



*Rossfeldt*

Notes on photos of

# **Rolls-Royce and Bentley motor cars**

on

**edwardquinn.com**

and in

## **STARS AND CARS OF THE 50's**

by

**Edward Quinn**

**Klaus-Josef Rossfeldt**  
Friedensstr. 11  
58239 Schwerte  
Germany  
Tel./Fax: +49 (0)2304-14436  
rossfeldt@rrab.de

2020 version of a compilation from 2010 by Klaus-Josef Rossfeldt in addition to what had been result of research by Wolfgang Frei in conjunction with various contributors



Rolls-Royce Silver Wraith, #WHD82, Limousine by James Young. © edwardquinn.com

Filenames:

Concours\_d\_Elegance\_52c\_006.tif  
 Concours\_d\_Elegance\_52c\_006a  
 Concours\_d\_Elegance\_52c\_006c  
 Concours\_d\_Elegance\_52c\_008.jpg

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 7

Concours d'Élégance Automobile. European cars above 9 h.p. No 77 Rolls-Royce Silver Wraith, of Mrs. N. Cook won the Aga Khan Cup. Mrs. Cook and Mrs. Osborne also won "Grand Prix d'honneur for élégance". Cannes 1951.

1950 Rolls-Royce Silver Wraith, #WHD82, Saloon by James Young (Design No. WR25, Body-No. 1761).

Exhibited at 1950 Earls Court Motor Show (the major motor show in the UK) on James Young's stand this car was acquired by F.S. Cook who previously had acquired the 1949 Rolls-Royce Silver Wraith, #WDC18, that had been bodied by James Young, too. Coachbuilder's photos from 1950 of this car (though not identified by chassis number) appear in "Rolls-Royce, The Classic Elegance" by Lawrence Dalton, 2<sup>nd</sup> edition (edited by Bernard King), Dalton Watson Fine Books Ltd., Deerfield, Illinois, USA 2005.

Rolls-Royce Silver Wraith, Baujahr 1950, #WHD82, Limousine von James Young (Design Nr. WR25, Aufbau Nr. 1761).

Dies ist das Automobil, welches auf dem Stand von James Young bei der Earls Court Motor Show in London (seinerzeit die wichtigste Automobil-Ausstellung im Vereinigten Königreich) gezeigt worden ist. Es wurde erworben von F.S. Cook, der bereits einen Rolls-Royce Silver Wraith besass; Baujahr 1949, #WDC18, ebenfalls von James Young karosiert. Die vom Karosseriebauer in 1950 in Auftrag gegebenen "Coachbuilder's Photos" fanden, wenngleich dort nicht mit Chassis-Nummer identifiziert, unter anderem Eingang in das Buch "Rolls-Royce, The Classic Elegance" von Lawrence Dalton, 2. Ausgabe (überarbeitet von Bernard King), Dalton Watson Fine Books Ltd., Deerfield, Illinois, USA 2005.



Bentley Mark VI, #B201CD, right-hand drive ,Small Boot' Saloon (for comparison / zum Vergleich)  
© Rossfeldt

Filename:

Olivier\_L\_227C\_099

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 138

Sir Laurence Olivier and his wife Vivien Leigh leaving for London. In front of the Hotel La Réserve, Beaulieu-sur-Mer 1953.

#### Bentley Mark VI (from a pre-1949 chassis series)

Bentley Mark VI from the initial production-run did not have a chrome waist-band. Later variants of the standard body (there was the option to order but chassis cum engine and arrange for bespoke coachwork to individual design and specifications by a coachbuilder) the air-inlet on top of the scuttle was eliminated in favour of two air-inlets positioned in the A-post in front of the front doors.

#### Bentley Mark VI, Standard Steel Sports Saloon (aus einer Bauserie vor 1949)

Sir Laurence Olivier und seine Frau Vivien Leigh mit Bentley Mark VI in 1953 vor dem Hotel La Réserve in Beaulieu bei der Abfahrt Richtung London.

Die Karosserie ab Werk zeigte bei den ganz frühen Bentley Mark VI keine Chromleiste auf Höhe der Gürtellinie. Bei späteren Versionen der Standard-Karosserie (optional konnte das Modell nur als Fahrgestell mit Motor bestellt werden zwecks Aufbau einer individuellen Karosserie bei einem "Coachbuilder") wurde die hier oben zwischen Windschutzscheibe und Motorhaube eingesetzte Luftklappe für die Innenraumbelüftung aufgegeben zugunsten von zwei Klappen, die sich im A-Pfosten vor den Vordertüren eingesetzt fanden.



Rolls-Royce Silver Wraith, #WAB25, Touring Limousine (Design 8098) by Hooper  
(zum Vergleich / for comparison) © Rossfeldt

Filename:

Lollobrigida\_G\_166B\_0001

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 142

Gina Lollobrigida. Cannes Film Festival, in front of the Carlton Hotel; Cannes 1954.

Rolls-Royce Silver Wraith, Hooper Touring Limousine (Design-No. 8098)

Hooper were Coachbuilders by Appointment. The lines of Design No. 8098 of Hooper's chief designer Osmond Rivers met with much acclaim and several Rolls-Royce Silver Wraith received such coachwork. Nonetheless any customer had the choice from a multitude of options, of course, to order the bespoke coachwork to be executed exactly to personal specifications.

Rolls-Royce Silver Wraith, Hooper Touring Limousine (Design-Nr. 8098)

Gina Lollobrigida in Cannes 1954 vor dem Carlton Hotel anlässlich des Aufenthaltes beim Cannes Film Festival. Hooper gehörte zu den Karosseriebetrieben mit der höchsten Reputation und war Hoflieferant. Die von Hooper's Chefdesigner Osmond Rivers gezeichneten Linien des Designs mit Nummer 8098 fanden viel Anklang und es wurden etliche Rolls-Royce Silver Wraith mit einem solchen Aufbau versehen. Dem Kunden war es möglich, eine Vielzahl an Sonderwünschen ausführen zu lassen, um sein Automobil ganz nach eigenem Geschmack abzustimmen.

---





Rolls-Royce Silver Cloud I, #SFE395, Standard Steel Sports Saloon  
(zum Vergleich / for comparison) © Rossfeldt

Filenames:

Reynolds\_D\_176H\_H\_0003

Reynolds\_D\_176H\_korr\_0002

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 154

The American actress Debbie Reynolds at Nice Airport 1957

Die amerikanische Schauspielerin Debbie Reynolds am Flughafen Nizza in 1957.

1957 Rolls-Royce Silver Cloud I, #LSDD272, left-hand drive Standard Steel Sport Saloon.

Launched in 1955 the Rolls-Royce Silver Cloud with its elegant design was much appreciated from the very start onward.

Many consider this model with its well-balanced proportions a true all-time great.

