegant convertible which will be perfect to enjoy rallies and events with its legendary reliability.



1962 MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET B

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 11102310031980

130.000 - 150.000 €

- Restauration de qualité
- Superbe présentation
- Equipée d'une rare boîte manuelle à levier au plancher
- Matching numbers

- Restored with no expenses spared
- Gorgeous condition
- Fitted with a rare floor mounted manual gearbox
- Matching numbers



C'est au Salon de Frankfort 1959 que Mercedes-Benz dévoilait une nouvelle gamme de 4 modèles, incluant la 220 SEb. Ils adoptaient tous la même carrosserie monocoque et disposaient des 4 roues indépendantes. Cette nouvelle 220 SEb conservait la même mécanique à simple arbre à came en tête et injection que sa version précédente. La version berline, déjà datée esthétiquement, fut retirée lors de l'introduction des cabriolets et coupés en 1960 et 1961. Le cabriolet était en effet nettement mieux équipé que la berline, disposant de la sellerie cuir, d'un compte tours ou encore d'une boîte automatique à 4 rapports avec levier au plancher.

L'exemplaire que nous présentons a été vendu neuf en Californie à un docteur qui l'offrit à sa femme. Vivant à Marin County, ils profitèrent de cette automobile durant de nombreuses années avant de la changer au profit de la nouvelle 450SL. Le second propriétaire lui fit bénéficier d'une remise en état de qualité avant de finalement la céder à Jim Kuchear en 1986. Elle fut importée du Missouri vers l'Angleterre en 2015 pour y rejoindre une importante collection. Cette Mercedes 220 SEb arbore une belle livrée brun havane (code couleur 408) combinée à une capote tan et une sellerie en cuir beige rehaussée d'éléments en loup d'orme. En 2016, elle a bénéficié

At the 1959 Frankfurt Motor Show Mercedes-Benz unveiled four new models including the 220SEb. They all shared the same monocoque and all-round independent suspension. The new 220 SEb kept the same fuel-injected, single-overhead-camshaft engine as the previous model. The sedan version quickly outdated was taken out when the convertible and the coupé were introduced in 1960 and 1961. The convertible was much better equipped than the Saloon model and came with leather seats, rev counter and a 4-speed, floor mounted, automatic gearbox.

This particular car was sold new in California, to a doctor who bought it for his bride. They lived in Marin County and enjoyed the car many years until they swapped it for a new 450 SL. The second owner had the car undergone to a high quality restoration before he eventually sold it to a Jim Kuchear in 1986. It was imported to England from Missouri in 2014 where it was of an important collection. This Mercedes 220 SEb is finished in a beautiful color combination in a Havana Brown paint (colour code 408), with a tan soft-top, a new bamboo leather



d'une révision au Classic Worshop de Weston-on-the-Green en Angleterre, pour un montant de 2000 £. La voiture a, en outre, récemment bénéficié d'une expertise en Allemagne décrivant précisément son état et dont le rapport sera joint au dossier. Elle est également accompagnée d'un dossier de factures et se trouve prête à prendre la route pour profiter d'agréables sorties dominicales ensoleillées.

upholstery and Carpathian burr elm embellishments. In 2016 it received a major service by Classic Workshop of Weston-on-the-Green in Oxfordshire at a cost of 2,000 GBP. In Germany recently it has gone through a thorough condition report by a German "Gutachter" or insurance value appraiser. This report is available in the car's archives and depicts every aspects of the car's condition. The car is offered with lots of invoices and is ready to be used to enjoy the country roads on sunny Sundays.



2008 MAYBACH 57 S

Carte grise française
French title

Châssis n° WDBVF79JX8A001993

120.000 - 140.000 €

• Finition et confort exceptionnels

• Dès maintenant collectionnable

• Des équipements ahurissants

• *Exceptional finish and comfort*

• *Already a collectable*

• *Bewildering range of equipment*



Le prototype a été présenté au salon de Tokyo en 1997 mais ce n'est qu'en 2002 que Daimler Benz décida de relancer la marque Maybach pour en faire son vaisseau amiral, avec des automobiles destinées à une clientèle exigeant un luxe absolu. Cette imposante limousine, juchée sur des roues de 19" est capable d'atteindre les 275 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 4,9"... Mieux qu'une Porsche de base de l'époque grâce à son V12 Mercedes AMG de 6.0 litre développant 640 ch. La stabilité et le freinage sont assurés par le système de freinage électrohy-

draulique « Sensotronic » d'origine Mercedes et de l'ESP et de l'ABS. En 2008, le Luxury Institute lui attribua le titre de voiture la mieux finie et la plus luxueuse devant Rolls Royce et Bentley.

