

# Bonhams



THE  
BONMONT  
SALE

Automobiles & Motos de collection  
dont une prestigieuse collection de supercars

Chésérèx, Suisse | 29 Septembre 2019





LOT 33

**FERRARI 250 GTE 2+2 SÉRIE III COUPÉ 1963**

Carrosserie Pininfarina

















AXU 181



# THE BONHAMS SALE

## Automobiles & Motos de collection, dont une prestigieuse collection de supercars Vente aux enchères publique volontaire Chéserey, Suisse | 29 Septembre 2019

Vente aux enchères au nom et pour le compte de tiers, en francs suisses et sans garantie

### COMMISSAIRE-PRISEUR

James Knight (Bonhams)  
Mauro Contessotto (Etat de Genève)

### BONHAMS (EUROPE) SA

Rue Etienne-Dumont 10,  
1204 Genève, SUISSE  
+41 22 300 31 60

### GOLF & COUNTRY CLUB DE BONMONT

Route de Bonmont 31,  
1275 Chéserey, Suisse

### VENTE AUX ENCHÈRES

Dimanche 29 Septembre 2019  
à 14h00

### EXPOSITION PUBLIQUE

Vendredi 27 septembre  
13h-19h  
Samedi 28 septembre  
10h-18h00  
Dimanche 29 septembre  
10h00-13h00  
(sur présentation du catalogue)

### INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÈNEMENT

+41 (0) 22 300 31 60  
+41 (0) 79 191 78 29

### CATALOGUE

CHF 50.- + Frais de port

### NUMÉRO DE LA VENTE

25819

**Bonhams (Europe) SA**  
Rue Etienne-Dumont 10  
1204 Genève

+41(0) 22 300 31 60  
+41 (0) 22 300 31 74 Fax)

### FRAIS D'ADJUDICATION

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

### TVA, TAXE SUR LES VÉHICULES ET DROITS DE DOUANE

Les lots marqués d'un † à côté du numéro de lot seront soumis à la TVA sur le prix du marteau, ainsi que la prime acheteur, qui sera remboursable sur présentation d'une preuve d'exportation valable.

Les lots marqués d'un Ω à côté du numéro de lot seront soumis (1) aux droits de douane suisses basés sur le poids du véhicule (2) à la taxe sur les véhicules automobiles sur le prix combiné du marteau et de la prime acheteur (3) la TVA sur le total du prix du marteau, de la prime acheteur, des taxes automobiles et du droit de douane. Les droits de douane, la taxe sur les véhicules et la TVA seront remboursables, sous réserve d'une preuve d'exportation appropriée.

### IMPORTANT

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

### ◇ ENCHÈRES RESTREINTES

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur certains lots qui seront signalés par ce symbole ◇. Contactez notre service clients +44 20 7447 7447 ou bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ces lots, en revanche nous serons ravis d'offrir la possibilité d'enchérir par téléphone si vous souhaitez enchérir à distance.

Auction on behalf of and for third parties, in Swiss francs and without guarantee

### AUCTIONEER

James Knight (Bonhams)  
Mauro Contessotto (Geneva State)

### BONHAMS (EUROPE) SA

Rue Etienne-Dumont 10,  
1204 Genève, Switzerland  
+41 22 300 31 60

### GOLF & COUNTRY CLUB DE BONMONT

Route de Bonmont 31,  
1275 Chéserey, Switzerland

### AUCTION DATE AND START TIMES

Sunday 29 September 2019  
at 2pm

### VIEWING

Friday 27 September  
1pm - 7pm  
Saturday 28 September  
10am - 6pm  
Sunday 29 September  
10am - 1pm  
(admission by catalogue only)

### CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

+41 (0) 22 300 31 60  
+41 (0) 79 191 78 29

### CATALOGUE

CHF 50.- + P&P

### SALE NUMBER

25819

### BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

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

### TVA, CAR TAX & CUSTOMS DUTIES

Lots marked with a † beside the Lot number will be subject to VAT on the hammer price, as well as the Buyer's Premium, which will be refundable subject to suitable proof of export.

Lots marked with an Ω beside the lot number will be subject to (1) Swiss Customs Duty based on the weight of the car (2) Car Tax on the combined Hammer Price and Buyer's Premium (3) VAT on the total of the Hammer Price, Buyer's Premium, Car Tax and Customs Duty. The Customs Duty, Car Tax and VAT will be refundable, subject to suitable proof of export.

Please refer to the detailed rates in the General Terms and Conditions under Symbols next to numbered Lots

### IMPORTANT

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

### ◇ RESTRICTED BIDDING

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

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





Nous sommes ravis de vous accueillir à notre première vente aux enchères, après plus de dix ans, ici en Suisse, et plus particulièrement dans ce glorieux Golf Club de Bonmont, sur les rives du Lac Léman.

Nous vous accueillons à cette vente pour une sélection méticuleuse de plus de 70 voitures, allant d'une Mercedes-Benz 300 SL « papillon » des années 1950 à une magnifique collection de « supercars » comme neuves. Il y en a vraiment pour tous les goûts, chacune différente assurément, mais avec un dénominateur commun, la qualité et une provenance claire.

Que vous soyez un enchérisseur aguerri, souhaitant enrichir sa collection, ou un acheteur novice, je suis sûr que nous allons vous proposer de quoi vous séduire.

Au nom de ma collègue Livie Gallone de Bonhams Genève, j'aimerais également saisir l'opportunité de remercier M. Patrick Chamarre, le Président du Club et le comité qui nous accueillent pour la première édition de cette vente et pour leur soutien dans cet événement. Nous espérons connaître un long et gratifiant partenariat avec Bonmont et partager l'objectif commun d'offrir une enrichissante expérience, accompagnée des meilleurs services.

We are delighted to welcome you to our first auction sale after close on ten years here in Switzerland and more particularly at the glorious setting of the Bonmont Golf Club on the shores of Lac Lemman.

We welcome you to this sale where a carefully curated selection of over 70 motor cars ranging from a 300 SL 'Gullwing' Mercedes-Benz of the fifties to a magnificent collection of recent 'Supercars' in as new condition. There is really something for everyone, different for sure but with the common denominator of quality and researched provenance.

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

On behalf of my colleague Livie Gallone from Bonhams Geneva, I would also like to take this opportunity to thank the President and committee of the Club for hosting this sale for its first edition and for supporting us with this event. We hope to enjoy a long and rewarding partnership with Bonmont and share a common goal of providing a rewarding experience with the very best service.

**Philip Kantor**

Head of Department Bonhams Motor Cars Europe  
Director European Board







Bonhams Suisse à l'immense plaisir de vous offrir à nouveau l'opportunité de participer à une vente d'automobiles de collection sur le territoire helvétique !

En complément des lots exceptionnels marquants des décennies de savoir-faire de l'Industrie Automobile, nous tiendrons cette vente dans un lieu tout aussi exceptionnel et majestueux, le Golf & Country Club de Bonmont.

Nous saisissons cette occasion pour vous présenter les divers départements de Bonhams, avec une sélection soignée de nos spécialistes en joaillerie, montres et art chinois, qui se feront un plaisir de vous guider à travers nos expositions, et se tiendront à votre disposition pour toute demande d'estimation éventuelle de vos objets. Nous nous réjouissons de vous accueillir nombreux à cet événement unique et de partager ensemble notre passion de l'art et de l'automobile d'exception.

Bonhams Switzerland is delighted to offer you the opportunity to participate in a sale of collector cars on the Swiss territory!

In addition to the exceptional lots that have marked decades of know-how in the Automotive Industry, we will hold this sale in an equally exceptional and majestic venue, the Golf & Country Club de Bonmont.

We will take this opportunity to introduce you to the various departments of Bonhams, with a careful selection of our specialists in jewellery, watches and Chinese art, who will be pleased to guide you through our exhibitions, and who will be at your disposal for any valuation request you may have. We look forward to welcoming many of you to this unique event and to sharing our passion for art and exceptional automobiles with you!

**Livie Gallone Moeller**

Head of Geneva





# Information Générale

## Admission

Bonhams se réserve le droit de refuser l'admission dans ses locaux ou d'interdire toute personne de participer à ses ventes sans indication de motifs ni justification.

## Ordre d'achat écrit

Bonhams exécutera les ordres d'achats écrits avec attention. Les lots seront achetés à un prix aussi avantageux que le permettent d'autres offres et réserves éventuelles.

## Références

Les acheteurs potentiels doivent fournir leurs références bancaires. Les références doivent être transmises à Bonhams bien à temps avant la vente pour permettre à Bonhams de traiter les données. A moins d'un arrangement préalable avec Bonhams pour des arrangements de paiements, tous les lots seront entreposés immédiatement après la vente aux frais de l'acheteur. En tous les cas, le prix d'achat doit être payé à Bonhams au plus tard à midi le jour suivant la vente.

## Inscription à la vente

Pour reconnaître les enchérisseurs lors de la vente, tous les acheteurs potentiels sont tenus de remplir un formulaire d'inscription aux enchères, ainsi que de fournir leur identification complète et les références appropriées avant la vente, ce qui leur permettra d'enchérir au moyen du numéro qui leur est attribué.

## Commission acheteur

Comme la grande majorité des maisons de vente aux enchères, Bonhams facture une échute sur le prix d'adjudication de chaque lot acheté, et qui est soumise à TVA. Certains lots peuvent également être soumis à la TVA, la taxe sur les véhicules et les droits de douanes sur le prix d'adjudication, ceux-ci seront clairement identifiés par un symbole (†, Ω) à côté du numéro de lot du catalogue.

Pour cette vente, l'échute sera de 15% du prix d'adjudication de chaque lot.

## Dommage

Tout visiteur qui endommage un lot sera tenu pour responsable de tous dommages causés et remboursera à Bonhams ou à ses agents tous les coûts et dépenses liés à la réparation de ces dommages.

## Modes de paiement

Nous portons votre attention particulière sur les points suivants concernant l'enregistrement et le paiement : Le nom et l'adresse sous lesquels vous vous inscrivez seront les nom et adresse sur votre facture, en cas de succès. Nous ne pouvons pas modifier les détails de votre facture une fois émise. De plus, lors du paiement, le compte à partir duquel le paiement est envoyé doit correspondre aux coordonnées de l'acheteur, conformément au formulaire d'enregistrement de l'acheteur et à la facture établie.

Nous ne pouvons accepter aucun paiement par des tiers. Si un paiement par un tiers est effectué, cela entraînera un retard important dans le traitement de votre paiement et votre capacité à récupérer votre achat.

Les achats ne peuvent être libérés que lorsque le règlement intégral (toutes charges comprises) de toutes les factures adressées à l'acheteur est reçu et les fonds traités. Avant de miser, vous devez vous assurer de disposer des fonds nécessaires et de pouvoir payer conformément à l'une des méthodes décrites ci-dessous.

**Le mode de paiement préférentiel de Bonhams est par virement bancaire.**

**Virement bancaire:** Vous pouvez transférer électroniquement des fonds sur notre compte en fiducie.

Veillez indiquer votre numéro de plaquette et votre numéro de facture comme référence. Les détails de notre compte en fiducie sont les suivants

Nom de la banque: HSBC  
Adresse bancaire: HSBC Bank plc, succursale de Londres, Zurich, Bederstrasse 49, BP 1818, 8024 Zurich, Suisse  
Nom du compte: Bonhams (Europe) SA  
Sort Code: 08701  
Numéro de compte: 0010 0346 6001  
IBAN: CH34 0870 1001 0034 66 001  
SWIFT \ BIC: HSBCCCHZ  
En cas de paiement par virement bancaire, le montant reçu après déduction des frais bancaires et / ou de la conversion de la monnaie de paiement en francs suisses, ne doit pas être inférieur au montant en francs suisses indiqué sur la facture.

## T.V.A.

Les symboles suivants sont utilisés pour indiquer que la TVA est due sur le prix d'adjudication et l'échute:  
† TVA à 7,7% sur le prix d'adjudication et la prime de l'acheteur  
Ω TVA sur les articles importés à 7,7% sur la prime de l'acheteur  
Zéro TVA, aucune TVA ne sera ajoutée au prix d'adjudication ni à la prime de l'acheteur.  
Dans tous les autres cas, aucune TVA ne sera facturée sur le prix d'adjudication, mais la TVA au taux en vigueur (actuellement 7,7%) sera ajoutée à l'échute, laquelle sera facturée sur une base de TVA comprise.

## Clés et documents

Les véhicules sont proposés avec et sans clés et documents. Il incombe à l'acheteur d'inspecter le lot lors de la vente pour s'assurer de l'intégralité, de l'intégrité et de la présence des clés, des pièces de rechange et de la documentation. Le catalogue ne listera pas nécessairement de tels objets..

## Immatriculation de véhicule et taxes d'importation

Les acheteurs doivent avoir pris connaissance des coûts et droits d'importation et / ou de la taxe à l'importation pour importer un véhicule acheté dans le pays concerné, ainsi que la possibilité d'immatriculer / homologuer le véhicule pour son utilisation sur route une fois importé. Ni Bonhams, en tant qu'agent du vendeur, ni le vendeur, n'assumeront aucune responsabilité à ce sujet.

## Guide pour les acheteurs

### Dois-je apporter mon catalogue à la vente?

Oui. Veuillez-vous assurer que vous apportez votre catalogue à la vente, car l'entrée se fait uniquement par catalogue. Chaque catalogue permet l'entrée de deux personnes le jour de l'exposition et de la vente. Des exemplaires supplémentaires du catalogue peuvent être achetés sur place.

### Comment puis-je enchérir à la vente?

Pour pouvoir enchérir lors de la vente, vous devez remplir un formulaire d'ordre d'achat, fournir une pièce d'identité avec photo (passport ou carte d'identité) ainsi qu'un justificatif de domicile (facture d'électricité / relevé bancaire). En outre, pour l'enregistrement d'une société, veuillez fournir une copie du registre du commerce en personne, ainsi qu'un justificatif de domicile.

Nous vous conseillons vivement de vous préinscrire et de compléter ces formalités à temps avant la vente. Vous pouvez ensuite récupérer votre numéro d'enchérisseur rapidement et efficacement au bureau d'inscription.

Si vous n'êtes pas en mesure d'assister à la vente mais souhaitez quand même enchérir, vous pouvez laisser un ordre d'achat écrit ou enchérir par téléphone. Ces formulaires se trouvent à la fin du catalogue de vente.

## Enchères téléphoniques

Les enchères téléphoniques vous permettent d'enchérir en direct pendant que la vente se déroule. Vous devez remplir un formulaire dans lequel vous indiquerez votre nom, adresse, le ou les numéros de téléphone auxquels vous souhaitez que nous vous contactions (il est conseillé d'ajouter un numéro supplémentaire tel que votre téléphone portable), ainsi que le ou les numéros de lot (s) sur lesquels vous souhaitez enchérir. Si pour une raison quelconque, nous ne sommes pas en mesure de vous joindre aux numéros de téléphone que vous avez indiqués sur le formulaire, veuillez vous assurer que la colonne de l'offre d'achat maximal est complétée (facultatif). Un collaborateur de Bonhams vous contactera quelques lots avant le ou les lots sur lesquels vous souhaitez enchérir et vous serez avisé à ce moment-là

## Ordre d'achat écrit

Comme pour les enchères par téléphone, vous devrez remplir un formulaire avec votre nom, votre adresse et le ou les numéros de lot (s) sur lesquels vous souhaitez enchérir. Vous devrez également entrer le montant maximum que vous souhaitez pour ce lot (hors commission acheteur et TVA). Bonhams exécutera l'offre la plus basse possible en votre nom.

Veillez vous assurer que le formulaire est signé et daté au bas du document, sans tenir compte du client et du numéro de plaquette en entête, cette partie étant réservée à un usage interne. Une fois le formulaire rempli, vous pouvez le faxer ou le poster à nos bureaux. Si vous adressez le formulaire par poste à nos bureaux, veuillez vous assurer qu'il est envoyé suffisamment de temps avant le jour de la vente.

Si vous êtes un nouveau client, vous devez également fournir une preuve d'identité. Cela peut être une copie de votre passeport ou de votre permis de conduire. Celui-ci doit être envoyé en même temps que votre formulaire d'enchère.

Pour que les formulaires ci-dessus soient acceptés, ils doivent être complétés avec les coordonnées de l'acheteur, le (s) numéro (s) de lot(s), signé, contenir les détails de la carte de crédit / débit et nous être faxés/ envoyés au plus tard le matin du jour de la vente.

## À quel rythme le commissaire-priseur ira-t-il ?

Le commissaire-priseur aura pour objectif de vendre environ 25 véhicules par heure.

## Puis-je consulter les documents qui accompagnent les véhicules ?

Oui, nous devrions avoir tous les documents de véhicules disponibles pour inspection pendant l'exposition.

## Des garanties sont-elles offertes avec les véhicules ?

Non, tous les véhicules sont proposés « en l'état ». Il est recommandé dans la mesure du possible de faire venir un mécanicien professionnel pour inspecter en détail les véhicules. Il est également conseillé de contrôler les véhicules avant leur utilisation sur la route. Le catalogue entièrement illustré décrira les véhicules au mieux de nos capacités selon les informations fournies. Si nous recevons des informations pertinentes après la publication du catalogue, nous ajouterons un avis de vente au catalogue. Une liste de tous les avis de vente (sale room notice) sera disponible durant les expositions des véhicules. Nous sommes heureux d'offrir notre opinion sur l'intégrité du véhicule lors de la vente, néanmoins cet avis n'est qu'une expression de notre opinion et ne constitue pas une garantie.

En résumé, vous devez vous assurer de l'intégralité, de l'état et de l'intégrité de tout lot avant d'enchérir. Il est également important de noter que certaines photographies sont historiques et peuvent illustrer que le véhicule dans un meilleur état que celui proposé actuellement.



# General Information

## Admission

Bonhams has the right at its sole discretion without assigning any reason therefore to refuse admission to its premises or attendance at any of its sales by any person.

## Absentee Bids

Bonhams will execute bids when instructed. Lots will be bought as cheaply as is allowed by other bids and Reserves.

## References

Intending Buyers should supply bankers' references. The references should be supplied to Bonhams in time to allow them to be taken up before the Sale. Unless arrangements are made with Bonhams for payment in advance of the Sale all Lots will be removed to storage immediately after the Sale at the Buyers' cost. In any event, the Purchase Price should be paid to Bonhams not later than 12 noon on the day after the Sale.

## Bidder Registration

To recognise bidders during the Sale all intending Buyers are required to complete a Bidder Registration Form giving full identification and appropriate references before the Sale which will enable them to bid by means of a number allocated to them.

## Premium

Like the vast majority of auctioneers Bonhams charge what is known as a Buyer's Premium on the Hammer Price of each Lot purchased and is subject to VAT. Some lots may also be subject to VAT, Car Tax or Customs Duties on the Hammer Price and these lots will be clearly marked with a symbol ( †, Ω, ) printed beside the lot number in the catalogue.

For this Auction Sale the Buyer's Premium will be 15% on the Hammer Price of each Lot.

## Damage

Any viewer who damages a Lot will be held liable for all damage caused and shall reimburse Bonhams or its agents for all costs and expenses relating to rectification of such damage.

## Methods of Payment

It is important you are aware of the following regarding registration and payment:

The name and address in which you register will be the name and address on your invoice, if successful. We cannot amend the details on your invoice, once issued. Furthermore, when making payment, the account from which the payment is sent must match the buyer's details as per on the bidder registration form and the issued invoice.

We are unable to accept any third-party payments. Should a third-party payment be made this will result in a delay in your payment being processed and your ability to collect your purchase.

Purchases can only be released when full settlement (inclusive of all charges) of all invoices issued to the buyer is received in cleared funds. Before bidding, you should ensure that you have the necessary funds available and be able to pay according to one of the methods set out below.

**Bonhams preferred payment method is by bank transfer.**

**Bank Transfer:** You may electronically transfer funds to our Trust Account. Please quote your paddle number and Invoice number as the reference. Our Trust Account details are as follows

Bank name: HSBC  
Bank address: HSBC Bank plc, London, Zurich branch, Bederstrasse 49, PO Box 1818, 8024 Zurich, Switzerland  
Bank account name: Bonhams (Europe) SA  
Sort code: 08701  
Bank account number: 0010 0346 6001  
IBAN: CH34 0870 1001 0034 66 001  
SWIFT \ BIC: HSBCHZ33

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

## VAT

The following symbols are used to denote that VAT is due on the hammer price and buyer's premium:

† VAT at 7.7% on hammer price and buyer's premium  
Ω VAT on imported items at 7.7% on buyer's premium  
Zero rated for VAT, no VAT will be added to the hammer price or the buyer's premium.

In all other instances no VAT will be charged on the hammer price, but VAT at the prevailing rate (currently 7.7%) will be added to the buyer's premium which will be invoiced on a VAT inclusive basis

## Keys and Documents

Vehicles are offered with and without keys and documents. It is the buyer's responsibility to inspect the Lot at the sale to satisfy oneself as to the completeness, integrity and presence of keys, spares and documentation. The catalogue will not necessarily list such items.

## Vehicle Registration and Import Taxes

All Bidders should fully satisfy themselves that they understand the Import Duty and/or Import Tax costs of bringing a purchased vehicle into their relevant country and, furthermore, the eligibility of registering the vehicle for road use once imported. Neither Bonhams, as agent for the Seller, nor the Seller accept any liability as the case may be.

## Guide for Buyers

### Do I need to bring my catalogue to the sale?

Yes. Please ensure that you bring your catalogue to the sale as entry is by catalogue only. Each catalogue allows two people entry on the view and sale days. Further copies of the catalogue can be purchased at the sale venue.

### How do I bid at the sale?

In order to bid at the sale you will be required to complete a bidder registration form, and provide identification, photographic (passport or driving licence) and proof of address (utility bill/bank statement). In addition for a company registration please provide a copy of the Certificate of Incorporation plus proof of address.

We strongly advise you to pre-register and complete these formalities in advance of the sale. You can then collect your bidder number quickly and efficiently at the Bidder Registration desk.

Should you be unable to attend the sale but still wish to bid, you can either leave an absentee or telephone bid. These forms can be found at the back of the sale catalogue.

## Telephone bidding

Telephone bidding allows you to bid live as the auction is happening. You will need to complete a form which asks for your name, address, the telephone number(s) you wish us to contact you on (it is advisable to add an additional number such as your mobile) and the lot number(s) you wish to bid on. For any reason we are unable to contact you on the telephone number(s) you leave on the form, please ensure that the highest bid column is completed (optional). A member of Bonhams staff will contact you a few lots prior to the lot(s) you wish to bid on and you will be instructed from there on.

## Absentee/Commission bidding

As with telephone bidding, you will need to complete a form with your name, address and the lot(s) number(s) you wish to bid on. You will also need to enter the amount you are willing to bid up to for that lot (excluding premium & TVA). Bonhams will execute the bid as cheaply as possible on your behalf.

Please ensure the form is signed and dated at the bottom and disregard the client and paddle no. fields at the top of the form as this is for Bonhams use only. Once the form is completed you can either fax or post it back to our offices. Should you post the form back to our offices, please ensure it is posted in ample time prior to the sale day.

If you are a first time bidder you must also provide proof of identity. This can be either a copy of your passport or driving licence. This must be sent at the same time as your bidding form.

In order for the above forms to be accepted they have to be completed with buyer's details, lot number(s), signed, contain credit/debit card details and fax/post to us no later than the morning of the sale day.

## How fast will the auctioneer go?

The auctioneer will aim to sell circa 25 vehicles per hour.

## Can I view the files that accompany the vehicles?

Yes, we should have every vehicles file available for inspection during the view.

## Are there any warranties offered with the vehicles?

No. All vehicles are offered on an 'as seen' basis. It is wise if possible to bring a professional mechanic with you to fully inspect the vehicles. It is also advised that the vehicles are checked before road use. The fully illustrated catalogue will describe the vehicles to the best of our ability on information supplied. Should we receive pertinent information after the publication of the catalogue, we shall affix what is known as a sale room notice (SRN) to the vehicle. A list of all SRNs will be available by the time the vehicles are presented for view. We are happy to offer our opinion as to the integrity of the vehicle at the sale, however you should accept this is an opinion only and should not be relied upon.

In short, you should satisfy yourself as to the completeness, condition and integrity of any lot prior to bidding. It is also important to note that some illustrations are historical and may show the vehicle in a better condition than now offered.



# Conditions Générales

BONHAMS (EUROPE) SA, dont le siège se trouve à rue Etienne-Dumont 10, à 1204 Geneva, est une société de droit suisse active notamment dans toutes opérations commerciales ou financières relatives à la vente aux enchères publiques et ventes privées de voitures anciennes et/ou de collection ainsi que d'objets d'art ainsi que dans la gestion et administration de ventes aux enchères en Suisse et dans le reste de l'Europe.

Toute référence dans ces Conditions Générales à « Bonhams » sera considérée comme référence à BONHAMS (EUROPE) SA (ci-après dénommée « Bonhams »).

Bonhams agit en qualité de mandataire du Vendeur. Le contrat de vente de l'article mis aux enchères est conclu entre le Vendeur et l'Acheteur.

La relation entre Bonhams et l'Acheteur est régie par les présentes conditions générales, ainsi que par les Informations importantes destinées aux Acheteurs et Vendeurs jointes en annexe de ce même catalogue. Bonhams déclinera toute responsabilité quant aux violations commises par le Vendeur ou l'Acheteur.

## Définitions des termes et expressions employés dans les conditions générales

Dans ces Conditions générales, les termes et expressions suivants auront la signification donnée ci-dessous :

- « Acquéreur » ou « Acheteur » ou « enchérisseur retenu » : la personne qui soumet la dernière offre et à laquelle le commissaire-priseur agréé adjuge un Lot.

- « Commissaire-priseur » ou « Commissaire-priseur agréé » : le représentant de Bonhams qui est chargé de la tenue des enchères.

- « Enchérisseur » désigne la partie qui soumet une offre au cours d'une vente aux enchères ou d'une adjudication par le biais d'un intermédiaire ou d'un représentant de Bonhams.

- « Lot » : un article (biens ou véhicules à moteur) figurant dans le catalogue ou dans la liste des Lots ajoutés qui sont exposés et qui doivent être présentés aux enchères.

- « Prix des enchères » ou « Prix marteau » : le prix, hors frais, indiqué dans la devise utilisée pour le déroulement de la vente, le commissaire-priseur agréé adjuge un Lot à l'Acheteur dans cette devise.

- « Prix de réserve » : le prix minimum auquel un Lot peut être vendu, tel que convenu entre Bonhams et le Vendeur.

Tout Lot signalé par le symbole (#) indique que Bonhams a un intérêt financier dans le Lot.

## État des Lots

Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner attentivement les Lots qui les intéressent préalablement à la vente aux enchères. Les « rapports sur l'état » portant sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du service concerné.

- Toutes les informations sur l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les « rapports sur l'état », ainsi que toute déclaration verbale, ne constituent qu'un simple avis et ne constituent pas une garantie. Les références dans la description du catalogue ou les rapports sur l'état concernant l'état d'un Lot et sa remise en état ou son historique d'accidents, sont données afin d'attirer l'attention des Acheteurs sur ces points.

- L'état d'un Lot peut changer entre le moment de sa description dans le catalogue et le moment de sa mise en vente. Tout changement important doit être signalé au moment de la vente.

## Ventes aux enchères

- Toute partie qui souhaite soumettre une offre préalablement à la vente doit remplir un formulaire d'ordre d'achat de Bonhams. Les enchérisseurs doivent également présenter une pièce d'identité officielle valable et une attestation de leur adresse. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera soumis à Bonhams avant l'ouverture de la vente, et un numéro d'inscription sera attribué à chaque enchérisseur potentiel.

- Tous les enchérisseurs seront considérés et présumés agir pour leur compte sauf si, avant la vente, l'attention de Bonhams a été expressément attirée par écrit sur le fait qu'ils agissent pour le compte d'un tiers et que ledit tiers a été approuvé par Bonhams. Dans ce cas, les deux parties seront réputées être solidairement responsables par Bonhams.

- Toute personne qui soumet une offre à la vente aux enchères est réputée avoir lu et approuvé les conditions de vente.

- La vente aux enchères est tenue en francs suisses. Les conversions en différentes devises affichées sur un tableau électronique peuvent être légèrement différentes du taux légal. Bonhams décline toute responsabilité en cas de dysfonctionnement ou d'erreur d'affichage. Seul le montant de la dernière offre, telle qu'exprimée par le commissaire-priseur, doit être pris en compte.

- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser la participation de toute personne à ses ventes aux enchères.

- Les estimations données par Bonhams sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une garantie du prix des enchères.

- L'attention de l'Acheteur est particulièrement attirée sur le fait que, si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur agréé se réserve le droit de faire des offres pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. L'Acheteur renonce d'ores et déjà irrévocablement à toute prétention à ce propos.

- Bonhams ne saurait être tenu responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'a été fixé pour un montant inférieur aux estimations.

- Les incréments seront à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

- Enchères restreintes. Veuillez noter que des formalités spéciales seront exigées si vous souhaitez enchérir sur certains lots qui seront signalés par ce symbole [...]. Contactez notre service clients +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ces lots, en revanche nous serons ravis d'offrir la possibilité d'enchérir par téléphone si vous souhaitez enchérir à distance

## Ordres d'achat

- Bonhams donne aux Acheteurs qui ne sont pas présents à la vente la possibilité de faire une offre par téléphone ou par ordre d'achat. Pour ce faire, des formulaires sont disponibles sur place et annexés au catalogue.

- Bonhams décline toute responsabilité en cas de manquement ou d'erreur dans l'exécution d'une demande relative à un ordre d'achat. Cette option est simplement un service fourni gratuitement à l'Acheteur potentiel.

- Si deux ordres d'achat identiques sont reçus, la première offre reçue prévaut.

- Bonhams déclinera toute responsabilité en cas de défaillance de la connexion téléphonique pour des raisons techniques ou si une erreur ou une omission est commise en exécutant votre offre.

## Incidents affectant la vente

- Nous refusons à notre entière discrétion toute offre visant à désigner une augmentation des enchères que nous jugeons inappropriée, à diviser un Lot, à combiner deux ou plusieurs Lots, à retirer un Lot d'une Vente et, avant la clôture de la vente, à remettre un Lot aux enchères.

L'Acheteur sera l'enchérisseur qui soumet l'offre la plus élevée que le Commissaire-priseur juge acceptable pour un Lot (en tenant compte de toute Réserve applicable), auquel le Lot est adjugé par le Commissaire-priseur quand tombe le coup de marteau du Commissaire-priseur. Tout litige relatif à l'offre la plus élevée jugée acceptable sera réglé par le Commissaire-priseur à son entière discrétion.

## Vente

- Les ventes sont finalisées une fois que le commissaire-priseur a frappé sur la table avec son marteau et prononcé le mot « adjugé ».

- Si le prix de réserve n'a pas été atteint, le Lot sera finalisé par le coup de marteau.

- Quand le coup de marteau est frappé, l'Acheteur doit indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.

Après la vente, tous les risques liés au Lot sont transférés à l'Acheteur, dans leur intégralité et sans réserve. Il incombe à l'Acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité en cas de dommage subi par l'Acheteur le cas échéant entre le moment de la vente et le retrait du Lot si l'Acheteur entreint cette exigence.

## Paiement et echute

- En plus du Prix marteau, l'Acheteur accepte de régler à Bonhams :

- une prime (soit une échute selon les articles 41 et 42 LEAE) due par l'Acheteur correspondant à 15 % du Prix marteau sur chaque véhicule, TVA à 7.7% en sus.

- les frais supplémentaires ou les taxes spécifiques qui peuvent être exigibles sur certains Lots, en plus des frais et taxes d'usage. Ils seront indiqués dans le catalogue de vente ou lors d'une annonce faite au moment de la vente par le commissaire-priseur.

- L'Acheteur doit immédiatement régler le prix d'achat total constitué du prix de vente et des frais et taxes applicables.

- Bonhams se réserve le droit de retenir des Lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix de vente, plus les frais et taxes applicables.

- Le paiement peut être effectué par virements bancaires en francs suisses. (Voir également les Informations importantes destinées aux Acheteurs et Vendeurs).

- Bonhams, au nom du vendeur, peut immédiatement se départir du contrat, si le prix n'est pas payé comptant ou selon les conditions de vente.

## Symboles à côté des lots numérotés :

† TVA sur le prix du marteau et la prime d'acheteur au taux normal.

Ω (1) Les droits de douane suisses seront facturés sur le poids de l'automobile à 15CHF/100kg. (2) La taxe sur les véhicules de 4% sera facturée sur le prix du marteau combiné et la prime de l'acheteur (3) La TVA sera facturée sur le total comprenant le prix marteau, la prime de l'acheteur, la taxe sur les véhicules et les droits de douane. Les droits de douane, la taxe sur les véhicules et la TVA seront remboursables, sur présentation d'une preuve d'exportation.

Les taux des droits de douane, de la taxe sur les véhicules et de la TVA sont corrects au moment de la mise sous presse. Les taux peuvent être modifiés par les autorités suisses et tout acheteur sera tenu de payer conformément aux taux révisés.

## Voitures de collection

- L'Acheteur d'un véhicule doit entreprendre toutes les formalités nécessaires, de quelque type que ce soit, afin de l'utiliser sur la voie publique conformément à la législation en vigueur. L'enchérisseur retenu est présumé être au courant de la législation, et en aucun cas Bonhams ne saurait être tenu responsable de tout manquement imputable à l'enchérisseur retenu concernant lesdites formalités.

- Il incombe à l'Acheteur de procéder à toute démarche utile en vue de l'immatriculation du véhicule conformément à la législation applicable dans les pays d'immatriculation et/ou de destination.

- Il incombe à l'Acheteur de vérifier, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acheter, notamment les contrôles techniques et les documents de circulation.

- Le kilométrage mentionné dans la description correspond à celui affiché sur le compteur et ne peut garantir la distance effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams déclinera toute responsabilité en cas d'écart entre les deux.

- L'année indiquée dans la description de chaque Lot correspond à l'année mentionnée sur les documents de circulation.

## Exclusion de toute garantie

- Bonhams déclare s'affranchir de toute garantie concernant le(s) Lot(s) vendu(s) durant l'enchère, autre que celle dérivant de son dol (article 234 alinéa 3 CO).

## Lots destinés à l'exportation

- Les véhicules dont le numéro de lot est précédé d'un symbole (Ω) ont été consignés par des propriétaires en dehors de la Confédération Suisse ou sont en importation temporaire. Les acheteurs doivent s'acquiescer de la TVA, la taxe sur les véhicules et les droits de douane applicables en plus du prix du marteau et de la prime acheteur. Ce montant peut être remboursé à l'acheteur qui exporte le véhicule en dehors de la Confédération Suisse dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi. Il incombe à l'acheteur de prendre les mesures nécessaires à cet effet.

## Droit d'auteur

- Bonhams détient les droits de reproduction de son catalogue. Aucune reproduction n'est autorisée sans le consentement écrit de Bonhams.

- Bonhams, en sa qualité d'organisateur de ventes aux enchères publiques, a une dérogation concernant la reproduction des œuvres d'art dans son catalogue de vente, même si le droit de reproduction n'est pas tombé dans le domaine public.

- Conformément à la législation sur la propriété littéraire et artistique, la vente d'une œuvre ne suppose pas un transfert du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre. DROIT ET COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE  
- Le présent Contrat, tout(e) réclamation, litige ou différend concernant tout problème qui en découle, sera régi(e) par le et interprété(e) conformément au droit suisse et vaudois.

- Chaque Partie accepte de manière irrévocable que les tribunaux du canton de Vaud aient la juridiction exclusive concernant tout(e) réclamation, litige ou différend en rapport avec le présent Contrat et tout problème qui en découle, à ceci près que Bonhams peut engager des procédures à votre encontre devant tout autre tribunal d'une juridiction compétente dans la mesure permise par la législation de la juridiction visée.

- Vous renoncez de manière irrévocable au droit que vous avez le cas échéant de vous opposer à toute action en justice devant les tribunaux suisses ou devant toute autre juridiction où Bonhams engage des procédures à votre encontre en plus de l'article précédant ci-dessus, pour faire valoir l'incompétence desdits tribunaux.

- Les articles stipulés dans les présentes conditions générales sont indépendants les uns des autres. La nullité d'un article n'entraînera pas la nullité des autres.

- Seule la version française des présentes conditions générales a une valeur juridique. Toute version dans une autre langue sera tout simplement réputée.



# General terms and Conditions

BONHAMS (EUROPE) SA, with its registered office at rue Etienne-Dumont 10, 1204 Geneva, is a company governed by Swiss law that is notably involved in all commercial and financial operations relating to public auctions and private sales of vintage and/or collector cars and art works as well as in the management and administration of auctions in Switzerland and the rest of Europe.

Any references to "Bonhams" in these General Terms and Conditions shall be deemed to refer to BONHAMS (EUROPE) SA (hereinafter "Bonhams").