*Note: The car illustrated in the book is no long wheelbase Rolls-Royce Silver Cloud I as per caption – the chassis-number gives off that car is from a series with standard wheelbase.*

1957 Rolls-Royce Silver Cloud I, #LSDD272, left-hand drive Standard Steel Sport Saloon.

Der im Jahr 1955 vorgestellte Rolls-Royce Silver Cloud erfuhr mit seiner eleganten Linienführung von Anfang an hohe

Anerkennung. Vielen gilt dieses Modell mit seinen wohlabgewogenen Proportionen als Stil-Ikone des Automobilbaus.

*Anmerkung: Entgegen der Angabe in der Bildunterschrift im Buch ist dies keine Ausführung mit langem Radstand, die Chassis-Nummer belegt eindeutig, dass der im Buch abgebildete Rolls-Royce Silver Cloud I aus einer Bauserie mit Standard-Radstand stammt.*

---



Bentley S1, #B138FA, right-hand drive Standard Steel Sports Saloon  
(zum Vergleich/for comparison) © Rossfeldt

Filenames:

Chaplin\_226E\_0006  
Chaplin\_226E\_0007\_SaCar  
Chaplin\_226E\_0008\_SaCar  
Chaplin\_226E\_0009

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 157/158  
Bentley S1 of Charlie Chaplin. Nice 1956

1956 Bentley S1, registered VD42299 – CH –, Standard Steel Sports Saloon

The Bentley S-Series was introduced in 1955. Bentley S1 motor cars produced from 1955 to 1959 were propelled by a 6-cylinder in-line engine. From 1959 to 1962 the Bentley S2 was made with a V8-engine shoehorned into the engine bay. As regards outward appearance these cars were indistinguishable – however conclusion from the 1956 date of the photo that appears in the book, is that indeed this car can only be a Bentley S1.

Bentley S1, Baujahr 1956, Kennzeichen VD42299 – CH –, Standard Steel Sports Saloon

Die Bentley S-Serie wurde 1955 vorgestellt. Von 1955 bis 1959 wurde der Bentley S1 gebaut, dem ein 6-ZylinderRolls-Royceemotor Vortrieb gab. Ab 1959 gab es den Bentley S2, bei dem ein V8-Motor unter der Haube zu finden war. Im äusseren Erscheinungsbild waren die Modelle nicht zu unterscheiden – indessen kann die Abbildung im Buch ausschliesslich einen Bentley S1 zeigen, weil das Foto in 1956 aufgenommen worden ist.

---



Rolls-Royce Silver Dawn, #LSFC44, left-hand drive, 'Small Boot' Saloon  
(zum Vergleich / for comparison) © Rossfeldt

Filename:

Edinburgh\_D\_68C1\_003\_SaCar

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 161

The Duke of Edinburgh on an official 5-day visit with the Royal Navy to Monte Carlo 1951

1950 ROLLS-ROYCE Silver Dawn, 1950, #LSBA6, Standard Steel Sports Saloon

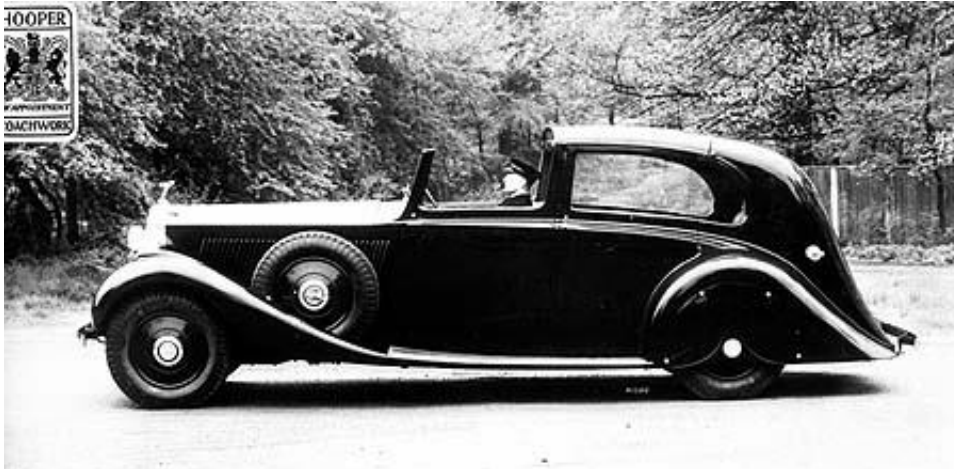
The Rolls-Royce Silver Dawn employed here by H.R.H. Prince Philip, Duke of Edinburgh on a visit to the Principality of Monaco has manual gearchange and is one of the earliest cars (the model started with SBA chassis-series, the Affix 'L' denotes left-hand drive). This is the "Small Boot" version, i.e. the first Standard Steel body with rather limited luggage space. Additional luggage could be carried when the boot-lid was lowered and fixed in horizontal position (from 1952 the "Big Boot" variant with re-designed tail offered more space and is easily identified by its differently shaped bootlid).

*Note: This is no long-wheelbase variant, in so far an error crept into the caption in the book; Rolls-Royce never made any Silver Dawn with long wheelbase.*

Rolls-Royce Silver Dawn, Baujahr 1950, #LSBA6, Standard Steel Sports Saloon

Der anlässlich eines Besuches im Fürstentum Monaco S.K.H. Prinzgemahl Philip, Herzog von Edinburgh, zur Verfügung gestellte Rolls-Royce Silver Dawn verfügt über manuelle Schaltung und ist einer der frühesten ROLLS-ROYCE Silver Dawn überhaupt (die Modellserie begann mit SBA, das hier vorangestellte 'L' bedeutet Linkslenker). Dies ist die Ausführung mit "small boot", d.h. mit geringem Kofferraumvolumen und in waagerechter Stellung arretierbarem Kofferraumdeckel als Basis für Aufschnallkoffer (ab 1952 gab es mehr Kofferraumvolumen mit neu gestaltetem Heck und gewölbtem Deckel).

*Anmerkung: Entgegen der Angabe in der Bildunterschrift im Buch gab es beim Rolls-Royce Silver Dawn nur die Variante mit Standard-Radstand (folglich bestand keine Möglichkeit, eine Ausführung mit langem Radstand zu ordern).*



Rolls-Royce Phantom III, #3BU68, Sedanca de Ville by Hooper Coachbuilder's Mono-Photo, Rossfeldt-Archives

Filename:

Begum\_33A\_0001

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 164  
The Begum Aga Khan 1952 at Nice Airport, at that time called "Aérodrome de Nice".

1936 Rolls-Royce Phantom III, #3BU68, Limousine de Ville by Hooper

H.R.H. Sultan Sir Mohamed Shah, Aga Khan III. was spiritual leader of the Muslim Ismaelites and His Highness was so enormously wealthy that at his palaces on the Indian sub-continent and at his houses in Europe each and any convenience was available. Hence it's no surprise that the motor cars did include a Rolls-Royce Phantom III. Powered by a V12-engine with some 8 litres capacity the Rolls-Royce Phantom III was the perfect choice for long distance touring on the Continent. Here the car that had been supplied new in 1936 can be identified in the background on a mid 50s photo of H.R.H. Begum Aga Khan at airport Nice/Cote d'Azur.