La voiture de la vente est une seconde main livrée neuve aux USA à son premier propriétaire qui l'importa ensuite à Monaco où elle fut immatriculée. Le propriétaire actuel en fit l'acquisition auprès d'un spécialiste de la principauté. Elle est maintenant immatriculée en France et totalise 66 000 km d'origine. Les équipements sont si nombreux qu'il

Though the prototype was unveiled at the Tokyo motor show of 1997, it was not until 2002 that Daimler-Benz decided to revive the Maybach brand to make it the carmakers' flagship, with beautifully crafted automobiles for a highly discerning clientele. This imposing limousine, perched on 19-inch wheels, is capable of reaching a top speed of 275 km/h and to accelerate from zero to 100 km/h in 4.9 seconds... even better than a basic Porsche of the time, thanks to its thumping

Mercedes AMG V12 6.0-liters, developing 640 bhp. Stability and braking are ensured by the electro-hydraulic braking system "Sensotronic" as invented by Mercedes, as well as ESP and ABS. In 2008, the Luxury Institute awarded the Maybach the title of the finest and most luxurious car in the world, ahead of Rolls-Royce and Bentley.

The car on sale had two owners from new and was delivered new in the USA to its first owner who then



est impossible de les citer. En bref, cette limousine représente le summum absolu de luxe et de confort automobile contemporain, elle en avait d'ailleurs le prix, à plusieurs centaines de milliers d'euros. La marque ayant cessé la production, ce modèle est donc dès maintenant "collectionnable".

imported it to Monaco where it was registered. The current owner purchased it from a specialist in Monaco. It is now registered in France and has covered 66,000 km since new. Equipment is so numerous that it is impossible to list them all. In short, this limousine represents the absolute summit of luxury and comfort, with a corresponding purchase price when new of several hundreds of thousands of euros. Since the brand has ceased to exist, this model is now a true "collectable".





1886 BENZ PATENT-MOTORWAGEN TRICYCLE RÉPLIQUE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 81

90.000 - 110.000 €

- État proche du neuf
- Exceptionnel hommage à la voiture de Carl Benz
- Dans la collection de Mercedes-Benz France depuis l'origine

- *Almost new condition*
- *Outstanding tribute to Carl Benz's car*
- *In the Mercedes-Benz France collection from new*



Le tricycle Benz de 1886 est parfois considéré comme la première automobile de l'histoire. Tout au moins la première automobile de l'ère moderne, dotée d'un moteur à explosion et capable de couvrir une certaine distance entre les mains de son conducteur. Fabriqué sur un châssis tubulaire léger, ce tricycle était animé par un monocylindre horizontal à allumage à trembleur, et le mouvement était transmis aux roues arrière par un système de courroie et de chaîne. Cette mécanique était dotée d'un dispositif de refroidisse-