Bonhams acts as an agent for the Seller. The contract for sale of an auctioned item is entered into between the Seller and the Buyer. The relationship between Bonhams and the Buyer is governed by these General Terms and Conditions and the Important Information for Buyers and Sellers appended to this catalogue. Bonhams waives all liability for infringements on the part of the Seller or Buyer.

## Definitions of Terms and Expressions used in the General Terms and Conditions

The following terms and expressions used in the General Terms and Conditions shall be defined as follows:

- "Purchaser" or "Buyer" or "Successful Bidder": the person who submits the final bid and to whom the accredited auctioneer sells a Lot.

- "Auctioneer" or "Accredited Auctioneer": Bonhams' representative who is responsible for conducting auctions.

- "Bidder" denotes any party who bids during an auction or a sale through a Bonhams agent or representative.

- "Lot": an item (goods or motor vehicles) included in the catalogue or the list of added Lots that are displayed and are to be presented for auction.

- "Auction Price" or "Hammer Price": the price, excluding charges, in the currency used to conduct the sale. The accredited auctioneer sells a Lot to the Buyer in this currency.

- "Reserve": the minimum price at which a Lot may be sold, as agreed between Bonhams and the Seller.

Bonhams has a financial interest in any Lot marked with the (#) symbol.

## Condition of lots

- Bonhams advises bidders to carefully examine any Lots of interest to them prior to the auction. "Condition reports" regarding the condition of Lots are available on request from the relevant department.

- Any information on the condition of a Lot in the catalogue descriptions, "condition reports", or any verbal statements merely constitutes an opinion. References in the catalogue description or condition reports to the condition of a Lot and its restoration or damage history are provided with a view to drawing Buyers' attention to these points.

- The condition of a Batch may change between the time of its description in the catalogue and auction. Any major changes must be reported at the time of sale.

## Auctions

- Any party wishing to bid prior to a sale must complete a Bonhams bidder registration form. Bidders must also provide a valid official ID document and proof of address. Once duly completed, signed and dated, the form must be submitted to Bonhams before the sale begins, and a registration number shall be allocated to each potential bidder.

- All bidders shall be deemed and assumed to act on their own behalf unless, prior to the sale, Bonhams' attention is expressly drawn in writing to the fact that they are acting on behalf of a third party and said third party has been approved by Bonhams. In this case, Bonhams shall deem both parties jointly liable.

- Any person who bids at an auction is deemed to have read and approved the conditions of sale.

- The auction will be conducted in Swiss francs. Conversions into various currencies shown on a digital display board may be slightly different to the legal rates. Bonhams waives any responsibility for any display faults or errors. Only the amount of the last bid called by the auctioneer should be considered valid.

- Bonhams reserves the right, at its sole discretion, to prohibit any person from taking part in its auctions.

- Any estimates provided by Bonhams are merely for information purposes and may not be considered as a guarantee of the auction price.

- In particular, the Buyer should note that if a reserve has been set, the accredited auctioneer reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve is reached. The Buyer hereby irrevocably waives the right to make any claims in this regard.

- Bonhams may not be held liable for the sale of any Lots for which a reserve has not been set, for a sum that is lower than that estimated.

- The bid shall be at the auctioneer's sole discretion.

- Restricted Bidding. Please note that special formalities are required should you wish to bid on Lots marked with this symbol [use the symbol you've chosen]. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for these Lots, although we are pleased to offer a bidding by telephone service should you wish to bid remotely.

## Bids

- Bonhams provides bidders who are not present at the sale with the opportunity to make telephone or absentee bids. Forms for this purpose are available at the venue and appended to the catalogue.

- Bonhams waives any liability for any failures or errors in executing a request relating to a bid. This option is merely a service provided free of charge to potential Buyers.

- If two identical bids are received, the first bid received shall prevail.

- Bonhams waives any liability for any telephone line faults caused by technical issues or for any errors or omissions that may occur when executing your bid.

## Incidents Affecting The Sale

- We have sole discretion to reject any bid aimed at: showing an increase in bids that we deem inappropriate; dividing a Lot; combining two more more Lots; removing a Lot from a Sale; and, prior to the closure of the sale, re-auctioning a Lot. The Buyer shall be the Bidder who makes the highest bid deemed acceptable for a Lot by the Auctioneer (in the light of any applicable Reserve). The Lot is sold to this Bidder by the Auctioneer on the fall of the Auctioneer's hammer. The Auctioneer shall have sole discretion to settle any disputes regarding the highest acceptable bid.

## Sale

- Sales are completed once the auctioneer's hammer falls on the table and he says the word "sold".

- If the reserve has not been reached, the Lot shall be completed by hammer fall.

- Once the hammer has fallen, the Buyer must tell the auctioneer which number has been sold to him.

After the sale, all risk relating to the Lot is fully and unreservedly transferred to the Buyer. The Buyer is responsible for having his purchases insured. Bonhams waives any liability for any damage suffered by the Buyer between the time of sale and the removal of the Lot should the Buyer fail to meet this requirement.

## Payment and Auction Fees

- In addition to the Hammer Price, the Buyer agrees to pay Bonhams:

- a premium (namely auction fees in accordance with Articles 41 and 42 of the Swiss Law on Performing Economic Activities (LEAE)) payable by the Buyer. This amounts to 15% of the Hammer Price for each vehicle and automobile, plus VAT at a rate of 7.7%.

- additional charges or specific taxes that may be payable on some Lots, in addition to the customary charges and taxes. These shall be indicated in the sales catalogue or in an announcement made at the time of sale by the auctioneer.

- The Buyer must immediately pay the total purchase price comprising the selling price and any applicable charges and taxes.

- Bonhams reserves the right to retain sold Lots until full payment and actual receipt of the selling price plus any applicable charges and taxes.

- Payment may be made by bank transfer in Swiss francs. (See also Important Information for Buyers and Sellers).

- On the seller's behalf, Bonhams may immediately withdraw from the contract if the price is not paid in cash or in accordance with the conditions of sale.

## Symbols next to numbered lots

† VAT on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate.

Ω (1) Swiss Customs Duty will be charged on the on the weight of the car at 15CHF/100kg. (2) Car Tax of 4% will be charged on the combined Hammer Price and Buyer's Premium (3) VAT will be charged on the total of Hammer Price, Buyer's Premium, Car Tax and Customs Duty. The Customs Duty, Car Tax and VAT will be refundable, subject to proof of export.

The rates for Customs Duty, Car Tax and VAT are correct at the time of going to press. The rates may be changed by the Swiss authorities and any buyer will be required to pay in accordance with the revised rates.

## Collector Cars

- The Buyer of a vehicle must undertake all necessary formalities of any kind whatsoever to use it on the public highway in accordance with the legislation in force. The successful bidder is assumed to be familiar with the legislation, and Bonhams may not under any circumstances be held liable for any infringements that are attributable to the successful bidder concerning said formalities.

- The Buyer is responsible for taking any necessary steps with a view to registering the vehicle in accordance with the applicable legislation in the country of registration and/or destination.

- Prior to sale, the Buyer is responsible for checking any documents relating to the vehicle that he wishes to buy, particularly in terms of statutory vehicle inspection certificates and registration documents.

- The number of kilometres travelled stated in the description is the figure displayed on the odometer and does not guarantee the distance actually travelled by vehicles. Bonhams waives any liability for any variation between the two figures.

- The year stated in the description of each Lot is the year mentioned in the registration documents.

## Exclusion of any guarantees

- Bonhams waives any guarantees concerning Lot(s) sold at auction except for those founded on its own wilful misrepresentation (Article 234(3) of the Swiss Code of Obligations (CO)).

## Lots intended for export

- Cars whose Lot number is preceded by a (Ω) symbol have been submitted by owners outside the Swiss Confederation or are held in Bond. Buyers must pay the applicable VAT, Car Tax and Customs Duties in addition to the Hammer Price and Buyer's Premium. This may be reimbursed to Buyers exporting the car outside the Swiss Confederation in accordance with the terms and conditions provided for by law. The Buyer shall be responsible for taking the necessary steps in this regard.

## Copyright

- Bonhams owns the reproduction rights for its catalogue. Bonhams' written consent is required for any reproduction.

- In its capacity as a public auction organiser, Bonhams benefits from an exemption concerning the reproduction of art works in its sales catalogue, even if the reproduction rights have not fallen within the public domain.

- In accordance with legislation on literary and artistic property, the right to reproduce and represent a work is not automatically transferred on sale.

## Law and Jurisdiction

- This Contract and any claims, disputes or disagreements concerning any problems arising from it shall be governed by and interpreted in accordance with Swiss law and the law of the Canton of Vaud.

- Each party irrevocably agrees that the courts of the Canton of Vaud shall have exclusive jurisdiction concerning any claims, disputes or disagreements related to this Contract and any problems arising from it, with the exception that Bonhams may institute proceedings against you at any other competent court to the extent permitted by legislation on the jurisdiction in question.

- You irrevocably waive any right you may have to oppose any legal action before the Swiss courts or before any other court at which Bonhams may institute proceedings against you in addition to the previous clause above, to assert the incompetence of said courts.

- The clauses of these General Terms and Conditions are independent of each other. Should a clause be null and void, this shall not mean that the other clauses are null and void.

- Only the French version of these General Terms and Conditions is legally binding. Any versions in other languages shall merely be deemed ancillary.



# Avis

## Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Tous les véhicules devront être retirés à Bonmont le lundi 30 septembre 2019 impérativement avant 16h, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Valérie Simonet le jour même de la vente avant 22 heures s'ils viennent retirer leur véhicule avant lundi 30 septembre, 16 heures, (sous réserve d'encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de vente), échéance à laquelle Bonhams doit libérer le lieu de vente.

Faute d'avoir été informé dimanche avant 22 heures, votre véhicule sera automatiquement transféré dans un garage à vos frais (frais d'enlèvement 400CHF + TVA et 30CHF + TVA par jour de stockage).

Valérie Simonet pourra être contactée par email: [valerie.simonet@bonhams.com](mailto:valerie.simonet@bonhams.com).

En l'absence d'instructions de la part des clients, tous les véhicules seront déplacés temporairement dans un garage près de Genève par la compagnie de transports Car Logistics Ltd. à vos frais et vos risques.

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page. Il est toutefois très important que vous nous contactiez avant 22h dimanche 29 septembre, si vous souhaitez retirer votre véhicule lundi 30 septembre avant 16h.

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

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

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

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

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

### **Frais administratif et d'enlèvement depuis Bonmont:**

CHF 400.- + TVA par automobile

### **Frais de stockage à partir de mardi 1er octobre 2019:**

CHF 30 + TVA par automobile et par jour

### **Notice importante:**

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au 31 octobre 2019 à 17h.

Tout véhicule non enlevé après cette date sera transféré et transporté par Car Logistics pour entreposage aux frais du client : CHF 950+TVA par automobile

### **Contact:**

Eddie Daepf  
Car Logistics Ltd.  
Brunnmattstrasse 5  
3174 Thörishaus-Bern  
+41 (0)58 356 12 34  
+41 (0)58 356 12 22 fax  
[e.daepf@carlogistics.com](mailto:e.daepf@carlogistics.com)  
web: [www.car-logistics.com](http://www.car-logistics.com)

### **Douanes**

Pour toutes les questions concernant les douanes tant d'un point de vue administratif que fiscal, veuillez contacter Eddie Daepf  
Car Logistics Ltd.  
Brunnmattstrasse 5  
3174 Thörishaus-Bern  
+41 (0)58 356 12 34  
+41 (0)58 356 12 22 fax  
[e.daepf@carlogistics.com](mailto:e.daepf@carlogistics.com)  
web: [www.car-logistics.com](http://www.car-logistics.com)

### **Assurance après la vente**

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

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



# Notice

## Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

All vehicles must be collected from Bonmont by 4pm Monday 30 September 2019.

As we must clear the venue by 4pm on Monday 30 September 2019, customers must notify Valerie Simonet of Bonhams no later than 10pm on the day of the Sale if they will be collecting their vehicle on Monday, no later than 4pm (Purchases will be only released when cleared funds have been received).

Please note that if Valerie Simonet hasn't received your notification on Sunday evening, your purchase will be automatically transported to our storage on Monday at your cost (CHF400 + TVA and CHF30 + TVA for the storage per motor car per day).

Valérie Simonet can be contacted on: [valerie.simonet@bonhams.com](mailto:valerie.simonet@bonhams.com)

In the absence of customer instructions, all vehicles will be removed to a temporary storage facility near Geneva by the logistics company Car Logistics Ltd at your expense and risk.

The uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 10pm on Sunday 29th September if you intend to collect your vehicle by 4pm Monday 30th September.

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

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

**The pick-up can ONLY be made by appointment, arranged at least 24h in advance.**

Buyers wishing to pick-up their car at the storage near Geneva will need to contact Car Logistics first, pay the fees, and ensure that Car Logistics has received from Bonhams, before their arrival, the authorisation to deliver the car.

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

### **Administration and uplift from Bonmont:**

CHF 400.- + TVA per motor car

### **Storage charges from Tuesday 1st October 2019:**

CHF 30 + TVA per motor car per day

### **Important Notice:**

The storage facility will remain operational until 5pm Thursday 31st October 2019.

Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to Car Logistics for storage at the client's expense : CHF 950 + TVA per car

### **Contact:**

Eddie Daepf  
Car Logistics Ltd.  
Brunnmattstrasse 5  
3174 Thörishaus-Bern  
+41 (0)58 356 12 34  
f+41 (0)58 356 12 22 fax  
e.daepf@carlogistics.com  
web: [www.car-logistics.com](http://www.car-logistics.com)

### **Customs**

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact Car Logistics.

Eddie Daepf  
Car Logistics Ltd.  
Brunnmattstrasse 5  
3174 Thörishaus-Bern  
+41 (0)58 356 12 34  
f+41 (0)58 356 12 22 fax  
e.daepf@carlogistics.com  
web: [www.car-logistics.com](http://www.car-logistics.com)

### **Insurance after sale**

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

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



# Vos contacts pour la vente

## Your contacts for this Sale

### **Bonhams (Europe) SA**

Rue Etienne-Dumont 10,  
1204 Genève, Suisse  
+41 22 300 31 60

### **Spécialistes Automobiles Motor Car Specialists**

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

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

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

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

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

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

### **Administrateurs de la vente Sale Administrator**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Relation Presse Press Office**

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

### **Abonnement aux catalogues Catalogue Subscriptions**

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

### **Société de transport recommandée Recommended Transporter**

**Car Logistics Ltd.**  
Brunnmattstrasse 5  
3174 Thörishaus-Bern  
Switzerland  
+41 (0)58 356 12 34  
+41 (0)58 356 12 22 (fax)  
e.daepp@carlogistics.com  
www.car-logistics.com

### **Remerciements Acknowledgements**

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

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

Richard Agostini  
Nathan Brown  
Eddie Daepf  
Christian Descombes  
David Hawtin  
Nicolas Kappenberger  
Marcel Massini, Massini AG  
José Pessis

#### PHOTO CREDITS:

Valérie Baeriswyl  
Simon Clay  
Erik Lasalle  
Flore Pratolini  
Sebastien Poinas  
Daniel Reinhard  
Francis Vermeulen

# Worldwide Motoring contacts

## Contacts d'automobilistes à travers le monde

### Europe



Philip Kantor



Gregory Tuytens



Paul Gaucher



Gregor Wenner



François Tasiaux



Michael Haag

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

### United Kingdom



Tim Schofield



Sholto Gilbertson



Rob Hubbard



John Polson



Guy Newton



Richard Stafford



Ben Adams



James Knight



Malcolm Barber

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

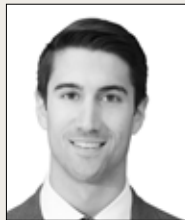
### West Coast USA



Jakob Greisen



Mark Osborne



Michael Caimano



Derek Boycks

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

### East Coast USA



Rupert Banner



Eric Minoff



Evan Ide



Greg Porter



Tim Parker

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

## Additional contacts

### Motor Car Presentation

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

### Catalogue Subscriptions

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

### Buyers/Sellers Accounts UK

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

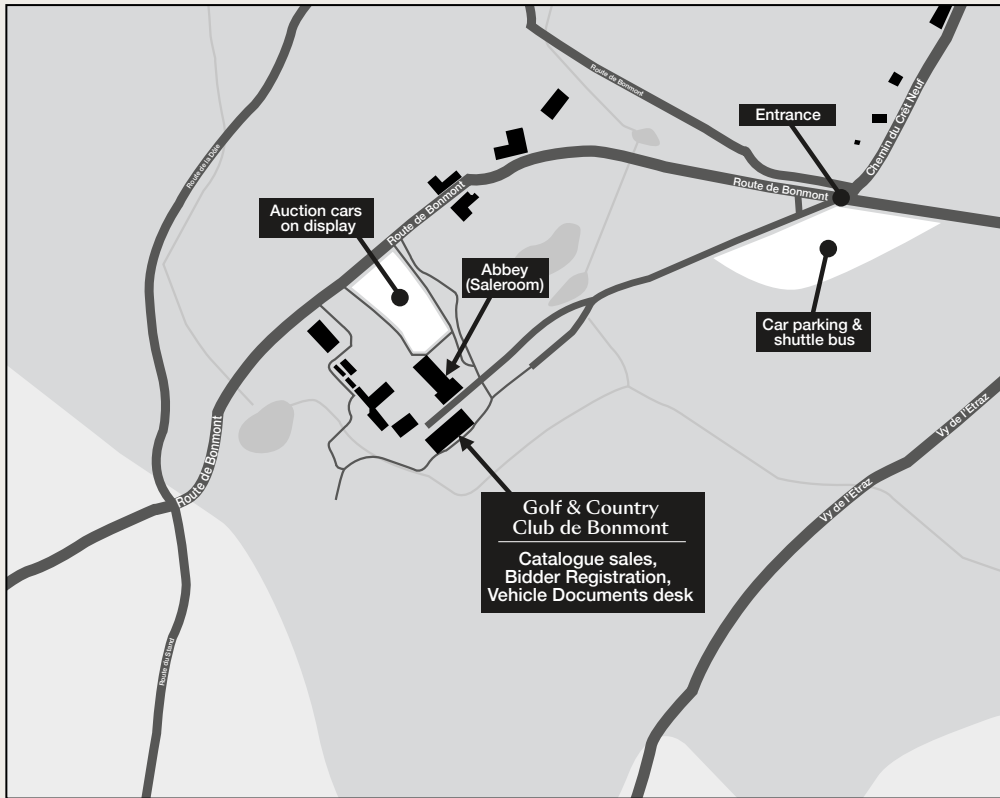
### Buyers/Sellers Accounts US

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



# Accès au Golf & Country Club de Bonmont

## Directions to Golf & Country Club de Bonmont



### REJOINDRE BONMONT

Dans votre GPS, mentionner l'adresse exacte: route de Bonmont 31, Chésèrex.

Si vous suivez les indications (ne pas suivre Abbaye de Bonmont!):

- Depuis Lausanne:
  - Sortie Nyon, tourner à droite direction St-Cergue
  - Puis suivre Chésèrex
  - Une fois dans Chésèrex, tourner à droite
  - Puis suivre les panneaux d'indication «GOLF»
- Depuis Genève:
  - Sortie Divonne/Coppet, tourner à gauche direction Divonne
  - Puis prendre la première à droite direction St-Cergue
  - Traverser Crassier, toujours suivre St-Cergue
  - À la sortie de Crassier, tourner à droite direction Chésèrex
  - Puis suivre les panneaux d'indication «GOLF»

Suivez les dernières indications et avancez jusqu'au portail pour que celui-ci s'ouvre.

### THE ROUTE TO BONMONT

In your GPS, mention the exact address: route de Bonmont 31, Chésèrex

If you follow the signs (do not follow "Abbaye de Bonmont"):

- From Lausanne:
  - Exit Nyon, turn right towards St-Cergue
  - Then follow Chésèrex
  - Once in Chésèrex, turn right
  - And follow the signs "GOLF"
- From Geneva:
  - Exit Divonne/Coppet, turn left towards Divonne
  - Turn right, first road towards St-Cergue
  - Go through Crassier, constantly follow St-Cergue
  - After Crassier, turn right towards Chésèrex
  - And follow the signs "GOLF"

Follow the last indications and drive forward the gate so that it opens.

A schematic map showing the route from Geneva and Lausanne to Bonmont. The route is highlighted in green. It starts from 'GENÈVE' (Geneva) and 'LAUSANNE' (Lausanne) at the bottom, passing through 'Crassier' and 'Signy' on the 'AUTOROUTE' (motorway). From 'Signy', the route goes north to 'Chésèrex', then west to 'La Rippe', and finally north to 'Bonmont'. Other locations shown include 'Comagny', 'Nyon', 'St-Cergue', 'Gingins', 'Rte de Bonmont', and 'Rte de Crassier'.

# Automobiles d'Exception

dimanche 29 Septembre 2019 | Lots 1 - 76 à 14.00 heures

Images disponibles sur [bonhams.com/25819](https://www.bonhams.com/25819)

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

Ω : Voitures vendues sous importation temporaire, Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

## Collectors' Motor Cars

Sunday 29 September 2019 | Lots 1 - 76 at 2pm

Images of each lot are available at [bonhams.com/25819](https://www.bonhams.com/25819)

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

Ω : Motor cars sold under customs, Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, these motor cars cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.





# The *Supercar* Collection

---

---

Les 25 automobiles suivantes sont mises en vente par l'Etat de Genève

---

The following 25 motor cars are offered by the State of Geneva









**MASERATI 4200 GT COUPÉ 2005**

Châssis n° ZAMBC38B000017192

- *Cambiocorsa model*
- *One owner*
- *1,645 kilometres from new*
- *Offered for restoration*



Sans surprise, le style de la 3200 GT fut repris par ses successeurs le Coupé et le Spyder, premières Maserati produites après la reprise de la marque par son éternelle rivale, Ferrari, également membre du groupe Fiat. Le Spyder fut dévoilé le premier, au Salon de Francfort en 2001, le Coupé suivant en janvier 2002 au salon de Detroit. Immédiatement identifiable par sa ressemblance avec sa devancière, le Coupé et le Spyder GT recevaient un tout nouveau V8 4, 2 litres (le premier moteur atmosphérique de Maserati depuis 21 ans) développant 390 ch et 332 lb/ft (environ 45, 9 mkg) de couple. Du fait de la confusion possible avec les noms Maserati Coupé and Maserati Spyder (qui pouvait désigner n'importe quel coupé ou cabriolet Maserati construit précédemment) cette seconde génération de modèles est souvent appelée 4200 GT. Deux options de transmission étaient proposées – toutes deux à six rapports – une boîte manuelle traditionnelle ou la Cambiocorsa (boîte de course) avec changement par palettes style F1 ou entièrement automatique, cette dernière option étant de la plus grande importance pour le marché nord-américain. Maserati annonçait une vitesse maximale d'environ 175 mph (280 km/h) et un 0 à 60 miles à l'heure (environ 0 à 100 km/h) au-dessous des 5 secondes.

Cette Maserati Coupé qui n'a connu qu'un seul propriétaire, est noire avec intérieur Bordeaux et est équipée de la transmission Cambiocorsa. La voiture a couvert seulement 1 645 kilomètres d'origine et est vendue pour restauration, l'avant ayant été endommagé. Vendue telle qu'elle est, avec tous ses livrets (carnet d'entretien vierge) et ses papiers d'immatriculation en Guinée Équatoriale. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF12,000 - 22,000****No Reserve**

Not surprisingly, the overall style of the 3200 GT was continued for its successors: the Coupé and Spyder, which were the first Maseratis produced since the firm's takeover by erstwhile rivals Ferrari, another member of the FIAT Group. The Spyder was unveiled first, at the 2001 Frankfurt Auto Show, with the Coupé's following in 2002 at that year's Detroit Auto Show. While recognisably similar to their immediate predecessor, the Coupé and Spyder featured an all-new Ferrari-derived 4.2-litre V8 engine (Maserati's first normally aspirated unit for 21 years) producing 390bhp and 332lb/ft of torque. Due to the confusing nature of the names 'Maserati Coupé' and 'Maserati Spyder' (which could refer to any coupé or convertible Maserati ever made) these 'Second Generation' models are commonly referred to as the '4200 GT'. There were two - both six-speed - transmission options: a conventional manual or 'Cambiocorsa' (racing gearbox) featuring F1-style paddle shift or fully automatic operation, the latter an important consideration for the all-important North American market. Maserati claimed a top speed of approximately 175mph and a 0-60mph time of under five seconds.

This one-owner-from-new Maserati Coupé is finished in black with Burgundy interior and has the Cambiocorsa transmission. The car has covered only 1,645 kilometres from new and is offered for restoration, the front end having been damaged. Sold strictly as viewed, it comes with all books (carnet empty) and Equatorial Guinea registration and customs documents. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

2 Ω

## FERRARI 550 MARANELLO COUPÉ 1998

Châssis n° ZFFZR49B000114315

- Delivered new to California, USA
- 2,406 miles from new
- Red brake callipers
- Daytona-style seats



Tout comme son illustre devancière la Daytona, la 550 Maranello avait été dessinée par Pininfarina en respectant les mêmes proportions, la classique association d'un capot long, d'un habitacle exigu et d'un arrière tronqué. Ses qualités aérodynamiques avaient été mises au point en soufflerie, et des heures avaient été consacrées à obtenir une traînée minimale conjuguée à un appui constant, indépendant des réglages, ce qui est important pour une voiture qui atteint les 320 km/h. Des détails de style tels que l'écope sur le capot et les extracteurs d'air chaud à l'arrière des passages de roues avant faisaient partie des détails de style évoquant les grandes Ferrari de compétition du passé, en particulier l'immortelle 250 GTO, et son arrière s'ornait des groupes de deux feux circulaires caractéristiques de la marque.

En 2004, le magazine *Evo* publia un dossier sur les plus grandes sportives, qui opposait la 550 Maranello à la Porsche 911 GT3, la Honda NSX-R et la Pagani Zonda C12S. Ce fut la Ferrari qui gagna. "Comme pour toutes les bonnes voitures, il n'y a pas une de ses composantes qui écrase les autres," déclarait cette respectable revue automobile britannique. "Oui, le moteur est puissant, mais le châssis est du même niveau. On n'a jamais vu une supercar qui soit aussi exploitable et aussi accommodante."

Cet exemplaire est un modèle Etats-Unis qui a été livré neuf en Californie. Il est rouge Corso avec un intérieur crème ; il a parcouru 3 871 km depuis l'origine. On trouvera dans son dossier une liste de caractéristiques détaillées fournie par Ferrari. La voiture est munie de son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale ainsi que de ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF50,000 - 75,000**

**No Reserve**

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past, in particular the immortal 250 GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights.

In 2004, *Evo* magazine published a 'Greatest Driver's Cars' feature that pitted the 550 Maranello against the Porsche 911 GT3, Honda NSX-R and Pagani Zonda C12S. The Ferrari won. "As with all great cars, there's no one facet that dominates the experience," declared the respected British motoring journal. "Yes, the engine is mighty, but the chassis is its equal. There's never been a supercar that's so exploitable and so rounded in its capabilities."

A United States model delivered new to California, this example is finished in Rosso Corsa with cream interior and has covered only 2,406 miles from new. A detailed specification listing supplied by Ferrari is on file and the car also comes with Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



**LAMBORGHINI DIABLO VT ROADSTER – 1996**

Châssis n° ZA9RE31A0XLA12064

- *Lamborghini's first open-top production car with a V12 engine*
- *Targa-type removable roof*
- *Dashboard removed*
- *No books*



Après 17 années de production, la légendaire Countach fut remplacée par la Diablo, qui à son lancement était la Lamborghini la plus rapide, la plus évoluée et la plus chère jamais construite. Dévoilée à Monaco en janvier 1990, la Diablo avait progressé sur tous les plans par rapport à sa devancière et elle fixait de nouveaux standards de conception pour les supercars. On n'avait pas été surpris d'apprendre que son style était dû à Marcello Gandini, le père des Lamborghini Miura et Countach, avec lesquelles elle présentait un air de famille évident.

Sous sa robe se cachait un châssis treillis dérivé de celui de la Countach, mais utilisant des tubes à section carrée et non circulaire, et incorporant à l'avant et à l'arrière des zones déformables. L'utilisation de panneaux composites en fibre de carbone, déjà vus sur la Countach Evoluzione, s'était étendue sur la Diablo, dont la suspension avait été revue pour pouvoir s'accommoder des développements envisagés en matière de quatre roues motrices et de suspension active. Le V12 Lamborghini à 48 soupapes, porté à 5,7 litres, était pour la première fois alimenté par injection et délivrait 500 chevaux à 7 000 tr/min. Aussi important, si ce n'est plus, son couple se montait à 580 Nm, soit 55% de plus que sur la Countach. Des catalyseurs, montés en série, permettaient à ce V12 retravaillé de satisfaire toutes les réglementations mondiales relatives aux émissions.

After 17 years in production, the legendary Countach was replaced by the Diablo, which on its arrival was the fastest, most advanced and most expensive Lamborghini ever built. First exhibited publicly at Monaco in January 1990, the Diablo improved on its illustrious predecessor in every way, setting a new benchmark in supercar design. Nobody can have been surprised to learn that it had been styled by Marcello Gandini, the man responsible for the Lamborghini Miura and Countach, for the family resemblance was obvious.

Beneath the skin there was a steel spaceframe chassis, developed from the Countach's, but constructed of square-section rather than round tubing and incorporating 'crumple zones' at front and rear. The use of carbon-fibre composite panels, first seen in the Countach Evoluzione model, was extended in the Diablo, which also featured revised suspension capable of accommodating the envisaged future developments of four-wheel drive and active suspension. Stretched to 5.7 litres for the Diablo, Lamborghini's 48-valve V12 engine gained fuel injection for the first time, producing its maximum of 492bhp at 7,000rpm. Of equal, if not greater significance, maximum torque went up to 428lb/ft, an improvement of 55% over the Countach. Catalytic converters were standard, enabling the reworked V12 to meet emissions requirements worldwide.



Avec davantage de puissance et un meilleur coefficient aérodynamique que la Countach, la Diablo éclipsait sans difficulté sa devancière et dépassait les 322 km/h en essai. Plus important, ses performances en accélération et en vitesse de pointe dépassaient légèrement celles de la Ferrari F40. Contrairement à celle-ci, la Diablo n'était pas une série limitée, mais au contraire une voiture de série dotée d'un habitacle luxueusement équipé qui traduisait la volonté de son concepteur de produire une GT raffinée aussi à l'aise en ville et sur autoroute que sur circuit. La Diablo était ainsi l'une des voitures les plus chères au monde. Les versions Diablo VT à quatre roues motrices et la découvrable de type Targa ne tardèrent pas à suivre.

Un roadster découvert avait été présenté au Salon de Genève 1992, mais il fallut trois ans pour que les clients puissent en acheter la version de série. La Diablo Roadster présente la particularité historique d'être la première Lamborghini V12 découverte construite en série ; c'est une illustration supplémentaire de la popularité du concept "Targa", qui consiste en des panneaux de toit amovibles permettant de rouler au grand air. Dans le cas de la Diablo, le panneau unique est logé au-dessus du capot moteur quand il est retiré. Lamborghini assurait que, malgré l'absence de pavillon, le Roadster était aussi rigide que le Coupé.

Cette Diablo VT Roadster n'a plus de tableau de bord. Elle est proposée avec son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale et ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF140,000 - 200,000**  
**No Reserve**

With more power and a lower drag coefficient than the Countach, the Diablo easily eclipsed its forebear, exceeding 200mph (322km/h) on test. More importantly, its acceleration and top speed figures were marginally better than those of the Ferrari F40. The Diablo though, was not a limited edition model like the latter but a series production car with a luxuriously appointed interior reflecting its designers' intention to produce a civilised Gran Turismo as suited to city streets and motorways as the racetrack. Nevertheless, the Diablo was still one of the world's most expensive cars. Four-wheel drive Diablo VT and Targa-style open roadster versions soon followed.

An open roadster had been shown at the Geneva Motor Show in 1992 but another three years would pass before customers could buy the production version. Historically significant as Lamborghini's first open-top production car with a V12 engine, the Diablo Roadster was yet another example of the popular 'Targa Top' concept that relies on removable roof panels to provide fresh-air motoring. In the Diablo's case the single panel is stored over the engine cover when not in place. Despite the absence of a fixed roof, Lamborghini claimed that the Roadster was every bit as stiff as the Coupé.

The dashboard has been removed from the Diablo VT Roadster, which is offered with Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



4 Ω

## ROLLS-ROYCE SILVER SPUR TOURING LIMOUSINE BLINDÉE 1998

Carrossée par H J Mulliner, Park Ward Ltd

Châssis n° SCAZW19C4WCX80253

- *Rare and exclusive extended-wheelbase limousine*
- *Armoured coachwork*
- *Dismantled condition*
- *Requires restoration and re-assembly*



Lorsque la Série II, encore plus perfectionnée, arriva en 1990, la Spirit/Spur avait été dotée en série d'un antiblocage de freins et, autre principal progrès, d'une suspension à amortissement adaptatif contrôlé électroniquement. La limousine Touring, plus longue de 61 cm que la berline, fut lancée en 1982 sur la plateforme de la Silver Spur II et poursuivit sa carrière sur la base de la Silver Spur III quand cette dernière vit le jour en 1993. Pour la Série III, Rolls-Royce avait procédé à l'ultime développement de son vieux V8 de 6,7 litres, qui était désormais doté de culasses revues en totalité, d'un bloc renforcé et d'un contrôle moteur amélioré. L'évolution la plus importante se situait toutefois dans l'habitacle, où la monte d'airbags pour le conducteur et le passager avait nécessité de profondes modifications.

Ce qui devait se révéler être la dernière version des Silver Spirit et Spur fut lancé fin 1995 en tant qu'année-modèle 1996, sans toutefois être désigné comme Série IV. Les principales évolutions portaient sur l'introduction d'un turbo Garrett et le remplacement du contrôle moteur Bosch par un Zytac. Les parechocs avant et arrière intégrés et les roues de 16 pouces étaient d'autres éléments de nouveauté. A partir de 1997, l'empattement long devint le standard, les limousines n'étant proposées qu'en empattement ultra-long. La production prit fin à la fin de l'année-modèle 1997, puis reprit pour utiliser des stocks de caisses et de composants. Cette Silver Spur Touring Limousine blindée, grise avec intérieur beige, est démontée ; elle nécessitera d'importants travaux avant de pouvoir rouler. Elle est proposée avec son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale et ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF25,000 - 45,000**

**No Reserve**

The Spirit/Spur had gained anti-lock brakes as standard equipment by the time the further-improved Series II arrived in 1990, the principal other advance being electronically controlled adaptive suspension damping. 24" longer than the standard saloon, Rolls-Royce's Touring Limousine was introduced on the Silver Spur II platform in 1982 and continued on the Silver Spur III when this model was launched in 1993. With the Series III's arrival, Rolls-Royce had reached the ultimate development of its long-running 6.7-litre V8 engine, which now featured completely revised cylinder heads, a strengthened block, and an improved management system. The most obvious changes, though, were inside the cabin where the inclusion of driver and passenger air bags had necessitated a wholesale revision.

What would turn out to be the final version of the Silver Spirit/Spur was introduced late in 1995 for the 1996 model year, although these cars were not designated 'Series IV'. Major changes included the introduction of a Garrett turbocharger and the adoption of a Zytac engine management system, replacing the previous Bosch. Also new were integrated front and rear bumpers and 16" wheels. As of 1997, the long wheelbase became standard, with limousine models offered in extra-long only. Production ceased at the end of the 1997 model year, although cars continued to be produced through 2000 to use up bodies and parts remaining in stock. Finished in grey with beige interior, this Silver Spur Armoured Touring Limousine is offered in dismantled condition and will require extensive work to get it running. The car is offered with Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

5 Ω

## BENTLEY AZURE DÉCAPOTABLE 2007

Châssis n° SCBDC47L87CX12428

- *United States model*
- *Automatic transmission*
- *Built to special order*
- *All books available*



La production de la nouvelle Azure débuta en 2006, sur la base du soubassement de l'Arnage, plus moderne. Cette dernière existait sous deux formes : la Green Label à moteur BMW et la Red Label équipée du bon vieux V8 culbuté Rolls-Royce/Bentley de 6,75 litres. En effet, la bataille entre Volkswagen et BMW pour le rachat de Rolls-Royce/Bentley avait fait que le premier ne pouvait utiliser les moteurs de son concurrent que de façon transitoire, et que les futurs modèles devraient réutiliser le "vieux" V8 Bentley, soigneusement remis à niveau avec deux turbos pour la nouvelle décapotable Azure.