Rolls-Royce Phantom III, Baujahr 1936, #3BU68, Limousine de Ville von Hooper

S.K.H. Sultan Sir Mohamed Shah, Aga Khan III., war spirituelles Oberhaupt der muslimischen Ismaeliten und Seine Hoheit verfügte über solch immensen Reichtum, dass ihm in seinen Palästen auf dem indischen Subkontinent die ganze Pracht des Orients und in seinen Besitzungen in Europa alle westlichen Annehmlichkeiten zu Gebote standen. Da erstaunt es nicht, dass sein Fuhrpark auch einen Rolls-Royce Phantom III umfasste. Angetrieben von einem V12-Motor mit etwa 8 Litern Hubraum bewährte sich der Rolls-Royce Phantom III auch mit schweren Aufbauten als perfektes Reisefahrzeug für Touren über den Kontinent. Im Buch ist das 1936 gebaute Automobil auf einem Foto aus Mitte der 50er Jahre zu identifizieren am Flughafen Nizza/Cote d'Azur mit I.K.H. Begum Aga Khan.





Rolls-Royce Phantom IV, #4AF20, Sedanca de Ville by Hooper. © Rossfeldt

Filenames:

Khan\_Aly\_Begum\_33G\_0002

Khan\_Aly\_Begum\_33G\_0003

Khan\_Aga\_033B\_0001

Khan\_Aga\_033B\_0011

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 165

Prince Aly Khan and the Begum Aga Khan, who is leaving for India for the 77th birthday of the Aga Khan. Nice Airport 1954

1952 Rolls-Royce Phantom IV, #4AF20, Sedanca de Ville by Hooper.

Among the rare Rolls-Royce Phantom IV that were delivered to illustrious clients (18 cars were built, the prototype was "reduced to produce" after tests were finished, 17 cars were delivered) the one supplied to H.R.H. Sultan Sir Mohamed Shah, Aga Khan III was unique. This was the one and only executed as a Sedanca de Ville, i.e. with a coachwork that permitted the entire roof portion above the front seats to be pushed back and rest underneath the centre roof portion. Hooper built the body and as regards paintwork they were commanded to arrange for identical two-tone green that had graced the Rolls-Royce Phantom III, #3BU68, ordered by H.R.H. some 16 years ago. Later the car came into the custody of a new owner who opted for a re-spray in a different colour.

Rolls-Royce Phantom IV, Baujahr 1952, #4AF20, Sedanca de Ville von Hooper.

Unter den 17 an eine hochrangige Klientel gelieferten Rolls-Royce Phantom IV (insgesamt waren 18 gebaut worden, aber der Prototyp wurde nach Abschluss aller Tests "reduced to produce") war der für S.K.H. Sultan Sir Mohamed Shah, Aga Khan III. gebaute Wagen einzigartig. Denn dies war die einzige als Sedanca de Ville ausgeführte Variante, mithin eine Karosserie, bei der das Dachteil über den vorderen Sitzen komplett nach hinten geschoben werden kann, wo es unter der mittleren Dachpartie ruht. Gebaut wurde der Wagen bei Hooper und für die Lackierung wurde vorgegeben, der Wagen solle in den gleichen Grüntonnen lackiert werden, wie sie auch die 16 Jahre zuvor bei Hooper geschaffene Karosserie auf dem Rolls-Royce Phantom III, #3BU68, zierten. Nachdem das Automobil später in die Obhut eines neuen Eigners gekommen war, entschied er sich bei Neulackierung für eine andere Farbe.



Rolls-Royce Phantom IV, #4AF20, Sedanca de Ville by Hooper. © Rossfeldt

Filenames:

Khan\_Aga\_33B\_0004

Khan\_Aga\_33B\_0011

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 169

Prince Aly Khan and Prince Sadruddin (Sadri) Khan with their father Prince Aga Khan (from left). Nice Airport 1952.

1952 Rolls-Royce Phantom IV, #4AF20, Sedanca de Ville by Hooper.

Among the rare Rolls-Royce Phantom IV that were delivered to illustrious clients (18 cars were built, the prototype was "reduced to produce" after test were finished, 17 cars were delivered) the one supplied to H.R.H. Aga Khan III. was unique. This was the one and only executed as a Sedanca de Ville, i.e. with a coachwork that permitted the entire roof portion above the front seats to be pushed back and rest underneath the centre roof portion. Hooper built the body and as regards paintwork they were commanded to arrange for two-tone green identical to that which had graced the Rolls-Royce Phantom III, #3BU68, ordered by H.R.H. some 16 years ago. Worth a glimpse is the young man on the car's front passenger seat – as per caption he is H.R.H. Prince Sadruddin . Neither the eldest son Prince Aly nor Prince Sadruddin were bestowed by Aga Khan III in his last will as his successor, in so far the religious leader's sons were excluded. H.R.H. Prince Karim, the grandson, was later enthroned as Aga Khan IV.

Rolls-Royce Phantom IV, Baujahr 1952, #4AF20, Sedanca de Ville von Hooper.

Unter den 17 an eine hochrangige Klientel gelieferten Rolls-Royce Phantom IV (insgesamt waren 18 gebaut worden, aber der Prototyp wurde nach Abschluss aller Tests "reduced to produce") war der für S.K.H. Aga Khan III. gebaute Wagen einzigartig. Denn dies war die einzige als Sedanca de Ville ausgeführte Variante, mithin eine Karosserie, bei der das Dachteil über den vorderen Sitzen komplett nach hinten geschoben werden kann, wo es unter der mittleren Dachpartie ruht. Gebaut wurde der Wagen bei Hooper und für die Lackierung wurde vorgegeben, der Wagen solle in den gleichen Grüntonnen lackiert werden, wie sie auch die 16 Jahre zuvor bei Hooper geschaffene Karosserie auf dem Rolls-Royce Phantom III, #3BU68, zierten. Man werfe einen Blick auf den jungen Mann auf dem Beifahrersitz, d.h. auf dem Sitz in Fahrtrichtung links (dies ist ein rechtsgelenktes Auto) – bei ihm handelt es sich laut Bildunterschrift um Prinz Sadruddin. Weder diesen noch den erstgeborenen Sohn Prinz Aly bestimmte Aga Khan III. in seinem Testament als seinen Nachfolger. Seine Wahl fiel auf den Enkelsohn; S.K.H. Prinz Karim wurde später inthronisiert als Aga Khan IV.