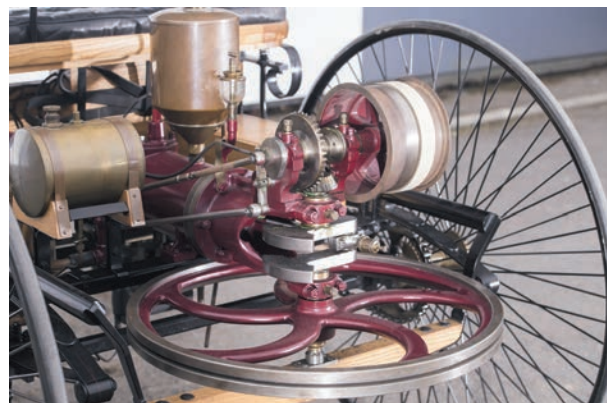
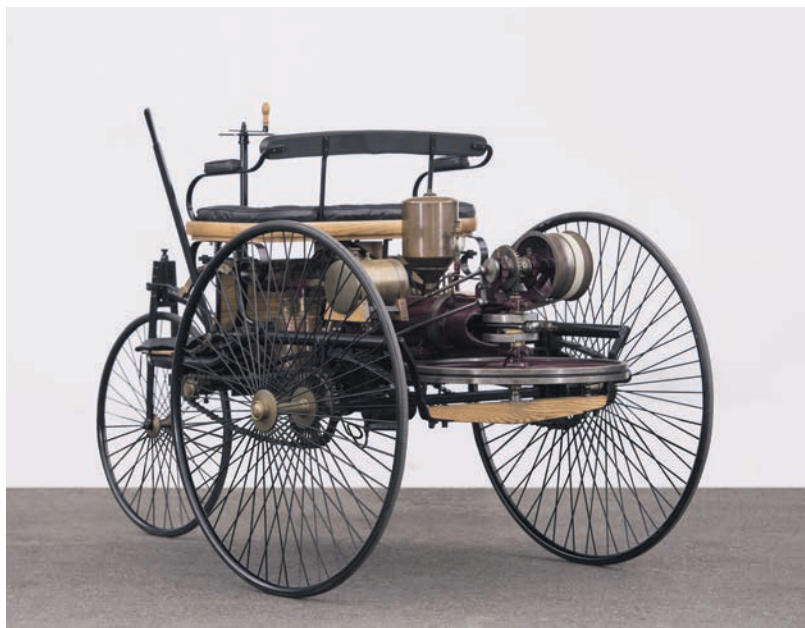
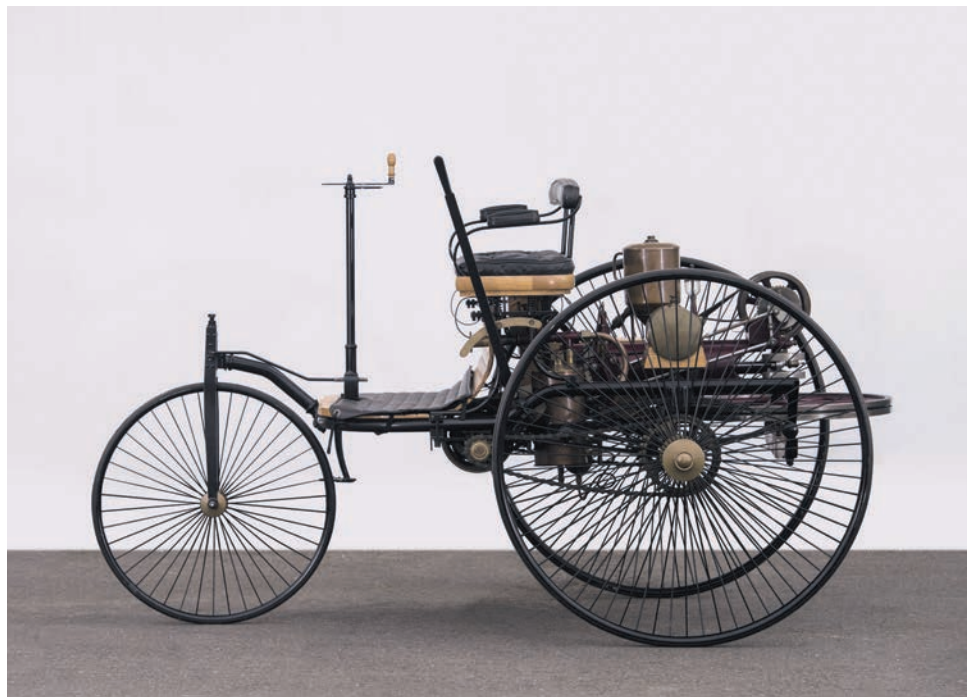
ment et de graissage.

En 2002/2003, Mercedes-Benz a produit une centaine d'exemplaires d'une réplique exacte de cette voiture historique, destinée principalement aux magasins d'exposition de son réseau. Construite avec une grande fidélité, cette réplique était fonctionnelle et ne faisait aucune concession aux techniques modernes. Elle représente un hommage exceptionnel aux travaux des premiers pionniers et permet d'approcher les sentiments qu'ils ont dû connaître en mettant au point leurs premières machines.

The 1886 Benz tricycle is generally regarded as being the first automobile ever. It was certainly the first vehicle of the modern era, powered by an internal combustion engine and capable of covering a certain distance in the hands of its driver. Built on a light tubular chassis, this tricycle was fitted with a horizontal single cylinder engine with trembler coil ignition, and movement was transmitted to the rear wheels through a simple belt and chain system. The engine

was fitted with a cooling and lubricating device.