En plus de ces deux turbos qui remplaçaient le turbo unique utilisé précédemment, le vénérable moteur avait été considérablement retravaillé, et Bentley affirmait que plus de la moitié des pièces étaient nouvelles. Dans cette nouvelle configuration, il produisait 450 chevaux et 880 Nm de couple et était accouplé à une nouvelle boîte automatique ZF à six rapports. Bentley revendiquait un 0 à 97 km/h en 5,6 secondes et une vitesse de pointe de 270 km/h, légèrement supérieure à celle du précédent modèle et toujours aussi remarquable pour une voiture de cette taille et de ce poids. "En un mot, merveilleuse," fut l'accueil qu'Autocar réserva à la nouvelle Azure, en précisant que "la nouvelle boîte [était] notoirement meilleure. C'est incroyable comme une bonne boîte auto peut changer la donne."

Construite pour le marché américain, cette magnifique Bentley Azure est le résultat d'une commande spéciale, ainsi qu'en témoigne la plaque de seuil de porte qui mentionne "Construite spécialement pour T.N.O." Elle est rouge St James avec un intérieur en cuir beige et bordeaux et des roues chromées. Elle est munie de toute sa documentation de bord et de son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale ainsi que de ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF85,000 - 110,000**

**No Reserve**

Production of the new Azure began for the 2006 model year. The Azure was based on the more modern Arnage platform. The latter had been built in two forms: Green Label (with BMW power) and Red Label with the long-running Rolls-Royce/Bentley 6.75-litre pushrod V8. A legacy of the Rolls-Royce/Bentley takeover battle with BMW, Volkswagen's use of a rival manufacturer's engines could only be a temporary measure, and so future models would use the 'old' Bentley V8, suitably up-rated with twin turbochargers for the new Azure convertible.

As well as the twin turbochargers, replacing the single unit used previously, this venerable engine was extensively reworked, Bentley claiming that more than half the parts were new. In this form it produced 450bhp and 645lb/ft of torque, while a new ZF six-speed automatic transmission fed power to the rear wheels. Bentley claimed a 0-60mph (0-97km/h) acceleration time of 5.6 seconds and a top speed of 168mph (270 km/h), slightly faster than the previous model and still excellent for a vehicle of its size and weight. "In a word, wonderful," was how Autocar magazine greeted the new Azure, which was also reckoned "notably better for the new gearbox. Overall, it's amazing how much difference a decent auto 'box can make."

Built for the United States market, this beautiful Bentley Azure was built to special order as evidenced by the legend "Specially commissioned for T.N.O." on the door sill plate. Finished in St James's Red with beige/Burgundy leather interior, it boasts chromed wheels and is offered with all books and Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



**FERRARI F12tdf 2015**

Châssis n° ZFF81BHB000214650

- One of only 799 built
- Delivered new in Italy
- 693km from new
- 'As new' condition



"La Ferrari F12 n'a jamais frappé par son besoin de puissance supplémentaire. Elle ne paraît vraiment pas en nécessiter ni pouvoir en recevoir, en tout cas pas sans de profondes modifications. Mais voici qu'arrive la Ferrari F12tdf, une version spéciale de la F12, produite en série limitée avec des ambitions illimitées." – *Autocar*.

Présentée au public lors du Salon de Genève 2012, la Ferrari F12 remplaçait les 599, la famille des GT à moteur avant. "... la marque a fait tout ce qu'il fallait pour s'assurer qu'elle serait beaucoup plus rapide que son illustre devancière, tout en étant plus agréable à faible vitesse," déclarait le magazine *Evo*, qui poursuivait : "Elle se veut être à la fois une GT et une supercar, qui mêle le classicisme d'un moteur avant à l'exotisme de qualités dynamiques issues de la F1."

La magnifique nouvelle berlinetta de Ferrari ne tarda pas à recueillir des distinctions de premier plan ; elle fut élue Supercar de l'année 2012 par le magazine *Top Gear* et reçut en 2014 le très convoité Premio Compasso d'Oro ADI, l'un des plus vieux et des plus prestigieux prix de design au monde.

Selon un cliché bien connu, "le cœur d'une Ferrari est son moteur", et le V12 atmosphérique à 65° de 6,3 litres de la F12 fut reconnu pour être l'un des meilleurs ; il remporta en 2013 les trophées des "Meilleures performances" et du "Meilleur moteur de plus de 4,0 litres" décernés dans le cadre des International Engine of the Year Awards.

"The Ferrari F12 has never struck anyone as being in need of more power. It really doesn't feel like it needs more nor, at least without significant modification, should it be given it. But here we are: the Ferrari F12tdf, a special version of the F12, limited in production but unlimited in ambition." – *Autocar*.

Introduced to the motoring public at the 2102 Geneva Motor Show, the Ferrari F12 replaced the 599 family of front-engined Gran Turismos. "... the company has thrown everything at it to ensure it's vastly quicker than its seminal predecessor, but also that it's more enjoyable at low speeds," declared *evo* magazine, continuing: "It claims to be both GT and supercar, mixing front-engined packaging and civility with exotic, F1-inspired dynamic ability."

Ferrari's gorgeous new berlinetta was soon garnering critical accolades, being voted 'Supercar of the Year 2012' by *Top Gear* magazine, and in 2014 receiving the coveted 'Premio Compasso d'Oro ADI', one of the world's oldest and most prestigious design awards.

It is an oft-stated cliché that 'the heart of every Ferrari is its engine', and the F12's 6.3-litre, 65-degree, normally aspirated V12 is acknowledged as one of the finest ever, winning the 'Best Performance' and 'Best Engine above 4.0 litres' categories in the 2013 'International Engine of the Year Awards'.



Les 740 chevaux de ce moteur, le meilleur de sa catégorie et l'un des plus puissants jamais montés sur une Ferrari de route, assuraient à la F12 des performances incroyables, avec un 0 à 100 km/h abattu en 3,1 secondes et une vitesse de pointe de 340 km/h. Sur le circuit Ferrari de Fiorano, elle s'était révélée être 3,5 secondes plus rapide que sa devancière la 599 GTB et 2,0 secondes plus rapide que l'Enzo à moteur central ; même la radicale 599 GTO était plus lente.

Mais de nos jours, étrangement, même un supercar se doit de prêter attention à sa consommation, et c'est pour cela que la F12 était dotée du Stop and Start HELE de Ferrari, qui réduit la consommation à l'arrêt. Les palettes au volant, une innovation que Ferrari avait lancée en Formule 1, étaient depuis longtemps caractéristiques des routières de Maranello ; sur la F12, elles commandaient les sept rapports d'une boîte semi-automatique à double embrayage. La stabilité, l'antipatinage, la suspension et d'autres paramètres se pilotaient aussi à partir du volant, et des freins carbone-céramique encore améliorés permettaient de conserver le contrôle de la situation.

Le groupe motopropulseur était installé dans un châssis treillis en aluminium développé par la Carrozzeria Scaglietti, des voisins et partenaires de longue date de Ferrari ; on avait ainsi obtenu des gains significatifs en rigidité et en poids par rapport à la devancière, la 599 GTB. Comme on pouvait s'y attendre sur une supercar Ferrari moderne, la F12 avait reçu en série toutes les plus récentes aides à la conduite : un ABS, une suspension SCM-E magnétorhéologique, un différentiel à glissement limité électroniquement, un contrôle de stabilité ESP et un antipatinage F1-Trac.

With 730bhp on tap, this class-leading power unit - one of the most powerful ever installed in a Ferrari road car - delivers stupendous performance, propelling the F12 to 100km/h (62mph) in 3.1 seconds on its way to a top speed of 211mph. Around Ferrari's Fiorano test track, the F12 proved to be 3.5 seconds quicker than the preceding 599 GTB and 2.0 seconds quicker than the mid-engined Enzo; even the hardcore 599 GTO was slower.

But these days even a supercar has to make the odd concession in the interests of fuel economy, and with this in mind the F12 incorporated Ferrari's HELE stop/start system that reduces consumption when idling. Paddle shifters mounted on the steering wheel - an innovation pioneered by Ferrari in Formula 1 - had long been a feature of the Maranello marque's road cars, and the F12's controlled a seven-speed dual-clutch semi-automatic transmission. Stability, traction control, suspension, and other settings were also controlled from the F12's steering wheel, while improved carbon-ceramic brakes helped keep things in check.

The engine/transmission package was mounted in an aluminium spaceframe chassis - developed by Ferrari's close neighbours and long-time collaborators, Carrozzeria Scaglietti - that represented significant gains in rigidity and weight reduction when compared with the preceding 599 GTB. As one would expect of a modern-day Ferrari supercar, the F12 came with the latest in driver aids as standard: ABS, SCM-E magnetorheological suspension, electronic limited-slip differential, ESP Premium stability control, and F1-Trac traction control.





Dessinée par le Centre style de Ferrari et par la Carrozzeria Pininfarina, la voluptueuse carrosserie de la F12 réinterprétait le traditionnel triptyque "capot long, habitacle court, arrière tronqué" d'une façon qui suggérait la puissance tout en conservant l'élégance traditionnelle des œuvres du carrossier exécutées pour Maranello. Un progrès aérodynamique significatif avait été accompli avec l'"Aero Bridge", un écoulement d'air sous le soubassement, de l'avant jusqu'à l'arrière, qui augmentait l'effort de placage au sol tout en générant moins de traînée aérodynamique qu'un aileron externe. Le refroidissement actif des freins, des prises d'air qui ne s'ouvraient que lorsque les freins avaient besoin d'être refroidis et restaient fermées sinon, participaient de même à la réduction de la traînée. Ces dispositifs avaient permis d'atteindre un coefficient de traînée remarquablement faible, de seulement 0,299. L'intérieur "cuir Frau", dérivé de celui de la Ferrari FF, mêlait des décors en aluminium, en Alutex et en fibre de carbone. Les accessoires disponibles en option sur la F12 étaient nombreux, mais chers : qui aurait pu penser qu'un porte-gobelet en fibre de carbone pouvait coûter 2 112 £ ?

Ferrari annonça en octobre 2015 une variante disponible en série limitée, la F12tdf, ainsi nommée par référence à une variante compétition de la 250 GT qui rendait hommage à ses nombreuses victoires au Tour de France Automobile de la fin des années 1950 et du début des années 1960. A l'instar de son illustre devancière, la F12tdf était un modèle allégé, optimisé pour la piste et destiné à des connaisseurs fortunés pratiquant le pilotage en amateur. Il n'y en eut que 799 de produites pendant les saisons 2016 et 2017.

Styled by the Ferrari Styling Centre and Carrozzeria Pininfarina, the F12's voluptuous body restated the traditional 'long bonnet, small cabin, short tail' look in a manner suggesting muscular horsepower while retaining all the elegance associated with the Italian coachbuilder's work for Maranello. A significant aerodynamic development was the 'Aero Bridge': an under-body air channel running from front to rear that increased down force while exerting less drag than an external wing. 'Active Brake Cooling' ducts had been adopted for the same reason; opening only when the brakes required cooling while remaining closed at other times to reduce aerodynamic drag. The result was a remarkably low drag coefficient of only 0.299. Based on that of the Ferrari FF, the 'Frau leather' interior featured aluminium, Alutex, and carbon fibre trim. The F12's optional accessories were extensive, though pricey: who would have thought that a carbon fibre cup holder could cost £2,112?

In October 2015, Ferrari announced a limited-edition variant, the F12tdf, its nomenclature referencing a competition variant of the 250 GT, so named following the latter's many victories in the 'Tour de France Automobile' in the late 1950s/early 1960s. Like its illustrious predecessor, the F12tdf was a lightweight, track-focused model aimed at wealthy connoisseurs and gentleman racers; only 799 were built during the 2016 and 2017 seasons.



La F12tdf reprenait le V12 de 6,3 litres de la F12 de base, mais dans une version délivrant 780 chevaux. Le remplacement de l'essentiel des garnissages en cuir et aluminium par de l'Alcantara et de la fibre de carbone, ainsi que celui de nombreux éléments extérieurs en aluminium par d'autres en fibre de carbone, permet de gagner 110 kg. Il en résulte un 0 à 100 km/h ramené à 2,9 secondes et une vitesse de pointe désormais "de plus de 340 km/h". Sur le circuit de Fiorano, la F12tdf battait de 2,0 secondes sa sœur la F12.

Cette F12tdf a été vendue neuve à Ancône en 2016 à M. Calasso Antonio, de Forlì. Elle est jaune avec un intérieur noir. Elle n'a parcouru que 693 km et se présente en excellent état, comme neuve à l'exception des roues qui ont subi en 2016 un changement de couleur (voir dans le dossier la facture de Modena Cars). Cette superbe F12tdf représente une merveilleuse occasion d'acquiescer l'une des plus belles supercars Ferrari à moteur avant de tous les temps ; elle est complète, avec son chargeur et sa housse Ferrari, ainsi que son manuel d'utilisation. Elle bénéficie en ce moment d'une immatriculation temporaire suisse. Son dossier contient une liste détaillée de ses caractéristiques établie par Ferrari, et elle est proposée avec ses documents d'immatriculation de Guinée équatoriale et son contrôle technique. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF750,000 - 950,000**  
**No Reserve**

The F12tdf used the same 6.3-litre V12 engine as the standard car, albeit modified to produce 770bhp, while deleting much of the leather/aluminium interior trim in favour of Alcantara and carbon fibre, together with swapping many exterior aluminium panels for carbon fibre, helped shed some 110kgs from the total weight. The result was a reduction of the 0-100km/h to 2.9 seconds while the claimed top speed was now 'in excess of 211km/h'. Around Fiorano, the F12tdf was 2.0 seconds quicker than its standard sibling.

This particular F12tdf was sold new in Ancona in 2016 and first owned by Mr Calasso Antonio in Forlì. Finished in yellow with black interior, the Ferrari has covered only 693km and is presented in excellent 'as new' condition apart from a change of colour to the wheels in 2016 (see Modena Cars invoice on file). Representing a wonderful opportunity to own one of Ferrari's all-time great, front-engined supercars, this stunning F12tdf comes complete with its Ferrari charger, car cover, and instruction manual, and is currently registered on a temporary Swiss plate. A detailed specification listing supplied by Ferrari is on file and the car also comes with Equatorial Guinea registration papers and technical inspection. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



**MCLAREN P1 COUPÉ 2014**

Châssis n° SBM12ABB5EW000056

- *Petrol/electric hybrid hypercar*
- *One of only 375 built*
- *973 kilometres from new*
- *320km/h-plus performance*



Dans le contexte actuel d'une prise de conscience croissante des enjeux environnementaux, on attend des constructeurs de supercars qu'ils fassent au moins un petit geste en faveur d'une réduction de la consommation et des émissions. C'est ce qui explique l'arrivée de l'hybridation dans une niche du marché jusqu'alors exclusivement alimentée par des carburants d'origine fossile. Les supercars modernes acquièrent ainsi une image plus verte et elles récupèrent au passage un agréable surcroît de performances, sous la forme d'un moteur (électrique) supplémentaire.

La première offre de McLaren dans cette catégorie en expansion a été la P1, un coupé hybride rechargeable produit en série limitée et dévoilé au public lors du Salon de Paris 2012. De même que sa devancière à moteur conventionnel la 12C, la P1 faisait appel à une structure combinant un soubassement et un pavillon en fibre de carbone – la "MonoCage", en langage usine – et elle reprenait les portes en dièdre qui étaient caractéristiques de la marque depuis la F1, sa première supercar de route.

Nowadays, in these increasingly environmentally-conscious times, even supercar manufacturers are expected to make at least a cursory nod in the direction of better fuel economy and reduced emissions; hence the arrival of 'hybrid' technology in this previously exclusively fossil-fuels-only sector of the market. This has had the effect of endowing the modern supercar with some green credentials, while at the same time bringing with it a welcome performance boost in the shape of an additional (electric) motor.

McLaren's first offering in this expanding category was the P1, a limited-edition plug-in hybrid coupé that was first shown to the public in 2012 at the Paris Motor Show. Like its conventionally-powered 12C predecessor, the mid-engined P1 used a carbon-fibre combined body tub and roof structure - 'MonoCage' in factory parlance - while retaining the marque's signature dihedral doors that had been a featured of its first road-going supercar: the F1.



La suspension hydropneumatique de la P1, dérivée de celle de la 12C, permettait de contrôler encore mieux le roulis et la hauteur de caisse. La recherche d'allègement avait guidé son développement, ce qui fait que son habitacle essentiellement en fibre de carbone ne contenait que peu d'éléments superflus. Selon le magazine Autocar, ses sièges "se sont révélés particulièrement confortables pour tous nos essayeurs, qui ont tous pu trouver une excellente position de conduite. Les clients peuvent choisir en usine leur hauteur d'assise, et le volant (monté uniquement à gauche) est réglable sur une large plage, manuellement bien sûr, de même que la position longitudinale du siège, pour réduire le poids."

C'étaient respectivement BMW et Mercedes qui fournissaient les moteurs des F1 et SLR, mais pour la 12C, McLaren avait décidé de développer son propre moteur. Après avoir acquis les droits d'utilisation d'un V8 Indy Car de course auprès de Tom Walkinshaw Racing, ils ont sollicité Ricardo pour le transformer en un 3,8 litres double turbo utilisable sur route. C'est une version modifiée et renforcée de ce moteur M838T construit par Ricardo dans ses ateliers de Shoreham-by-Sea qui a été retenue pour la P1. Elle délivre une puissance de 727 chevaux et un couple de 720 Nm, et est associée à une boîte automatique à double embrayage et sept rapports.

A development of the 12C's, the P1's hydro-pneumatic suspension achieved even greater control of the car's roll and ride height. Weight saving had been a major consideration in developing the P1, so there was little in the predominantly carbon fibre cabin that need not have been there. According to Autocar magazine, the seats "proved particularly comfortable for our testers, all of whom could find an excellent driving position. Customers can choose their preferred seat height at the factory, and the steering wheel (only ever fitted to the left of the cabin) is widely adjustable – manually, of course, like the seat runner, to reduce weight."

BMW and Mercedes-Benz respectively had supplied engines for the F1 and SLR, but for the 12C, McLaren decided to develop its own. The rights to an Indy Car V8 racing engine were acquired from Tom Walkinshaw Racing, and with assistance of Ricardo this was transformed into a 3.8-litre twin-turbocharged unit suitable for a road car. Manufactured by Ricardo at its Shoreham-by-Sea factory, it was a modified and strengthened development of this M838T engine that was used for the P1, delivering its maximum power output of 727bhp and 531lb/ft of torque via a seven-speed dual-clutch automatic gearbox.





Ajoutez à ces chiffres les 176 chevaux et les 260 Nm du moteur électrique de conception maison et vous obtenez pour la P1 pas moins de 903 chevaux et 980 Nm de couple. "Être parvenu à conserver un bon agrément de conduite à ce niveau de puissance spécifique (et ce moteur ... est remarquablement docile) est l'une des plus grandes réussites de McLaren sur cette voiture," écrivait *Autocar*.

Le moteur électrique est alimenté par une batterie lithium-ion de haute densité ; sa sollicitation peut être décidée de façon automatique ou à l'initiative du conducteur, qui peut choisir entre n'utiliser que le moteur à essence, que le moteur électrique ou une combinaison des deux. La batterie est rechargée par le moteur ou à partir d'une prise de courant, qui permet une charge complète en deux heures.

Comme on pouvait s'y attendre de la part d'un constructeur qui est depuis 50 ans un pilier de la Formule 1, McLaren a doté sa P1 de nombre de fonctions issues de la compétition, telles que l'IPAS (système d'appoint de puissance instantané), le DRS (système de réduction de la traînée aérodynamique) et le KERS (système de récupération d'énergie cinétique). Lors des essais d'*Autocar*, la P1 a accéléré de 0 à 100 km/h en 2,8 secondes, a expédié le kilomètre départ arrêté en 18,2 secondes et a atteint une vitesse (limitée électroniquement) de 350 km/h.

Add to that the 176bhp and 192lb/ft of the in-house-developed electric motor, and the P1 had no less than 903bhp and a whopping 723lb/ft of torque at its disposal. "Maintaining good driveability, given this level of specific output (and this engine... is remarkably docile), is one of McLaren's greatest achievements with this car," declared *Autocar*.

A high-density lithium-ion battery pack powered the electric motor, which could be left to deploy automatically or selected by the driver, who thus had the options of using the petrol engine on its own, the electric motor on its own, or the two in combination. The battery could be charged by the engine or from the mains, with full charge achieved in two hours.

As one would expect from a manufacturer that has been a mainstay of Formula 1 for the last 50 years, McLaren endowed the P1 with a number of competition-derived high technologies in the form of IPAS (Instant Power Assist System), DRS (Drag Reduction System), and KERS (Kinetic Energy Recovery System). Tested by *Autocar*, the P1 accelerated to 60mph in 2.8 seconds on its way to a top speed (electronically limited) of 217mph (350km/h), with the standing mile dismissed in 18.2 seconds.



Elle est équipée de pneus spéciaux Pirelli P-Zero Corsa et ses freins en carbone-céramique seraient capables de l'arrêter à partir de 300 km/h en seulement 6,6 secondes, un temps exorbitant, au sens premier du terme. Si vous voulez quelque chose de plus rapide, il n'y a que la Bugatti Veyron Super Sport (produite à 30 exemplaires) qui puisse vous satisfaire. Lors de la présentation de la version série de la P1 au Salon de Genève 2013, McLaren a annoncé que seules 375 de ces hypercars exclusives seraient produites. A la fin de l'année, la totalité de la série avait été vendue. Son prix de départ au Royaume-Uni était de 866 000 £, mais comme beaucoup de ses clients ont voulu doter leur voiture des nombreuses options proposées par le catalogue de McLaren Special Operations, il n'y en a eu que peu de livrées à moins d'un million de livres.

Cette P1 châssis 056 n'a parcouru que 973 km depuis sa sortie d'usine, et elle est donnée pour être comme neuve. Elle est d'un jaune éclatant avec un intérieur noir à passepoils jaunes. Elle est complète, avec sa housse de protection McLaren et son chargeur de batterie. Elle est munie de son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale ainsi que de ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF1,500,000 - 1,800,000**  
**No Reserve**

Power reached the ground via bespoke Pirelli P-Zero Corsa tyres, while the carbon-ceramic brakes were claimed to stop the P1 from 186mph (300km/h) in an eyeball-popping 6.6 seconds. And if you wanted anything quicker, only the Bugatti Veyron Super Sport (30 cars built) could deliver. McLaren unveiled the production version of the P1 at the 2013 Geneva Motor Show, announcing that only 375 of these exclusive hypercars would be built. By the end of the year, the entire production run had sold out. The UK base price was £866,000, though as most customers chose to enhance their car's specification courtesy of McLaren Special Operations' extensive options catalogue, few would have been delivered for less than the equivalent of £1 million.

Chassis number '056' has covered a mere 973 kilometres since it left the factory and is presented in effectively 'as new' condition. Strikingly finished in yellow with yellow-piped black interior, the P1 comes complete with its McLaren car cover and battery charger and is offered with Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



**BENTLEY ARNAGE RED LABEL 2001**

Châssis n° SCBLC31E61CX06442

- *Left-hand drive*
- *Automatic transmission*
- *3,034 miles from new*
- *Apparently excellent original condition*



Bentley et sa société sœur Rolls-Royce travaillaient avec BMW, et l'Arnage fut la première Bentley à profiter du savoir-faire de motoriste de la firme de Munich, concrétisé par un tout nouveau V8 double turbo de 4,4 litres et 32 soupapes. Mais l'acquisition ultérieure de Bentley par Volkswagen eut pour conséquence un retour en arrière partiel, sous forme de la réinstallation du "vieux" V8 culbuté de 6,75 litres sur certains modèles, à commencer par l'Arnage Red Label en 1999. La version à moteur BMW survécut sous le nom de Green Label, et la Red Label vit sa suspension avant modifiée et le diamètre de ses freins avant augmenté pour faire face au surpoids de ce gros bloc moteur.

En parallèle, l'intérieur bénéficia de menues améliorations se traduisant par 5 cm supplémentaires pour les jambes des passagers arrière, et des équipements autrefois optionnels (les rétroviseurs extérieurs escamotables électriquement, par exemple) devinrent de série. Malgré son moteur plus ancien et plus simple, la Red Label confirma la véracité du vieux dicton "rien ne remplace les cm<sup>3</sup>" et distança de loin sa sœur pourtant plus moderne, avec 420 chevaux contre 350 pour la Green Label. L'incroyable couple du gros moteur, disponible dès le régime de ralenti, rendit superflue la boîte automatique à cinq rapports de la Green Label, et la Red Label revint donc à une automatique à quatre rapports.

Cet exemplaire, noir avec intérieur en cuir beige, n'a parcouru que 4 882 km depuis l'état neuf et semble être en excellent état d'origine. On trouve même dans son coffre deux parapluies. La voiture est munie de son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale et de ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF35,000 - 40,000****No Reserve**

Bentley, together with parent company Rolls-Royce Motors, was in collaboration with BMW, and the Arnage was the first Bentley to benefit from the Munich firm's engine technology in the form of an all-new 4.4-litre 32-valve twin-turbocharged V8 power unit. However, Bentley's subsequent acquisition by Volkswagen resulted in a partial volte face, with the 'old' 6.75-litre push-rod V8 being reintroduced on some models, beginning with the Arnage Red Label in 1999. The BMW-engined car lived on as the Green Label, while the Red Label boasted redesigned front suspension to cope with the heavier 'big block' engine, together with brakes of increased diameter.

In addition, subtle alterations were made to the interior, resulting in 2" more legroom for rear seat passengers, while features that had previously been 'extras' (power-fold door mirrors, for example) were included as standard. Despite its older and simpler engine, the Red Label amply demonstrated the truth of the old saying: 'there's no substitute for cubic inches', comfortably eclipsing its more-modern sibling in the horsepower stakes, producing 420bhp to the Green Label's 350. The larger engine's stupendous torque, available from idling speed upwards, made the Green Label's five-speed automatic transmission superfluous, so the Red Label reverted to the four-speed auto 'box'.

Finished in black with beige leather interior, this example has covered only 3,034 miles from new and appears to be in excellent original condition. There are two umbrellas in the boot, and the car also comes with Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

9 Ω

## BENTLEY TURBO R 1995

Châssis n° SCBZP15C9VCX59928

- Improved modern 'Blower Bentley'
- First serviced by Franco Britannique Automobiles, Levallois in 1997
- Offered for restoration



"La Turbo R possède quelque chose qu'aucun autre constructeur n'offre : un niveau de qualité inimitable, profondément ancré en elle. Son ambiance intérieure est unique, qu'on soit au volant ou installé sur les sièges arrière. C'est un joyau automobile façonné pour défier le temps." - Sports Car International.

Lancée à Genève en 1985, la Turbo R reprend le thème des 'Bentley Blower', mais de façon moderne et avec le bénéfice d'une suspension mieux adaptée à son surcroît de performances. De l'extérieur, la R diffère des Mulsanne Turbo précédentes par ses roues en alliage chaussées de pneus Pirelli à taille basse, et on trouve à l'intérieur un nouveau tableau de bord à l'instrumentation complète, désormais enrichie d'un compte-tours. En rupture avec la tradition Rolls-Royce, les performances du moteur sont pour la première fois communiquées : 320 chevaux et un couple stupéfiant de 650 Nm, qui se traduisent sur la route par un 0 à 100 km/h abattu en environ 7 secondes et une vitesse de pointe de 230 km/h.

Décrite par le magazine *Autocar* comme "un mélange extravagant de performance étourdissante et de luxe pour sybarite", la Turbo R demeure à ce jour aussi stupéfiante qu'à ses débuts d'il y a vingt ans. Cette Turbo R, qui semble avoir été repeinte et n'a plus de tableau de bord, est en mauvais état et son moteur ne démarre pas. Elle a bénéficié le 11 septembre 1997 chez Franco Britannique Automobiles, à Levallois, d'un premier entretien effectué à 4 552 km ; son compteur affiche à ce jour 21 552 km. Cette voiture, proposée pour restauration et vendue strictement en l'état, est munie de son carnet d'entretien et de son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale ainsi que de ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF5,500 - 9,000**

**No Reserve**

"The Turbo R has something that no other manufacturer can emulate: an unmistakable and deeply ingrained quality. Inside, whether at the wheel or reclining in the rear chairs, the aura is unique. This is a jewel of a motorcar, crafted to stand the test of time." – Sports Car International.

Introduced at Geneva in 1985, the Turbo R continued the modern 'Blower Bentley' theme, but with the added refinement of suspension better suited to the car's increased performance. Outwardly the R differed from the preceding Mulsanne Turbo by virtue of its cast-alloy wheels shod with low-profile Pirelli tyres, while inside there was a revised fascia with rev-counter included amongst the comprehensive instrumentation. In a break with Rolls-Royce tradition, power figures were made public for the first time, revealing that the engine produced 320bhp and a staggering 475lb/ft of torque, which on the road translated into a 0-60mph time of around 7 seconds and a top speed of 143mph.

Described by *Autocar* magazine as "an outrageous concoction of sledgehammer performance and sybaritic luxury", the Turbo R remains as formidable now as when it debuted more than 20 years ago. Apparently repainted and with the dashboard removed, this Turbo R is in poor condition and does not start. It was first serviced by Franco Britannique Automobiles, Levallois on 11th September 1997 at 4,552km (Current odometer reading 21,522km). Offered for restoration and sold strictly as viewed, the car comes with its maintenance manual and carnet, and Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



10 Ω

Ex-Sheikh Al Thani

## FERRARI 550 BARCHETTA 2001

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFFZR52B000124413

- Number 435 of only 448 built
- Built to United States specification
- Supplied new to Doha, Qatar
- 596 miles recorded



L'association entre Ferrari et Pininfarina est de longue date à l'origine de certaines des plus merveilleuses rencontres entre l'art et la technique automobile. Pour accompagner le 70e anniversaire de la Carrozzeria de renommée mondiale, le patron de Ferrari, Luca di Montezemolo, a invité Sergio Pininfarina à lui soumettre des dessins d'un cabriolet à moteur avant qui réincarnerait l'esprit des classiques de Maranello. Le maestro choisit de partir du coupé 550 Maranello et proposa de revenir au style traditionnel des barchetta. Selon les termes de Ferrari : "Le style barchetta, fonctionnel et dépourvu d'ornements si ce n'est une simple capote manuelle, a permis aux ingénieurs de Ferrari de regagner le supplément de poids dû aux renforts du châssis et à l'arceau de sécurité. La 550 Barchetta Pininfarina ne pèse ainsi pas davantage que la 550 Maranello."

Le cœur de toute Ferrari est son moteur, et le V12 de 5,5 litres et 48 soupapes de la Barchetta Pininfarina est le même que celui qui développe sur la 550 Maranello 492 chevaux à 7 000 tr/min. Toutes les principales pièces de fonderie de ce moteur conforme à l'état de l'art sont en alliage léger, ses chemises humides en aluminium sont revêtues de Nikasil et ses bielles sont en alliage de titane. La conception de ses systèmes d'admission et d'échappement s'inspire directement des moteurs de Formule 1 de la marque ; elle assure un équilibre optimal entre le remplissage et la combustion. Une admission à géométrie variable permet d'augmenter à la fois le couple et la puissance, ainsi que l'explique le constructeur : "Le système breveté par Ferrari intègre un troisième plenum situé dans le répartiteur d'admission et faisant varier les propriétés dynamiques de l'air."

The long association between Ferrari and Pininfarina has been responsible for the creation of some of the most sublime fusions of art and automotive technology, and to mark the world renowned Carrozzeria's 70th Anniversary in 2000, Ferrari supremo Luca di Montezemolo invited Sergio Pininfarina to submit designs for a front-engined roadster embodying the spirit of past Maranello classics. Choosing the 550 Maranello coupé as the basis, the maestro proposed a return to the traditional barchetta style. In Ferrari's own words: "Functional and unadorned with a simple manual soft-top, the barchetta-style solution has enabled Ferrari's engineers to offset the additional weight gained by reinforcing the chassis and fitting rear roll bars. Consequently the 550 Barchetta Pininfarina weighs no more than the 500 Maranello."

The heart of any Ferrari is its engine, and the Barchetta Pininfarina's 48-valve, 5.5-litre V12 is the same as that of the 550 Maranello, developing 485bhp at 7,000rpm. All main engine castings of this state-of-the-art power unit are in light alloy, the aluminium wet liners are Nikasil coated and the connecting rods are titanium alloy. The design of the inlet and exhaust systems is derived directly from that of Ferrari's Formula 1 engines, providing the optimum balance between volumetric and combustion efficiency. Variable intake geometry helps increase both torque and maximum power as its manufacturer explains: "Ferrari's patented system incorporates a third plenum in the intake manifold which varies the fluid dynamic characteristics."



Celui-ci est aspiré au travers de 12 papillons commandés électro-pneumatiquement par le calculateur de contrôle moteur. Un tel mode de contrôle garantit une performance optimale à tous les régimes, ce qui assure sur toute la plage de fonctionnement un excellent couple." On n'en attendait pas moins de la part de Ferrari. On trouve en série sur cette voiture des vitres et des rétroviseurs extérieurs électriques, l'air conditionné, une condamnation à distance associée à une gestion de l'alarme et des roues en alliage à jante démontable. Sa production a été limitée à 448 exemplaires, chacun marqué de son propre numéro et muni d'une plaque indiquant son numéro de série et portant la signature de Sergio Pininfarina. Elle devint du jour au lendemain un classique réservé à une poignée de fidèles Ferraristi.

Cet exemplaire, construit selon les spécifications des Etats-Unis, a été livré neuf le 21 mai 2002 au Cheik Al Thani à Doha, au Qatar, et a bénéficié de sa première opération d'entretien en juillet 2007 dans les ateliers de Servizio Rosso à Los Angeles. Ses courroies de distribution ont alors été remplacées. En novembre 2016, à 959 km, Modena Cars de Genève a remplacé les pompes à essence, et sa facture de 6 966 CHF figure au dossier. Cette voiture, rouge avec un intérieur bordeaux et beige, est proposée avec la garantie du propriétaire, toute sa documentation de bord, la liste détaillée de ses caractéristiques établie par Ferrari, son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale, ses documents douaniers et son contrôle technique. Cette Ferrari moderne totalement exclusive ferait honneur à toute collection privée. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF280,000 - 400,000**  
**No Reserve**

Air is taken in via 12 electro-pneumatic throttle valves which are governed by the engine's CPU. This control ensures optimum performance at all engine speeds, guaranteeing excellent torque delivery throughout the rev range." One expects nothing less from Ferrari. Standard equipment included electric windows and door mirrors, air conditioning, remote alarm and central locking, and split-rim alloy wheels. The production run was limited to 448 cars, each individually numbered and carrying a plaque inside with its own serial number and Sergio Pininfarina's signature. The result was an instant classic, with production reserved for a handful of faithful Ferraristi.

Built to United States specification, this example was delivered new to Sheikh Al Thani in Doha, Qatar on 21st May 2002 and was first serviced by Servizio Rosso in Los Angeles, USA in July 2007, including changing the timing belts. In November 2016, at 596 miles, Modena Cars in Geneva replaced the fuel pumps, and their invoice for CHF 6,966 is on file. Finished in red with Burgundy and beige interior, the car is offered with owner's warranty, all books, a detailed specification listing supplied by Ferrari, and Equatorial Guinea registration papers, customs document and technical inspection. This most exclusive modern Ferrari would be a credit to any private collection. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



## LAMBORGHINI MURCIÉLAGO LP 670-4 SV COUPÉ 2011

Châssis n° ZHWBE81HXALA03981

- One of only 186 made (out of a planned 350)
- The ultimate Murciélago
- Only 985km from new
- 'As new' condition



Ce coupé anguleux dû au crayon de Luc Donckerwolke était très bas, avec un pavillon à moins de 1,20 mètre du sol. Il se caractérisait par des portes qui pivotaient vers le haut et vers l'avant. Son châssis et sa carrosserie faisaient appel à la fibre de carbone, l'acier et l'aluminium, et ses suspensions, comme toute supercar, à des doubles triangles pour chacune des roues. Son moteur était un V12 de 6,2 litres implanté longitudinalement, qui dérivait de celui monté sur la première Lamborghini de 1964. Dans sa version Murciélago, ce merveilleux moteur délivrait 580 chevaux, transmis à la route par une boîte manuelle à six rapports et quatre roues motrices. Un aileron arrière actif et des prises d'air elles aussi actives, entrant en service quand il le fallait, aidait à rester stable une voiture qui pouvait atteindre environ 320 km/h.

D'autres versions suivirent, un roadster et une LP 640 à performances améliorées qui recourait à une version 6,5 litres du bon vieux V12 dû à Giotto Bizzarrini, qu'on pouvait associer à une boîte séquentielle semi-automatique "e-Gear". Les freins de la première Murciélago étaient sujets à l'évanouissement en cas de sollicitations répétées à haute vitesse, aussi pouvait-on commander la LP 640 avec des freins en carbone-céramique, moyennant un considérable supplément.