Rolls-Royce Phantom IV, #4AF6, Convertible by H.J. Mulliner. Coachbuilder's Mono-Photo, Rossfeldt-Archives

Filenames:

Shah\_72\_A4\_0001

Shah\_72\_A4\_0005

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 183

Rolls-Royce of the Shah of Persia. Croisette of Cannes 1953

#### 1951 Rolls-Royce Phantom IV, #4AF6, Convertible Coupé by H.J. Mulliner

To find these photos was almost a sensation. Not so much because Rolls-Royce Phantom IV were built exclusively only for "Royalty and Heads of States" and with a mere 17 having been delivered the cars from that model-series are ultra-rare. This photo is quite sensational because this Convertible Coupé by H.J. Mulliner built to the order of H.I.M. Shah Reza of Persia at some later stage reportedly was involved in a very serious accident – although Rolls-Royce parlance has been the car "was returned to be dismantled. Car scrapped in Repair Depot". Hence hitherto mainly "Coachbuilder's Photos" have been published. None of those however showed as obviously as Edward Quinn's photo in the book the very dark tinted "Purdah-Glass"-sidelights. Other photos from the post-1959 period exist and illustrate the repaired body-shell mounted onto a pre-war ROLLS-ROYCE Phantom III chassis (nicknamed a "Phantom 3 ½"). Edward Quinn's photos however show the car in its original condition when employed by H.I.M. Empress Soraya of Persia during a visit to Cannes.

#### Rolls-Royce Phantom IV, Baujahr 1951, #4AF6, Cabriolet von H.J. Mulliner

Der Fund dieses Fotos (zumal im Archiv noch ein weiteres vorhanden ist) hat den Rang einer kleinen Sensation. Weniger allein deswegen, weil der Rolls-Royce Phantom IV zu den ultra-raren Automobilen gehört, denn er wurde exklusiv gebaut nur für "Mitglieder regierender Königshäuser oder Staatsoberhäupter". Deshalb sind nur 17 Automobile zur Auslieferung gekommen. Diese Bilder sind viel eher noch sensationell, weil dieses für S.M. Schah von Persien gebaute Cabriolet binnen kurzem unfallbedingt als Totalschaden verschrottet worden ist. Deshalb sind fast nur "Coachbuilder's Photos" dieses Autos aus Veröffentlichungen bekannt. Keines von denen zeigt so deutlich wie auf Edward Quinn's Bild erkennbar die extrem dunkel eingefärbten "Purdah-Glass"-Scheiben der Seitenfenster. Es gibt einige Bilder, welche die wieder zurechtgeklopfte Karosseriehülle zeigen, aufgesetzt auf das Fahrgestell eines Rolls-Royce Phantom III (Spötter nennen die Kreation einen "Phantom 3 ½"). Die Fotos im Buch "Stars and Cars of the 50's" indessen zeigt den Wagen in seinem Original-Zustand bei Nutzung durch I.M. Kaiserin Soraya von Persien anlässlich eines Besuches in Cannes.





Bentley Mark VI, B373NY, Standard Steel Sports Saloon (zum Vergleich / for comparison).  
© Rossfeldt

Filename:  
Dai\_Bao\_70\_1\_SaCar

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 184  
Bao Dai, last Emperor of Vietnam, who went into exile in France. Cannes 1953.

#### 1950 Bentley Mark VI, #B381GT, Standard Steel Sports Saloon

The Bentley Mark VI was the first model that could be ordered as a complete car from Rolls-Royce (the parent company who then had Bentley under their wings). This is Body No. 3379 mounted onto "rolling chassis", i.e. chassis cum engine, with chassis-number #B381GT. Alternatively 'chassis only' would have been available to be delivered to a coachbuilder the customer had selected and to become bodied with coachwork tailored to a client's specifications. H.I.M. Bao Dai had been Emperor of Vietnam and at some later stage for a short period was installed by France as President in what has been their colony; that attempt to calm the problems of the war-ridden country did fail. From the successor, i.e. Bentley R-Type, a sports variant with light 2-Door coachwork was developed and marketed as Bentley R Continental. The company documents listed His Imperial Majesty as having acquired a Bentley R Continental, too.

#### 1950 Bentley Mark VI, #B381GT, Standard Steel Sports Saloon

Der Bentley Mark VI war das erste Modell, das bei Rolls-Royce (damals das Unternehmen, zu dem Bentley gehörte) komplett fahrfertig zu kaufen war; in diesem Fall Aufbau-Nummer 3379 montiert auf dem "rolling chassis" mit VIN #B381GT. Alle vorherigen Modelle kamen als Fahrgestell mit Motor zur Auslieferung an den vom Käufer gewünschten Karosseriebau-Betrieb und wurden dort mit Aufbauten versehen, die individuell die Wünsche des Bestellers erfüllten. S.K.M. Bao Dai hatte als Kaiser von Vietnam residiert und wurde in der Kolonialzeit Indochinas zu einem späteren Zeitpunkt von Frankreich dort als Präsident bestellt; dieser Versuch, in dem von Kriegswirren geplagten Land Einfluss zu nehmen, schlug fehl. Vom Nachfolgemodell Bentley R-Type gab es als Sportvariante mit besonders leichter 2-Türer-Karosserie den Bentley R Continental. In den Werksunterlagen ist S.K.M. Bao Dai auch notiert als Käufer eines Bentley R Continental.





Rolls-Royce Silver Wraith, #WVH74, Allweather Tourer by Hooper.  
Coachbuilder's Mono-Photo, Rossfeldt-Archives

Filenames:

Rainier\_Grace\_127B\_106

Rainier\_Grace\_127B\_108

Rainier\_Grace\_127B\_110

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 192

Wedding of Rainier and Grace, Monaco Ville 1956. Prince Rainier and Princess Grace. Monaco-Ville 1956.

1953 Rolls-Royce Silver Wraith, #WVH74, Allweather Tourer Hooper

This Allweather Tourer with a ‚Perspex‘ rear auster screen was built to a drawing by Osmond Rivers – Hooper’s chief designer - and listed in the company’s Body Book with Design-No. 8373, Body-No. 9893. It was exhibited at the 1953 Geneva Motor Show and met with much acclaim. In 1956 this Rolls-Royce Silver Wraith (with no rear auster screen fitted) was the wedding carriage for their way from Cathedral to Palace for the newly weds. Worth a note is that the Monegasque registration showed the favoured combination of His Serene Highness who had reserved for his personal motor cars numbers ending on "77".

Rolls-Royce Silver Wraith, Baujahr 1953, #WVH74, Cabriolet von Hooper

Dieses Cabriolet von Hooper - mit separater Windschutzscheibe für die hinten Sitzenden – entstand nach einem Entwurf von Osmond Rivers, Chef-Designer bei Hooper, mit Aufbau-Nr. 9893 nach Design 8373. Als Ausstellungs-Fahrzeug machte es Furore am Genfer Salon 1953. Der Rolls-Royce Silver Wraith diente (unter Weglassung der 2. Windschutzscheibe), als Hochzeits-Karosse bei der kirchlichen Trauung des Fürstenpaares im Jahr 1956. Das monegassische Kennzeichen wies die von S.H. Fürst Rainier bevorzugte Kombination auf, denn er hatte sich eigens Zahlenkombinationen, die auf "77" endeten, vorbehalten.