In 2002/2003, Mercedes-Benz built a hundred examples of an exact replica of this historic automobile, intended principally for display in dealers' showrooms. Extremely faithful to the original, these replicas were built to run, with no concessions made to modern technology. It is an exceptional tribute to the workmanship of the early pioneers and gives us an opportunity to experience how it



Cet exemplaire a été acheté le 1^{er} décembre 2003 par Mercedes-Benz France, et il a été remis en route avant la vente. Étant fidèle à l'original, il ne peut pas être immatriculé pour la route mais peut être utilisé pour des démonstrations en terrain privé, procurant une expérience inoubliable.

must have felt to create these first machines.

This example, bought on 1 December 2003 by Mercedes-Benz France, will be re-commissioned before the sale. Being a faithful replica of the original, it cannot be road-registered, but is suitable for demonstrations on private property. It promises to provide an unforgettable experience.



1961 MERCEDES-BENZ L 319 D FOURGON VITRÉ ✱

Carte grise française
French title

Châssis n° 31914110032639

7.000 - 14.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Carrosserie originale

• Modèle emblématique

• Intéressant projet
de restauration

• *Unusual body*

• *Iconic model*

• *Interesting restoration
project*



Le L 319 fait partie des grands classiques de l'histoire Mercedes, dans le domaine des véhicules utilitaires. Lancé en 1955, il présentait une forme très caractéristique avec son pare-brise bombé, ses deux phares tournés vers les côtés et ses ailes avant esquissées. Il était disponible en version essence ou diesel et son architecture traditionnelle, propulsion et châssis séparé, lui assurait une grande robustesse et lui permettait de recevoir les carrosseries les plus variées, qu'il s'agisse de fourgon, de camion-benne, de plateau bâché ou de minibus.

Avec sa carrosserie spéciale entièrement vitrée et ses portes coulissantes, le Mercedes 319 que

nous proposons a sans doute été utilisé à des fins publicitaires. Il s'agit d'une version diesel qui aurait été restaurée dans le passé, avec un habillage de moquettes dans la partie arrière, mais qui n'a pas roulé depuis longtemps. Ce fourgon présente un état d'usage avancé, même s'il paraît complet sur le plan mécanique et au niveau du tableau de bord et volant, celui-ci étant encore équipé de son cerclé-avertisseur. Les ateliers de Mercedes-Benz nous ont confirmé que le moteur n'était pas bloqué. Les soubassements semblent sains. Ce fourgon L 319, modèle aujourd'hui recherché, est vendu "en l'état" et peut constituer un très beau projet de restauration.

The L 319 is one of the great utilitarian classics in the history of Mercedes. Launched in 1955, it had a very distinctive shape, with a curved windscreen, headlights turned outwards and styled front wings. Available in both petrol and diesel, the basic rear wheel drive and separate chassis structure made it extremely robust and versatile. It could accommodate a wide range of bodies, from a van, dump truck and flatbed to a minibus.

Featuring a special body with full windows and sliding doors, the Mercedes 319 on offer has undoubtedly been used for promotional purposes. It is a

diesel version and has been restored in the past, with carpet trim in the rear, although not driven for a long time. This van is in used condition, but appears to be mechanically complete. The dashboard is also complete, with a steering wheel that still has its rim horn. The Mercedes-Benz workshops have confirmed that the engine was not blocked. The underbody appears to be sound. This L 319 van, a sought-after model today, is being sold 'as-seen' and would make a wonderful restoration project.

ARTCURIAL



Assortiment du Domaine de la
Romanée Conti - 1989
En caisse bois d'origine

Estimation : 22 000 - 24 000 €

Ventes en préparation VINS FINS & SPIRITUEUX

Clôture des catalogues
Mi-septembre 2017
et début novembre 2107

Ventes aux enchères
2-3 novembre 2017
14-15 décembre 2017

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contacts:
Laurie Matheson
Luc Dabadie
+33 (0)1 42 99 16 33 / 34
vins@artcurial.com

ARTCURIAL

// Motorcars



EPAA/Armée de l'Air



RACING, FLYING & YACHTING

dont vente caritative Patrouille de France

Vente aux enchères
Dimanche 5 novembre 2017
13h30

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact:
Sophie Peyrache
+33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

ARTCURIAL

// *Motorcars*



1925 Bugatti 35
Estimation : 1 000 000 - 1 300 000 €

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS II

Vente aux enchères
Dimanche 5 novembre 2017
16h

7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact:
+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com