Diverses déclinaisons virent le jour en séries limitées avant que la plus extrême des Murciélago – la LP 670-4 Super Veloce (SV) – ne fût présentée au Salon de Genève 2009.

The angular, Luc Donckerwolke-styled coupé was very low, boasting a roof height of just under 1.2 metres, and featured distinctive 'scissor' doors that swung upwards and forwards when opened. A combination of carbon fibre, steel, and aluminium was used for the chassis/body, while the suspension featured the supercar-standard double wishbones all round. The Murciélago's power unit was a longitudinally mounted 6.2-litre V12, an engine that could trace its ancestry back to the very first Lamborghini of 1964. As installed in the Murciélago, this formidable unit produced 572bhp, which was delivered to the ground via a six-speed manual gearbox and four-wheel drive, while an active rear wing and active air intakes, deployed automatically when required, helped keep the Murciélago stable at its circa 200mph top speed.

Roadster and up-rated LP 640 models followed, the latter powered by a 6.5-litre version of Lamborghini's long-running Giotto Bizzarrini-designed V12 and available with 'e-Gear' semi-automatic sequential transmission. Brakes that faded after repeated high-speed decelerations had been one of the original Murciélago's weaknesses, so the LP 640 could be ordered with carbon ceramic stoppers at (considerable) extra cost.

There were various limited edition variations on the theme before the ultimate Murciélago – the LP 670-4 Super Veloce (SV) – made its debut at the Geneva Motor Show in 2009.



Comme son nom l'indique, la LP 670 disposait de 670 chevaux et son poids avait bien diminué grâce à une utilisation plus intense de la fibre de carbone. Les puissants freins carbone-céramique avec étriers à six pistons, auparavant en option, étaient montés en série sur la SV. "On perçoit le gain de masse davantage que le gain de puissance dans pratiquement toutes les réactions de la SV, que ce soit dans les réponses aux accélérations ou au freinage," déclarait Autocar. "Sur le plan du comportement dynamique, elle a au moins un cran d'avance sur la LP 640, ce qui n'est pas un mince exploit."

Lamborghini annonçait pour sa Murciélago SV une vitesse de pointe de 336 km/h, mais le plein potentiel de la voiture n'était atteint que si on l'équipait d'un plus petit aileron arrière, auquel cas son bienheureux pilote pouvait espérer voir 341 km/h s'afficher au tachymètre. Il avait été prévu de produire 350 exemplaires de la SV, mais il n'y en a finalement eu que 186 de montées sur un total d'un peu moins de 4 000 Murciélago.

Cette Murciélago SV intacte, noir mat avec un intérieur assorti, n'a parcouru que 985 km et elle est comme neuve. C'est une magnifique occasion d'acquérir un très bel exemplaire d'une moderne supercar extrêmement rare. Elle est proposée avec son manuel d'utilisation, un carnet de Roadside Assistance Europe, son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale et ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF280,000 - 400,000**

**No Reserve**

As its nomenclature suggests, the LP 670 came with 670PS (661bhp) on tap, while its weight was significantly reduced by more extensive use of carbon fibre. Previously an option, the powerful carbon ceramic brakes with their six-piston callipers were standard on the SV. "You can sense the reduction in weight more than the increase in grunt in virtually everything the SV does, right down to increased power and response under brakes," declared Autocar. "Dynamically it takes the game at least one notch forward compared with the LP 640. Which is no mean achievement."

Lamborghini claimed a top speed of 209mph (336km/h) for the Murciélago SV, though to realise the car's full potential it needed to be fitted with the optional smaller rear wing, in which case the fortunate driver could expect to see 212mph (341km/h) registering on the speedometer. Production of 350 SVs was planned, though in the event only 186 were completed out of a total Murciélago production of a little under 4,000 cars.

Finished in matt black with matching interior, this pristine Murciélago SV has covered only 985km and is presented in 'as new' condition. Representing a wonderful opportunity to acquire a fine example of this ultra-rare modern supercar, it is offered with an owner's manual, Roadside Assistance Europe book and Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



12 ◊

## PORSCHE 918 SPYDER 2015.

Châssis n° WP0ZZZ91ZFS800215

- Number 251 of the 918 made
- European specification model
- 582 kilometres from new
- Registered in Switzerland



« L'art de la litote n'est pas un vain mot chez les bonnes gens de Porsche. Promettre peu et livrer de spectaculaires réussites est un bon moyen de se faire des clients parfaitement satisfaits. Ce fut toujours le cas et ce le sera encore. La méthode a fonctionné comme par magie pendant des décennies pour le spécialiste des sportives de Stuttgart et continue avec un modèle comme l'incroyable Spyder 918. Voilà une voiture hybride en fibre de carbone, avec un moteur thermique et une suspension issue d'un prototype de compétition et un essieu essence/électricité rechargeable comme on n'en a encore jamais vu. » – *Autocar*.

Aujourd'hui que le souci de l'environnement est de plus en plus présent, même les constructeurs de supercars sont au moins censés faire un geste symbolique en direction de la diminution de la consommation et de la réduction des émissions. D'où l'arrivée des technologies hybrides dans un secteur du marché jusque-là réservé aux carburants fossiles. Cela a eu pour effet de donner aux supercars modernes un crédit écologique tout en leur apportant un surcroît de performance par l'addition d'un ou de plusieurs moteurs (électriques).

"The art of understatement is evidently not lost on the good people of Porsche. Quietly under-promising and then spectacularly over-delivering is a surefire way to produce very satisfied customers. Always has been; always will be. It has worked a charm for Stuttgart's sports car specialist for decades and continues to with the (whisper it) incredible 918 Spyder. "Here is a car with hybrid-carbonfibre construction, a combustion engine and suspension set-up donated by a prototype racing car, and a petrol-electric 'plug-in' powertrain the likes of which the world has never seen." – *Autocar*.

Nowadays, in these increasingly environmentally-conscious times, even supercar manufacturers are expected to make at least a cursory nod in the direction of better fuel economy and reduced emissions; hence the arrival of 'hybrid' technology in this previously exclusively fossil-fuels-only sector of the market. This has had the effect of endowing the modern supercar with some green credentials, while at the same time bringing with it a welcome performance boost in the shape of an additional (electric) motor or motors.



Dans le cas du Spyder 918, Porsche combine un moteur V8 atmosphérique de 4,6 litres développant 599 ch, issu de la compétition, à deux moteurs électriques – un sur chaque essieu - délivrant 282 ch supplémentaires. Le système de stockage d'énergie est une batterie lithium-ion de 6,8 kWh refroidie par liquide, positionnée derrière le passager. En plus de se recharger par les moyens électriques habituels, la batterie est également rechargée par le freinage, lorsque la voiture roule.

Le Spyder 918 fut dévoilé sous forme de concept car au salon de Genève en mars 2010, et généra une telle avalanche de demandes que la direction de Porsche décida d'en lancer la production. La version de série fut dévoilée au Salon de Francfort en septembre 2013 et, malgré un prix de 611 000 euros, les 918 exemplaires programmés étaient vendus dès le mois de décembre 2014. La production cessa en juin 2015 comme prévu.

Tous ceux qui sont un tant soit peu familiers avec la marque ont remarqué que le style du Spyder 918 fait référence à de nombreuses et fameuses Porsche de compétition du passé. Mais le rapport à la course ne s'arrête pas là, car la suspension et le moteur de la 918 dérivent de ceux conçus pour le prototype Sport Spyder RS de Porsche pour la saison 2005. Suspension à double triangulation en aluminium au quatre roues avec amortisseurs adaptatifs de série et le même système de

In the 918 Spyder's case, Porsche combined a normally aspirated 4.6-litre race-derived V8 engine producing 599bhp with two electric motors - one for each axle - delivering an additional 282 horsepower. The energy storage system is a 6.8kWh liquid-cooled lithium-ion battery positioned behind the passenger compartment. In addition to charging from the mains electricity supply, the battery is also charged by a regenerative braking system while the car is on the move.

The 918 Spyder was first shown as a concept car at the Geneva Motor Show in March 2010, the resulting avalanche of enquiries convincing Porsche's management that it should be approved for production. The production version was duly unveiled at the Frankfurt Motor Show in September 2013, and despite a starting price tag of €611,000, all of the 918 units planned has been sold by December 2014. Production ceased in June 2015 as planned.

Anyone with the slightest familiarity with the marque cannot fail to have noticed that the 918 Spyder's styling references many of the famous racing Porsches of the past. Its competition connections don't stop there, for the 918's suspension and engine are derived from those developed for Porsche's RS Spyder sports prototype of 2005. Suspension all round is by aluminium wishbones and links, with adaptive dampers as standard and the same rear-steer system first seen in the Porsche 911 Type 997 GT3.





direction des roues arrière que sur les Porsche 911 GT3 Type 997. La carrosserie est en carbone renforcée de fibre de verre (CFRP) tout comme les deux panneaux de toit qui se démontent et se rangent sous le capot pour rouler cheveux au vent. Après tout c'est un Spyder. La fibre de carbone domine à l'intérieur, avec les instruments principaux regroupés autour du volant et les systèmes secondaires accessibles sur un écran tactile couleur configurable.

Bien que le Spyder 918 soit en mesure de réaliser des économies de carburants impressionnantes en mode tout électrique, pour les clients, la vitesse phénoménale de la voiture était un argument autrement plus important. De façon assez surprenante, les performances annoncées par Porsche étaient régulièrement battues par des essayeurs indépendants. Testé par le magazine Car & Driver, le Spyder 918 a réalisé un 0 à 60 mph (0 à 97 km/h) en 2,2 secondes, un 0 à 100 mph (0 à 161 km/h) en 4,9 secondes, un 0 à 180 mph (0 à 290 km/h) en 17,5 secondes et a réalisé le quart de mille départ arrêté en 9,8 secondes.

« En reprise la 918 est imbattable » déclarait *Autocar*. « Le plus surprenant n'est pas tant la vitesse, mais la flexibilité qu'autorise le couple instantané procuré par ses moteurs électriques. » Malgré le poids de son énorme batterie, le Spyder 918 égale la McLaren P1. Par ailleurs, de façon rassurante, on trouva qu'elle se comportait, tournait et roulait comme une Porsche normale.

The bodywork is made of carbon fibre-reinforced plastic (CFRP) as are the two roof panels that easily unclip and are stowed in the under-bonnet cargo compartment to liberate the open-top driving experience; this is a Spyder, after all. Carbon fibre dominates the interior, with main controls grouped around the steering wheel and secondary systems accessed via two configurable colour touch screens.

Although the 918 Spyder could manage impressive economy when in all-electric mode, for most customers the car's stupendous speed was of far greater importance. Somewhat surprisingly, Porsche's performance claims were regularly bettered by independent testers. Reviewed by Car & Driver magazine, the 918 Spyder achieved a 0-60mph (0-97km/h) time of 2.2 seconds, a 0-100mph (0-161km/h) time of 4.9 seconds, a 0-180mph (0-290km/h) time of 17.5 seconds and raced through the standing quarter-mile in 9.8 seconds.

"The 918's in-gear performance is unrivalled," declared *Autocar*. "What's so astonishing is not just the pace but also the flexibility afforded by its rampant electric motors' instant torque." Despite the weight penalty of its larger battery, the 918 Spyder matched the rival McLaren P1 through the gears. Reassuringly, it was found to ride, steer and - mostly - handle just like a 'normal' Porsche.



Jaune avec intérieur noir, la voiture proposée est la 251e des 918 construites. Elle a couvert à peine 582 kilomètres d'origine et se trouve en excellent état, « comme neuve ». Cette 918 est vendue avec sa housse mais il n'y a pas de manuel. Le rappel à l'usine pour les amortisseurs arrière aura été effectué pour la vente, mais l'heureux acheteur devra renvoyer la voiture chez Porsche pour sa révision générale obligatoire. Vendue avec sa carte grise suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF950,000 - 1,200,000**

**No Reserve**

Finished in yellow with black interior, the car was offer is number '251' of the 918 made. It has covered a mere 582 kilometres from new and remains in excellent, effectively 'as new' condition. The 918 is sold with its car cover and charger but there are no books available. The factory recall regarding the rear shock absorbers will have been attended to by time of sale, but the successful buyer will have to return the car to Porsche for its mandatory general servicing. Offered with Swiss Carte Grise.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



**MERCEDES-MAYBACH S650 BRABUS 900 - 2016**

Châssis n° WDD2229761A180599

- *Luxury saloon with supercar performance*
- *620km from new*
- *'As new' condition*
- *Comes with all Mercedes-Benz books*



Fondé en Allemagne en 1977, Brabus a évolué pour devenir la plus grande marque de tuning spécialisée dans la préparation des produits Mercedes-Benz, en dehors de la propre filiale de Mercedes, AMG. Cet exemple à couper le souffle du travail de Brabus est basé sur la très luxueuse berline sportive Mercedes Maybach S650, l'une des Mercedes-Benz Classe S recarrossée, dévoilée en 2014.

Les modifications du préparateur allemand poussent le V12 6,3 litres à double turbo à une puissance époustouflante de 887 ch (900 PS) et un couple de 153 mkg – des chiffres bien supérieurs à ceux du déjà non négligeable 6 litres de série de la S650 (621 ch/102 mkg). Il en résulte une vitesse maximale de plus de 250 km/h et un 0 à 100 km/h en tout juste 3,7 secondes – une vraie performance de supercar pour un véhicule pesant 2 845 kg. Le magazine allemand Auto Bild avait réuni une sélection de supercars pour des essais d'accélération où la Brabus 900, la plus lourdes des concurrentes, atteignit 340,2 km/h en tout juste 3 000 m.

Founded in Germany in 1977, Brabus has grown to become the largest tuning firm specialising in Mercedes-Benz products, other than the Mercedes' own AMG subsidiary. This breathtaking example of Brabus's handiwork is based on the ultra-luxurious Mercedes Maybach S650 sports saloon, one of the face-lifted Mercedes-Benz S-Class models introduced in 2014.

The German tuner's upgrades boost the 6.3-litre twin-turbo V12 engine's maximum output to a staggering 900PS (887bhp) and 1,106lb/ft of torque - figures way beyond those of even the none-too-shabby S650's stock 6.0-litre unit (621bhp/738lb/ft). The result is a top speed of over 217mph and a 0-62mph (0-100km/h) time of just 3.7 seconds - true supercar performance from a vehicle weighing 2.8 tons (2,845kg). German car magazine Auto Bild pitted a selection of supercars against one another in a test of acceleration where the Brabus 900, despite being the heaviest contestant, reached a speed 211.4mph in a mere 3,000 metres (1.86 miles).



Mais les voitures de Brabus ont toujours offert bien plus que de simples moteurs gonflés et dans le cas de la S650, le préparateur allemand a aussi ajouté un nouveau bouclier aérodynamique à l'avant, des roues en alliage, des logos Brabus et un luxueux intérieur entièrement en cuir avec un système multimédia embarqué et des lampes de seuil Brabus. Bien sûr, avec un tel véhicule sur mesure, les requêtes individuelles des clients peuvent faire varier les spécifications selon leur choix, qui se répercutent inévitablement sur la note déjà considérable du prix de base au-dessus des 500 000 euros.

Noire avec intérieur brun, cette spectaculaire Brabus 900 a couvert à peine 620 km depuis qu'elle a quitté l'usine et se présente dans un état « comme neuf » sous tous ses aspects. Les caractéristiques les plus remarquables sont le double toit ouvrant et les jantes forgées Platinum Edition de 21 pouces. La voiture est vendue avec un écran tactile optionnel mini iPad, Microsoft Surface, une TV Apple, la connexion bluetooth et un routeur LAN. Elle possède aussi tous les livres Mercedes-Benz et le manuel du propriétaire Brabus, il suffit de recharger la batterie pour partir par la route. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation de Guinée Équatoriale et son contrôle technique. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF240,000 - 340,000**

**No Reserve**

But Brabus's cars have always offered more than greatly improved engine output, and in the S650's case the German tuner also added a new aero-enhancing front bumper, custom alloy wheels, 'Brabus' logos, and a luxurious leather interior complete with a rear-seat entertainment system and 'Brabus' entrance lights. Of course, with a bespoke vehicle such as this, individual customers could vary the specification to their personal choice, though inevitably that would add to the already not inconsiderable base price of a little over €500,000.

Finished in black with brown interior, this spectacular Brabus 900 has covered a mere 620km since it left the factory and is presented in effectively 'as new' condition throughout. Noteworthy features include twin sunroofs and Platinum Edition 21" forged wheels, and the car comes complete with an iPad mini, Microsoft Surface, optional touch-screen operation, Apple TV, wireless connectivity, and a LAN router. Sold with all Mercedes-Benz books and a Brabus owner's manual, it needs only for the battery to be charged and will be ready to go. The car is offered with Equatorial Guinea registration document and technical inspection. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



15 Ω

## ROLLS-ROYCE PHANTOM COUPÉ DÉCAPOTABLE 2007

Châssis n° SCA2D68578UX16051

- *United States model*
- *The pinnacle of motoring opulence*
- *Rear-hinged doors*
- *'As new' condition throughout*



Rolls-Royce commença à travailler sur la Phantom en 1999. A son lancement en 2003, elle était la première de la marque à avoir été développée après que BMW eut obtenu en 1998 l'autorisation d'utiliser le nom de Rolls-Royce. On prête à ce modèle le mérite d'avoir revitalisé avec succès la marque et d'avoir restauré la crédibilité d'une marque anglaise dans le domaine des voitures de luxe. Il était inévitable qu'une version découvrable soit lancée dans son sillage, et Rolls-Royce exposa en 2004 le concept car 100EX lors des célébrations de son centième anniversaire.

La Phantom Coupé Drophead à deux portes, lancée lors du Salon international d'Amérique du Nord de 2007, reprenait dans ses grandes lignes l'aspect de la 100EX et était construite sur une version à empattement court de la plateforme de la berline Phantom, renforcée pour compenser l'absence de pavillon. Le soubassement et la caisse étaient en aluminium, et la voiture présentait l'originalité de portes s'ouvrant vers l'arrière. La capote, la plus grande vue sur une voiture européenne, s'ouvrait en 25 secondes.

Cette nouvelle génération de Phantom connut un immense succès ; elle avait reçu un accueil enthousiaste de la part de la presse automobile, des concessionnaires et, c'est le plus important, des clients. Une fois encore, Rolls-Royce Motor Cars était au sommet de l'automobile de luxe. Les Phantom Coupé Drophead faisaient partie de ce qu'il y avait de mieux, avec leur V12 presque totalement silencieux délivrant 460 chevaux et un couple qui lui assurait des reprises époustouflantes.

Rolls-Royce began work on the Phantom in 1999 under new owners BMW. Launched in 2003, it was the first Rolls-Royce developed and introduced after BMW had acquired the rights to use the Rolls-Royce name in 1998. The Phantom is credited with successfully reviving the Rolls-Royce brand and restoring British company's credibility as a maker of luxury cars. It was inevitable that a convertible version would follow, and in 2004 Rolls-Royce displayed the 100EX concept car to celebrate the company's centennial.

Introduced at the North American International Auto Show in 2007, the two-door Phantom Drophead Coupé was styled along 100EX lines and built on a short-wheelbase version of the Phantom saloon's chassis platform, suitably strengthened to compensate for the absent roof. The chassis and body are mostly aluminium, the latter featuring rear-hinged doors, while the convertible top - the largest on a European car - could be raised in only 25 seconds.

This new generation of Phantoms was indeed a huge success, being highly acclaimed by the motoring press, dealers, and, most importantly, the customers. Once again Rolls-Royce Motor Cars had produced the pinnacle of luxury motoring. These Phantom Drophead Coupés are rated among the very best, boasting a V12 engine of almost complete silence yet capable of producing 453bhp and so much torque that the mid-range acceleration is mind boggling.



La célèbre réputation de silence de fonctionnement des Rolls-Royce se retrouvait sur la Phantom Coupé Drophead. "Le démarreur ronronne doucement et le V12 s'éveille dans un murmure," écrivait Autocar. "Habituellement, les V12 émettent un bruit évoquant la performance, mais celui-ci privilégie un silence extrême. Il n'y a qu'au-delà de 5 000 tr/min qu'on entend le moteur gémir, mais de façon ténue." Malgré la taille et le poids de la voiture, son assistance de direction permettait de la piloter du bout des doigts à basse vitesse. Toujours selon Autocar : "A l'autre extrémité des façons de conduire, quand on y va un peu fort, l'adhérence reste excellente, sur le sec comme sur le mouillé... Les freins sont eux aussi très puissants..."

On apprend vite à changer d'attitude, à ne profiter qu'au moment opportun de cette immense réserve de puissance mais à goûter en permanence la douceur, la quiétude et le luxe de cette voiture, qui sont les qualités pour lesquelles son propriétaire a payé le prix d'une coquette maison de banlieue."

Cet exemplaire est une version Etats-Unis, de couleur noire avec un intérieur beige. Il est doté de roues chromées et est comme neuf. Il est proposé avec son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale et ses documents douaniers, ainsi que sa trousse de secours Rolls-Royce d'origine. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF200,000 - 270,000**

**No Reserve**

Rolls-Royce's famed reputation for silence in operation was continued with the Phantom Drophead Coupé. "The starter whirs seamlessly and the V12 murmurs into life," declared Autocar. "In other guises V12 noises are used to convey performance potential, but this one is built for extreme quietness. Only at 5000rpm-plus do you hear a stirring engine note, but even then it's faint". Despite the car's size and weight, the power assisted steering was found to require only fingertip control at low speeds. Autocar again: "At the other end of the cornering spectrum - when you're going for it a bit - there's plenty of grip wet or dry... The brakes are very powerful, too..."

"What you'll quickly learn is to modify your attitude, to enjoy that enormous power reserve where appropriate, but at all times to luxuriate in this car's smoothness, quietude and opulence – the very things for which the Phantom Drophead owner pays the price of a very decent suburban house."

A United States model finished in black with beige interior, this example featured chrome wheels and is presented in 'as new' condition. The car comes with Equatorial Guinea registration papers and customs document, and its original Rolls-Royce First Aid kit. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



**ASTON MARTIN ONE-77 COUPÉ 2011**

Châssis n° SCFGFXXX6BGS17735

- Number '35' of 77 built
- EU model
- 1,226 kilometres from new
- 'As new' condition



"La One-77 est une voiture de sport d'une beauté incomparable, agressive et performante, qui a été développée en 2008 et 2009 dans le but de surpasser toutes les Aston Martin de route précédentes. Limitée à 77 exemplaires, c'est la plus exclusive de toutes les Aston Martin de l'époque Gaydon'." – Aston Martin.

Dans la continuité de sa tradition consistant à produire des séries limitées de voitures hors normes assemblées à la main pour une clientèle d'amateurs fortunés, dont le meilleur exemple était la DB4 GT Zagato des années 1960, Aston Martin a dévoilé son hypercar One-77 au Salon de Paris 2008. 'Dévoilé' est un bien grand mot dans la mesure où la voiture est restée largement recouverte d'une housse en tissu gris à rayures, qui ne laissait apparaître que son angle avant droit. Il a fallu attendre le Salon de Genève du mois de mars de l'année suivante pour la découvrir dans son intégralité, exposée sur le stand Aston Martin sous la forme d'une maquette bleu métallisé voisinant avec un châssis roulant complet muni de son groupe motopropulseur.

La One-77 achevée fit ses débuts en Italie au Concours d'élégance de la Villa d'Este, sur les rives du lac de Côme, où elle remporta le Prix des concept cars et des prototypes. Dessinée par Marek Reichman, c'était l'Aston Martin la plus puissante et la plus rapide jamais construite, avec une vitesse de pointe de 354 km/h, et aussi la plus chère, affichée à 1 150 000 £. La marque, qui demandait à ses clients un acompte de 200 000 £, n'eut aucune difficulté à écouler les 77 exemplaires, dont la production s'acheva en 2012.

"The One-77, a sports car of unparalleled beauty with subtle aggression and performance developed in 2008 and 2009 with the goal of eclipsing any previous Aston Martin road car. The most exclusive Aston Martin of the 'Gaydon era', One-77 was limited to 77 unique examples." - Aston Martin.

In keeping with its tradition of producing limited edition, hand crafted exotica for the wealthy aficionado, best exemplified by the DB4 GT Zagato of the 1960s, Aston Martin previewed its proposed One-77 'hypercar' at the 2008 Paris Motor Show. 'Previewed' though, is something of an overstatement, as the car remained part shrouded by a grey pinstripe fabric cover, with only the front right corner on view. To see the full picture, the world had to wait until the Geneva Motor Show the following March when the Aston Martin stand featured a metallic blue mock-up alongside a rolling chassis complete with its entire power train.

The finished One-77 made its official debut in April 2009 at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este, held on the shores of Lake Como in Italy, winning the 'Award for Concept Cars and Prototypes'. Designed by Marek Reichman, it was the fastest and most powerful Aston Martin ever built, with a top speed of 220mph, and also the most expensive, carrying a price tag of £1,150,000. The company invited customers to put down a deposit of £200,000 and had no trouble selling all 77 cars, production of which was completed in 2012.



La One-77 était présentée par son constructeur comme "le chef d'œuvre automobile probablement le plus séduisant au monde" ; son long capot et son arrière tronqué respectaient en tous points les canons de la GT et associaient dans des proportions égales la pugnacité et la grâce d'un félin tout en muscles. C'était un coupé deux places au sommet de la technologie du fait de son châssis monopièce en fibre de carbone, extrêmement rigide et léger, coiffé d'une carrosserie en aluminium façonné à la main. On disait que chaque aile avant, issue d'une seule feuille d'aluminium, exigeait trois semaines de travail d'un artisan. Le Magazine Evo décrivait la voiture comme "un mariage exemplaire entre une compétence basique de formage de l'aluminium et la technologie high-tech de la fibre de carbone, débouchant sur une beauté frappante, d'une attractivité à couper le souffle." On peut citer parmi les équipements au meilleur de la technique du moment des projecteurs bi-xénon incorporant un feu de position et un clignotant à LED, des feux arrière de brouillard et de recul à LED, un spoiler avant et un diffuseur arrière en fibre de carbone et un traitement aérodynamique actif sous forme d'un spoiler mobile.

C'est le V12 Aston Martin à 48 soupapes, dont la cylindrée a été portée à 7,3 litres, qui fournit la puissance nécessaire pour franchir la barre des 320 km/h. Profondément retravaillé par Cosworth Engineering, il délivre 750 ch et 750 Nm de couple, ce qui en fait à l'époque de la sortie de la One-77 le moteur atmosphérique routier le plus puissant au monde. Les travaux de Cosworth ont entre autres porté sur une lubrification par carter sec, ce qui a permis d'installer le V12 100 mm plus bas que sur une DB9.

Hailed by its maker as "possibly the world's most desirable automotive art form", the One-77 with its long bonnet and short tail was every inch the classically proportioned Gran Turismo, combining muscular pugnacity and feline grace in equal measure. A two-seater closed coupé, the One-77 featured advanced technology in the form of an immensely rigid and lightweight carbon fibre monocoque chassis, which carried a seamless body traditionally handcrafted in aluminium. Made from a single sheet of aluminium, each front wing was said to take one craftsman three weeks to produce. Evo magazine succinctly summed it up as "a master class on blending low-tech aluminium forming skills with high-tech carbon fibre technology, and it's shockingly beautiful, making it eye-wateringly desirable". Other state-of-the-art features included bi-xenon headlamps with integrated LED side lights and direction indicators, LED rear lamps (fog and reverse), carbon fibre front splitters, carbon fibre rear diffuser, and active aerodynamics with deployable spoiler.

Providing the horsepower needed to breach the magic 200mph barrier was a stretched (to 7.3 litres) version of Aston Martin's existing 48-valve V12 engine. Extensively reworked by Cosworth Engineering, it produced 750bhp and 553lb/ft of torque, and was the world's most powerful normally aspirated road-car engine at the time of the One-77's introduction. Cosworth's extensive re-engineering included fitting dry-sump lubrication, which enabled the V12 to be carried 100mm lower in the One-77's chassis than in that of the DB9.





Tout comme le V8 de la Vantage, la sœur de la One-77, le V12 est monté vers le centre du châssis, en arrière du train avant, pour optimiser la répartition des masses. Il est relié à une boîte-pont robotisée, à six rapports et différentiel à glissement limité, par un arbre en fibre de carbone tournant dans un carter de liaison en magnésium. Les roues de 20 pouces en alliage forgé, à 7 ou 10 branches, sont chaussées de pneus Pirelli P Zero Corsa.

La suspension à quatre roues indépendantes fait appel à des doubles triangles avec géométrie anti-plongée à l'avant et anti-écrasement / anti-soulèvement à l'arrière. La liaison avec les amortisseurs, réglables, est assurée par une tige et un basculeur, dispositif courant sur les voitures de course modernes, mais inhabituel sur une routière. L'assiette et la raideur sont réglables par une commande électrique.

La direction, à crémaillère, est assistée, avec une démultiplication de trois tours de volant de butée à butée. La colonne de direction est réglable en hauteur et en profondeur. Le freinage est assuré par quatre disques en carbone-céramique et des étriers à six pistons à l'avant et quatre à l'arrière. Le contrôle dynamique de stabilité (ESP), le freinage antiblocage (ABS), le répartiteur électronique de freinage (EBD), l'aide au freinage d'urgence (EBA) et l'antipatinage sont tous présents, de façon à optimiser la sécurité et le contrôle du véhicule.

Like the V8 in the One-77's Vantage sister car, the V12 engine was mounted towards the centre of the chassis, well aft of the front axle line in the interests of optimum weight distribution, to which end the six-speed automatic/manual transmission was located at the rear in the form of an integrated transaxle. Power was transmitted to the limited-slip differential by a carbon fibre prop shaft encased in a magnesium alloy torque tube, reaching the road surface via 20" forged alloy wheels - 7-spoke or 10-spoke - shod with Pirelli P Zero Corsa tyres.

Unusually for a road car, the One-77's all-independent suspension featured pushrod actuation of the adjustable mono-tube dampers, a system more commonly found in modern competition cars. There were double wishbones at all four corners: the front incorporating anti-dive geometry, and the rear anti-squat and anti-lift. The suspension was also electrically adjustable for both ride height and rate change.

The rack and pinion was power assisted, delivering 3.0 turns lock-to-lock, while the steering column was adjustable for both tilt and reach. Braking was supplied by carbon ceramic discs all round, gripped by six-piston callipers at the front, four-piston callipers at the rear. Dynamic Stability Control (DSC), Anti-lock Braking System (ABS), Electronic Brakeforce Distribution (EBD), Emergency Brake Assist (EBA), and traction control were all incorporated in the interests of controllability and safety.



La porte conducteur de la One-77, qui s'ouvre en pivotant vers l'extérieur et en se soulevant, révèle à son heureux propriétaire un volant sport garni de cuir, des sièges allégés à réglage électrique et mémoire et des airbags frontaux conducteur et passager à double déploiement. On trouve aussi à l'intérieur un réglage automatique de la température, un ordinateur de bord et des lecteurs de carte à allumage par effleurement. Les rétroviseurs extérieurs à rabattement électrique sont de série, mais les caméras avant et arrière sont en option.

Mais une hypercar, comme son nom le suggère, c'est avant tout de la performance, et Aston Martin a affirmé que la One-77 pourrait soutenir la comparaison avec ce qui se fait de mieux dans cette catégorie extrême. Quelque peu facétieux, le constructeur a revendiqué une vitesse de pointe de "220,007 miles/heure" (354 km/h), par allusion à sa collaboration de longue date avec les films de James Bond. Le 0 à 160 km/h est par ailleurs abattu en 6,9 secondes, ce qui met la One-77 à égalité avec des concurrentes telles que la Ferrari Enzo et la Koenigsegg CCX.

Aston Martin avait prévu de ne pas fournir de voiture d'essai à la presse automobile, à coup sûr pour en préserver le caractère énigmatique. Mais le magazine Top Gear de la BBC a réussi à en essayer une à Dubaï, et Evo a pu conduire la voiture d'un client sur les pistes d'essai de Millbrook, dans le Bedfordshire, ainsi que sur les routes du nord du Pays de Galles. Harry Metcalfe, d'Evo, a pu voir que la maîtrise des 750 chevaux de la One-77 sur les routes difficiles et humides du massif de Snowdonia réclamait toute sa concentration : "Mais qu'est-ce que ça rend cette Aston passionnante ! Il n'y a rien de tel qu'une voiture qui fait patiner ses roues en ligne droite à des vitesses plus qu'autoroutières pour requérir toute votre attention."

Cet exemplaire conforme aux spécifications de l'UE est le 35<sup>e</sup> des 77 construits et possède une mention gravée sur son entrée de porte spécifiant "Construite à la main en Angleterre pour Theodore N'Guema Obiang Mangué". Elle est rouge avec un intérieur crème à passepoils rouges et n'a parcouru que 1 226 km depuis l'origine. Elle est comme neuve, et elle est munie de ses documents d'immatriculation de Guinée équatoriale.

Si l'on compte l'équipe de développement d'Aston Martin, une poignée de journalistes, les premiers propriétaires et -peut-être- leur famille et amis proches, on dénombre probablement moins de 200 personnes qui ont pu goûter à la conduite d'une One-77. Le châssis n° 35 présente une occasion qui ne se renouvellera probablement pas de faire partie de ce groupe de personnes triées sur le volet. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF1,400,000 - 1,800,000**

Releasing the driver's door, which swings out and arcs upwards, the One-77's fortunate owner would be confronted by a leather-trimmed sports steering wheel, electrically adjustable lightweight memory seats, and dual-stage driver/passenger front airbags. Other interior features included automatic temperature control, a trip computer, and touch-sensitive map-reading LED lights. Powerfold exterior memory mirrors came as standard, while front/rear parking cameras were an option.

Hypercars though, as their name suggests, are all about performance, and in developing the One-77 Aston Martin ensured that it would be able to stand comparison with the very best of this exalted category. Perhaps tongue-in-cheek, Aston claimed that the car's top speed was '220.007mph', referencing the company's long-standing association with the 'James Bond' movie franchise, while the dash to 100mph (161km/h) was accomplished in around 6.9 seconds, placing the One-77 on a par with rivals such as the Ferrari Enzo and Koenigsegg CCX.

It had been Aston Martin's intention that no car would be offered for assessment by the motoring press, no doubt in the interests of preserving the One-77's mystique; nevertheless, BBC's Top Gear got to try one in Dubai, and Evo magazine drove a privately owned example at the Millbrook Proving Ground in Bedfordshire and on the roads of north Wales. Evo's Harry Metcalfe found that controlling the One-77's 750 horsepower on the challenging - and wet - roads of Snowdonia required all of his concentration: "But boy, does that make this Aston exciting. There's nothing like a car that can spin its wheels in a straight line at beyond motorway speeds to grab your attention."

Number '35' of the 77 built, this EU model has a legend engraved on the door sill stating that it was 'Hand built in England for Theodore N'Guema Obiang Mangué'. Finished in red with red-piped cream interior, the car has covered a mere 1,226km from new and is presented in 'as new' condition. The car is offered with Equatorial Guinea registration papers.

Including Aston Martin's development team, a handful of journalists, the original owners and - perhaps - their family and close friends, probably fewer 200 people have ever experienced what it is like to drive a One-77. Chassis number '35' represents a possibly once-in-a-lifetime opportunity to join this most select group of individuals. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



17 Ω

## FERRARI TESTAROSSA 512M COUPÉ 1986

Carrossé par Pininfarina

Châssis n° ZFFVA40B000105516

- *Last-of-the-line model*
- *Built for the United States market*
- *1,235 miles recorded*
- *Full tool kit present*



La Testarossa, cette supercar qui fut le vaisseau amiral de Ferrari, faisait revivre lors de son lancement en 1984 une appellation prestigieuse de la marque italienne. Successeur de la Berlinetta Boxer, la Testarossa en reprit le douze-cylindres à plat de 5,0 litres monté en position centrale, d'une puissance portée à 386 chevaux à 6 300 tr/min grâce à des culasses à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette augmentation de puissance, la voiture avait gagné en douceur et en agrément de conduite et offrait une très grande souplesse sur le dernier rapport, pour une vitesse maximale de 290 km/h.

Dessinée par Pininfarina, la Testarossa rivalisait par son aspect avec la Lamborghini Countach ; elle rencontra un vif succès, et ses prises d'air latérales alimentant les radiateurs devinrent l'un des effets de style les plus reconnaissables et les plus copiés de l'époque. Plus large que la 512BB, pour loger des pneus eux-mêmes plus larges, la Testarossa réussissait à concilier des efforts de placage aérodynamiques élevés avec une faible résistance à l'avancement, tout cela sans qu'aucun spoiler ou autre artifice ne vint altérer la grâce de sa silhouette. Malgré son augmentation de taille par rapport à la 512BB, la Testarossa avait réussi à être plus légère qu'elle, du fait d'une carrosserie en aluminium (sauf le pavillon et les portes, en acier), ce qui était quelque peu inhabituel sur une Ferrari de série. Parmi les notes de luxe présentes dans son habitacle bien équipé, figuraient l'air conditionné, des sièges réglables électriquement, un volant inclinable et beaucoup de cuir.