Rolls-Royce Silver Wraith, Limousine by H.J. Mulliner.  
Coachbuilder's Mono-Photo, Rossfeldt-Archives

Filenames:

Rainier\_Grace\_127B\_104

Rainier\_Grace\_127B\_110

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 193  
Wedding of Prince Rainier and Grace Kelly, Monaco Ville 1956.

#### Rolls-Royce Silver Wraith, Limousine by H.J. Mulliner

Employed as transport at the wedding were two Rolls-Royce Silver Wraith, the first was an Allweather Tourer by Hooper, the second was one with Limousine coachwork by H.J. Mulliner. The latter did carry the bride on her way to the Cathedral and is to be seen again in contemporary films on the wedding in the Principality when following the open touring car with the newly weds on their return to the Palace. Based on the peculiarity that this car showed a registration ending on His Serene Highness' "lucky number 77" it could be a fair guess to believe the car was from the Palace's mews. It is known that H.S.H. The Prince Rainier III of Monaco over years had been keen to arrange for his motor cars to show registrations ending on "77". – However the factory documents don't give any hint that this Rolls-Royce had been acquired by a resident of Monaco (neither exists such a statement as regards the other motor car with a body by Hooper).

#### Rolls-Royce Silver Wraith, Limousine von H.J. Mulliner

Anlässlich der Hochzeitsfeierlichkeiten kam neben dem Rolls-Royce Silver Wraith mit Aufbau als Allweather Tourer von Hooper auch eine Limousine von H.J. Mulliner zum Einsatz. Sie brachte die Braut zur Kathedrale und tritt in den Filmberichten über die Hochzeit im Fürstentum auch bei der Rückfahrt von der Kathedrale zum Palast in Erscheinung als das Automobil, das der offenen Karosse der Frischvermählten folgte. Das auf "77" endende Kennzeichen könnte die Vermutung nähren, es handle sich um ein Automobil aus dem fürstlichen Fuhrpark. Denn nachweislich hat Fürst Rainier III. von Monaco mit Umsicht darauf geachtet, dass seine Automobile stets Kennzeichen mit auf '77' endender Zahlenkombination zeigten. – Indessen ist in den Werksunterlagen keine Eintragung bzgl. Verkaufs dieses Rolls-Royce Silver Wraith nach Monaco vermerkt (übrigens auch nicht zu dem weiteren mit Karosserie von Hooper).



Rolls-Royce Silver Cloud I, #LSXA243, 4-Door Sports Saloon. Rolls-Royce Mono-Photo No. L2190, Rossfeldt-Archives

This is a Rolls-Royce company photo of that car details of which are given for the illustration in Stars and Cars from pages 200/201.

Es handelt sich um ein Werksfoto von Rolls-Royce zu dem bezüglich Abbildung in Stars and Cars auf Seiten 200/201 nachfolgend beschriebenen Automobil.



Rolls-Royce Silver Cloud I, #LSXA243, 4-Door Sports Saloon. © edwardquinn.com

Filenames:

Rainier\_Grace\_134B\_107  
 Rainier\_Grace\_134B\_108  
 Rainier\_Grace\_134B\_110  
 Rainier\_Grace\_129B\_02  
 Rainier\_Grace\_129J\_01

Rainier\_Grace\_129J\_02  
 Rainier\_Grace\_129J\_041  
 Rainier\_Grace\_130H\_03  
 Rainier\_Grace\_134E\_102  
 Rainier\_Grace\_134F\_003Color\_k

Rainier\_Grace\_134F\_009  
 Rainier\_Grace\_232D\_0001  
 Rainier\_Grace\_232D\_0006

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 196/197 and 200/201  
 Princess Grace and Prince Rainier. Fête nationale Monegasque. Monaco-Ville 1958.

1956 Rolls-Royce Silver Cloud I, #LSXA243, Standard Steel Sports Saloon

This Rolls-Royce Silver Cloud was a wedding-gift by the Conseil Nationale de Monaco to their Sovereign to celebrate the marriage. When the car was ordered the specifications included that Crown and Cypher were to be applied to the front doors – thus giving off this was an owner-driver car (cars exclusively chauffeur-driven showed the Armorial Bearings on their rear doors). Indeed The Prince and his wife, too, are known to have driven this car frequently. His Serene Highness' driving attitude (speedy – to put it mildly) on a later visit to Rome in 1957 did surprise the escorting Carabinieri on their motor-bikes; such they had neither expected from this motor car nor from the Sovereign of the Principality.

Rolls-Royce Silver Cloud I, Baujahr 1956, #LSXA243, 4-türige Limousine

Dieser Rolls-Royce Silver Cloud war das Geschenk der Einwohner von Monaco für sein Fürstenpaar anlässlich der Hochzeit. Bei der Bestellung wurde aufgegeben, dass Krone und Initialen des Herrschers auf den vorderen Türen aufzutragen seien – um den Wagen somit als Fahrzeug eines selbstfahrenden Besitzers auszuweisen (nur ausschliesslich für Chauffeur-Betrieb vorgesehene Automobile tragen die Wappen auf den hinteren Türen). Tatsächlich fuhren sowohl der regierende Fürst wie seine Gemahlin bei etlichen Anlässen selbst. Fürst Rainier's zügiger Fahrstil verblüffte bei einem späteren Besuch in Rom in 1957 sogar die begleitenden Carabinieri auf ihren Motorrädern; sie hatten weder diesem Auto noch Seiner Hoheit solch forsche Gangart zugetraut.





Rolls-Royce Silver Wraith, #LELW74, Allweather Tourer by Hooper.  
Coachbuilder's Mono-Photo, Rossfeldt-Archives

Filenames:

Gulbenkian\_75B\_0003  
Gulbenkian\_75B\_0004  
Gulbenkian\_75B\_0005

Gulbenkian\_75B\_0007  
Gulbenkian\_75B\_0008

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 206

Caloust Sarkis (Nubar) Gulbenkian and his wife, British oil magnate. His habit of retaining five per cent of the shares of the oil companies he developed earned him the nickname, Mr. Five Percent. Eden Roc, Cap d'Antibes 1955.

1956 Rolls-Royce Silver Wraith, #LELW74, Allweather Tourer with „Perspex“-hood by Hooper

This Allweather Tourer (the top was detachable – similar to that on the Silver Wraith bodied by Hooper to the order of H.M. The King of the Hellenes, although listed in factory records as a "Perspex Top Saloon") with "Perspex" top originally was delivered to the Monaco address of the fabulously wealthy oil-magnate Nubar S. Gulbenkian. Mr. Gulbenkian was a frequent customer who ordered several Rolls-Royce during the post-war period. This car was a substitute for an Open Tourer from 1952 made to a similar design but with conventional hood (that one had found its way onto African soil and was employed as State Car in Nigeria). Mr. Gulbenkian already planned to order a further particularly extravagant Rolls-Royce and concentrated on the list of extras his future Rolls-Royce should have.