ARTCURIAL

// Motorcars



© The Cahier Archive

1963 Ferrari 250/275 P usine - Châssis #816
Victorieuse des 24 Heures du Mans en 1964 avec Guichet/Vaccarella
La dernière Ferrari engagée par l'usine ayant gagnée les 24 Heures du Mans

Vente en préparation

RÉTROMOBILE 2018

LA VENTE OFFICIELLE

Contactez-nous pour inclure
votre voiture ou votre
collection

Vente aux enchères
Vendredi 9 février 2018
Salon Rétromobile

Contact:
+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com



la passion est
toujours intacte

PASSION. TRADITION.

La nouvelle ligne de produits d'entretien auto Mirror Bright rend hommage aux 110 ans d'héritage de Meguiar's.

Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.



CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

1. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

g) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules

peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon

discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

- 1) Lots en provenance de l'UE:
 - De 1 à 900 000 € : 16% + TVA au taux en vigueur
 - Au-delà de 900 001 € : 12 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE: (indiqués par un O).

Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

3) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rétrocedés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne

pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant;

si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.

En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire:



CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer. The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative pupose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without

having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2. THE SALE

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to

organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

- 1) Lots from the EU:
 - From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.
 - Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.
- 2) Lots from outside the EU: (identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5.5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% for jewelry and watches, newer/modern motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of a written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that

Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer. In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale

after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsibility whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed. Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not

transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independent from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank:



V_2 _FR_MC

ARTCURIAL

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
T. +33 (0)1 42 99 20 20
F. +33 (0)1 42 99 20 21
contact@artcurial.com
www.artcurial.com

ASSOCIÉS

Comité exécutif:
François Tajan, **président délégué**

Fabien Naudan, **vice-président**
Matthieu Lamoure, **directeur général d'Artcurial Motorcars**
Joséphine Dubois, **directeur financier et administratif**

Directeur associé senior:
Martin Guesnet

Directeurs associés:
Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Julie Valade

Conseil de surveillance et stratégie :
Francis Briest, **président**
Axelle Givaudan, **secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles**

Conseiller scientifique et culturel :
Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président Directeur Général :
Nicolas Orłowski

Président d'honneur :
Hervé Poulain

Vice-président :
Francis Briest

Conseil d'Administration :
Francis Briest, Olivier Costa de Beauregard, Nicole Dassault, Laurent Dassault, Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert, Nicolas Orłowski, Hervé Poulain

SAS au capital de 1797000 €
Agrément n° 2001-005

FRANCE

Bordeaux
Marie Janoueix
Hôtel de Gurchy
83 Cours des Girondins
33500 Libourne
T. +33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

Artcurial Lyon
Michel Rambert
Commissaire-Priseur:
Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin - 69008 Lyon
T. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

Montpellier
Geneviève Salasc de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

Artcurial Toulouse
Jean-Louis Vedovato
Commissaire-Priseur:
Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat - 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

Arqana
Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
T. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

INTERNATIONAL

Directeur Europe :
Martin Guesnet, 20 31
Assistante :
Héloïse Hamon,
T. +33 (0)1 42 25 64 73

Allemagne
Moritz von der Heydte, directeur
Miriam Krohne, assistante
Galeriestrasse 2 b
80539 Munich
T. +49 89 1891 3987

Autriche
Caroline Messensee, directeur
Carina Gross, assistante
Rudolfsplatz 3 - 1010 Wien
T. +43 1 535 04 57

Belgique
Vinciane de Traux, directeur
Stéphanie-Victoire Haine, assistante
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 2 644 98 44

Italie
Serena Zammattio
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 - 20121 Milano
T. +39 02 49 76 36 49

Monaco
Louise Gréther, directeur
Julie Moreau, assistante
Résidence Les Acanthes
6, avenue des Citronniers 98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99
Chine

Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District - Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijayi7@gmail.com

Israël
Philippe Cohen, représentant
T. +33 (0)1 77 50 96 97
T. +33 (0)6 12 56 51 36
T. +972 54 982 53 48
pcohen@artcurial.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles :
Axelle Givaudan, 20 25
Directeur administratif et financier :
Joséphine Dubois, 16 26

Comptabilité et administration
Comptabilité des ventes :
Responsable: Audrey Couturier,
Victoria Clément, Julie Court,
Gabrielle Cozic Chehbani, Marine Langard