Ferrari's flagship model, the Testarossa supercar revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine, the latter now boasting a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 180mph.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied – styling devices. A larger car than the 512BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body - its steel doors and roof excepted - being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium. Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather.



Contrairement à certaines de ses concurrentes, la Testarossa avait peu d'organes de commandes et était assez facile à conduire, ce qui, allié à ses performances exceptionnelles et à son aspect sensationnel, entraîna une forte demande, dès le début et pendant longtemps. En 1992, la Testarossa initiale fut remplacée par une version modernisée, la 512TR dotée de 434 chevaux et d'un ABS, laquelle céda sa place en 1995 à la 512M, la dernière mouture de la Testarossa. Des évolutions d'aspect majeures intervinrent pour la première fois : les projecteurs escamotables disparurent au profit de projecteurs fixes placés derrière un écran, la calandre se réduisit, des feux arrière circulaires apparurent et des roues en trois parties furent adoptées. Le moteur, désormais doté de bielles en titane, délivrait un peu plus de puissance et de couple que précédemment. Seuls 501 exemplaires de la 512M avaient été assemblés lorsque sa production prit fin.

Ce dernier exemplaire de la série de ces légendaires supercars italiennes a été construit pour les Etats-Unis ; il affiche 1 987 km au compteur. La voiture, rouge avec un intérieur noir, est en bon état général, mais son tableau de bord a besoin d'être rénové. La voiture est complète et munie de sa trousse à outils, à laquelle rien ne manque. Elle dispose d'une liste détaillée de ses caractéristiques établie par Ferrari, de son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale et de ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF170,000 - 280,000**

**No Reserve**

Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand. In 1992 the original Testarossa was succeeded by the updated 512TR version, which came with 428bhp on tap, while ABS brakes were added to the package before the 512TR was replaced by what would be the Testarossa's final incarnation – the 512M – for 1995. For the first time there were major cosmetic changes: the original pop-up headlights being replaced by fixed lamps beneath clear covers, the grille size reduced, round tail lamps adopted and three-piece wheels fitted. Titanium connecting rods went into the engine, which produced marginally more power and torque than before. Only 501 examples of the 512M had been completed when production ceased.

This last-of-the-line example of the legendary Italian supercar was built for the United States market and currently displays a total of 1,235 miles on the odometer. Finished in red with black interior, the car is presented in generally good condition, although the dashboard is in need of refurbishment. The car comes complete with its full tool kit and pouch. A specification listing supplied by Ferrari is available, and the car is offered with Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



18 Ω ◇

## FERRARI ENZO 2003

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFFCW56A130134594

- *The penultimate Enzo of the 400 produced*
- *21km from new*
- *Last serviced in 2016 by Modena Cars, Geneva (CHF 79,317)*
- *One of the nicest we have seen*



Ce n'était pas aussi visible que sur une Formule 1, mais l'Enzo avait bénéficié de développements aérodynamiques de première importance, qui lui avaient permis de se passer de l'aileron arrière de ses devancières, les F40 et F50 ; elle se bornait à recourir à un diffuseur sous plancher, au mieux de la technique du moment. Dans l'esprit d'un autre classique de Ferrari, une voiture de course de Groupe 5, ses portes s'ouvraient vers l'avant et vers le haut, exactement comme celles de la Tipo 512 de 1970.

Même s'il n'était pas aussi austère que celui d'une voiture de course, son intérieur était plus strictement fonctionnel que celui des précédentes routières de la marque ; il recourait à un mélange de garnissages en cuir et de panneaux en fibre de carbone. Il n'y avait même pas de système audio, et l'air conditionné (en option) était la seule concession faite au confort des occupants.

Le cœur de toute voiture, a fortiori celui d'une Ferrari, est son moteur. Celui de l'Enzo était un V12 à 60°, architecture associée depuis longtemps à la marque et donc naturelle pour un modèle qui porterait le nom de son fondateur. Ce 6,0 litres à quatre soupapes par cylindre, calage variable des arbres à cames et trompettes d'admission de longueur variable (autre retombée de la F1) délivrait 670 chevaux, soit 33 de plus que le BMW équipant sa concurrente, la McLaren F1.

It may not look like a Formula 1 car but the Enzo benefited from aerodynamic developments made in motor sport's premier category, enabling it to dispense with the rear wing of its F40 and F50 predecessors, employing a state-of-the-art under-body diffuser instead. Harking back to another landmark Ferrari - a Group 5 sports-racer this time - the doors opened upwards and forwards, just like those of the Tipo 512 of 1970.

Although not as stark as that of an out-and-out competition car, the Enzo's interior was more functional than that of previous Ferrari road cars, boasting a mix of red leather trim and carbon-fibre panelling. There was not even a stereo system, the (optional) air conditioning being just about the only concession to creature comforts.

The heart of any car though, and especially of a Ferrari, is its engine; that of the Enzo being a 60-degree V12, a configuration long associated with the Italian marque and so the natural choice for a model bearing the name of the company's founder. Deploying four valves per cylinder, variable valve timing, and variable length intake trumpets (the latter another Formula 1 spin-off) this 6.0-litre unit produced a mighty 660bhp, 33 horsepower more than its BMW-powered McLaren F1 rival.







Libérer toute cette puissance sur une ligne droite permettait d'abattre le 0 à 100 km/h en un peu plus de 3,5 secondes et d'atteindre les 200 km/h en 9,5 secondes. Et en freinant suffisamment fort à partir de cette vitesse, on ramenait l'Enzo à l'arrêt en 5,7 secondes, un chiffre impressionnant. La vitesse maximale ? Un peu plus de 350 km/h. Ferrari avait jusqu'alors hésité à installer des aides à la conduite sur ce type de voiture, mais on ne sera pas surpris d'apprendre que, vu le niveau de ses performances, il l'avait dotée d'un antipatinage, d'un ABS et d'une direction assistée.

Il n'y avait eu que 349 exemplaires prévus pour cette légende en devenir, affichés autour de 650 000 \$, soit environ 450 000 £, ce qui en faisait la Ferrari la plus chère jamais produite. Ferrari finit par en construire 400, qu'il n'a eu - faut-il le préciser ? - aucun mal à vendre, l'une d'elles ayant échu à Sa Sainteté le Pape Benoît XVI.

A l'issue d'un essai effectué peu après la présentation de 2002 sur les pistes de Ferrari à Fiorano, Mark Walton, du magazine Car, s'enthousiasmait : "En roulant, l'Enzo montre sa différence. Elle a une sonorité absolument incroyable, tellement claire et puissante qu'on imagine les fermiers dans leurs champs à cinq kilomètres de Maranello lever les yeux pour comprendre ce qui se passe. Elle ne hurle pas comme une F1 ; elle beugle et elle mugit comme une Groupe C de grosse cylindrée..." Cela, c'était avant même qu'il se soit assis dans la voiture. Une fois en piste, il n'avait pas été déçu : "L'Enzo bondit si violemment qu'on a l'impression qu'elle va vous endommager le cerveau ; on ressent un énorme coup qui vous retourne l'estomac et vous donne le tournis comme si le sang s'était retiré de votre tête.

Unleashing all this power in a straight line produced acceleration figures of 0-100km/h (62mph) in a little over 3.5 seconds, with 200km/h (124mph) achievable in 9.5 seconds. Yet applying the brakes hard enough could bring the Enzo back to a standstill in only an additional 5.7 seconds - impressive stuff. The top speed? A little over 350km/h (218mph). Hitherto, Ferrari had shied away from providing 'driver aids' on this type of car but perhaps not surprisingly given this level of performance, opted to fit traction control, anti-lock brakes, and power-assisted steering to the Enzo.

A mere 349 examples of this 'legend in the making' were scheduled for production at a price of around \$650,000 (approximately £450,000) apiece, making it the most expensive Ferrari ever made. As it happened, Ferrari ended up making 400 and, needless to say, had no trouble whatsoever in selling them all, one going to His Holiness Pope Benedict XVI.

Testing an Enzo at Ferrari's Fiorano track soon after its announcement in 2002, Car magazine's Mark Walton enthused: "On the move, the Enzo is something else. It sounds absolutely unbelievable – so loud and crisp I can imagine farmers three miles outside Maranello looking up from their fields. It doesn't scream like an F1 car; it howls and bellows like a big-capacity Group C racer..." and that was before he had even sat in the car. Once out on the track, it did not disappoint: "The Enzo lunges forwards so violently that it feels like it could cause brain damage – a big, muscular punch that makes your stomach lurch and your head reel with blood loss.



Et comme si tout cela ne suffisait pas, sa direction est incroyablement légère tout en restant précise et en remontant bien les informations. Elle est pleine de bonne volonté, et parfaitement sous le contrôle de celui qui tient le volant..." Il était clair que le prochain propriétaire de l'exemplaire immaculé essayé ici pouvait en attendre beaucoup.

La voiture proposée a été assemblée le 10 octobre 2003 pour le marché canadien. C'est l'avant-dernière des 400 Enzo produites. Elle est jaune avec un intérieur noir. Elle n'a parcouru que 21 km depuis l'origine et a fait l'objet en mai 2016 d'un entretien complet assuré par Modena Cars à Genève, pour un montant de 79 317 CHF dont la facture figure au dossier. Celui-ci comprend aussi une liste de caractéristiques détaillées fournie par Ferrari ainsi que les documents d'immatriculation de Guinée équatoriale et le contrôle technique. Cette merveilleuse Enzo est très bon état général ; c'est en fait l'une des plus belles que nous n'ayons jamais vues. Ainsi qu'il en va souvent des séries limitées de voitures "classiques dès leur sortie", et en particulier des Ferrari, sa cote a continuellement augmenté depuis son lancement et ne montre aucun signe d'essoufflement. Une occasion à ne pas manquer. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF1,800,000 - 2,000,000**

**No Reserve**

"As if that crushing power wasn't enough, the steering is unbelievably light, yet still pointy and full of feel. It feels so willing, so utterly in your control as you turn in..." Clearly, the next owner of the pristine example offered here has much to look forward to.

Built for the Canadian market and completed on 10th October 2003, the car offered here is the penultimate Enzo of the 400 cars produced. Finished in yellow with black interior, it has covered a mere 21km from new and in May 2016 was extensively serviced by Modena Cars, Geneva, whose detailed invoice for CHF 79,317 is on file. A detailed specification listing supplied by Ferrari is on file and the car also comes with Equatorial Guinea registration papers and technical inspection. This wonderful Enzo is presented in very good condition throughout; indeed, it is one of the nicest of its kind we have seen. As is so often the case with limited edition 'instant classics', Ferraris in particular, values have continued to rise since the Enzo's introduction and show no signs of slowing down. An opportunity not to be missed. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



19 Ω ◊

## BUGATTI VEYRON EB 16.4 COUPÉ 2010

Châssis n° VF9SA25C18M795208

- One of only 450 produced
- Built for the United States market
- 3,142 miles recorded
- No documents



"La Bugatti Veyron a resitué ce qu'une automobile pouvait parvenir à accomplir." – *Autocar*.

Dire qu'en 2005 la Bugatti Veyron a fait sensation lors de ses débuts serait bien en-dessous de la réalité, car c'est une voiture qui n'a pas seulement fait évoluer la définition des supercars, mais qui l'a jetée au panier et l'a réécrite à partir de zéro. Le plus remarquable est que la Veyron était le rêve d'un seul homme, Ferdinand Piëch, le patron du Groupe Volkswagen, qui avait racheté la marque Bugatti en 1998. Il avait l'ambition de créer une voiture disposant de 1 000 chevaux, capable de dépasser les 400 km/h et coûtant un million d'euros. La concrétisation de son rêve s'est révélée extrêmement difficile, même pour un constructeur disposant de l'arsenal technologique de Volkswagen, et il a fallu sept ans pour qu'il devienne réalité.

Le premier concept car, la EB118 dessinée par Giorgetto Giugiaro, le patron d'ItalDesign, fut montré au Salon de Paris 1998 ; il était équipé d'un moteur W18 de conception Volkswagen et d'une traction intégrale permanente. Différentes variations sur ce thème furent exposées dans les Salons du monde entier pendant les années qui suivirent, jusqu'à ce qu'en 2000 le concept converge vers la Veyron EB 16.4. Cette voiture, dessinée par le styliste VW Hartmut Warkuß, était équipée d'un 16-cylindres et de quatre turbos, d'où son appellation '16.4'.

"The Bugatti Veyron has recalibrated that which can be achieved by the motor car." – *Autocar*.

To say that the Bugatti Veyron caused a sensation when it arrived in 2005 would be a gross understatement; for here was a car that didn't just rewrite the supercar rule book so much as tear it up and start afresh. All the more remarkable was the fact that the Veyron was the dream of one man: Ferdinand Piëch, CEO of the Volkswagen Group, which had acquired the Bugatti brand in 1998. Piëch's ambition was to create a car that had 1,000 horsepower at its disposal, could exceed 400km/h (250mph), and cost €1 million. Turning Piëch's dream into a reality would prove to be an immensely difficult undertaking, even for a company with Volkswagen's technological resources, and the result would not see the light of day for another seven years.

Designed by ItalDesign boss Giorgetto Giugiaro, the first concept car – the EB118 – was displayed at the Paris Auto Show in 1998, featuring permanent four-wheel drive and a Volkswagen-designed W18 engine. A handful of variations on the theme were displayed at international motor shows over the course of the next few years before the concept finally crystallised in 2000 in the form of the Veyron EB 16.4. The latter was styled in house at VW by Hartmut Warkuß and featured an engine with 16 cylinders and four turbochargers – hence the '16.4' designation.



Elle portait le nom de Pierre Veyron, ingénieur de développement et pilote de Bugatti qui, en tandem avec Jean-Pierre Wimille, avait remporté pour le compte du constructeur français les 24 Heures du Mans 1939. Mais on n'était pas encore arrivé au bout du processus de développement, et il fallut encore cinq ans et une profonde modification de la direction du projet et des équipes de conception pour que la production puisse démarrer, après avoir remplacé ou modifié -c'est à peine croyable- 95% de ses composants.

Le W16 de 8,0 litres, constitué de deux V8 de 4,0 litre à angle fermé partageant le même carter cylindres, atteignait tout juste les objectifs de Piëch, avec une puissance de 1 001 chevaux et un couple de 1 254 Nm, des chiffres à mettre une Formule 1 dans l'embarras. Avec un poids en ordre de marche de 1 888 kg, la Veyron présentait un impressionnant rapport poids-puissance de 530 chevaux par tonne. La transmission au sol de son fantastique couple était confiée à une traction intégrale permanente entraînée par une boîte semi-automatique à double embrayage et sept rapports commandés par des palettes. La boîte était produite par la société britannique Ricardo, et c'est Michelin qui fournissait les pneus capables de résister à l'extraordinaire vitesse de pointe de la voiture, des PAX pouvant supporter un roulage à plat. Piëch avait imposé une vitesse de pointe de 400 km/h, vis-à-vis de laquelle la Veyron ne démeritait pas : plus d'un essayeur, dont James May de Top Gear, avait dépassé ce chiffre de quelques km/h. Quant à son prix de base, avec 1 225 000 euros, la Veyron dépassait aussi de loin l'objectif de Piëch.

It was named after Bugatti development engineer and racing driver, Pierre Veyron, who together with co-driver Jean-Pierre Wimille, had won the 1939 Le Mans 24-Hour race for the French manufacturer. But this was far from the end of the development process, and it would take another five years and an extensive shake-up of the project's management and engineering teams before production could begin, by which time an incredible 95% of components had been either changed or redesigned.

Effectively two narrow-angle 4.0-litre V8 engines sharing a common crankcase, the 8.0-litre W16 - just - met Piëch's requirements, producing a maximum output of 1,001PS (987bhp) and 922ft/lb of torque, figures that would embarrass a current Formula 1 car. With a kerb weight of 1,888kg (4,162lb) the Veyron had a staggering power-to-eight ratio of 523bhp per ton. Tasked with transmitting this formidable force to the ground was a permanent four-wheel-drive, dual-clutch transmission system incorporating a seven-speed paddle-shift semi-automatic gearbox, the latter built by the British company, Ricardo, while to accommodate the Veyron's phenomenal top speed Michelin designed special run-flat PAX tyres. Piëch had specified a maximum velocity of 250mph and the Veyron did not disappoint, with more than one tester - Top Gear's James May included - exceeding the target by a few miles per hour. At €1,225,000 (£1,065,000) the Veyron base price as also exceeded Piëch's target comfortably.





Pour garantir sa stabilité à de telles vitesses, la Veyron disposait de quelques atouts aérodynamiques dont, à partir de 225 km/h, un dispositif hydraulique qui abaissait la voiture et un aileron arrière qui se déployait pour éviter tout délestage. Mais si le conducteur désirait dépasser les 343 km/h pour pouvoir rejoindre le club très fermé des très hautes vitesses, il lui fallait sélectionner au démarrage le mode 'vitesse maxi'.

Jeremy Clarkson a écrit dans le Times à propos de la Veyron : "Lors d'une course d'accélération, on pourrait laisser la McLaren (F1) atteindre les 193 km/h avant de faire démarrer la Veyron, et celle-ci serait tout de même la première à atteindre les 320 km/h. La Bugatti est de très loin plus rapide que tout ce qui circule sur les routes." Malgré des performances à couper le souffle, la Veyron parvenait à rester étonnamment docile aux vitesses "raisonnables". "Bugatti annonce que la Veyron est aussi facile à conduire qu'une Bentley, et ils n'exagèrent pas," déclarait Autocar. "On remarque immédiatement à quel point la direction est douce et le comportement paisible."

Dans ce secteur du marché où de nombreux acteurs peuvent être qualifiés de purs et durs, la Veyron parvenait à être remarquablement civilisée. "Bien que la Bugatti Veyron soit la voiture la plus rapide au monde, s'y installer n'exige aucune des contorsions que tant de soi-disants supercars réclament," observait *Autocar*, qui la décrivait comme dotée "de l'habitacle le plus raffiné au monde."

To maintain stability at such high speeds, the Veyron has a few aerodynamic tricks up its sleeve, a hydraulic system lowering the car at around 140mph, at which speed the rear wing deploys, increasing downforce. But if the Veyron driver wishes to exceed 213mph (343km/h), he or she needs to select Top Speed Mode (from rest) before joining what is a very exclusive club indeed.

Jeremy Clarkson, reviewing the Veyron for The Times: "In a drag race you could let the McLaren (F1) get to 120mph before setting off in the Veyron. And you'd still get to 200mph first. The Bugatti is way, way faster than anything else the roads have seen." Yet despite its breathtaking performance, the Veyron contrived to be surprisingly docile at 'sensible' speeds. "Bugatti says the Veyron is as easy to drive as a Bentley, and they're not exaggerating," declared *Autocar*. "Immediately you notice how smoothly weighted the steering is, and how calm the ride is."

In a market sector many of whose protagonists can only be described a 'hard core', the Veyron contrived to be a remarkably civilised conveyance. "When you climb aboard the Bugatti Veyron there are no particular physical contortions required of you by the world's fastest car, as there are in so many so-called supercars," observed *Autocar* describing "the most exquisite car cabin on earth".



Celui-ci était en effet plus que généreux pour une deux-places à moteur central, et il n'existait pratiquement aucune limite aux équipements intérieurs que ses clients, nécessairement fortunés, pouvaient commander. La piètre visibilité arrière commune à toutes les supercars à moteur central était résolue par la monte d'une caméra de recul.

En 2009 fut présentée une version découverte de la Veyron, la Grand Sport, équipée d'un pavillon amovible et d'une capote 'de secours'. L'année suivante, Bugatti lança la plus extrême des Veyron, la Super Sport, dotée d'une puissance de 1 218 chevaux, d'un couple de 1 500 Nm et d'évolutions aérodynamiques. Il n'y en eut que 30 de produites, et c'est la dernière de ces voitures totalement fabuleuses qui est proposée ici. Une version découverte, la Grand Sport Vitesse, en fut lancée en 2012.

En 2007, la SSC Ultimate Aero avait ravi à la Veyron le titre de voiture la plus rapide au monde, mais la Super Sport ne tarda pas à remettre ce nouvel entrant américain à sa place. Le redoutable James May atteignit le 4 juillet 2010 la vitesse de 417,6 km/h et, plus tard dans la journée, un essayeur de Bugatti, Pierre Henri Raphanel, établit un nouveau record à 431 km/h sur la piste d'essai de Volkswagen située près de Wolfsburg. Il avait pour ce faire désactivé le limiteur électronique de la Super Sport qui restreignait la vitesse à "seulement" 415 km/h, ce qui fit s'interroger certains sur la validité du résultat obtenu. Le Livre Guinness des records finit toutefois par la reconnaître. Au moment où la production de la Veyron prit fin, Bugatti n'avait construit que 450 de ces si extraordinaires voitures.

Le châssis numéro '208', proposé ici, était destiné à être vendu aux USA. Il est de couleur bleu Atlantic avec un intérieur beige. Il a parcouru 5 055 km et semble en bon état, avec une carrosserie et une peinture comme neuves, des roues et pneus en excellent état et un moteur propre qui démarre instantanément. La voiture est munie de ses documents d'immatriculation de Guinée équatoriale et de son contrôle technique. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF700,000 - 900,000**  
**No Reserve**

The latter was found to be more than generously spacious for a two-seat mid-engined car, while in terms of interior equipment there was virtually no limit to what the, necessarily wealthy, Veyron customer could specify. Restricted rearward visibility is a frequent bugbear of mid-engined supercars, a problem the Veyron dealt with by means of a reversing camera.

In 2009, an open version of the Veyron – the Grand Sport – was announced, featuring a removable roof panel and 'emergency' soft-top. The following year Bugatti released the ultimate Veyron - the Super Sport - which came with 1,200bhp, 1,100ft/lb of torque, and revised aerodynamics. Only 30 were made, the very last of these truly fabulous cars being that offered here. An open version - the Grand Sport Vitesse - was introduced in 2012.

The SSC Ultimate Aero had taken the Veyron's title of 'World's Fastest Car' in 2007, but the Super Sport would soon put the upstart American manufacturer in its place. The redoubtable James May achieved a top speed of 259.49mph (417.61km/h) on 4th July 2010, and later that same day Bugatti test driver Pierre Henri Raphanel set a new mean best mark of 267.856mph (431.072km/h) at Volkswagen's test track near Wolfsburg in Germany. This had been achieved by deactivating the Super Sport's electronic limiter, which restricts top speed to 'only' 258mph (415km/h), causing some to question the figure's validity. Eventually, the Guinness Book of Records decided that the mark should stand. By the time Veyron production ceased in 2015, Bugatti had built only 450 of these quite extraordinary cars.

Chassis number '208', the car offered here, was intended for sale in the USA. Finished in Atlantic Blue with beige interior, it has covered 3,142 miles and appears in good condition, with 'as new' bodywork and paint, excellent wheels and tyres, and a clean engine that starts instantly. The car is offered with Equatorial Guinea registration papers and technical inspection. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



**LAMBORGHINI VENENO ROADSTER 2014**

Châssis n° ZHWEB3ZD4FLA03007

- Number '7' of only nine made
- 325 kilometres from new
- 'As new' condition throughout
- All books and tools



"C'est un chef d'œuvre exceptionnel dérivé de l'Aventador et homologué pour la route. Elle en a repris le V12 de 6,5 litres, porté à 750 chevaux, et atteint 354 km/h. Elle a également repris la traction intégrale permanente, la suspension à basculeurs et le châssis monocoque en carbone. Elle coûte trois millions d'Euros plus taxes et ses trois propriétaires sont déjà identifiés. Elle a été construite pour célébrer le 50e anniversaire de Lambo..." *Top Gear*, à propos de la Lamborghini Veneno.

Dérivée de la Lamborghini Aventador, la Veneno fut décidée pour célébrer le 50e anniversaire de l'activité de constructeur automobile de Lamborghini. A son lancement au Salon de Genève 2013, elle était affichée à quatre millions de dollars US, ce qui en faisait l'une des voitures de série les plus chères au monde, même si, pour une production limitée à trois exemplaires, le terme de "série" pouvait se discuter. Sa devancière l'Aventador avait été lancée au Salon de Genève 2011 pour remplacer la Murciélago vieillissante en tant que vaisseau amiral du constructeur. Ce nouveau coupé à moteur central, dû au crayon de Filippo Perini, avait beaucoup emprunté à la série limitée Reventón et au concept car Estoque. L'une de ses caractéristiques les plus marquées était ses portes basculantes, un must pour une supercar du XXIe siècle.

Comme celles qui l'avaient précédée, la nouvelle venue utilisait un V12, en l'occurrence un tout nouveau 6,5 litres de 700 chevaux. Cette puissance était transmise à la route par une boîte semi-automatique à sept rapports et une traction intégrale à contrôle électronique. L'usine revendiquait une vitesse de pointe de 359 km/h, mais le magazine français *Sport Auto* avait réussi à amener "son" exemplaire à 370 km/h.

"This, then, is a three-of-a-kind - and completely road-legal - showpiece based on the Aventador. It has the same 6.5-litre V12, boosted to 739bhp with a 220mph max. It has the same permanent 4WD, inboard pushrod suspension and carbon monocoque chassis. It costs three million Euros - plus tax - and the trio of owners has already been found. It has been built to celebrate Lambo's 50th birthday..." - *Top Gear* on the Lamborghini Veneno.

Based on the Lamborghini Aventador, the Veneno was introduced to celebrate Lamborghini's 50th anniversary as a motor car manufacturer. When launched at the 2013 Geneva Motor Show the Veneno was priced at US\$4,000,000, making it one of the world's most expensive production cars, although as only three customer cars were made the term 'production' seems somewhat misplaced. Its Aventador precursor had been launched at the 2011 Geneva Motor Show, replacing the ageing Murciélago as Lamborghini's flagship model. Designed by Filippo Perini, the new mid-engine coupé borrowed heavily from Lamborghini's limited edition Reventón and its Estoque concept car. One of its more striking features was the scissor doors - a 21st Century supercar 'must have'.

Like its predecessors, the newcomer was powered by a V12 engine, in the Aventador's case an all-new 6½-litre unit producing 690bhp. Power reached the ground via a seven-speed semi-automatic gearbox and electronically controlled four-wheel drive transmission. A top speed of 359km/h (217mph) was claimed by the factory, yet the French *Sport Auto* magazine managed to wind 'their' car up to 370km/h (230mph).



Le but de Lamborghini sur la Veneno était de s'approcher au mieux d'un prototype de course tout en restant homologable pour la route, ce qui imposait de s'écarter nettement du style des précédentes voitures de la marque. La Veneno reprenait le châssis mono-coque en fibre de carbone de l'Aventador, ainsi que ses berceaux avant et arrière en aluminium et ses suspensions à basculeurs. Mais la caisse avait été profondément redessinée pour améliorer les écoulements d'air et augmenter les efforts de placage au sol, avec pour ce faire un énorme aileron arrière en fibre de carbone, réglable dans les trois directions. Les roues alliage à écrou central, de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière, étaient munies d'aubages en carbone chargés d'alimenter en air de refroidissement les freins en carbone-céramique. Elles étaient chaussées de pneus Pirelli P-Zero. L'habitacle reprenait en grande partie celui de l'Aventador, avec en plus la sellerie "peau de carbone" introduite sur l'Aventador J, construite à un seul exemplaire.

Le moteur de la Veneno était une extrapolation du V12 de 6,5 litres de l'Aventador, auquel une admission agrandie et un échappement modifié permettaient d'atteindre 750 chevaux. La boîte semi-automatique à sept rapports de l'Aventador avait, comme on pouvait s'y attendre, été reconduite, munie toutefois d'un nouveau réglage "piste" permettant d'améliorer les performances de la voiture sur circuit. La Veneno atteignait une vitesse de 356 km/h et abattait le 0 à 100 km/h en seulement 2,8 secondes. On considère que Lamborghini n'a construit que quatre exemplaires de la Veneno : le châssis zéro du Salon de Genève, conservé par l'usine, et trois exemplaires clients.

Lamborghini's aim with the Veneno was to create a close approximation to a sports-racing prototype that would nevertheless be road legal, which entailed making a big departure from the styling of previous Lamborghini models. The Veneno retained the Aventador's carbon-fibre mono-coque chassis with its aluminium front and rear sub-frames and push-rod suspension; the body, though, had been extensively redesigned to improve airflow and increase downforce, to which end the large carbon-fibre rear wing was three-way adjustable. Measuring 20" in diameter at the front and 21" at the rear, the centre-lock alloy wheels have turbine-like carbon rings that direct air to cool the carbon ceramic brakes. Pirelli P-Zero tyres were used. The interior was based largely on the Aventador's but also incorporated the 'carbon skin' upholstery introduced on the one-off Aventador J.

The engine found in the Veneno was a development of the Aventador's 6.5-litre V12 featuring enlarged air intakes and a modifying the exhaust system, the result of these changes being an increase in maximum power to 750 PS (740bhp). The Aventador's seven-speed semi-automatic transmission was likewise retained, albeit endowed with a new 'track' setting for improved performance on racing circuits. The Veneno has a top speed of 356km/h (221mph) and can reach 97 km/h (60 mph) from a standing start in only 2.8 seconds. It is understood that Lamborghini built only four examples of the Veneno: the Geneva Show car, chassis zero, which was retained by the factory, and three cars for customers.





La version roadster de la Veneno fut présentée en 2014 sur le Cavour, le porte-avions de la marine italienne, alors qu'il était amarré dans le port de Mina Zayed, à Abou Dabi. Elle fit aussi une apparition la même année lors du Consumer Electronics Show de Las Vegas. Les performances du roadster étaient annoncées identiques à celles du coupé, malgré les 50 kg de renforcement du châssis qu'il devait supporter pour compenser l'absence de pavillon. Il n'y eut que neuf Veneno Roadster produits, tous vendus dès l'annonce de leur lancement, malgré un prix catalogue de trois millions d'Euros hors taxes.

Cette magnifique Lamborghini Veneno Roadster, la numéro 7 sur les neuf produites, n'a parcouru que 325 km et est comme neuve, à l'exception d'une petite éraflure sur la roue arrière droite. Nous avons été informés que le moteur démarre au quart de tour, mais qu'il faut changer la batterie, et que les pneus sont neufs (de 2015). Cette voiture, blanc cassé avec un intérieur beige, porte les initiales de son propriétaire à l'avant et sur les portes. C'est une occasion qu'on ne rencontre qu'une fois dans sa vie. Elle est complète, en possession de son manuel d'utilisation, de sa housse, de toute sa documentation de bord et de son outillage de bord, de ses documents d'immatriculation de Guinée équatoriale et de son contrôle technique. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF5,200,000 - 6,200,000**  
**No Reserve**

The roadster version of the Veneno was unveiled on the Italian Navy's aircraft carrier Cavour while it was docked in Abu Dhabi's Mina Zayed port in 2014, and it also appeared at that year's Consumer Electronics Show in Las Vegas. Performance of the Roadster was claimed to be identical to that of the Coupé despite the former being 50kg heavier because of the additional chassis strengthening required to compensate for the absent roof. Only nine Veneno Roadsters were built, all of which were sold as soon as the model was announced despite a price tag of €3,300,000 (excluding tax).

Number '7' of the nine produced, this stunning Lamborghini Veneno Roadster has covered only 325km and is presented in 'as new' condition throughout, with the exception of a slight scratch on the right rear wheel. We are advised that the engine starts instantly but the battery needs to be changed, while the tyres are new (dated 2015). Finished in off-white with beige interior, this car features the owner's initials on the front and on the doors. Representing a possibly once-in-a-lifetime opportunity, it comes complete with owner's handbook, car cover, all books and tools, and Equatorial Guinea registration papers and technical inspection. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.





**BENTLEY ARNAGE T 2003**

Châssis n° SCBLF34F64CX09860

- *Ultimate expression of the Arnage family*
- *The most powerful Bentley ever when introduced*
- *US model*
- *Circa 2,800 miles from new*



Dans la continuité de son historique sportif, Bentley dévoila en avril 1998 la nouvelle Arnage sur le circuit de La Sarthe, berceau des 24 Heures du Mans et lieu de ses plus beaux succès des années 1920. Bentley et sa société sœur Rolls-Royce travaillaient alors avec BMW, et l'Arnage fut la première Bentley à profiter du savoir-faire de motoriste de la firme de Munich, concrétisé par un tout nouveau V8. Mais l'acquisition ultérieure de Bentley par Volkswagen eut pour conséquence un retour en arrière partiel, sous forme de la réinstallation du "vieux" V8 culbuté de 6,75 litres sur certains modèles, à commencer par l'Arnage Red Label en 1999.

En mars 2002, une version profondément revue, l'Arnage R, fut présentée au Salon de Genève pour remplacer l'Arnage Red Label. Le turbo Garrett T4 unique du début était remplacé par deux plus petits T3, qui assuraient une meilleure réponse en accélération et une température de catalyseur plus élevée permettant de réduire les émissions. Autre élément nouveau, un contrôle moteur à l'état de l'art, le Motronic de Bosch. La puissance était passée à 405 chevaux et la vitesse maximale à 250 km/h. Bentley assurait que plus de la moitié des pièces du V8 de 6,75 litres étaient nouvelles.

La dernière version de cette famille, l'Arnage T, fut lancée en 2002 et, avec ses 450 chevaux, c'était alors la plus puissante des routières jamais lancées par Bentley. Le constructeur revendiquait un 0 à 97 km/h en 5,5 secondes et une vitesse de pointe de 274 km/h, ce qui n'était pas rien pour une berline de luxe à quatre places. Cette Arnage T est un modèle USA qui n'a parcouru qu'environ 4 500 km depuis l'état neuf et qui semble être présenté en excellent état d'origine. Elle est blanche avec un intérieur couleur camel ; elle est munie de sa notice d'utilisation, de tous ses documents de bord et de son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale ainsi que de ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF28,000 - 35,000****No Reserve**

Emphasising its racing heritage, Bentley Motors unveiled the Arnage in April 1998 at Le Sarthe circuit, home of the Le Mans 24-Hour Race and scene of its greatest triumphs in the 1920s. Bentley, together with parent company Rolls-Royce Motors, was in collaboration with BMW at this time, and the Arnage was the first Bentley to benefit from the Munich firm's engine technology in the form of an all-new V8 power unit. However, Bentley's subsequent acquisition by Volkswagen resulted in a partial volte face, with the 'old' 6.75-litre push-rod V8 being reintroduced on some models, beginning with the Arnage Red Label in 1999.

In March 2002, a heavily revised version - the Arnage R - was introduced at the Geneva Salon, replacing the Arnage Red Label. Gone was the original's single Garrett T4 turbocharger, which had been replaced by a pair of smaller T3s providing superior throttle response and higher catalytic converter temperatures for reduced emissions. Also new was the state-of-the-art Bosch Motronic engine management system. Maximum power was now 405bhp and the top speed 155mph (250km/h). Bentley claimed that over half the 6.75-litre V8 engine's parts were new.

The ultimate expression of this family, the Arnage T, arrived in 2002 and with 450bhp on tap was the most powerful road-going Bentley ever built at the time of its introduction. Bentley Motors claimed a 0-60mph (0-97km/h) time of 5.5 seconds and a top speed of 170mph (274km/h), which was some going for a full four-seater luxury saloon. A US model, this Arnage T has covered only some 2,800 miles from new and is presented in apparently excellent original condition. Finished in white with camel interior, the car is offered with its owner's manual, all books, and Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

22 Ω

## ROLLS-ROYCE SILVER SERAPH – BERLINE À EMPATTEMENT LONG – 2002

Carrosserie par Park Ward

Châssis n° SCALD62E02CX19111

- One of only 127 made
- Top-of-the-range LWB model
- Only 2,955km from new
- Would benefit from cosmetic refurbishment



La Silver Seraph de 1998 ne manquait certainement pas de composants nouveaux. Mis à part les poignées de portes extérieures et un interrupteur, rien n'avait été reconduit de sa devancière.

Les évolutions de la carrosserie pouvaient sembler moins fondamentales, mais elles n'étaient pas moins intéressantes. Son style cherchait délibérément à évoquer la Silver Cloud, mais son processus de fabrication était innovant à plusieurs égards. La caisse, désormais complètement galvanisée, faisait appel à un nombre d'emboutis significativement inférieur à ce qui se pratiquait sur la Silver Spirit et s'assemblait en un temps réduit tout en offrant une rigidité en progrès de 65% par rapport à sa devancière. Sa qualité de construction était à tous égards encore meilleure que précédemment.