Rolls-Royce Silver Wraith, Baujahr 1956, #LELW74, Allweather Tourer mit abnehmbarem Plexiglas-Dach von Hooper.

Dieser Allweather Tourer wurde ausgeliefert an die monegassische Adresse des Öl-Magnaten Nubar S. Gulbenkian. Er zählte mit einer ganzen Anzahl von Bestellungen über die Nachkriegszeit zu den regelmässigen Bestellern bei Rolls-Royce. Dieser Rolls-Royce Silver Wraith ersetzte einen nach ähnlichem Design, aber mit konventionellem Verdeck ausgeführten Open Tourer aus 1952 (der fand dann den Weg auf den afrikanischen Kontinent als Staatskarosse in Nigeria). Herr Gulbenkian plante bereits, sich einen weiteren überaus extravaganten Rolls-Royce anfertigen zu lassen und brütete schon über der Liste an Sonderausstattungen, die sein nächster Rolls-Royce zeigen sollte.



Rolls-Royce Silver Wraith, #WZB29, Touring Limousine by Park Ward. © Rossfeldt

Filenames:

Churchill_W_11B_01	Churchill_W_11H_008cr	Churchill_W_011i_16
Churchill_W_011C_03	Churchill_W_11H_010	Churchill_W_012F_001
Churchill_W_011C_04	Churchill_W_011i_02	Churchill_W_026B_103
Churchill_W_11H_006	Churchill_W_011i_05	Churchill_W_026B_104
Churchill_W_11H_007	Churchill_W_011i_14	Churchill_W_026B_106

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, pp. 208/209 und 210/211

Rolls-Royce of Emery Reves (born Révész Imre, Hungary) publisher of Churchill's books in the USA at Nice airport (1956) and in Monte Carlo (1958)

1948/49 Rolls-Royce Silver Wraith, Touring Limousine by Park Ward to Design No. 45, reg'd GE 50941 – CH –

Park Ward built coachwork to that Design No. 45 only in 1948/49. Rolls-Royce had acquired shares in Park Ward during the 30s and eventually taken over the coachbuilder completely prior to World War II, hence during the post-war period the coachbuilder was a wholly owned subsidiary of the motor car manufacturer. Although as per factory documents 66 cars were made to this pattern none from this considerable number is listed as having originally been exported to Switzerland. Emery Reves was a literary agent (had founded 'Cooperation Publishing Service' in 1933) who made a fortune after World War II from brokering the memoirs of Churchill and of Eisenhower, Montgomery and other wartime leaders. He acquired the Rolls-Royce Silver Wraith, #WZB29, that originally had been delivered to Baron Louis-Marie-Charles-Vanderheiden á Hauzeur, Président-Directeur der Compagnie Royale Asturienne des Mines (died 1952) and was registered 26. July 1949 in the name of his wife Baronne Vanderheiden á Hauzeur. As per Swiss Custom documents Reves imported 16th December 1954 the Rolls-Royce Silver Wraith into Switzerland where it became registered 25th Mai 1955 with a Geneva number-plate. After the death of Reves' widow the car was found in the garage of Reves' Swiss residence in 2014 and sold via auction to a new owner 8th May 2015.

Rolls-Royce Silver Wraith, Baujahr 1948/49, #WZB29, Touring Limousine von Park Ward, Kennzeichen GE 50941 – CH –

Park Ward baute Karosserien nach Design Nr. 45 nur in den Jahren 1948 und 1949. Vor dem II. Weltkrieg hatte Rolls-Royce alle Anteile an Park Ward erworben; obwohl geführt als Karosseriebauer handelte es sich um eine "wholly owned subsidiary of Rolls-Royce". Wenngleich das mit 66 Exemplaren eine in erheblicher Stückzahl gefertigte Ausführung gewesen ist, wurde doch laut Werksunterlagen nicht ein einziges Exemplar davon original in die Schweiz ausgeliefert. – Emery Reves war Literatur-Agent (er hatte schon 1933 'Cooperation Publishing Service' gegründet) und betreute sowohl die Memoiren von Churchill wie auch von Eisenhower, Montgomery und weiteren Prominenten. Er erwarb den ursprünglich von Baron Louis-Marie-Charles-Vanderheiden á Hauzeur, Président-Directeur der Compagnie Royale Asturienne des Mines (verstorben 1952), ausgelieferten Rolls-Royce Silver Wraith, #WZB29, der auf dessen Frau Baronne Vanderheiden á Hauzeur am 26. Juli 1949 zugelassen worden war. Am 16. Dezember 1954 importierte Reves den Rolls-Royce Silver Wraith in die Schweiz, wo er am 25. Mai 1954 mit Genfer Kennzeichen zugelassen wurde. Nach dem Tod der Witwe von Reves wurde das Auto im Jahr 2014 in der Garage seines Schweizer Domizils gefunden und am 8. Mai 2015 an einen neuen Eigner verkauft.



Bentley R Continental, #BC46D, Fastback Saloon by H.J. Mulliner  
(zum Vergleich / for comparison). © Rossfeldt

Filenames:

Agnelli\_G\_075C3\_0003

Agnelli\_G\_075C3\_0005

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 213

Gianni Agnelli and his Bentley, owner and later president of Fiat. Since his bad accident with his Ferrari in 1952, he had to walk with a stick. Beaulieu 1954.

1952 Bentley R-Type Continental, #BC12A, 2-Door Fastback Saloon by H.J.Mulliner

At that time the Bentley Continental was the fastest 4-seater production car in the world. Actually as regards the engine's power and the suspension's fabulously fine roadholding qualities this model could even have been engineered (e.g. by gearbox or rear axle modification) to go even faster – but at that time no tyres did exist that could stand long distance high speed touring with a car of such weight. Later it became accepted to speak of the Bentley R-Type Continental because this was a development from the Bentley R-Type which had been launched as the successor of the Bentley Mark VI. Only 208 cars were built.

Bentley R-Typ Continental, Baujahr 1952, #BC12A, 2-türiges Fließheck-Coupé von H.J.Mulliner

Zu seiner Zeit war der Bentley Continental das schnellste viersitzige Automobil, das auf der Welt serienmässig gebaut wurde. Tatsächlich hätten die Motorleistung und das Fahrwerk mit exzellenter Strassenlage die Auslegung auf noch höhere Endgeschwindigkeit erlaubt – aber es existierten damals keine Reifen, deren Qualität bei dem relativ schweren Auto erlaubten, längere Strecken mit hohem Tempo zu durchfahren. Es wurde über die Zeit üblich, vom Bentley R Continental zu sprechen, denn diese Modellvariante basierte auf dem Bentley R-Type, der als Nachfolger des Bentley Mark VI auf den Markt gekommen war. Die Gesamtzahl aller von diesem Typ gebauten Automobile belief sich auf lediglich 208 Exemplare.