Comptabilité générale:
Responsable: Virginie Boisseau,
Marion Bégat, Sandra Margueritat,
Mouna Sekour

Responsable administrative des ressources humaines:
Isabelle Chénais, 20 27

Logistique et gestion des stocks
Directeur: Éric Pourchot
Rony Aylon, Mehdi Boucekout, Laurent Boudan, Denis Chevallier,
Lionel Laverigne, Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

Transport et douane
Responsable : Robin Sanderson, 16 57
shipping@artcurial.com
Laure-Anne Truchot, 20 77
shippingdt@artcurial.com

Ordres d'achat, enchères par téléphone
Kristina Vrzests, 20 51
Marjorie Grouzis
Marguerite de Boisbrunet
bids@artcurial.com

Marketing, Communication et Activités Culturelles
Directeur :
Carine Decroi, 16 52
Chef de projet marketing Europe :
Florence Marmiesse, 20 87
Chef de projet marketing junior :
Béatrice Epezy, 16 23
Graphistes juniors :
Noëlie Martin, 20 88
Émilie Génovèse, 20 10
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures
Directeur :
Jean Baptiste Duquesne, 20 76
Assistante presse :
Anne-Laure Guérin, 20 86

DÉPARTEMENTS D'ART

Archéologie et Arts d'orient

Spécialiste :
Mathilde Neuve-Église, 20 75

Archéologie

Expert : Daniel Lebourrier
Contact : Isabelle Bresset, 20 13

Artcurial Motorcars Automobiles de Collection

Directeur général :
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint :
Pierre Novikoff
Spécialistes : Benjamin Arnaud
Antoine Mahé
Consultant : Frédéric Stoesser
Directeur des opérations
et de l'administration :
Iris Hummel, 20 56
Administrateurs :
Anne-Claire Mandine, 20 73
Sandra Fournet, 38 11

Automobilia Aéronautique, Marine

Directeur :
Matthieu Lamoure
Direction :
Sophie Peyrache, 20 41

Art d'Asie

Directeur :
Isabelle Bresset, 20 13
Expert :
Philippe Delalande
Spécialiste junior :
Qinghua Yin, 20 32

Art Déco

Spécialiste :
Sabrina Dolla, 16 40
Spécialiste junior :
Cécile Tajan, 20 80
Experts : Cabinet d'expertise
Marcilhac

Art Tribal

Direction :
Florence Latieule, 20 38

Bandes Dessinées

Expert : Éric Leroy
Administrateur :
Saveria de Valence, 20 11

Bijoux

Directeur : Julie Valade
Spécialiste : Valérie Goyer
Experts: S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateur:
Lamia Içame, 20 52

Curiosités, Céramiques et Haute Époque

Expert : Robert Montagut
Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, 20 12

Inventaires

Directeur : Stéphane Aubert
Directeur adjoint :
Astrid Guillon
Administrateurs :
Pearl Metalia, 20 18
Béatrice Nicolle, 16 55

Consultants :
Jean Chevallier
Catherine Heim

Livres et Manuscrits

Spécialiste senior :
Guillaume Romaneix
Administrateur :
Lorena de La Torre, 16 58

Mobilier, Objets d'Art du XVIII^e et XIX^e s.

Directeur :
Isabelle Bresset
Céramiques, expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste junior :
Filippo Passadore
Administrateur :
Charlotte Norton, 20 68

Montres

Directeur :
Marie Sanna-Legrand
Expert : Geoffroy Ader
Administrateur :
Justine Lamarre, 20 39

Orientalisme

Directeur : Olivier Berman, 20 67
Administrateur :
Hugo Brami, 16 15

Souvenirs Historiques et Armes Anciennes

Expert: Gaëtan Brunel
Administrateur :
Juliette Leroy, 20 16

Ventes Généralistes

Direction :
Isabelle Boudot de La Motte
Administrateurs :
Juliette Leroy, 20 16
Thaïs Thirouin, 20 70

Tableaux et Dessins Anciens et du XIX^e s.

Directeur : Matthieu Fournier
Dessins Anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Spécialiste : Elisabeth Bastier
Administrateur :
Margaux Amiot, 20 07

Vins Fins et Spiritueux

Experts : Laurie Matheson
Luc Dabadie
Spécialiste junior :
Marie Calzada, 20 24
vins@artcurial.com

Hermès Vintage & Fashion Arts

Directeur : Pénélope Blanckaert
Administrateurs :
Alice Léger, 16 59
Clara Vivien
T. +33 1 58 56 38 12

Direction des départements du XX^e s.