Dévoilée au Salon de Genève 2000 et lancée en tant qu'année-modèle 2001, la version à empattement long de la Silver Seraph reprenait le nom du carrossier maison de Rolls-Royce, Park Ward, propriété du constructeur depuis 1939. La Park Ward avait été rallongée de 250 mm entre ses portes avant et arrière, ce qui augmentait la place pour les jambes des passagers. La Silver Seraph disparut du catalogue en 2002 quand la production des Rolls-Royce dans leur usine historique de Crewe prit fin. Il y avait alors eu 127 exemplaires de Park Ward à empattement long produits.

Cette Silver Seraph à empattement long a été achetée le 23 juillet 2002 à la concession parisienne de Jacques Savoye et a parcouru 2 955 km depuis l'origine. Elle est noire avec un intérieur beige ; elle semble saine mais sa peinture est endommagée et certains décors chromés manquent. Elle est proposée avec tous ses documents de bord (carnet d'entretien non estampillé), son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale et ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF30,000 - 50,000**

**No Reserve**

There was certainly no lack of new components in the Silver Seraph of 1998; exterior door handles and the occasional switch excepted, nothing was carried over from its predecessor.

Changes to the body may have seemed less radical but were no less interesting. While the styling represented a conscious attempt to recall the looks of the Silver Cloud, its method of construction broke new ground for Rolls-Royce in several ways. The body - now fully galvanised - used significantly fewer panels than that of the Silver Spirit and took less time to make, while contriving to be 65 percent stiffer than its predecessors. Build quality was by all accounts even better than before.

Premiered at the 2000 Geneva Motor Show and introduced for the 2001 model year, the extended-wheelbase version of the Silver Seraph took its name from Rolls-Royce's in-house coachbuilder, Park Ward, which had been wholly owned since 1939. The Park Ward had 10" (250mm) added between its front and rear doors, increasing the legroom for passengers. The Silver Seraph ceased production in 2002 when manufacture of all Rolls-Royce motor car ended at the historic Crewe factory, by which time only 127 of the LWB Park Ward variant had been produced.

This Silver Seraph LWB was purchased on 23rd July 2002 from the Jacques Savoye dealership in Paris and has covered 2,955km from new. Finished in black with beige interior, the car appears to be in fundamentally sound condition but has damaged paintwork and is missing some chrome trim. It comes with all books (service book unstamped) and Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



23 Ω

## FERRARI 599 GTB FIORANO COUPÉ 2009

Carrossé par Pininfarina

Châssis n° ZFFFD60B000170353

- *Exclusive Ferrari supercar*
- *Sold new in France*
- *First service at 2,428km*
- *2,492km recorded*
- *All books available*



La 599 était la plus récente d'une noble lignée remontant à la 250GT SWB du début des années 1960. Pour elle, Ferrari avait abandonné le châssis en tube d'acier des 550/575 et était passé à un châssis tout-aluminium, plus perfectionné, plus léger et beaucoup plus rigide. La 599, dessinée par Pininfarina sous la direction de Ferrari, en la personne de Frank Stephenson, présentait un long capot, un petit habitacle, des hanches galbées et une posture agressive qui semblaient définir le terme de "voiture de sport". Ses qualités aérodynamiques avaient été mises au point en soufflerie, et des heures avaient été consacrées à obtenir une traînée minimale conjuguée à un appui constant, indépendant des réglages, ce qui est important pour une voiture qui atteint les 320 km/h. Des détails de style tels que les prises d'air des freins avant et les sorties d'air chaud situées derrière les passages de roues avant évoquaient les grandes Ferrari de compétition du passé, et l'on retrouvait à l'arrière les groupes de deux feux circulaires caractéristiques de la marque.

Le cœur de toute Ferrari est son moteur ; le V12 de 6,0 litres à 48 soupapes de la 599 était une version retravaillée de celui de la supercar Enzo. Monté sur la 599, ce groupe à l'état de l'art développait l'impressionnante puissance de 620 chevaux à 7 600 tr/min pour un couple de 610 Nm à 5 600 tr/min. Avec ses 1 690 kg annoncés, la voiture disposait d'un rapport poids-puissance de 367 chevaux par tonne dépassant de loin les 295 chevaux par tonne de sa devancière la 575 Maranello. La boîte de vitesses à commande par palettes, développée dans le cadre des activités de Formule 1 de Ferrari, était devenue la norme pour ses voitures de sport de haut niveau et la 599 en avait reçu la dernière version, capable de changer de rapport en à peine 100 millisecondes. Une boîte conventionnelle à six rapports était également disponible.

The 599 was the latest in this noble line that stretched all the way back to the 250GT SWB of the early 1960s. In designing the 599, Ferrari abandoned the tubular steel chassis of the 550/575, adopting a more advanced and lighter all-aluminium chassis of greatly increased stiffness. Styled by Pininfarina under the direction of Ferrari's Frank Stephenson, the 599 with its long bonnet, small cabin, raised haunches and aggressive stance seemed the very definition of the term 'sports car'. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the front brake ducts and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights.

The heart of any Ferrari is its engine, and the 599's 48-valve, 6.0-litre V12 was a reworked version of that found in the Enzo supercar. As installed in the 599, this state-of-the-art unit produced a staggering 612bhp at 7,600rpm with maximum torque of 448lb/ft at 5,600 revs. Weighing a claimed 1,690kg, the 599 has a power-to-weight ratio of 362bhp per tonne, far eclipsing the 291bhp/tonne of its 575 Maranello predecessor. Developed as part of Ferrari's Formula 1 programme, the paddle shift gearbox had become a feature of its range-topping sports cars and was available in its latest form for the 599, capable of changing gear in a mere 100 milliseconds. A conventional six-speed gearbox was available also.



Les suspensions actives avaient depuis longtemps été exclues de circuits de Formule 1, mais elles avaient continué à se développer pour les routières et la 599 était ainsi équipée d'amortisseurs SCM magnétorhéologiques 'semi-actifs', dont le liquide changeait de viscosité quasi-instantanément en présence d'un champ magnétique, ce qui permettait de faire varier les caractéristiques d'amortissement. La commande des amortisseurs était placée sur le volant de style Formule 1, aux côtés de celles de l'antipatinage et du contrôle de stabilité ainsi que du démarreur. L'heureux conducteur d'une 599 disposait d'un compteur analogique voisinant avec un tachymètre d'allure similaire et avec un écran d'affichage des autres fonctions. Ferrari avait par ailleurs eu le bon goût de prévoir de nombreux espaces de rangement dans un habitacle richement garni de cuir.

La merveilleuse et si exclusive supercar Ferrari proposée est noire avec un intérieur beige. Elle est équipée de la boîte de vitesses de type F1. Son premier propriétaire l'a achetée neuve chez Pozzi à Levallois, et son premier entretien, très complet, a été effectué à Genève par Modena Cars en août 2016 à 2 428 km. Le compteur indique actuellement 2 492 km. La facture Modena Cars pour un montant de 44 996 CHF figure au dossier, et tous les documents sont disponibles. La voiture est munie de ses documents d'immatriculation de Guinée équatoriale et de son contrôle technique, ainsi que d'une liste de caractéristiques détaillées fournie par Ferrari. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF135,000 - 180,000**  
**No Reserve**

Although active suspension had long been banned from Formula 1, its development for road cars had continued and the 599 came equipped with SCM magnetorheological 'semi-active' dampers. The latter's damping fluid changes in viscosity almost instantaneously when a magnetic field is applied, thereby altering the suspension characteristics. Damper controls were placed on the Formula 1-style steering wheel together with those for traction control and stability, as was the starter button. The 599's fortunate driver would find him/herself looking at a central analogue rev counter flanked by a similar speedometer and an electronic display screen for all other functions. Ferrari thoughtfully provided plentiful storage space within the sumptuous leather-trimmed interior.

The fabulous and exclusive Ferrari supercar offered here has the F1-type gearbox and is finished in black with beige interior. The first owner purchased the car new at Pozzi in Levallois, while the first (and very extensive) service was carried out by Modena Cars, Geneva in August 2016 at 2,428km (current odometer reading 2,492km). Modena Cars' invoice for CHF 44,996 is on file and all books are available. The car also comes with Equatorial Guinea registration papers and technical inspection, and a detailed specification listing supplied by Ferrari. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



24 Ω ◊

## KOENIGSEGG ONE:1 2015

Châssis n° YT9LK1A38EA007111

- 1,360 bhp/1,360 kg
- One of only six made
- 597km from new
- 'As new' condition



La marque suédoise Koenigsegg détient le titre mondial Guinness de constructeur de la voiture de série la plus rapide. En l'espace d'une décennie, elle est parvenue contre toute attente à figurer au premier plan des constructeurs de supercars. Au Royaume-Uni, Koenigsegg est un nom familier pour les fans d'automobiles depuis qu'elle a établi en 2006 un record du tour, devant toutes les supercars du moment, lors d'une diffusion de Top Gear, le programme télévisé de la BBC.

La firme a été fondée en 1994 par un passionné de voitures de sport, Christian von Koenigsegg, alors à la tête d'une affaire d'import/export qui marchait bien. Il ne voulait rien de moins que créer la voiture à hautes performances la plus extrême, celle qui ne reculerait devant aucune solution technique. Il en dessina lui-même l'architecture et il modela de ses propres mains toutes les pièces, en compagnie de quelques amis qui lui prêtèrent main forte pour une bouchée de pain. Aujourd'hui, bien sûr, la marque possède sa propre R&D qui définit tous les composants conformément à l'état de l'art, mais au début, il fallait se contenter d'inspiration, d'enthousiasme et d'imagination. On a peine à le croire, mais le premier prototype fut monté en 1996, deux ans seulement après le démarrage du projet.

À l'image de ses voitures, la marque Koenigsegg progressa à toute allure et commença en 2002 à produire en série sa CC8S, qui avait subi un crash-test et avait été homologuée pour la vente en Europe. Son arrivée sur le marché avait montré qu'il était possible pour un jeune constructeur totalement impliqué de se mesurer aux marques de supercars établies de longue date.

Après un incendie ayant frappé sa première implantation, Koenigsegg s'est réinstallé en 2003 dans ses locaux actuels, qui hébergent aussi son siège : une ancienne usine d'avions de chasse de l'armée de l'air suédoise.

Holder of the Guinness World Record as builder of the fastest production car, the Swedish firm of Koenigsegg succeeded - against all the odds - in establishing itself in the front rank of supercar manufacturers within a decade of its foundation. Among UK motoring enthusiasts Koenigsegg is now a household name, thanks to its setting a new lap record on BBC Television's Top Gear programme in 2006, ahead of all contemporary supercars.

The company was founded in 1994 by sports car enthusiast Christian von Koenigsegg, who was running a successful import/export business at the time. His aim was nothing less than the creation of the ultimate performance car, where no technical solution would be deemed too difficult. Christian himself drew up the initial layout and in those days he even hand-modelled everything himself, together with a few friends who helped out for meagre wages. Nowadays, of course, the company has its own R&D department boasting state-of-the-art equipment, but in the beginning inspiration, enthusiasm and imagination had to suffice. Incredibly, the first prototype was completed in 1996, only two years after the project had commenced.

Rather like its cars, the Koenigsegg company moved at a record pace and in 2002 began series production of the CC8S model, which was crash-tested and homologated for sale in Europe. The CC8S's arrival demonstrated that it was indeed possible for a passionate, dedicated young manufacturer to compete with the older, long-established supercar brands.

After a fire at its original premises, Koenigsegg relocated in 2003 to its present location and headquarters: a former fighter jet facility that had previously belonged to the Swedish Air Force.







Ces bâtiments se complètent d'une piste de 1,7 km qui s'est révélée parfaite pour les essais à haute vitesse, d'autant plus qu'elle fait 50 mètres de large et peut donc servir de piste d'essais. De nombreux clients de Koenigsegg ont apprécié de pouvoir faire atterrir leur jet privé à côté de l'usine ou leur hélicoptère juste devant l'entrée principale.

Along with the buildings came a 1.7km runway, which turned out to be perfect for high-speed testing. Since the runway is 50 metres wide it can also serve as a test track. Many Koenigsegg customers have enjoyed landing their private jets just outside the factory gates, and there is also a heli-pad in front of the main entrance.

Au printemps 2004, Koenigsegg lança la CCR, une supercar qui dominait toutes les autres et qui remporta le titre mondial Guinness de constructeur de la routière de série la plus rapide, jusqu'alors détenu par la McLaren F1. En 2006, une Koenigsegg CCX boucla le tour le plus rapide dans l'émission de Top Gear désormais bien connue, et l'année suivante, Koenigsegg lança la CCXR : une version de 1 018 chevaux de la CCX pouvant consommer du carburant E85, plus écologique. Cette avancée en fit la première supercar "verte", mais Koenigsegg n'en avait pas terminé avec les records : plus tôt dans l'année, une CCX avait établi un nouveau record du 0-300-0 km/h en seulement 29 secondes. La Koenigsegg, bien que conçue pour triompher sur piste, n'en est pas moins capable de vous transporter confortablement à haute vitesse sur de longs trajets.

In the spring of 2004 Koenigsegg launched the CCR, a supercar that surpassed all others, breaking the Guinness World Record for the fastest production road car, which until then had been held by the McLaren F1. In 2006 a Koenigsegg CCX set fastest lap in the now famous Top Gear programme, and then the following year Koenigsegg launched the CCXR: a 1,018bhp version of the CCX capable of running on environmentally friendlier E85 fuel. This pioneering development made it the world's first 'green' supercar, but Koenigsegg was not done with record breaking yet, setting a new 0-300-0km/h record of just 29 seconds with a CCX earlier this year. Although built to excel on the racetrack, the Koenigsegg is nevertheless a comfortable means of high-speed long-distance travelling.

L'Agera, la remplaçante des CCX/CCXR, fut lancée en 2011 après avoir été nommée en 2010 Hypercar de l'année par le magazine Top Gear. En 2017, sa version Agera RS devint la voiture de série la plus rapide au monde en établissant le record, vérifié par GPS, de 447 km/h pour la moyenne dans les deux sens et de 458 km/h en ligne droite.

Successor to the CCX/CCXR, the Agera arrived in 2011 having been named 'Hypercar of the Year' by Top Gear magazine in 2010. In 2017, the Agera RS variant became the world's fastest production car, setting a record with a GPS-verified two-way average top speed of 447km/h (278mph) and a fastest straight-line speed of 458km/h (285mph).



Et comme si les 1 176 chevaux de l'Agera RS ne suffisaient toujours pas, Koenigsegg présenta au Salon de Genève de mars 2014 la One:1, dont le nom est dû à son rapport poids-puissance de 1 (1 360 chevaux pour 1 360 kg). Ces 1 360 chevaux équivalent à un peu plus d'un mégawatt, ce qui fit annoncer à Koenigsegg que la One:1 était la première "mégacar au monde". Cette débauche de puissance était fournie par une variante du V8 double turbo de 5,0 litres déjà monté sur les autres versions de l'Agera, associée à la boîte à double embrayage et sept rapports avec commande par palettes de ces mêmes Agera. Koenigsegg n'ajouta à l'exemplaire du Salon de Genève que six voitures de série, ce qui fit de cet engin phénoménal un objet encore plus exclusif que les supercars actuelles les plus confidentielles. Son prix ? Un bon 2,85 millions de dollars.

Cet exemplaire, bleu et noir carbone avec un intérieur en cuir beige, n'a parcouru que 597 km et se trouve être en excellent état, comme neuf. Il est proposé avec sa notice d'utilisation, sa housse, ses documents d'immatriculation de Guinée équatoriale et son contrôle technique. Il représente une merveilleuse occasion d'acquérir un exemplaire intact de cette supercar si extrême, avec une substantielle économie par rapport à son prix à neuf. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF1,800,000 - 2,300,000**  
**No Reserve**

And if the stock Agera RS's mere 1,176 PS still wasn't enough, in March 2014 Koenigsegg presented the One:1 at the Geneva Motor Show, the car's name being derived from its 1:1 power-to-weight ratio (1,360 PS to 1,360 kg). The 1,360 PS (1,341bhp) power output is the equivalent of a little over one megawatt, which Koenigsegg claimed makes the One:1 the "world's first megacar". Supplying this superfluity of horsepower was a variant of the 5.0-litre twin-turbocharged V8 engine used in the other members of the Agera family, the latter's seven-speed dual-clutch paddle shift transmission being another carryover. In addition to the Geneva Motor Show example, Koenigsegg built a further six production models, making this outrageous machine exclusive even by the rarefied standards of modern supercars. The price? A cool \$2.85 million.

Finished in blue/black carbon with beige leather interior, this example has covered a mere 597km and is presented in excellent 'as new' condition throughout. Offered with its owner's manual, car cover, and Equatorial Guinea registration papers and technical inspection, it represents a wonderful to acquire a pristine example of this ultimate supercar at a substantial saving over its cost new. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



25 Ω ◊

## FERRARI LaFerrari 2015

Chassis no. ZFF76ZHB000203343

- *Class-leading petrol/electric hybrid hypercar*
- *One of only 499 made*
- *Delivered new to Germany*
- *894 kilometres from new*
- *'As new' condition*

« La LaFerrari est vraisemblablement l'hypercar la plus rapide et la plus fascinante au monde. Ce qui est une affirmation osée, face à des machines comme la McLaren P1 ou le Spyder Porsche 918. L'essentiel tient cependant au fait que la LaFerrari est plus puissante (pas moins de 950 ch) et a moins de poids à tirer que ses prestigieuses rivales et donc, en dehors de toute autre considération, elle est la première de la liste. Quoi qu'il en soit, la Ferrari ultime ... » – Autocar.

Aujourd'hui que le souci de l'environnement est de plus en plus présent, même les constructeurs de supercars ont ressenti le besoin de peaufiner leur image écologique. À la recherche d'une meilleure efficacité énergétique et d'émissions réduites, ils ont abordé l'« hybride » dans un secteur du marché jusque-là réservé aux carburants fossiles. C'est en fait le résultat d'une stratégie gagnant/gagnant, ces hypercars étant à la fois plus respectueuses de l'environnement et considérablement plus puissantes qu'auparavant.

La première proposition de Ferrari dans ce domaine fut la LaFerrari, un coupé en édition limitée entré en production en 2013. Dernier modèle Ferrari à moteur central 12 cylindres, la LaFerrari est le résultat de pas moins de neuf études de conception créées au cours de sa mise au point. La voiture fut dévoilée au Salon de Genève en 2013. De façon tout à fait inhabituelle, son style ne doit rien au collaborateur de longue date de Ferrari, la Carrozzeria Pininfarina.

Évidemment, une voiture portant un nom comme « LaFerrari » ne pouvait recourir qu'à une mécanique V12, un type de moteur utilisé sur la première Ferrari de 1947 et sur toute une série de modèles parmi les plus glorieux de la marque italienne. Le V12 de la LaFerrari affiche une cylindrée de 6,3 litres et développe 789 ch, associé à un moteur électrique de 161 ch pour fournir une puissance totale de 950 ch, la plus grande puissance pour une Ferrari de route.

"The LaFerrari is very possibly the world's fastest, most exciting hypercar. Which is some statement to make when there are machines such as the McLaren P1 and Porsche 918 Spyder to contend with. The bottom line, however, is that LaFerrari has more power (a whopping 950bhp) and less weight to carry around than its prestigious rivals so figuratively, if nothing else, it quite clearly has the upper hand. Either way, this is the ultimate Ferrari..." – *Autocar*.

In today's increasingly environmentally conscious times, even supercar manufacturers have felt the need to polish up their 'Green' credentials. Seeking better fuel economy and reduced emissions, they have brought 'hybrid' technology to this previously exclusively fossil-fuels-only sector of the market. This has resulted in a 'win win' situation: these latest hypercars being more environmentally friendly while at the same time considerably more powerful than before.

Ferrari's first offering in this expanding category was the LaFerrari, a limited-edition coupé that entered production in 2013. Ferrari's last model with a mid-mounted 12-cylinder engine, LaFerrari was the distillation of no fewer than nine design studies created during the process of its development. The car was unveiled at the 2013 Geneva Auto Show. Unusually, its styling had no input from Ferrari's long-term collaborator, Carrozzeria Pininfarina.

Clearly, a car evocatively titled 'LaFerrari' would have to have a V12 engine, a type of power unit used in the very first Ferrari of 1947 and for a glorious succession of the Italian factory's most famous models. The LaFerrari V12 displaced 6.3-litres and produced 789bhp, supplemented by an electric motor producing 161bhp for a combined output of 950 horsepower, the highest power output of any Ferrari road car.





Quand la voiture roule, la batterie lithium-ion du moteur électrique est chargée par un KERS (Kinetic Energy Recovery System), identique à celui de la dernière génération de Formule 1. La puissance passe aux roues arrière (il n'y a pas de transmission intégrale) via une transmission à double embrayage à sept rapports. Et si vous n'utilisez pas tous ces 950 ch en permanence, il en résulte une diminution conséquente de la consommation, même si cela a peu d'intérêt pour le client typique d'une LaFerrari.

Conçue par le directeur technique des Ferrari de Formule 1, Rory Byrne, la LaFerrari a un châssis monocoque en fibre de carbone avec une suspension avant à double triangulation et un système multibras à l'arrière tout à fait dans la veine de l'actuelle génération de supercars. Pour toute voiture atteignant plus de 320 km/h, il faut un freinage à la hauteur et la LaFerrari est équipée des freins carbone-céramique Brembo les plus efficaces. Ferrari annonce une vitesse maximale de plus de 349 km/h (217mph), comparable à celle de l'Enzo. La LaFerrari accélère de 0 à 100 km/h (0-62mph) en moins de 2,4 secondes et atteint les 300 km/h (186mph) en 15 secondes, distançant confortablement sa devancière. L'usine clamait également que la LaFerrari avait effectué un tour de son circuit d'essai de Fiorano en 1 min 19,7 s, plus rapidement qu'aucune autre Ferrari de route. Les systèmes électroniques abondent, même dans les plus humbles citadines modernes et, comme il fallait s'y attendre, la LaFerrari est bardée de tout ce que l'on peut imaginer : contrôle électronique de stabilité, ABS/EBD (antiblocage des freins à répartition électronique) haute performance, contrôle de traction EF1-Trac F1 intégré au système de propulsion hybride, différentiel électronique E-Diff 3 et suspension à amortisseurs magnétothéologiques, le tout contrôlé par 21 logiciels.

With the car is in motion, the electric motor's lithium-ion battery pack is charged by a KERS (Kinetic Energy Recovery System) as used in the current generation of Formula 1 cars. Power reaches the rear wheels (there's no four-wheel drive) via a seven-speed dual-clutch transmission. And if you didn't use those 950 horses all the time, there was also a useful decrease in fuel consumption, not that that would have interested the typical LaFerrari owner.

Designed by Ferrari's F1 technical director, Rory Byrne, the LaFerrari has a carbon fibre monocoque chassis with suspension at the front by double wishbones and at the rear by a multi-link system - pretty much the norm for the current generation of supercars. Any car with a 200mph-plus maximum needs plenty of stopping power, and the LaFerrari was equipped with Brembo's finest carbon-ceramic brakes. Ferrari claimed a top speed exceeding 349km/h (217mph), similar to the Enzo's top speed; however, the LaFerrari could accelerating from 0-100km/h (0-62mph) in under 2.4 seconds and reach 300km/h (186mph) in 15 seconds, comfortably out-performing its predecessor. The factory also claimed that LaFerrari had lapped its Fiorano test track in 1:19.7, faster than any other road-legal Ferrari. Electronic systems abound in even the humblest of modern hatchbacks, and as one would expect, the LaFerrari boasts just about every bit of automotive electricrery imaginable: electronic stability control; high performance ABS/EBD (anti-lock braking system/electronic brake distribution), EF1-Trac F1 traction control integrated with the hybrid propulsion system; E-Diff 3 electronic differential; and magnetorheological suspension dampers - all controlled by 21 computers.





Elle dispose également d'une aérodynamique active, les ailerons avant et arrière étant ajustables en roulant pour régler l'appui tout en régulant le refroidissement du moteur, de la boîte de vitesses, des batteries et des freins. On trouve encore plus d'électronique dans l'habitacle sous la forme d'un écran digital TFT de 12,3 pouces (310 mm) avec trois configurations au choix, permettant d'afficher toutes les données du système télémétrique. Le volant regroupe les contrôles intégrés, tandis que les palettes de transmission sont fixées directement sur la colonne de direction.

Heureux élu à avoir eu le privilège de conduire une LaFerrari, Steve Sutcliffe d'Autocar a été fortement impressionné lorsqu'il a tourné à Fiorano. « Le comportement est d'emblée doux et calme, la direction est étonnamment légère, mais renvoie de délicieuses sensations style vieille école. La pédale de frein est aussi légère sous le pied, mais donne également également beaucoup de sensations. Et la réponse à l'accélérateur est tout simplement époustouflante, la voiture bondit littéralement dans la ligne droite à mi-course en quatrième.

C'est ce que vous obtenez quand vous ajoutez la puissance électrique à un V12. À bas régime, l'électricité procure du couple instantanément et au-dessus de 3000 tr/min le V12 prend le relai. La transition est si douce que l'on ne s'en rend pas compte. On a juste l'impression que la voiture est animée par un V12 de 10 litres de cylindrée qui aurait en même temps un couple énorme en bas des tours.

There was also active aerodynamics, the front and rear wings being adjustable on the move to provide either high or low downforce while also controlling cooling of the engine, gearbox, batteries, and brakes. More electronics were deployed in the cockpit in the form of a 12.3" (310mm) TFT digital dashboard display with a choice of three optional layouts capable of relaying data from the telemetry system. The steering wheel featured integrated controls, while the gearchange paddles were fixed directly to steering column.

One of the fortunate few to have driven a LaFerrari, Autocar's Steve Sutcliffe was mightily impressed when let loose in one at Fiorano. "The ride instantly feels spookily smooth and calm, the steering surprisingly light but bursting with a delicious, old school kind of feel. The brake pedal also feels light underfoot but is again rippling with feel. And the throttle response, the first time I go anywhere near the loud pedal is just outrageous; the car explodes down the back straight even on half throttle in fourth gear.

"And that's what you get when you integrate electric power with a thumping great V12. At low revs the electricity provides the torque, and provides it instantly, and from there on up – at about 3000rpm – the V12 takes over. Yet the transformation is so smooth you are never actually aware that it takes place. Instead, it feels like the car is powered by a 10-litre V12 that somehow has massive low rev response at the same time.



À leur manière, la boîte de vitesses, les freins, la direction, la tenue de route, l'équilibre... sont tout aussi incroyables que le moteur – pardon, la source motrice – et les accélérations qu'il procure. »

Confier une voiture de 950 ch de 1 255 kg au commun des mortels, plutôt qu'à un pilote professionnel, peut être considéré comme risqué mais en concevant la LaFerrari, ses créateurs se sont assurés que quoi que la voiture fasse, elle le fasse avec prévenance. « On sait toujours où on en est avec cette voiture » continue Autocar « et, considérant combien elle est dangereusement rapide, c'est probablement sa plus grande qualité, la maniabilité. »

Malgré leur prix de 1 million de livres, chacun des 499 exemplaires prévus avait été vendu avant que la première ne soit même livrée. Quoiqu'il en soit, même si vous aviez les poches les plus profondes qui soient, cela ne suffisait pas pour acquérir une LaFerrari qui n'était destinée qu'aux fidèles clients approuvés par Ferrari. Représentant probablement l'unique chance d'une vie de posséder l'une de ces fabuleuses hypercars Ferrari, la LaFerrari proposée ici a été livrée neuve en Allemagne et se trouve immatriculée temporairement en Suisse. La voiture a parcouru 894 km et se présente en excellent état général, attestant de son utilisation parcimonieuse. Jaune avec intérieur noir, cette spectaculaire LaFerrari est vendue avec son chargeur, sa trousse à outils, ses papiers d'immatriculation en Guinée Équatoriale et son contrôle technique. Une batterie neuve sera installée pour la vente. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF2,600,000 - 2,800,000**  
**No Reserve**

"And yet, in their way, the gearchange, the brakes, the steering, the turn in, the handling balance and the ride... they are all every bit as incredible as the engine – sorry the power source – and the acceleration it can produce."

Putting a 950 horsepower car weighing only some 1,255kg dry in the hands of mere mortals, as opposed to professional racing drivers, might be considered somewhat reckless, but in designing LaFerrari, its makers ensured that whatever the car did it did predictably. "You always know where you are with this car," declared Autocar. "And considering just how insanely fast it is, that is arguably its greatest achievement; being manageable."

Despite a price of £1 million each, all 499 examples planned had sold before the first had been delivered. However, merely having pockets of limitless depth was not alone sufficient for you to acquire a LaFerrari, which was only available to loyal customers vetted by Ferrari. Representing a possibly once-in-a-lifetime opportunity to own one of these fabulous Ferrari hypercars, the LaFerrari offered here was delivered new to Germany and is currently registered on a temporary Swiss plate. The car has covered only 894km from new and is presented in generally excellent condition, reflecting its sparing use. Finished in yellow with black interior, this spectacular LaFerrari comes complete with charger, tool kit, and Equatorial Guinea registration document and technical inspection. A new battery will be fitted for the sale. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



**BENTLEY AZURE DÉCAPOTABLE 2007**

Châssis n° SCBDC47L37CX12482

- *United States model*
- *Built to special order*
- *843 miles from new*



Propriétaire de Bentley depuis 1998, Volkswagen conserva en production jusqu'en 2003 la décapotable Azure dérivée de la Continental-R, mais attendit trois ans pour lancer sa remplaçante. La production de la nouvelle Azure débuta ainsi en 2006, sur la base cette fois du soubassement de l'Arnage, plus moderne. Cette dernière existait sous deux formes : la Green Label à moteur BMW et la Red Label équipée du bon vieux V8 culbuté Rolls-Royce/Bentley de 6,75 litres. En effet, la bataille entre Volkswagen et BMW pour le rachat de Rolls-Royce/Bentley avait fait que le premier ne pouvait utiliser les moteurs de son concurrent que de façon transitoire, et que les futurs modèles devraient réutiliser le "vieux" V8 Bentley, soigneusement remis à niveau avec deux turbos pour la nouvelle décapotable Azure. En plus de ces deux turbos qui remplaçaient le turbo unique utilisé précédemment, le vénérable moteur avait été considérablement retravaillé, et Bentley affirmait que plus de la moitié des pièces étaient nouvelles. Dans cette nouvelle configuration, il produisait 450 chevaux et 880 Nm de couple et était accouplé à une nouvelle boîte automatique ZF à six rapports. Bentley revendiquait un 0 à 97 km/h en 5,6 secondes et une vitesse de pointe de 270 km/h, légèrement supérieure à celle du précédent modèle et toujours aussi remarquable pour une voiture de cette taille et de ce poids. "En un mot, merveilleuse," fut l'accueil qu'Autocar réserva à la nouvelle Azure, en précisant que "la nouvelle boîte [était] notoirement meilleure. C'est incroyable comme une bonne boîte auto peut changer la donne."

Construite pour le marché américain, cette magnifique Bentley Azure est le résultat d'une commande spéciale, ainsi qu'en témoigne la plaque de seuil de porte qui mentionne "Construite spécialement pour T.N.O." Elle est blanche avec un intérieur blanc et bleu, une capote bleue et des roues chromées. Elle n'a parcouru que 1 356 km depuis l'état neuf. Elle est munie de son certificat d'immatriculation de Guinée équatoriale ainsi que de ses documents douaniers. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF80,000 - 100,000****No Reserve**

Bentley Motors' owners since 1998, Volkswagen kept the existing Continental R-based Azure convertible in production until 2003 but delayed introducing its successor for a further three years. Production of the new Azure thus began for the 2006 model year. This time the Azure was based on the more modern Arnage platform. The latter had been built in two forms: Green Label (with BMW power) and Red Label with the long-running Rolls-Royce/Bentley 6.75-litre pushrod V8. A legacy of the Rolls-Royce/Bentley takeover battle with BMW, Volkswagen's use of a rival manufacturer's engines could only be a temporary measure, and so future models would use the 'old' Bentley V8, suitably up-rated with twin turbochargers for the new Azure convertible. As well as the twin turbochargers, replacing the single unit used previously, this venerable engine was extensively reworked, Bentley claiming that more than half the parts were new. In this form it produced 450bhp and 645lb/ft of torque, while a new ZF six-speed automatic transmission fed power to the rear wheels. Bentley claimed a 0-60mph (0-97km/h) acceleration time of 5.6 seconds and a top speed of 168mph (270 km/h), slightly faster than the previous model and still excellent for a vehicle of its size and weight. "In a word, wonderful," was how Autocar magazine greeted the new Azure, which was also reckoned "notably better for the new gearbox. Overall, it's amazing how much difference a decent auto 'box can make."

Built for the United States market, this beautiful Bentley Azure was built to special order as evidenced by the legend "Specially commissioned for T.N.O." on the door sill plate. Finished in white with white/blue interior and blue soft-top, it boasts chrome wheels and has covered only 843 miles from new. The car is offered with Equatorial Guinea registration papers and customs document. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

27 †

## MOTOSACOCHE 496 CM3 1930

Cadre n° 17195



Fondé aux Acacias, à Genève en 1901, Motosacoche devait son nom au moteur de cycle indépendant de Henri et Armand Dufaux, littéralement « une moto en sacoche » ou « moteur dans un sac ». Commercialisé sous le nom de MAG, les moteurs bien conçus de la marque étaient largement utilisés dans toute l'Europe continentale, les marchés français et italiens étant approvisionnés par des filiales respectivement à Lyon et Milan.

Les caractéristiques des moteurs Motosacoche à admission au-dessus de l'échappement furent remplacés (essentiellement) par des moteurs à soupapes latérales vers la fin des années 1920, tandis que pour le sport et la compétition la marque proposait une gamme de moteurs à soupapes en tête et à arbre à cames en tête. Cette Motosacoche 496 cm<sup>3</sup> est équipée du caractéristique moteur de la marque à admission au-dessus de l'échappement. La machine a été restaurée dans les cinq dernières années et est décrite par le vendeur comme en excellent état sous tous ses aspects. Vendue avec sa carte grise suisse (vétérane). La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime achetée au taux courant si le véhicule reste en Suisse.

**CHF10,000 - 15,000**

**No Reserve**

Founded in Acacias, Geneva in 1901, Motosacoche took its name from Henri and Armand Dufaux's self-contained cyclemotor power unit, literally 'une moto sa coche' or 'engine in a bag'. Marketed as 'MAG', the firm's well made proprietary engines were widely used throughout Continental Europe, the French and Italian markets being served by subsidiary factories in Lyon and Milan respectively.

Motosacoche's characteristic inlet-over-exhaust engines were replaced by (mainly) sidevalve types towards the end of the 1920s, while for sports and competition use the firm offered a range of overhead-valve and overhead-camshaft units. This 496cc Motosacoche has the marque's characteristic inlet-over-exhaust power unit. The machine has been restored over the last five years and is described by the vendor as in excellent condition in all respects. Offered with Swiss Carte Grise (Veteran). VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



28

## PORSCHE 911E 2,4 LITRES TARGA 1973

Châssis n° 9113210907

- Professionally restored in the USA 2011/2012
- Engine overhauled by Tobias Nussbaumer of Flat Six Cars, Basel
- Little used since the rebuild
- Registered in Switzerland



La première des nombreuses évolutions de la 911 arriva en 1966, deux ans après le début de sa mise en production, avec la 911 S identifiable par ses belles jantes en alliage Fuchs à cinq bâtons et à son moteur profondément modifié et bien plus puissant. À partir de 1969, un empattement allongé améliorerait le comportement et en 1970 le moteur avait subi son premier réalésage portant sa cylindrée à 2,2 litres. À cette époque la gamme de modèles proposés s'était stabilisée à trois, la 911T d'entrée de gamme, la 911E de milieu de gamme et la 911S en haut de gamme, toutes disponibles en coupé ou cabriolet Targa. Avec l'arrivée du moteur 2,2 litres, une culasse commune avait été adoptée, les différentes puissances étant obtenues principalement par les phases de distribution plutôt que par la taille des soupapes comme cela avait été le cas jusqu'alors. En 1972, toutes les versions de 911 reçurent le bloc de 2 341 cm<sup>3</sup> (appelé 2,4 litres) qui dans la version E développait 165 ch.

Selon le vendeur, cette délicieuse Porsche 911E Targa a été entièrement restaurée par Harald Brandner de BMC Classics en Floride, aux États-Unis en 2011/2012. Quand la voiture est arrivée en Europe, le moteur a été à nouveau entièrement révisé par le spécialiste renommé Tobias Nussbaumer de Flat Six Cars à Bâle. Depuis, elle n'a été utilisée que parcimonieusement uniquement par beau temps. Grise avec intérieur gris/noir, cette 911 2,4 litres entièrement restaurée est vendue avec sa carte grise suisse, ses papiers MFK et diverses factures, de la correspondance et des photographies de sa restauration.