---



Rolls-Royce Silver Wraith, Chassis-Number #LWAB63  
 Chassis only exhibited on Rolls-Royce' stand at 1948 Earls Court Motor Show, London. Delivered to France where Poberejski of Paris built this streamlined Sedanca de Ville with revolutionary front design that showed only the mascot of the traditional radiator - and in this form the car was exhibited at 1949 Geneva Show. Rumour has it that Rolls-Royce insisted on this car to be taken away from the show area within 24 hours and the manufacturer refused to issue a guarantee. That might be the reason why the same year a 2nd body was fitted by Franay of Paris - a Drophead Coupé to an elegant though rather conservative design.

Rossfeldt-Archives

Filenames:

Moineau\_M\_78A2\_010

Moineau\_M\_78A2\_108

Moineau\_M\_78A2\_112

Moineau\_M\_78A2\_011

Moineau\_M\_78A2\_110

Moineau\_M\_78A2\_113

Moineau\_M\_78A2\_105

Moineau\_M\_78A2\_111

Moineau\_M\_78A2\_116

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, pp. 214/215

La Môme Moineau (the kid sparrow), "the richest woman of the Côte d'Azur", former flower seller married to husband Mr. Benítez-Rexach, Dominican ship building millionaire. Cannes Airport 1954.

#### 1948 Rolls-Royce Silver Wraith, #LWAB63, 1950 Drophead Coupé Franay

This car's life started spectacularly. It was exhibited as chassis only on the Rolls-Royce stand at Earl Court in 1948. Delivered to France and bodied as a Sedanca de Ville by Poberejsky of Paris is caused a stir when exhibited at the 1949 Geneva Show. Poberejski's streamlined design shocked with a revolutionary front design; all that remained from Rolls-Royce' traditional radiator was only the mascot. Rumour has it that the manufacturer executed tremendous pressure (as per gossip Rolls-Royce insisted on this car to be taken away within 24 hours from the Geneva Show) and withdrew any guarantee. With such a background it is understandable that in 1949 an entirely new coachwork built by Franay to an elegant though conservative design was fitted to this chassis (and Rolls-Royce in their factory documents did a little subterfuge by listing this car as delivered June 1950; thus extinguishing the Poberejsky-Affair). The car was kept in one family ownership in France and then in the Dominican Republic for some 50 years and has been in the custody of a US-collector since. The name that appears here is a hint on "La Môme Moineau" nee Lucienne Dhotelle - she was a famous French singer who married millionaire Felix Benitez Rexach. He had a yacht called "La Môme" and a DC3 called "Moineau Flyer".

#### Rolls-Royce Silver Wraith, Baujahr 1948, #LWAB63, Cabriolet von Franay (aus 1950)

Dieses Auto nahm einen spektakulären Start ins Leben. Als ‚Chassis cum Engine‘ ausgestellt auf dem Stand von Rolls-Royce bei der Earls Court Motor Show 1948 folgte die Auslieferung des Wagens nach Frankreich. Dort schuf der Pariser Karosseriebauer Poberejsky einen Sedanca de Ville, der enormes Aufsehen erregte, als er am Genfer Salon 1949 ausgestellt wurde. Denn der Designer hatte gewagt, bei seiner stromlinienförmigen Karosserie komplett auf den traditionellen Kühler zu verzichten und nur die Kühlerfigur auf die Motorhaube zu setzen. Es gibt das Gerücht, dass Rolls-Royce ob dieses Frevels die Entfernung des Ausstellungsstücks binnen 24 Stunden forderte und die Garantie versagte. Bei dieser Sachlage ist verständlich, dass sich die Besitzerin Madame L. Benites-Rexach entschloss, dem Auto eine neue Karosserie anmessen zu lassen. Diesmal ausgeführt bei Franay nach eher traditionellem, aber durchaus elegantem Design als Cabriolet (und Rolls-Royce versuchte, zu löschen, was man als unschöne Episode empfand, indem die Werksunterlagen die Garantie-Erteilung auf Juni 1950 als Lieferzeitpunkt datierten). Das Automobil blieb im Familienbesitz, zunächst in Frankreich, dann in der Dominikanischen Republik über gut 50 Jahre und ist heute in der Obhut eines US-Sammlers. Der hier im Zusammenhang mit dem Auto prominent aufscheinende Name verweist auf "La Môme Moineau", die eigentlich Lucienne Dhotelle heissende französische Sängerin, die den millionenschweren Felix Benitez-Rexach heiratete. Er nannte seine Yacht "La Môme" und sein privates DC3-Flugzeug "Moineau Flier".





Bentley R Continental, #BC9B, Fastback Saloon by H.J. Mulliner  
(zum Vergleich / for comparison). © Rossfeldt

Filenames:

Onassis\_A\_23H\_0001

Onassis\_A\_23H\_003

Onassis\_A\_23H\_004

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempen 2011, p. 220  
Bentley of Aristotle Onassis in front of Hotel de Paris, Monte Carlo 1954

1952 Bentley R-Type Continental, #BC12A, 2-Door Fastback Saloon by H.J.Mulliner  
Details on this Fastback Saloon are as per description on illustration from page 213.

Bentley R-Typ Continental, Baujahr 1952, #BC25A, 2-türiges Fließheck-Coupé von H.J.Mulliner  
Auf dieses Coupé treffen die Angaben zur Abbildung von Seite 213 zu.

---



Bentley Mark VI, #B235GT, Standard Steel Sports Saloon with "Rallye-Trim" added.  
Rodney Walkerley Photo, Rossfeldt-Archives

Filename:

Rallye1951\_159B\_129, Rallye1951\_159B\_130 and Rallye1951\_159B\_169

Edward Quinn, Stars and Cars of the '50s. teNeues, Kempfen 2011, p. 243

Bentley of Mr. Mike Couper. Monte Carlo Rallye 1951.

#### 1950 Bentley Mark VI, #B235GT, Standard Steel Sports Saloon

In 1949 W.M. Couper entered a Rolls-Royce Silver Wraith in the Rallye Monte Carlo and that car was awarded the "Grand Prix d'Honneur du Concours de Confort". In 1950 he decided upon the manufacturer's sportier alternative, a Bentley Mark VI. Based on experience from the previous year the Bentley was specially prepared for the rallye. An ingenious arrangement to fit headlamp wipers was completed by a tele-adjustable spot lamp on an arm mounted above the front bumper that enhanced to floodlight curves. W.M. Couper again succeeded to be listed in list of cars that were awarded a trophy – and in addition his Bentley Mark VI became a star in various newsreel reports.