Vice-président :
Fabien Naudan
Assistante :
Alma Barthélemy, 20 48

Design

Directeur : Emmanuel Berard
Catalogueur Design :
Claire Gallois, 16 24
Consultant Design Scandinave :
Aldric Speer
Administrateur Design
Scandinave :
Capucine Tamboise, 16 21

Estampes, Livres Illustrés et Multiples

Spécialiste junior :
Pierre-Alain Weydert, 16 54

Photographie

Administrateur :
Capucine Tamboise, 16 21

Urban Art Limited Edition

Spécialiste senior :
Arnaud Oliveux
Catalogueur :
Karine Castagna, 20 28

Impressionniste & Moderne

Directeur Art Impressionniste
& Moderne : Bruno Jaubert
École de Paris, 1905-1939 :
Expert : Nadine Nieszawer
Recherche et certificat :
Jessica Cavallero
Historienne de l'art :
Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur : Florent Wanecq
Administrateur :
Élodie Landais, 20 84

Post-War & Contemporain

Responsables :
Karim Hoss
Hugues Sébilleau
Recherche et certificat :
Jessica Cavallero
Catalogueur :
Sophie Cariguel
Administrateur :
Vanessa Favre, 16 13

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Boudot
de La Motte, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud
Oliveux, Matthieu Fournier,
Astrid Guillon, Thaïs Thirouin

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

Tous les emails
des collaborateurs
d'Artcurial s'écrivent comme
suit : initiale du prénom
et nom @artcurial.com, par
exemple : iboudotdelamotte@
artcurial.com

Les numéros de téléphone
des collaborateurs d'Artcurial
se composent comme suit :
+33 1 42 99 xx xx

Affilié
À International
Auctioneers

IA
International
Auctioneers

V-180

Mercedes-Benz by Artcurial Motorcars - vente 3308 - 15 octobre 2017

☐ Ordre d'achat / *Absentee bid*

☐ Ligne téléphonique / *Telephone*

Téléphone pendant la vente / *Phone during the auction* :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nom / *Name* : _____

Prénom / *First name* : _____

Société / *Company* : _____

Adresse / *Address*: _____

Téléphone / *Phone* : _____

Email: _____

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :

Required bank reference:

Carte de crédit / *Credit card numbers*

Expire fin / *Expiry date*

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Merci de bien vouloir joindre à ce formulaire une copie de votre pièce d'identité (passeport ou carte nationale d'identité). Si vous enchérissez pour le compte d'une société, merci de joindre un extrait kbis de moins de 3 mois.

Could you please provide a copy of your ID or passport. If you bid on behalf of a company, please join an act of incorporation and a power of attorney.

Lot	Description du lot / <i>Lot description</i>	Limite en euros / <i>Max. euros price</i>
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessus. (Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the above items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

Les ordres doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.

To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.

À renvoyer / *Please mail to* :

Bids Office :

Tel : +33 (0)1 42 99 20 51 - Fax: +33 (0)1 42 99 20 60

bids@artcurial.com

Date et signature obligatoire
Required dated signature

Photographies

Sébastien Duijndam :
Lots 180, 186, 187, 211, 212, 218

Svetlana Jarova :
Lots 169, 170

Loïc Kernen :
Lots 111, 114, 123, 125, 133, 134,
135, 140, 161, 188, 200, 215, 221

Philippe Louzon :
Lot 176

Benjamin Marziac :
Lots 138, 139, 192, 207, 219

Cristian Parravicini :
Lot 130

Karsten Sindt :
Lots 126, 174

Peter Singhof :
Lots 118, 197, 203, 204, 210, 220, 223

Isabelle Souriment Bazin :
Lots 156, 168

Melissen Wouter :
Lot 190

Remerciements

Jean-Noël Avice
Rémi Boureche
Franco Fabbri
Philippe et Oliver de Gambetta
Giulio Gherzi
Louise Gréther
Grimaldi Forum
Eric Hélaine
Marcel Massini
Géry Mestre
Marc Rabineau
Giacomo Rizzotto
Rebecca Ruff
Gautam Sen
John Starkey
Jamie Thomas
Gilles Vallerian

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