**CHF70,000 - 100,000**

**No Reserve**

The first of countless upgrades to the perennial 911 came in 1966, two years after production had commenced, with the introduction of the 911S, which featured stylish Fuchs five-spoked alloy wheels and a heavily revised and more powerful engine. Improved handling courtesy of a lengthened wheelbase arrived in 1969 and then in 1970 the 911's air-cooled, flat six engine underwent the first of many enlargements - to 2.2 litres. By this time the models on offer had stabilised at three: the entry-level 911T, middle-ranking 911E and top-of-the-range 911S, all of which were available as either a closed coupé or Targa convertible. With the 2.2-litre engine's arrival, a common type of cylinder head was adopted, the differing power outputs being determined principally by valve timing rather than valve sizes as had been the case hitherto. In 1972 all 911 variants received the 2,341cc (nominally 2.4-litre) unit, which in 'E' specification produced a maximum of 165bhp.

According to the vendor, this delightful Porsche 911E Targa had been comprehensively restored by Harald Brandner of BMC Classics in Florida, USA in 2011/2012. When the car arrived in Europe, the engine was again thoroughly overhauled by renowned specialist Tobias Nussbaumer of Flat Six Cars in Basel. Since then it has seen only sporadic use in good weather only. Finished in grey with grey/black interior, this extensively restored 2.4-litre 911 is offered with Swiss Carte Grise; MFK document; and assorted invoices, correspondence, and photographs relating to its restoration.

**BMW Z3M COUPÉ 1998**

Châssis n° WBSCM91050LB55710

- Present ownership since 2014
- Manual transmission
- Circa 81,700 kilometres from new
- Featured in *Auto Illustrierte* magazine (October 2013 edition)



Lancé au début des années 1980, avec une édition limitée « spécial homologation » de la M3, BMW Motorsport GmbH créa sa propre marque exclusive M-Power de modèle de luxe aux performances améliorées. La première Z3 M-Power apparut en janvier 1998. Construite jusqu'en février 2001, lorsque le modèle fut modifié, la première série de coupé et roadster Z3M recevait le moteur 3,2 litres S50 de 316 ch et 32,6 mkg de couple – des chiffres qui donnaient un 0 à 100 km/h à faire fumer les pneus en 5,2 secondes et une vitesse maximale de 250 km/h. Modèle BMW offrant la meilleure accélération à l'époque, le coupé Z3M proposait des équipements généreux incluant vitres électriques, ABS, PAS, air conditionné, sièges chauffants, air bags conducteur/passager, système stéréo à six haut-parleurs, alarme, rétroviseurs extérieur chauffants, jantes alliage de 17 pouces et différentiel à glissement limité en série. Combinant un style et des performances spectaculaires avec un aspect pratique impressionnant, le coupé Z3M ne fut pas remplacé dans la gamme BMW après son arrêt en 2002 et deviendra à n'en pas douter « hautement collectionnable » dans le futur.

Noire avec intérieur assorti, cette Z3M à transmission manuelle a été achetée par son actuel propriétaire en 2014, alors qu'elle affichait un total crédible de seulement 78 000 kilomètres au compteur. Depuis son acquisition, la voiture n'a été utilisée que parcimonieusement, aussi son compteur n'affiche-t-il que 81 700 kilomètres. Cette Z3M est décrite par son propriétaire comme étant en excellent état général, à l'exception d'une égratignure sur l'aile arrière. Elle possède tous ses papiers et sera vendue avec carte grise suisse, son document MFK et le numéro du magazine *Auto Illustrierte* (d'octobre 2013) qui la présente dans un grand article.

**CHF40,000 - 60,000****No Reserve**

Commencing in the early 1980s with the limited edition 'homologation special' M3, BMW Motorsport GmbH went on to create its own distinctive 'M-Power' brand of performance-enhanced luxury models. The first M-Power Z3 appeared in January 1998. Built until February 2001 when the model was revised, the first-series Z3M Coupé and Roadster were powered by the 3.2-litre S50 engine producing 316bhp and 236lb/ft of torque - figures that translated into a tyre-smoking 0-60mph time of 5.2 seconds and a top speed of 155mph. The fastest-accelerating BMW ever at the time of its introduction, the Z3M Coupé boasted a generous specification that included electric windows, ABS, PAS, air conditioning, heated seats, driver/passenger air bags, six-speaker stereo system, alarm/immobiliser, heated exterior mirrors, 17" alloy wheels, and a limited-slip differential as standard. Combining outrageous looks and performance with impressive practicality, the Z3M Coupé was not replaced within BMW's line-up after its deletion in 2002 and is surely destined for 'highly collectible' status in the future.

Finished in black with matching interior, this manual transmission Z3M was purchased by the current owner in 2014 when it showed a credible total of only 78,000 kilometres on the odometer. Since its acquisition the car has been used only sparingly, so the odometer currently shows only some 81,700 kilometres. This Z3M is described by the owner as excellent in every respect, the only exception being a small scratch on the left rear side. All documents are present, and the car also comes with a Swiss Carte Grise, MFK document, and a copy of *Auto Illustrierte* magazine (October 2013 edition) featured it in a comprehensive article.



30

## FERRARI 308 GTB « VETRORESINA » 1976

Carrosserie Pininfarina/Scaglietti

Châssis n° F106AB19647

- One of only 712 vetroresina models produced
- Two previous owners in Switzerland
- 71,000 kilometres recorded
- Present ownership since 2015
- Registered in Switzerland



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

Présentée au Salon de Paris en 1975, la superbe 308 GTB – seconde Ferrari de route à moteur V8 – marquait un retour apprécié aux services de Pininfarina pour le style, après la Dino 308 GT4 dessinée par Bertone. Portant enfin le vrai écusson Ferrari plutôt que celui de Dino, la nouvelle venue changeait peu mécaniquement, en dehors d'un empattement plus court, reprenant le train roulant et le V8 3 litres monté transversalement de sa devancière, désormais équipé d'une lubrification par carter sec. En version routière, ce bloc moteur magnifiquement conçu, développait 255 ch, une puissance suffisante pour propulser l'aérodynamique 308 GTB à une vitesse maximale de 240 km/h.

Produite au début avec une carrosserie en résine et fibre de verre (vetroresina) – un matériau que Ferrari utilisait pour la première fois sur un modèle de série – la 308 GTB construite par Scaglietti fit appel à l'acier après avril 1977. Ce changement s'accompagnait d'une augmentation de poids (d'environ 80 kg) et d'une réduction des performances conséquente, ainsi que d'une propension à la corrosion.

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

Introduced at the Paris Salon in 1975, the stunningly beautiful 308 GTB – Ferrari's second V8-engined road car - marked a welcome return to Pininfarina styling following the Bertone-designed Dino 308 GT4. Badged as a 'proper' Ferrari rather than a Dino, the newcomer had changed little mechanically apart from a reduction in wheelbase, while retaining its predecessor's underpinnings and transversely mounted quad-cam 3.0-litre V8 engine, which now featured dry-sump lubrication. In road tune this superbly engineered power unit produced 255bhp, an output good enough to propel the aerodynamically efficient 308 to a top speed of 150mph (240km/h).

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



Naturellement, tous ceux qui voulaient courir avec une 308 GTB choisissait une version « vetroresina » lorsqu'ils le pouvaient. Les évolutions successives furent l'apparition d'une version ouverte, la GTS avec un toit amovible type Targa, l'adoption de l'injection électronique Bosch K-Jetronic (1980) et, finalement, une culasse modifiée à quatre soupapes par cylindre (1982).

Cet exemplaire rouge avec intérieur en cuir noir, un des 712 coupés 308 GTB vetroresina produits, affiche actuellement 71 000 kilomètres au compteur. La Ferrari, une version européenne, a connu deux précédents propriétaires en Suisse et, depuis 2015, faisait partie de la petite collection privée du vendeur. Malheureusement, elle n'a plus son carnet d'entretien ni son manuel original, mais le vendeur pense que les 70 000 kilomètres affichés au compteur en 2015 étaient d'origine. Doté d'un échappement sport en deuxième monte, le moteur tourne parfaitement et la voiture est décrite par le vendeur comme étant en bon état général. Vendu en raison d'un manque de place et de l'âge avancé du vendeur, la Ferrari est proposée avec diverses factures, son Veteranenzulassung suisse, ses papiers MFK et différents documents provenant de ses propriétaires antérieurs, des copies des anciens papiers d'immatriculation, documents divers et certificat de vente, etc. Une excellente opportunité d'acquérir un exemplaire original de cette séduisante version de l'emblématique Ferrari 308 GTB.

**CHF150,000 - 200,000**

Further developments included the introduction of an open-top GTS version with Targa-style removable roof, the adoption of Bosch K-Jetronic fuel injection (1980) and, finally, revised cylinder heads with four valves per cylinder (1982).

One of only 712 vetroresina 308 GTB coupés produced, this example is finished red with black leather interior and currently displays a total of some 71,000 kilometres on the odometer. A European version, the Ferrari has had two previous owners in Switzerland and since 2015 has formed part of the vendor's small private collection. Unfortunately, the original service book and manual is no longer present, but the current owner satisfied himself that the 70,000 kilometres showing on the odometer in 2015 seemed correct. Fitted with an after-market sports exhaust, the engine is said to run perfectly, while the car is described by the vendor as in very good condition throughout. Only sold because of space requirements and the vendor's advancing age, the Ferrari is offered with sundry maintenance invoices, MFK document, Swiss Veteranenzulassung, and assorted previous-ownership paperwork: copies of old registration document and bill of sale, etc. A wonderful opportunity to acquire an original example of this most desirable version of the iconic Ferrari 308 GTB.



**FERRARI MONDIAL QV CABRIOLET 1984**

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFLC15S000057639

- *Delivered new to Switzerland*
- *One of only 629 Mondial QV Cabriolets built*
- *Three owners from new*
- *Circa 44,000 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*



Considérablement plus habitable que les premières 2+2, la Mondial à carrosserie Pininfarina était décrite par le magazine Car comme « ce qu'on peut faire de plus proche d'une supercar en termes de transport familial ». Les différentes évolutions furent un vrai cabriolet (pas de type Targa), l'adoption du moteur QV (Quattro Valvole, quatre soupapes par cylindre) plus puissant en 1982 et la cylindrée portée à 3, 2 litres en 1985. Mais Ferrari n'en n'avait pas fini avec la Mondial. En 1989, le V8 fut à nouveau réallésé – cette fois à 3,4 litres - et, démontrant que la course améliore vraiment la race, transmettait ses 300 ch à la route via une boîte à cinq rapports transversale mettant en pratique l'expérience acquise en Formule 1 avec cette transmission. La Mondial T adoptait deux autres « premières » pour Ferrari, une direction à crémaillère assistée et un contrôle d'amortisseurs réglables depuis le tableau de bord. L'antiblocage des freins était également de série de même que l'air conditionné.

Le cabriolet Mondial QV proposé ici est doté du moteur quatre valvole (quatre soupapes par cylindre) dévoilé en 1982. Selon le vendeur, la Ferrari a été livrée neuve en Suisse et n'a eu que deux propriétaires précédents. Après le décès du second, la voiture est restée inutilisée pendant une quinzaine d'années, avant d'être entièrement révisée, incluant une nouvelle capote en 2015, lorsqu'elle fut achetée par le vendeur. Le kilométrage relativement bas affiche 44 000 kilomètres et peut être vérifié en se référant aux documents originaux, comprenant le manuel d'instruction et le carnet d'entretien, vendus avec la voiture. Rouge avec intérieur en cuir Cognac et décrite par le vendeur comme en très bon état général, cette Ferrari moderne et pratique possède également sa carte d'identité FIVA (2016), diverses factures, son document MFK, sa carte grise suisse et divers papiers provenant des précédents propriétaires, anciens papiers d'immatriculation et contrat de vente, etc.

**CHF35,000 - 55,000****No Reserve**

Considerably roomier than previous Ferrari 2+2s, the Pininfarina-styled Mondial has been described by Car magazine as, "the closest you'll get to supercar family transport". Developments included a proper (non-Targa) Cabriolet, the introduction of a more-powerful Qv (quattro-valvole: four valves per cylinder) engine in 1982 and enlargement to 3.2 litres for 1985. But Ferrari had not finished with the Mondial just yet. For 1989 the V8 engine was increased in capacity once again - this time to 3.4 litres - and, demonstrating that racing really does improve the breed, transmitted its 300bhp to the road via a transversale (transverse) five-speed gearbox developed using experience of this transmission arrangement gained in Formula 1. The Mondial 't' featured two other Ferrari 'firsts': power-assisted rack and pinion steering and cockpit-adjustable ride quality control. Anti-lock brakes were another standard feature, as was air conditioning.

The Mondial Qv cabriolet offered here has the quattro-valvole (four valves per cylinder) engine introduced in 1982. According to the vendor, the Ferrari was delivered new in Switzerland and has had two previous owners. After the second owner passed away, the car remained unused for some 15 years before being extensively re-commissioned, including a new top, in 2015 when it was purchased by the current owner. The relatively low odometer reading of some 44,000 kilometres can be verified by reference to the original documents, including the instruction manual and service book, which come with the car. Finished in red with Cognac leather interior, and described by the vendor as in very good condition throughout, this most practical of modern Ferraris also comes with a FIVA Identity Card, (2016), sundry invoices, MFK document, Swiss Carte Grise, and assorted previous-ownership paperwork: copies of old registration document and bill of sale, etc.

32

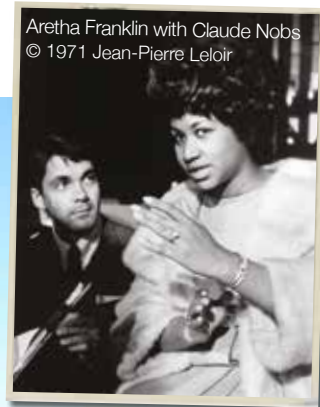
## ASTON MARTIN LAGONDA 3-LITRE 1956

Carrosserie par Tickford

Châssis n° LB/290/1/184

Moteur n° VB6H/606

- One of only 270 built
- Supplied new to Switzerland
- Formerly part of the Claude Nobs Collection
- Recently serviced and ready to use



La Lagonda, une construction moderne faisant appel à un châssis en croix et une suspension indépendante aux quatre roues, était proposée en berline ou cabriolet, tous deux à carrosserie sur mesure, tandis que l'intérieur avec sa sellerie en cuir, sa ronce de noyer omniprésente et sa qualité de construction soutenait facilement la comparaison avec les meilleures voitures de luxe de l'époque. En 1953, le moteur fut porté à 3 litres et, sous cette forme, la luxueuse Lagonda continua sa production jusqu'en 1958, époque à laquelle 270 modèles 3 litres de tous types avaient été construits.

Cette Lagonda 3 Litre a été achetée neuve en 1956 par un certain M. Whitaker, citoyen britannique vivant à Montreux en Suisse, chez Limmat Garage AG, Jos Stierli & Co de Zürich.

La voiture a un temps fait partie de la collection privée de Claude Nobs, fondateur et organisateur du Festival de Jazz de Montreux, qui l'aurait acquise en 1962. M. Nobs commença à utiliser la Lagonda pour aller chercher les vedettes du Festival à l'aéroport de Genève. Il transporta les Rolling Stones en 1964 pour leur show à Montreux, ainsi que Petula Clark, Erroll Garner (en 1966, pour « La Rose d'Or ») et Aretha Franklin en 1968. D'autres stars ont été accueillies sur les sièges arrière de cette Lagonda, parmi lesquelles Count Basie, Ella Fitzgerald, Duke Ellington, Oscar Peterson, Nina Simone, David Bowie, Freddie Mercury, etc. Une vidéo de la TV Suisse Romande montre Ella Fitzgerald sortant de la Lagonda.

Cette Lagonda 3 Litre historiquement unique, deux tons gris argent et framboise avec intérieur en cuir gris, est vendue avec son livret d'instruction, diverses factures d'entretien, un certificat d'authenticité établi par la Fondation Claude Nobs et sa carte grise suisse. Récemment révisée, la voiture est prête à prendre la route.

**CHF55,000 - 75,000**

**No Reserve**

An advanced design employing a cruciform-braced chassis and all-round independent suspension, the Lagonda was available as a saloon or fixed & drophead coupé, both with coachbuilt bodies, while the interior with its leather upholstery, plentiful walnut and quality fittings stood comparison with that of the very best in the luxury car class. In 1953 the engine was enlarged to 3.0-Litre and in this form the luxurious Lagonda continued in production until 1958, by which time 270 3.0-Litre models of all types had been made.

This Lagonda 3.0-Litre was purchased new in 1956 by one M. Whitaker, a British citizen living in Montreux - Switzerland, and was supplied by Limmat Garage AG, Jos Stierli & Co de Zürich.

The car once formed part of the private collection belonging to Claude Nobs, founder and organiser of the Montreux Jazz Festival, who is believed to have acquired it in 1962. Mr Nobs began to use his Lagonda to pick up the Festival's performers at Geneva Airport. He collected the Rolling Stones in 1964 for their show in Montreux, as well as Petula Clark, Erroll Garner (in 1966, for 'La Rose d'Or') and Aretha Franklin in 1968. Other superstars who have graced this Lagonda's rear seats include Count Basie, Ella Fitzgerald, Duke Ellington, Oscar Peterson, Nina Simone, David Bowie, Freddie Mercury, etc. A TV Suisse Romande video shows Ella Fitzgerald alighting from the Lagonda.

Finished in two-tone silver grey/raspberry with grey leather interior, this uniquely historic Lagonda 3.0-Litre is offered with its instruction book, sundry service invoices, a certificate of authenticity established by the Claude Nobs Foundation and Swiss Carte Grise. Recently serviced, the car is ready to use.



**FERRARI 250 GTE 2+2 SÉRIE III COUPÉ 1963**

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 4473 GT

- *Delivered new to Switzerland*
- *The 118th of 300 Series III cars built*
- *Matching numbers*
- *Present ownership since 2000*
- *Marcel Massini report on file*
- *Restored in 2014*
- *Registered in Switzerland*



Conçue pour élargir l'attrait des Ferrari à un marché déjà disputé par ses rivaux Aston Martin et Maserati, la 250 GTE 2+2 fit ses débuts au cours de l'été 1960. Première Ferrari quatre places, elle descendait directement de la Ferrari la plus vendue à l'époque, la 250 GT. Celle-ci, lancée en 1954, recevait un V12 Colombo de 3 litres, plus compact et plus léger, à la place du bloc Lampredi de sa devancière l'Europa. Son châssis reprenait une recette éprouvée de Ferrari, un treillis multitubulaire de gros tubes ovales, la suspension avant indépendante recourant désormais à des ressorts hélicoïdaux à la place du ressort à lame transversal. Une boîte à quatre rapports tous synchronisés transmettait la puissance à l'essieu arrière rigide, tandis que des tambours à commande hydraulique aux quatre roues assuraient le freinage. Les freins à disque ne furent adoptés qu'à la fin de 1959 et une boîte à quatre rapports avec overdrive l'année suivante, deux améliorations que la 250 GTE reçut dès le début de sa production, en 1960.

Le cahier des charges de Pininfarina enjoignait de réaliser une 2+2, sans sacrifier l'allure élégante ni le comportement sportif, une tâche dont le maître carrossier s'acquitta avec brio sur la GTE. En déplaçant le moteur, la boîte de vitesses et le système de direction vers l'avant, et le réservoir vers l'arrière, il dégagait suffisamment de place pour deux passagers supplémentaires sur les sièges arrière d'appoint dans l'empattement de 2,60 m de la 250 GT. Le moteur Tipo 128 E à bougies latérales de 240 ch assurait le niveau de performance demandé, malgré l'inévitable gain de poids.

Intended to extend Ferrari's appeal to a sector of the market already contested by rivals Aston Martin and Maserati, the 250 GTE 2+2 debuted in the summer of 1960. Ferrari's first four-seater, the 250 GTE 2+2 was directly descended from the most commercially successful Ferrari of its day, the 250 GT. Launched in 1954, the latter featured a lighter and more-compact Colombo-designed 3.0-litre V12 in place of its Europa predecessor's Lampredi unit. The 250 GT chassis followed Ferrari's established practice, being a multi-tubular frame tied together by oval main tubes, though the independent front suspension now employed coil springs instead of the transverse-leaf type. A four-speed, all-synchromesh gearbox transmitted power to the live rear axle, while hydraulic drums looked after braking all round. Disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, and both were features the 250 GTE enjoyed from the start of production in 1960.

Pininfarina's brief had been to produce a 2+2 without sacrificing the 250's elegant good looks or sporting demeanour and the master stylist succeeded brilliantly with the GTE. By moving the engine, gearbox and steering gear forward and the fuel tank back, sufficient room was created for two occasional rear seats within the 250 GT's 2,600mm wheelbase. The Tipo 128E outside-plug engine's 240bhp ensured that there was no reduction in performance despite the inevitable gain in weight.



Voiture populaire et rentable pour Ferrari, la 250 GTE connut trois séries d'évolutions, la plupart concernant la disposition du tableau de bord et les éclairages extérieurs, et resta en production jusqu'en 1963.

Carrossée par Pininfarina, 4473 est doté de la séduisante boîte de vitesse avec overdrive et se trouve être le 118e des 300 exemplaire de la série III sur une production totale de 954 unités. Sa couleur originale était bleue avec intérieur en cuir Connolly beige. Achevée le 3 avril 1963, 4473 a été livrée au concessionnaire Ferrari officiel Automobile Monteverdi AG à Binningen, en Suisse, et plus tard la même année à son premier propriétaire, Angelo Casoni, à Bâle où elle a été immatriculée BS 40590. Le 27 octobre 1964 (à 35 318 kilomètres), la voiture a été révisée par l'atelier Assistenza Clienti de Ferrari à Modène.

De 1985 à 1995, la Ferrari a appartenu à Anselm Filliger de Stans, en Suisse et de 1995 à 2000 à H. R. Willner de Lupfig, également en Suisse. Le vendeur a acheté la voiture en juillet 2000, date depuis laquelle elle a été entretenue et révisée par le garage Lavino de Bâle. En 2014 la Ferrari a été restaurée, repeinte dans sa livrée actuelle gris argent avec intérieur noir. Les feux arrière de série I ont été installés à cette occasion. Décrite par le vendeur, un particulier, comme étant en bon état général avec un bon moteur, cette belle et pratique Ferrari 2+2 est vendue avec les factures de restauration et d'entretien, son contrôle technique, son Fahrzeugausweis suisse et un manuel d'instruction original en italien.  
**CHF300,000 - 350,000**

A popular and highly profitable car for Ferrari, the 250 GTE evolved through three series, changes being mainly confined to the dashboard layout and exterior lighting arrangements, remaining in production until 1963.

Bodied by Carrozzeria Pininfarina, '4473' has the desirable overdrive gearbox and is the 118th of the 300 Series III cars completed out of a total production run of 954 units. Its original colour scheme was blue with beige Connolly leather interior. Completed on 3rd April 1963, '4473' was delivered to the official Ferrari dealer Automobile Monteverdi AG in Binningen, Switzerland and later that same year was sold to its first owner, Angelo Casoni, in Basel where it was registered as 'BS 40590'. On 27th October 1964 (at 35,318 kilometres), the car was serviced at Ferrari's Assistenza Clienti facility in Modena.

From 1985 to 1995 the Ferrari belonged to Anselm Filliger of Stans, Switzerland and from 1995 to 2000 was owned by H R Willner of Lupfig, also in Switzerland. The current vendor purchased the car in July 2000, since when it has been serviced and maintained by Garage Lavino in Basel. In 2014 the Ferrari was restored and refinished in its present livery of Grigio Argento with black trim. The taillights, from a Series I, were fitted at this time. Described by the private vendor as in good condition in every respect, with very good engine, this beautiful and practical Ferrari 2+2 is offered with restoration and service invoices, technical inspection, Swiss Fahrzeugausweis, and an original instruction manual in Italian.



THE FOLLOWING 5 MOTOR CARS ARE OFFERED BY A PRIVATE SWISS PORSCHE COLLECTOR

34

## PORSCHE 911 CARRERA 2,7 LITRES MFI COUPÉ 1974

Châssis n° 9114600780

- *Delivered new to Switzerland*
- *Three owners*
- *76,669 kilometres from new*
- *Professional (partial) restoration in 2015*
- *Certificate of Authenticity*



Porsche ressuscita le nom de Carrera pour son haut de gamme 911, en 1972/73. Baptisée Carrera RS (RennSport), la nouvelle venue devait en principe être une série limitée pour l'homologation et permettre à l'usine de l'engager en Groupe 4 dans la classe GT spéciale, après un minimum de 500 exemplaires construits. Mais la demande pour cette fabuleuse voiture fut si importante que la production fut prolongée progressivement pour finir avec 1 590 unités ce qui permit de l'homologuer en GT Groupe 3 qu'elle allait dominer. La Carrera RSR de compétition catégorie GT remporta des victoires absolues dans le championnat du monde des voitures de Sport à Daytona et à la Targa Florio en 1973, battant les prototypes 3 litres de Ferrari, Matra et Mirage-Ford à ces occasions, un résultat incroyable pour un modèle prenant pour base une voiture de série.

Construite sur une plate-forme allégée de 911 S, la Carrera RS faisait appel à une suspension modifiée et des roues arrière plus larges (sous des passages de roues gonflés) pour améliorer la tenue de route, tandis que le moteur six cylindres 2,7 litres à injection refroidi par air de 210 ch portait la vitesse de pointe aux environs de 240 km/h. La Carrera se singularisait par son aileron « queue de canard » et son spoiler avant, qui n'étaient pas seulement là pour faire joli, mais étaient indispensables pour sa stabilité à haute vitesse, et représentaient la première expérimentation sérieuse de Porsche en matière d'aérodynamique sur une voiture de série. C'était surtout la réduction de poids qui transformait les performances. Des matériaux plus légers pour la carrosserie et une chasse impitoyable à tout ce qui n'est pas nécessaire, abaissaient le poids de la Carrera RS sous les 900 kg lui permettant d'écraser ses concurrents sur les pistes d'Europe et des États-Unis.

Porsche revived the evocative Carrera name for its top-of-the-range 911 in 1972/3. Designated Carrera RS (Rennsport), the newcomer was intended as a limited edition 'homologation special' to enable the factory to enter Group 4 competition in the Special GT class, with a minimum build requirement of 500. However, the resulting demand for this fabulous car proved so great that the production run was progressively extended, eventually ending up at 1,590 units and allowing homologation in Group 3 for standard GT production cars, which it would dominate. The Carrera RSR GT-category racer collected overall wins in the World Sportscar Championship at Daytona and the Targa Florio in 1973, defeating 3-litre prototypes from Ferrari, Matra and Mirage-Ford in the process, an outstanding achievement for a production-based car.

Based on a lightened 911S platform, the Carrera RS featured revised suspension and wider rear wheels (beneath flared wheelarches) for improved handling, while the 2.7-litre, fuel-injected, air-cooled, six-cylinder engine's 210bhp boosted top speed to around 150mph. Not merely styling gimmicks, the Carrera's trademark 'ducktail' spoiler and front air dam made a vital contribution to high-speed stability and represent Porsche's first serious experimentation with aerodynamic devices on a production car. Above all it was the reduction of weight that transformed performance. Lighter body materials and ruthless pruning of non-essentials brought the weight of the Carrera RS down to below 900kg, enabling it to devastate the competition on the racetracks of Europe and the USA.





Les clients privés souhaitant acheter une Carrera RS pouvaient choisir entre deux spécifications. La Lightweight était la GT de compétition, mais ceux qui privilégiaient le confort pouvaient choisir la version Touring (numéro de commande 472) qui valait 2 500 DM de plus et offrait le même luxe de garniture et d'équipements intérieurs que la 911S. La majorité des voitures produites étaient aux spécifications Lightweight. En 1974, la Carrera reprenait le moteur MFI de 210 ch mais était seulement proposée avec un équipement complet, le becquet arrière était en option, mais n'était pas disponible en Allemagne.

Une des 1 036 Porsche 911 Carrera coupés aux spécifications européennes produits au cours de l'année-modèle 1974, cet exemplaire proposé ici a été livré neuf en Suisse et n'a connu que trois propriétaires, le second étant l'épouse du concessionnaire Porsche de Genève. Dans une classique couleur blanche avec intérieur noir, la voiture a parcouru 76 669 kilomètres d'origine et est décrite par le vendeur, un particulier, comme en bon état général, ayant bénéficié d'une restauration partielle par le garage Porsche Rossier d'Orbe, en Suisse en 2015. La voiture est vendue avec sa pochette d'origine et ses manuels (y compris le carnet d'entretien) et sa carte grise suisse périmée, ainsi que des numéros de Speedster et RS magazines dans lesquels elle figure.

**CHF150,000 - 190,000**

Private customers wishing to purchase a Carrera RS could choose between two specifications; the Lightweight was intended for competition, whereas those who valued comfort could specify the Touring package (order number '472') which cost an extra DM 2,500 and offered the luxury of the 911S's trimmed and upholstered interior. The majority of cars produced were to Lightweight specification. For 1974, the Carrera retained the 210bhp MFI engine but was only available with full equipment; the ducktail spoiler was an option, though not available in Germany.

One of 1,036 European-specification Porsche 911 Carrera coupés produced for the 1974 model year, the example offered here was delivered new to Switzerland and has had only three owners, the second of whom was the wife of a Porsche dealer in Geneva. Finished in the classic colour combination of white with black interior, the car has covered 76,669 kilometres from new and is described by the private vendor as in good condition throughout, benefiting from partial restoration by Garage Porsche Rossier of Orbe, Switzerland in 2015. The car is offered with its original pouch and manuals (including service manual) and cancelled Swiss Carte Grise, and also comes with copies of Speedster and RS magazines in which it features.



## PORSCHE 993 CARRERA RS CLUBSPORT COUPÉ 1995

Châssis n° WPOZZZ99ZSS390078

- *Delivered new to Switzerland*
- *One of 100 Carrera RS Clubsports made*
- *FIA GT2 'homologation special'*
- *Featured on the cover page of 'Speedster magazine'*
- *40,650 kilometres from new*
- *Certificate of Authenticity*

L'intéressante voiture proposée ici est un exemplaire de l'une des variantes les plus rares de la Porsche 911 type 993, la Carrera RS Clubsport équipée du moteur 3,8 litres dont seulement 100 unités furent construites pour l'homologation en catégorie GT2 par la FIA.

En 1993, Porsche présentait celle qui est aujourd'hui considérée comme la plus belle de toutes les 911, la type 993. Au fil des ans, la 911 avait reçu de nombreuses modifications touchant à son aérodynamisme et à la sécurité, gâchant sa pureté initiale. L'arrivée du type 993 marquait un retour aux principes de base, identifiable comme une 911, mais sur laquelle toutes les fonctions avaient été harmonieusement intégrées dans un exercice de design automobile exemplaire. La gamme restait à peu près la même que par le passé, offrant des modèles à deux et quatre roues motrices, la Turbo et le cabriolet, toutes animées par la dernière mouture 3, 6 litres de l'éternel six cylindres à plat Porsche.

En janvier 1995, la gamme fut élargie par l'introduction de la Carrera RS 3.8. Décrite par ses concepteurs comme une « deux places homologuée pour la route », la RS prenait comme base la Carrera à deux roues motrices et, comme sa légendaire devancière RennSport des années 1970, elle était considérablement plus légère et plus puissante que la version de série. Tout ce qui n'était pas considéré comme nécessaire en compétition – vitres et rétroviseurs électriques, verrouillage central, lave-phares, haut-parleurs stéréo, etc – avait été éliminé, le couvercle du coffre à bagages avant faisait appel à l'aluminium et les vitres étaient faites d'un verre plus mince. Les airbags étaient en option et les deux sièges baquets étaient plus légers que les sièges de série. Résultat, on avait gagné 100 kg. Toutefois la direction assistée avait été conservée.

Pour la Carrera RS 3.8, l'alésage du moteur avait été augmenté de 2 mm pour une cylindrée de 3 746 cm<sup>3</sup>. La puissance maximale passait à 300 ch, des suspensions abaissées amélioraient la tenue de route et la RS recevait le différentiel à glissement limité optionnel en série, ainsi que des roues type RS Cup de 18 pouces.

The exciting car offered here is an example of one of the rarest of Porsche 911 Type 993 variants: the Carrera RS Clubsport with the 3.8-litre engine, only 100 of which were built for homologation in FIA GT2 events.

In 1993 Porsche had introduced what is regarded by many as the most beautiful 911 of all: the Type 993. Over the years the 911 had received numerous aerodynamic and safety-inspired add-ons, diluting the purity of the original form; the Type 993's arrival marked a return to basic principles, being recognisably a 911 but one in which all functions had been harmoniously integrated in a truly outstanding example of modern automotive styling. The range offered remained pretty much as before, comprising two- and four-wheel drive models, the legendary Turbo and the Cabriolet convertible, all powered by the latest 3.6-litre version of Porsche's perennial flat-six engine.

In January 1995 the range was extended by the introduction of the Carrera RS '3.8'. Described by its maker as a 'street-legal two-seater', the RS was based on the two-wheel drive Carrera and like its legendary RennSport forebear of the 1970s, was considerably lighter and more powerful than the stock version. Everything considered unnecessary for competition purposes - electric windows, electric mirrors, central locking, headlight washers, stereo speakers, etc - was discarded, while aluminium was used for the front luggage compartment lid, and thinner window glass specified. Airbags were optional and the two bucket seats were lighter than the standard items; the result was a reduction in weight of around 220lb (100kg). Power assisted steering was retained.

For the Carrera RS '3.8', the engine's bore size was increased by 2mm for a capacity of 3,746cc. Maximum power went up to 300bhp, lowered suspension improved the handling, and the RS came as standard with the optional dynamic limited-slip differential and RS Cup-type 18" wheels.





Il y avait aussi une version plus extrême, mais toujours « homologué route », la Clubsport, dont 100 exemplaires furent construits pour les besoins de l'homologation FIA en GT2 et la Carrera Cup RSR, destinée uniquement au circuit. Mettant en valeur sa vocation compétition, la Clubsport était dotée d'une « roll cage » soudée en série, accroissant considérablement sa rigidité, tandis que parmi les autres caractéristiques remarquables on trouvait des sièges baquets, un harnais de sécurité six-points, un coupe-batterie, un extincteur et un énorme aileron arrière fixe, également disponible sur la Carrera RS « ordinaire ».

Jamais restaurée (mais pas avec 100% de sa peinture d'origine), cet exemplaire a été utilisé par son précédent propriétaire pour des courses de club, auxquelles son constructeur la destinait justement. Blanche avec intérieur noir, la voiture a couvert 40 650 kilomètres d'origine et est décrite par le vendeur, un particulier, comme en bon état général. Figurant en couverture du magazine Speedster, la voiture est vendue avec sa pochette, ses manuels et sa carte grise suisse résiliée.

Le magazine Total 911 avait raison lorsqu'il décrivit l'excitante Carrera RS Clubsport comme l'une des Porsche de routes les plus extrêmes jamais construites et peu nous contrediront si nous ajoutons qu'il s'agit aussi de l'une des plus saisissantes à regarder. C'est en tout cas une voiture rare indéniablement historique.

**CHF300,000 - 400,000**

Maximum speed was in excess of 170mph, with the 0-60mph dash accomplished in around 5.0 seconds. There was also a more hardcore, though still road-legal, Carrera RS Clubsport version, 100 of which were built to meet the FIA GT2 homologation requirements, and the track-only Carrera Cup RSR. Emphasising its competition credentials, the Clubsport came with a welded-in roll cage as standard, considerably increasing its rigidity, while other noteworthy features included special bucket seats, six-point safety harnesses, battery isolator switch, fire extinguisher, and a huge fixed rear wing, the latter also available on the 'ordinary' Carrera RS.

Never restored (but with not 100% original paintwork), this example was used by the previous owner for club racing, just as its maker intended. Finished in white with black interior, the car has covered 40,650 kilometres from new and is described by the private vendor as in good condition throughout. Featured on the cover page of Speedster magazine, the car is offered with its pouch, manuals, and cancelled Swiss Carte Grise.

Total 911 magazine got it right when they described the thrilling Carrera RS Clubsport as one of the most extreme road-going Porsches ever made, and few would deny that it is also among the most striking to look at. This is a rare car of unquestionable historical significance.



36 ♦

## PORSCHE 964 TURBO S 'LEICHTBAU' COUPÉ 1993

Châssis n° WP0ZZZ96ZPS479056

- One of only 86 produced
- Delivered new to Switzerland
- Two owners
- Only 14,600 kilometres from new
- Sought-after options: wind-up windows, no airbag
- Certificate of Authenticity



« Le nouveau moteur a révélé un énorme potentiel commercial. Avoir le petit mot turbo écrit sur le capot du moteur équivalait à un véritable status symbol qui s'est répandu dans toute la production automobile. » Peter Morgan, in *Original Porsche 911*.