#### Bentley Mark VI, Baujahr 1950, #B235GT, 4-türige Limousine

Im Jahr 1949 hatte W.M. Couper mit einem Rolls-Royce Silver Wraith die Rallye Monte Carlo absolviert und den "Grand Prix d'Honneur du Concours de Confort" errungen. In 1950 meldete er mit dem Bentley Mark VI die Sportversion des englischen Herstellers für die Rallye Monte Carlo. Der Bentley Mark VI wurde nach den Erfahrungen des Vorjahres eigens für die Rallye präpariert: Aufgewertet durch eine Scheinwerferreinigungsanlage und einen Zusatzscheinwerfer auf einer über der Stosstange montierten Halterung, der mittels Fernbedienung Kurven auszuleuchten erlaubte! W.M. Couper schaffte es nicht allein wieder in die Liste der mit einer Trophäe Ausgezeichneten – sondern sein Bentley wurde auch zum Star in zahlreichen der damals in den Kinos gezeigten "Wochenschau"-Berichte.

## Rolls-Royce and Bentley not in *Stars and Cars of the '50s*

amended to by Klaus-Josef Rossfeldt, Germany, March 2020



1956 Rolls-Royce Silver Wraith, Sedanca de Ville by James Young. © edwardquinn.com

Filenames:

Benedict\_G\_75k\_2

Benedict\_G\_75k\_5

Gamble Benedict, Remington heiress, and Andrei Porambeanu, her husband and former chauffeur. Eden Roc, Cap d'Antibes 1962.

1956 Rolls-Royce Silver Wraith, Sedanca de Ville by James Young, Design WRM27, Body-No. 1964, originally delivered to the Hon. Mrs. Burns; this car had been exhibited at Geneva Show 1956 and "Coachbuilder's Photos" found their way into the books *Rolls-Royce – The Elegance Continues*, page 221 and *Rolls-Royce – The Classic Elegance*, page 110; the car most presumably still does exist because it was listed as late as 1998 with an owner in the USA.

---



Bentley Mark VI Cresta. © edwardquinn.com

Filename:

Concours\_d\_Elegance\_52C\_0051

Concours d'Élégance Automobile. Bentley Mark VI Cresta, #B447CD, Facel Métallon, Design Pinin Farina, of Mr. Perroud won the Grand Prix. Cannes 28.3.1951.

---



Rolls-Royce Silver Wraith saloon. © edwardquinn.com

Filename:

Concours\_d\_Elegance\_52D\_0003

Concours d'Élégance. 1950 Rolls-Royce Silver Wraith saloon by Park Ward. Cannes 1953.

1953 Rolls-Royce Silver Wraith, #BLW36, 4-Door-4-Light Touring Saloon by Park Ward (a Touring Saloon had a semi-division, i.e. a separation aft of front seats containing cocktail cabinet, picnic tables etc. but no glass division), Design 483, Body-No. N.222, in Bernard King's book *The Rolls-Royce Silver Dawn & Silver Wraith* as having been awarded the Grand Prix d'Honneur at Cannes Concours d'Elégance 1954 (?)

---





1953 Rolls-Royce Silver Wraith . © edwardquinn.com

Filenames:

Concours\_d\_Elegance\_MC\_1951\_52R\_8

Concours\_d\_Elegance\_MC\_1951\_52R\_10

Concours d'Élégance Automobile. Participant's car on the right: Rolls-Royce Silver Wraith with James Young coachwork. Monte Carlo 1951.

1949 Rolls-Royce Silver Wraith, #WDC87, 4-Door-4-Light Saloon by James Young, Design WR17M, Body-No. 1733, 'Coachbuilder's Photos' found their way into the books *Rolls-Royce - The Elegance Continues*, page 210 and *Rolls-Royce – The Classic Elegance*, page 38; reportedly this car had won the Aga Khan Trophy in the 1950 Cannes Concours d'Élégance.



1948 Rolls-Royce Silver Wraith. © edwardquinn.com

Filename:

Goldsmith\_F\_076J\_1\_076J\_2

Rolls-Royce Silver Wraith of Major Frank Goldsmith, owner of the Carlton Hotel. Cannes 1954.

1948 ROLLS-ROYCE Silver Wraith, #WYA84, 4-Door-4-Light Saloon with division by Freestone & Webb, Design 3004/A, Body-No. 1424, last heard of 1974 when owned by Pickering (GB).

---



Bentley Mark VI or R-Type, Bentley S1. © edwardquinn.com

Filename:

Rainier\_Grace\_127B\_008

Wedding of Prince Rainier and Grace Kelly, Monaco Ville 1956. Cars: Bentley Mark VI or R-Type, Bentley S1 and Renault Dauphine

Bentley Mark VI or Bentley R-Type, registered 1036 -MC-, Standard Steel Sports Saloon, righthand-drive. and Bentley S1 (registered 75IT6000, i.e. a Paris-issued registration for a foreign personality from the Corps Diplomatique), Standard Saloon, lefthand-drive; worth a note here that among the personal motor of H.S.H. The Prince Rainier III. has been a Bentley S1

---



Bentley Mark VI or R-Type, Bentley S1. © edwardquinn.com

Filename:

Rainier\_Grace\_127B\_009

Wedding of Prince Rainier and Grace Kelly, Monaco Ville 1956. Cars: Bentley, Renault Dauphine and Rolls-Royce,

Bentley Mark VI or Bentley R-Type, registered 1036 -MC-, Standard Steel Sports Saloon, righthand-drive and Bentley S1 (registered 75IT6000, i.e. a Paris-issued registration for a foreign personality from the Corps Diplomatique), Standard Saloon, lefthand-drive; worth a note here that among the personal motor of H.S.H. The Prince Rainier III. has been a Bentley S1; in the background the 1956 Rolls-Royce Silver Cloud I, #LSXA243, Standard Saloon, lefthand-drive, that has been a wedding-present of the Conseil Nationale de Monaco to T.S.H. The Prince Rainier III. and The Princess Grace.

---





1929 Rolls-Royce Phantom I. © edwardquinn.com

Filenames:

Rolls-Royce\_49\_01\_1

Rolls\_Royce\_49\_01\_2

Rolls-Royce Phantom I near Carlton Hotel, Cannes about 1951.

1929 Rolls-Royce Phantom I, #15WR, Saoutchik Allweather, concealed hood; this car has been bodied by a French coachbuilder and originally was delivered to a customer by the name Lauf. Most presumably the car still does exist and still does carry its original coachwork because several years ago it was offered for sale and the photos attached to that offer showed it had been subject to painstaking restoration.

---



Bentley 3 ½ Litre or Bentley 4 ¼ Litre. © edwardquinn.com

Filename:  
Rallye1951\_159B\_189.jpg

Bentley of Ch. Polis / F. Sevenstern (NL), here taking part in the regularity speed test. Ranked 17<sup>th</sup>. Rallye Monte Carlo 1951.

Bentley 3 ½ Litre or Bentley 4 ¼ Litre, 4-Door-4-Light Sports Saloon.

---