La majeure partie des améliorations apportées à la 911 venait de l'expérience en compétition de l'usine et ce sont les règles d'homologation du Groupe 4 exigeant 400 versions routières qui ont amenées à la mise au point du « projet 930 » - la légendaire 911 Turbo. Produite à partir d'avril 1975, la Turbo associait un compresseur KKK au moteur 3 litres de la RSR, un cocktail qui en version route offrait 260 ch pour une vitesse de pointe de 250 km/h. Mais la Turbo n'offrait pas seulement une vitesse de pointe, c'était aussi la mieux équipée des 911 et la plus souple – d'où sa transmission à seulement quatre rapports – capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 14 secondes.

'The new engine turned out to have enormous marketing power. It became a real status symbol to have that little word 'turbo' on your rear deck, and this fashion spread right across the motor industry.' - Peter Morgan, '*Original Porsche 911*'.

Much of the Porsche 911's development had resulted from the factory's racing programme, and it was the then Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built, which spurred the development of 'Project 930' - the legendary 911 Turbo. In production from April 1975, the Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 250km/h. But the Turbo wasn't just about top speed, it was also the best-equipped 911 and amazingly flexible - hence only four speeds in the gearbox - being capable of racing from a standstill to 62km/h in 14 seconds.



Les ailes boursoufflées et l'aileron « plateau télé », si typiques de la Turbo, avaient déjà été vus sur la Carrera, alors que l'intérieur était le plus luxueux jamais trouvé sur une 911, avec sellerie cuir, air conditionné et vitres électriques. Le moteur de la Turbo avait été porté à 3,3 litres en 1978, gagnant un échangeur dans le processus, la puissance passant à 300 ch et la vitesse de pointe de ce qui était alors la voiture de route offrant les meilleures accélérations grimpa à 260 km/h. Modèle le plus raffiné de Porsche jusqu'alors tout en offrant le summum en matière de performances, la Turbo se vendit par milliers, devenant la sportive ultime de son époque. Lorsque Porsche annonça que la 911 originale allait être remplacée par la nouvelle type 964 en 1990, les stocks des concessionnaires disparurent dans la nuit.

Évolution décisive de la 911, les nouvelles Carrera 4 et Carrera 2 – nom de code 964 – furent lancées en 1989, la première marquant l'arrivée des quatre roues motrices pour la première fois sur une 911 de série. Porsche avait expérimenté la transmission intégrale sur la supercar 959 et les nombreuses leçons apprises sur celle-ci influencèrent la conception du châssis de la 964 et de sa suspension. Remodelées, mais conservant l'allure générale familière, les Carreras avaient été plus profondément retravaillées en ce qui concernait leur mécanique, 87% des pièces étant déclarées entièrement nouvelles.

The Turbo's characteristic flared wheelarches and 'tea tray' rear spoiler had already been seen on the Carrera model, while the interior was the most luxurious yet seen in a 911, featuring leather upholstery, air conditioning and electric windows. The Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres for 1978, gaining an inter-cooler in the process; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 260km/h. More refined than hitherto yet retaining its high performance edge, the Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age. When Porsche revealed that the original 911 would be replaced by the new Type 964 in 1990, dealer stocks of the existing Turbo model sold out overnight.

Representing a major step forward for the 911, the new Carrera 4 and Carrera 2 - coded named '964' - were launched in 1989, the former marking the first time that four-wheel drive had been seen on a series-production 911. Porsche had experimented with four-wheel drive on the 959 supercar, and many of the lessons learned from the latter influenced the design of the 964's chassis and suspension. Face-lifted but retaining that familiar shape, the Carreras had been given a more extensive work-over mechanically, 87% of parts being claimed as entirely new.





Bien que le tandem de Carrera à moteur atmosphérique ait adopté le même 6 cylindres à plat 3, 6 litres de 247 ch, la Turbo conservait au départ l'ancien bloc 3, 3 litres qui développait désormais 320 ch. La direction assistée (une autre première sur la 911), l'antiblocage des freins et la transmission manuelle à cinq rapports étaient montés en série, la boîte automatique Tiptronic n'étant proposée en option que sur la Carrera 2.

En mai 1992, Porsche annonçait une version spéciale en édition limitée du type 964 Turbo, la Turbo S Leichtbau (construction allégée). On avait prévu 25 à 50 unités, chiffre plus tard porté à 80. Comme le suggère sa nomenclature, ce nouveau modèle était destiné à être plus puissant et plus léger que la Turbo de série, mais aussi à offrir une tenue de route améliorée et un subtil restylage. Les modifications au moteur augmentaient la puissance maximale de 61 ch. « Avec des arbres à cames différents, des conduits d'admission réalisés sur des machines de précision, une pression de turbo légèrement supérieure et un allumage et un système d'injection optimisés, ce six cylindres était capable de produire 381 ch » expliquait Porsche. « Pour faire passer toute cette puissance à la route en toute sécurité, la voiture était abaissée de 40 millimètres et les trains roulants étaient réglés plus ferme ».

Although the normally aspirated duo shared the same 3.6-litre, 247bhp, flat-six engine, the Turbo initially kept its existing 3.3-litre unit, which now developed 320bhp. Power-assisted steering (another 911 'first'), anti-lock brakes, and a five-speed manual transmission were standard, with the Tiptronic auto 'box a Carrera 2-only option.

In May 1992 Porsche announced a special limited-edition version of the Type 964 Turbo: the 'Turbo S Leichtbau' (light build). Some 25-50 units were planned, though this was later increased to 80.

As its nomenclature suggests, this new model was intended to be both more powerful and lighter than the stock Turbo, as well as offering enhanced handling and subtle re-styling. The engine changes raised the maximum output by 61bhp. "With different camshafts, precision-machined intake ducts, slightly higher charge pressure and an optimised ignition and fuel injection system, this six-cylinder engine was capable of producing 381bhp," explained Porsche. "To deliver all that power to the road surface safely, the car was lowered by 40 millimetres and the running gear was given firmer settings."





Les exigences du « Leichtbau » étaient réalisées en supprimant les protections du soubassement, les matériaux insonorisants, l'air conditionné, la direction assistée et les sièges arrière, tandis que des gains supplémentaires étaient réalisés grâce à des vitres plus minces, des portes en aluminium, un compartiment à bagages en fibre de carbone et des tapis de sol moins épais, donnant un allègement de 180 kg par rapport à la Turbo de série. La production de la Turbo S Leichtbau débuta en juillet 1992 pour l'année-modèle 1993. Certaines sources affirment que Porsche construisit six voitures de plus que les 80 prévues, les données de production réelles étant douteuses.

Jamais restauré, cet exemplaire immaculé de l'une des plus rares et des plus séduisantes versions de la famille des Porsche 911 a été livré neuf en Suisse et a couvert seulement 14 600 kilomètres. Actuellement aux mains de son second propriétaire qui l'a achetée pour sa collection personnelle de Porsche en 2017 et ne l'a pas conduite depuis cette date, la voiture est décrite par celui-ci « comme neuve » sous tous ses aspects. Jaune Speed avec un intérieur noir contrastant, elle est fournie avec son contrat d'achat original, ses papiers d'attestation du type, sa pochette d'origine avec ses manuels (y compris le carnet d'entretien) et sa carte grise suisse résiliée (2019).

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

**CHF1,100,000 - 1,300,000**

The 'Leichtbau' requirement was achieved by deleting the underbody protection, soundproofing, air conditioning, power steering and rear seats, while further savings came from thinner glass, aluminium doors, a carbon-fibre luggage compartment and thinner carpets, the result being a reduction of 180kg over the standard Turbo. Production of the Turbo S Leichtbau began in July 1992 for the 1993 model year. Some sources state that Porsche ended up building six more cars than the 80 planned, though actual production data is sketchy.

Never restored, this pristine example of one of the rarest and most collectible members of the Porsche 911 family was delivered new to Switzerland and has covered only some 14,600 kilometres. Currently in the hands of only its second owner, who acquired it for his private Porsche collection in 2017 and has not driven it since then, the car is described by him as in 'like new' condition in every respect. Finished in Speed Yellow with contrasting black interior, it comes with its original sales contract, Type Approval paperwork, original pouch and manuals (including service manual), and cancelled Swiss Carte Grise (2019).

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



## PORSCHE 997 TURBO S 'EDITION 918 SPYDER' CABRIOLET 2012

Châssis n° WP0CD2A90CS773263

- One of only 43 Cabriolets made
- Supplied new to Hawaii
- 4,850 miles (approximately 7,800 kilometres) from new
- 'As new' condition throughout
- Certificate of Authenticity



En concevant le type 997, Porsche avait commencé par la version cabriolet, plus exigeante, se disant que si la décapotable était suffisamment rigide, le coupé serait lui encore plus rigide. Le cabriolet Turbo fut dévoilé en mai 2007, les livraisons commençant en septembre de la même année. Les modèles ouverts souffrent généralement de performances inférieures par rapport à leurs cousins fermés, mais pas le cabriolet Turbo, qui ne cédait rien au coupé type 997, sa vitesse maximale atteignant 310 km/h (193 mph).

Dévoilée en 2010, la Turbo S était un modèle toutes options, équipé du double embrayage PDK et de l'échappement sport en série. Elle recevait également des turbos remaniés et se trouvait avec 30 ch supplémentaires, portant le total à 516 ch.

Dans un judicieux plan marketing, Porsche lança une édition spéciale de cette voiture déjà très spéciale, la Turbo S Edition 918 Spyder, proposée comme une option supplémentaire aux clients de son hypercar 918 Spyder hybride essence/électricité rechargeable. La Turbo S Edition 918 Spyder recevait des éléments stylistiques extérieurs et intérieurs reprenant le style du Spyder 918.

In developing the Type 997, Porsche had started with the more challenging cabriolet version, reasoning that if the open car could be made sufficiently stiff, the coupé would easily achieve the required rigidity. The Turbo Cabriolet was announced in May 2007, with deliveries commencing in September of that year. Open cars typically suffer an inferior performance when compared with their closed cousins, but not the Turbo Cabriolet, which gave next to nothing away to the Type 997 Coupé, its maximum speed being around 310km/h (193mph).

Introduced in 2010, the Turbo S was a fully optioned model equipped with the PDK dual-clutch gearbox and sports exhaust as standard. It also featured re-engineered turbochargers and came with an additional 30 horsepower on tap, bringing the total to 516bhp.

In a shrewd marketing move, Porsche announced a special edition of this already special car: the Turbo S Edition 918 Spyder, which was offered as an optional extra for buyers of its eponymous petrol/electric plug-in hybrid hypercar. The Turbo S Edition 918 Spyder featured exterior and interior design elements echoing the 918





Cela incluait des couleurs extérieures similaires, des éléments intérieurs et extérieurs en fibre de carbone et de nombreuses touches de vert fluo sur des accessoires comme les étriers de freins, les éclairages de seuils, les coutures de sellerie et les aiguilles des instruments. Mais aussi d'autres caractéristiques comme les freins carbone céramique Porsche, les roues à moyeu à verrouillage central, le pack Sport Chrono, des sièges sport adaptatifs et un intérieur entièrement en cuir, tandis qu'une plaque sur le couvercle de boîte à gants de porte de l'Édition 918 Spyder portait le même numéro de série que le Spyder 918 du client. Les livraisons débutèrent en 2011.

On nous confirme que le cabriolet Turbo S Edition 918 Spyder proposé ici est l'un des 43 cabriolets construits. Modèle américain livré neuf à Hawaii, la voiture a couvert seulement 4 850 miles (environ 7 800 kilomètres) et se présente effectivement dans un état « comme neuf ».

Cette étonnante Turbo S Edition 918 Spyder décapotable, un des cabriolets les plus rapides jamais construits, est vendue avec ses titres américains, ses autocollants de vitres, sa pochette et ses manuels. Une immatriculation suisse a été demandée.

**CHF200,000 - 300,000**

Spyder's styling. These included similar exterior colours; carbon-fibre elements inside and out; and numerous acid-green accents on items such as the brake callipers, illuminated sill plates; interior stitching; and instrument cluster needles. Other noteworthy features included Porsche carbon ceramic brakes, centre-lock wheels, Sport Chrono package, adaptive sport seats, and full leather trim, while a badge on the Edition 918 Spyder's glove compartment door carried the same production number as the customer's 918 Spyder. Deliveries commenced in 2011.

We are advised that the Turbo S Edition 918 Spyder Cabriolet offered here is one of only 43 of these soft-top models produced. A United States model delivered new to Hawaii, the car has covered only 4,850 miles (approximately 7,800 kilometres) and is presented in effectively 'as new' condition throughout.

One of the fastest open sports cars ever produced, this stunning Turbo S Edition 918 Spyder Convertible is offered US title, window sticker, pouch and manuals. Swiss registration has been applied for.



38 ◊

## PORSCHE 993 GT2 « EVO » COUPÉ 1996

Châssis n° WP0ZZZ99ZTS392185

- Delivered new to Switzerland
- One of only 173 built in 1996/1997
- Factory 'Evo' upgrade to 444bhp
- Only four owners
- 21,890 kilometres from new
- Certificate of Authenticity



« Baptisée du nom d'une catégorie de modèles de compétition en Endurance, cette nouvelle série de voiture dérivé de modèles sportifs a été conçu pour offrir une expérience de conduite plus « viscérales », « à la limite », pour les vraies passionnés. Elles ont rempli cette mission depuis et sont aujourd'hui les plus séduisantes des Porsche modernes. » – *Autocar*.

Avant tout destinée à la compétition, bien qu'homologuée pour la route, la Porsche 911 GT2 peut faire remontée son ascendance par toute une succession de modèles hautes performances jusqu'à la légendaire 911 Carrera RS de 1973. La voiture doit son nom à la catégorie GT2 de la FIA pour les courses de sportives de série pour laquelle elle a été homologuée et a été produites dans différentes versions depuis son apparition en 1993 avec le type 993 variante de l'éternelle 911, considérée par beaucoup comme la plus belle de toutes les 911.

Au fil des années, la 911 avait reçu de nombreuses modifications touchant à son aérodynamique et à la sécurité, gâchant sa pureté initiale. L'arrivée du type 993 marquait un retour aux principes de base, identifiable comme une 911, mais sur laquelle toutes les fonctions avaient été harmonieusement intégrées dans un exercice de design automobile exemplaire. La gamme restait à peu près la même que par le passé, offrant des modèles à deux et quatre roues motrices, la Turbo et le cabriolet, toutes animées par la dernière mouture 3, 6 litres de l'éternel six cylindres à plat Porsche.

"Named after a class of endurance race cars, this new series of motorsport-derived cars were designed to deliver a more visceral, harder-edge driving experience for the true enthusiasts. They've been delivering that ever since, and they're now the most desirable of all modern Porsches." – *Autocar*.

Intended primarily for racing, though still road legal, the Porsche 911 GT2 can trace its ancestry all the way back through a succession of high-performance models to the legendary 911 Carrera RS of 1973. The car takes its name from the FIA's GT2 category of production sports car racing for which it was homologated and has been produced in a variety of versions since its introduction in 1993 on the Type 993 iteration of the perennial 911, regarded by many as the most beautiful 911 of all.

Over the years the 911 had received numerous aerodynamic and safety-inspired add-ons, diluting the purity of the original form. The Type 993's arrival marked a return to basic principles, being recognisably a 911 but one in which all functions had been harmoniously integrated in a truly outstanding example of modern automotive styling. The range offered remained pretty much as before, comprising two- and four-wheel drive models, the legendary Turbo and the Cabriolet convertible, all powered by the latest 3.6-litre version of Porsche's perennial flat-six engine.



La version GT2 prenait pour base la 911 Turbo contemporaine, reprenant essentiellement le même moteur double turbo. Sur la GT2, le six cylindres 3,6 litres refroidi par air développait environ 424 ch à l'origine (444 ch sur les modèles suivants), ce qui était suffisant pour une vitesse de pointe de 301 km/h (187 mph). Les accélérations étaient époustouflantes avec un 100 mph (161 km/h) départ arrêté en 7,2 secondes (à l'époque seule la McLaren F1 y arrivait plus vite).

Pour rendre la GT2 utilisable sur circuit, les freins, les suspensions et les roues étaient modifiés pour encaisser le surcroît de puissance, tandis que l'appui aérodynamique était amélioré par un bouclier avant plus large et un aileron arrière. La GT2, une deux roues motrices, était considérablement plus légère – d'environ 300 kg – que sa sœur Turbo. Ce poids réduit était obtenu grâce à l'usage de panneaux de carrosserie en aluminium, de sièges de compétition allégés et de l'élimination de nombreux équipements intérieurs, incluant l'isolation et les sièges arrière de la Turbo. La GT2 recevait également des passages de roues élargis et un aileron arrière plus large avec des entrées d'air dans son support pour améliorer le refroidissement du moteur. Modèle le plus cher de la gamme 911, la GT2 dans sa version originale de type 993 fut produite jusqu'en 1998.

The GT2 variant was based on the contemporary 911 Turbo, using essentially the same twin-turbocharged engine. In the GT2 the 3.6-litre air-cooled flat-six engine produced around 424bhp initially (444bhp in later models), which was good enough for a top speed of 301km/h (187mph). Acceleration was breathtaking, with 100mph (161km/h) reached from a standstill in a mere 7.2 seconds (at the time, only to the McLaren F1 got there quicker).

To make the GT2 fit for track use the brakes, suspension, and wheels were up-rated to cope with the substantial increase in performance, while aerodynamic downforce was enhanced by a larger front air dam and a rear spoiler. Of rear-wheel drive configuration, the GT2 was considerably lighter - by some 300kg - than its Turbo parent. This weight saving was achieved through the use of aluminium body panels and lightweight racing seats, and the deletion of many of the interior fittings, including the Turbo's soundproofing and rear seats. The GT2 also featured widened wheelarches and a larger rear wing with air ducts in the support struts for improved engine cooling. The most expensive model in the 911 range, the GT2 in its original Type 993 incarnation was produced up to 1998.





Cette GT2 particulière fut d'abord la propriété d'un certain Dr Walter Aus Der Au. Le second propriétaire était un avocat de Lausanne, en Suisse, et le vendeur est son quatrième propriétaire. Ayant subi un léger accident, la voiture a été restaurée en 1998 à l'usine Porsche à Stuttgart (seule la dernière page de la facture est disponible pour le moment). La restauration menée par Porsche inclut une peinture complète et la carrosserie est encore aujourd'hui dans un état superbe. À Stuttgart, la GT2 a également reçu la modification Evo pour son moteur porté à 450 PS (444 ch), tandis que l'arceau de sécurité avait été installé par Porsche Bern à la demande du premier propriétaire. Plus récemment (en 2018), les deux turbos ont été remplacés en raison d'un excès d'émission de fumée.

De couleur argent Polar avec intérieur noir, cette belle GT2 a couvert seulement 21 890 kilomètres d'origine et est décrite par le vendeur comme en excellent état général. La documentation fournie comprend la correspondance avec le premier propriétaire, les papiers d'assurance, une partie de factures d'usine, la couverture du magazine Speedster et la carte grise suisse réinscrite. Elle est également accompagnée de sa pochette et de ses manuels (incluant le carnet d'entretien).

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.  
**CHF750,000 - 950,000**

This particular GT2 was first owned by a Dr Walter Aus Der Au. The car's second owner was a lawyer from Lausanne, Switzerland, while the current vendor is its fourth custodian. Having suffered accident damage, the car was restored in 1998 by the Porsche factory in Stuttgart (only the last page of the invoice is available for the moment). Porsche's restoration included a full repaint, and the bodywork remains in superb condition today. While at Stuttgart the GT2 also received the 'Evo' engine upgrade to 450PS (444bhp), while the roll-bar installation was carried out by Porsche Bern at the first owner's request. More recently (in 2018) both turbochargers were replaced because of excess smoke emission.

Finished in Polar Silver with black interior, this beautiful GT2 has covered only 21,890 kilometres from new and is described by the private vendor as in excellent condition throughout. Accompanying documentation consists of correspondence with the first owner; insurance paperwork; partial factory invoice; cover page of the Speedster magazine; and cancelled Swiss Carte Grise. The car also comes with its pouch and manuals (including service manual).

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.





## FURTHER PROPERTIES

39 Ω

*Un des 3 exemplaires livrés neufs aux états du Golfe aux spécifications européennes*

### **PORSCHE 930 TURBO TARGA 1989**

Châssis n° WPOZZZ93ZKS010076

Moteur n° 67K00303

- *One of only 26 European-specification Turbo Targas produced for 1989*
- *Extremely rare and desirable 'one-year-only' model with the five-speed G50 gearbox*
- *Currently showing slightly over 111,000 kilometres*



Produite à partir d'avril 1975, la Turbo associait un compresseur KKK au moteur 3 litres de la RSR, un cocktail qui en version route offrait 260 ch pour une vitesse de pointe de 250 km/h. Mais la Turbo n'offrait pas seulement une vitesse de pointe, c'était aussi la mieux équipée des 911 et la plus souple – d'où sa transmission à seulement quatre rapports – capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 14 secondes.

Les ailes boursoufflées et l'aileron « plateau télé », caractéristiques de la Turbo, avaient déjà été vus sur la Carrera, alors que l'intérieur était le plus luxueux jamais trouvé sur une 911, avec sellerie cuir, air conditionné et vitres électriques. Le moteur de la Turbo avait été porté à 3,3 litres en 1978, gagnant un échangeur dans le processus, la puissance passant à 300 ch et la vitesse de pointe de ce qui était alors la voiture de route offrant les meilleures accélérations grimpa à 257 km/h. Vendue seulement sous forme de coupé à l'origine, la Turbo fut proposée pour la première fois en versions Targa et cabriolet en 1988.

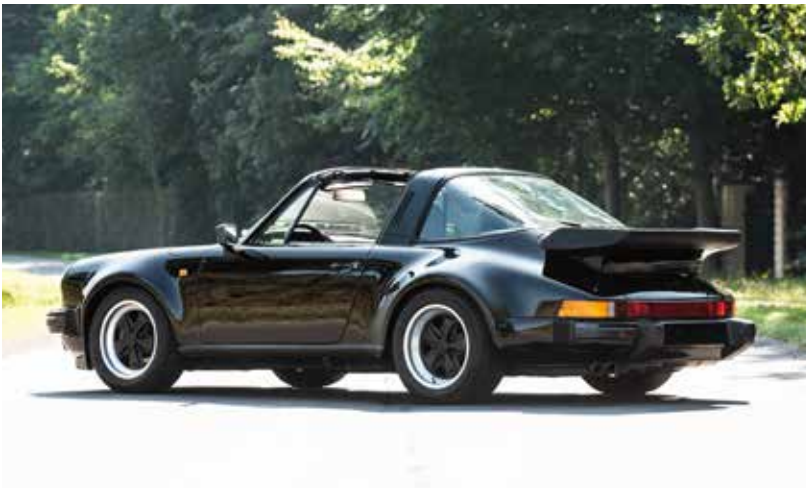
L'un des trois exemplaires aux spécifications européennes livrés neuf dans les états du Golfe, le châssis numéro 10076 a été achevé le 8 décembre 1988 et se trouve donc être un des premiers exemplaires Targa de la Turbo de l'année-modèle 1989, un des rares modèles équipés de la boîte à cinq rapports G50, nouvellement dévoilée sur la type 930 de 1989. Que cette voiture ait été livrée neuve au Moyen-Orient n'est pas surprenant, compte tenu de ses spécifications « exotiques » - une Turbo à carrosserie Targa – et de son prix très élevé (l'équivalent de 65 000 €, donc très coûteuse à l'époque).

In production from April 1975, the Type 930 Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 250km/h. But the Turbo wasn't just about top speed, it was also the best-equipped 911 and amazingly flexible - hence only four speeds in the gearbox - being capable of racing from a standstill to 162km/h in 14 seconds.

The Turbo's characteristic flared wheel arches and 'tea tray' rear spoiler had already been seen on the Carrera model while the interior was the most luxurious yet seen in a 911, featuring leather upholstery, air conditioning and electric windows. The Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres for 1978, gaining an inter-cooler in the process; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 257km/h. Originally sold only as a closed coupé, the Turbo became available for the first time in both Targa and cabriolet forms in 1988.

One of only three European-specification examples delivered new to the Gulf States, chassis number '10076' was completed on 8th December 1988 and is an early Turbo Targa example for model year 1989, a very rare model equipped with the desirable five-speed G50 gearbox, newly introduced on the Type 930 for 1989. That this car should be delivered new to the Middle East is not surprising given its exotic specification - a Turbo with the Targa body - and high price (the equivalent of €65,000, so very expensive at the time).





La Porsche a été livrée en mai 1989 à son premier propriétaire par Porsche Ali & sons Motor à Abou Dhabi, un peu moins de six mois après sa date de construction et était noire avec un intérieur en cuir « weinrot » (rouge vin), un choix rare et raffiné. Plusieurs options avaient été spécifiées, dont une batterie robuste, un différentiel autobloquant (une option très recherchée par les puristes Porsche), un levier court et une radio Blaupunkt Toronto.

La voiture a été entretenue régulièrement chez Porsche Ali & sons depuis l'origine jusqu'en 1997 et au Behbehani Centre jusqu'en 2008, époque à laquelle elle avait parcouru 107 000 kilomètres. En 2008, la voiture est arrivée en France où elle a été restaurée aux spécifications d'origine et n'a depuis été conduite qu'occasionnellement. Plus récemment, cette séduisante 930 Turbo Targa a bénéficié de travaux de carrosserie et de mécanique (factures au dossier). Depuis 2017, d'autres dépenses ont été effectuées pour l'allumage, le contrôle de démarrage à froid, la pompe à essence et l'électricité, pour un total de plus de 25 000 € (factures au dossier).

La documentation fournie comprend la carte grise française, un carnet d'entretien estampillé, de nombreuses factures de travaux, le certificat d'authenticité Porsche, confirmant les spécifications d'usine, les options et les couleurs et numéros concordants, ainsi que les livrets et manuels dans leur pochette d'origine. Affichant un peu plus de 111 000 kilomètres au compteur, cette très rare 930 Turbo Targa à boîte 5 rapports G50 est une séduisante opportunité à ne pas laisser passer pour n'importe quel passionné ou collectionneur de Porsche. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.  
**CHF210,000 - 250,000**

The Porsche was delivered in May 1989 to its first owner by Porsche Ali & sons Motor in Abudabi, a little under 6 months after its completion date, and was originally finished in black with a 'weinrot' (wine red) leather interior, a restrained yet stylish choice. Several options were specified, including a heavy-duty battery; Auto Lock differential (an option much sought after by Porsche purists); short shift; and a Blaupunkt Toronto radio.

The car has been serviced regularly at Porsche Ali & sons from new until 1997 and at Behbehani Centre until 2008, by which time it had covered some 107,000 kilometres. In 2008 the car moved to France where it has been restored to original specifications and since then has been driven only occasionally. More recently this desirable 930 Turbo Targa has benefited from cosmetic and mechanical works (invoices on file). Since 2017 even more money was spent, including work to ignition, cold start controller, fuel pump, electricity, ... totalling over €25,000 (invoices on file).

Accompanying documentation consists of a French Carte Grise; stamped service booklet; a lot of invoices for work carried out; Porsche Certificate of Authenticity confirming factory specifications, options and matching colours/numbers; and books/manuals in their original pouch. Displaying a little over 111,000 kilometres on the odometer, this ultra-rare 930 Turbo Targa 5-speed G50 is an exciting opportunity not to be missed by any serious Porsche collector or enthusiast. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



**PORSCHE 997 GT3 RS 'MK2' 2010**

Châssis no. WP0ZZZ99ZBS780295

- Rare ultra high-performance 911 variant
- Delivered new to Saudi Arabia
- Desirable manual transmission
- Just under 9,300 kilometres from new
- Porsche Certificate of Authenticity



Après le lancement de la première GT3 type 996, Porsche présenta une version encore plus pointue destinée au circuit en 2003, la GT3 RS. Le sigle RS pour RennSport (littéralement « course sport ») faisait référence à l'emblématique modèle dévoilé 40 ans plus tôt. Sous sa forme GT3 RS le six cylindres à plat 3,6 litres « Metzger » était amélioré, développant environ 400 ch, bien que la puissance annoncée soit restée inchangée à 318 ch pour des raisons d'homologation. La RS était plus légère que la GT3 « ordinaire », les mesures de réductions de poids comprenaient une lunette arrière en polycarbonate et un capot et des ailes arrière en fibre de carbone, tandis que les disques de freins de série en acier étaient remplacés par des rotors composite en céramique pour une meilleure résistance au fading en compétition. Les suspensions de la RS étaient ajustables et la garde au sol avait été abaissée de 3mm de plus que sur la GT3 de série.

En 2006, la GT3 a été complètement redessinée et encore améliorée avec la plate-forme type 997. Les nouvelles caractéristiques incluaient une aérodynamique « zéro lift » et le système de suspension active Porsche PASM, ajustable électroniquement spécialement configuré pour une utilisation sur circuit. Porsche annonçait un 0 à 100 km/h en 4,1 secondes et une vitesse maximale de 193 km/h pour la nouvelle GT3. À la fin de l'année il y eut aussi une RS « spéciale homologation ». Les mêmes mesures de réduction de poids que celles de la type 996 RS furent appliquées, tandis que la carrosserie était plus large que celle de la GT3 type 997, pour recevoir une voie arrière plus large. Un nouveau moteur 3,8 litres fut dévoilé sur la 2e génération de la GT3 type 997 en 2009 avec une puissance portée à 429 ch, 444 ch étant proposés sur la version RS.

Following the launch of the original Type 996 GT3, Porsche introduced an even more track-focused variant in 2003: the GT3 RS. Standing for RennSport (literally 'race sport') the 'RS' designation referenced that iconic first-of-the-line model of 40 years previously. In GT3 RS specification, the 3.6-litre flat-six 'Metzger' engine was up-rated, producing around 400bhp, although the claimed output remained unchanged at 318bhp for homologation purposes. The RS was lighter than the 'ordinary' GT3, weigh saving measures including a polycarbonate rear window, and carbon-fibre bonnet and rear wing, while the stock cast-iron brake discs were replaced with ceramic composite rotors for greater fade resistance under competition conditions. RS suspension was adjustable, and the car ran some 3mm lower than the stock GT3.

For 2006 the GT3 was extensively redesigned and improved on the Type 997 platform. New features included 'zero lift' aerodynamics and Porsche's PASM electronically adjustable active suspension system, specially configured for track use. Porsche claimed a 0-60mph time of 4.1 seconds and a top speed of 193km/h for the new GT3. By the end of the of year there was also an RS 'homologation special'. Weight-saving measures similar to those seen on the Type 996 RS were applied, while the body was wider than that of the Type 997 GT3, accommodating an increase in rear track. A new 3.8-litre engine was introduced on the 2nd Generation Type 997 GT3 in 2009; maximum output increased to 429bhp, with 444 horsepower available from the RS version.





Et juste au cas où il y aurait eu un doute sur les aptitudes de la GT3 type 997 en compétition, en 2006, le pilote d'essai officiel de Porsche, l'as des rallies Walter Röhrl, réalisait un spectaculaire temps de 7 minutes 42 secondes sur la boucle nord (la Nordschleife) du Nürburgring – reconnu comme étant l'un des circuits les plus exigeants pour les hommes et les machines – le temps le plus rapide réalisé par une voiture de série à l'époque – ce qui ne manqua pas d'attirer une énorme publicité au modèle.

Représentant une opportunité rarissime d'acquérir un exemplaire de celle qui est considérée comme la meilleure des voitures de route de Porsche, cette GT3 « série 2 » a été livrée neuve aux Émirats Arabes Unis et comporte de nombreuses options intéressantes. Parmi celles-ci, les freins carbone céramique Porsche (PCCB), une cage anti-retournement rouge avec harnais assortis, des sièges baquets en fibre de carbone habillés d'Alcantara, le pack intérieur fibre de carbone, le système de navigation PCM et le pack Sport-Chrono. Grise avec des filets rouges et un intérieur noir, cette superbe Porsche fera tourner les têtes à n'importe quel rassemblement.

Importée du Koweït en 2017, la voiture affiche un total de moins de 9 300 kilomètres au compteur et se présente en excellent état général. Déjà considéré comme une voiture de collection moderne, non seulement parce qu'il s'agit de la dernière GT3 à boîte manuelle, cette magnifique et séduisante « série 2 » mérite la plus grande attention. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF160,000 - 200,000**  
**No Reserve**

And just in case there was any doubt about the Type 997 GT3's abilities as a competition car, in 2006 Porsche's official test driver, rallying ace Walter Röhrl, lapped the spectacular Nürburgring Nordschleife circuit - widely recognised as one of the most demanding tests of man and machine - in an astonishing 7 minutes 42 seconds, then the equal fastest time posted by a production car - a feat that attracted much favourable publicity.

Representing a rare opportunity to acquire an example of what is already revered as one of Porsche's greatest-ever road cars, this 2nd Generation - 'MK2' GT3 was delivered new to the United Arab Emirates and incorporates numerous desirable options. These include Porsche Carbon Ceramic Brakes (PCCB); a red-painted roll cage and matching seat belts; lightweight carbon fibre-backed bucket seats trimmed in Alcantara; interior carbon fibre pack; PCM with navigation; and the Sport-Chrono package. Finished in grey with contrasting red accents and black interior, this stunning Porsche would be a guaranteed head-turner at any gathering.

Imported from Kuwait in 2017, the car currently displays a total of just under 9,300 kilometres on the odometer and is presented in excellent condition throughout. Already a modern-day collectible, not least because it is the last GT3 RS with a manual gearbox, this beautiful and desirable 'Mk2' example is worthy of the closest inspection. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



---

The following two motor cars are offered  
by a private German collector









41 Ω ◇

## MERCEDES-BENZ 300 SL « PAPILLON » COUPÉ 1955

Châssis n° 198.040-55 00295

- *Iconic model*
- *Delivered new in this colour combination*
- *Matching numbers*
- *1 kilometre since professional restoration to a high standard*
- *Registered in Germany*



« Lorsqu'il fut dévoilé par Mercedes-Benz, le coupé 300 SL de série était une voiture extraordinaire, construite selon les exigences habituelles de qualité du constructeur allemand, mais ce qui laissa avant tout le public sans voix devant la nouvelle voiture, c'était ses portières s'ouvrant vers le haut, en aile de mouette... » - *Motors*, 1963.

Après la guerre, Mercedes-Benz revint à la compétition en 1952, engageant deux de ses nouvelles sportives 300 SL (W194) aux Mille Miglia. Le tandem termina à d'honorables 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> places au classement général dans cette épreuve particulièrement difficile et ce début prometteur fut suivi par une victoire dans la très éprouvante Carrera Panamericana. L'usine avait d'abord fait courir la 300 SL (Sport Leicht) en version découverte, mais aux 24 Heures du Mans, en juin, un trio de coupés « Papillon » avait été engagé. La structure multitubulaire du châssis avait imposé de hauts seuils de porte caractéristiques et, alors que l'accès à bord ne posait aucun problème sur une voiture ouverte, avec la version coupée, il avait fallu ménager un accès inattendu, sous la forme de ces portières en aile de mouette. Karl Kling et Hans Klenk avait, comme il convient, remis leur « flèches d'argent » et la 300 SL s'apprêtait à devenir à son tour une légende du sport automobile.

'When it was first announced by Mercedes-Benz, the production 300 SL Coupé was a startling car built to the German concern's customarily startling standards, but above all what left the general public most open-mouthed about the new car was its upward-opening Gullwing doors...!' - *Motors*, 1963.

Mercedes-Benz returned to post-war competition in 1952, fielding two of its new 300 SL (W194) sports cars in the Mille Miglia. The pair finishing a creditable 2<sup>nd</sup> and 4<sup>th</sup> overall in this most difficult of events and this promising start was followed up by a win in the challenging Carrera Panamericana. The works first raced the 300 SL (Sport Leicht) in open form, but for the Le Mans 24-Hour Race in June a trio of 'Gullwing'-doored coupés was entered. High sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the coupé bodywork required innovative thinking - hence the Gullwing doors. Karl Kling and Hans Klenk duly brought their 'Silver Arrow' home in first place and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend.



Dévoilée en août 1954, la 300 SL de série reprenait le châssis tubulaire et la légère carrosserie en alliage d'aluminium de la W194 de compétition, alors que sa mécanique devait beaucoup, comme cette dernière, à la luxueuse berline Mercedes-Benz 300. Le moteur de la 300 SL, un six cylindres de 2 996 cm<sup>3</sup> à arbre à cames en tête, était incliné à 45°, afin d'abaisser la ligne de capot, et développait 215 ch (DIN) à 5 800 tr/min avec une injection mécanique Bosch. Une boîte manuelle à quatre rapports tous synchronisés transmettait la puissance au pont arrière par engrenage hypoïde. La suspension était indépendante aux quatre roues, par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux à l'avant et par demi-essieu oscillant et ressorts hélicoïdaux à l'arrière.

Une 300 SL de série (W198) fut essayée par le magazine *Road & Track* en 1955, accélérant de 0 à 100 km/h en 7,4 secondes, jusqu'à la vitesse maximale de 225 km/h. Redoutant une contre-performance de la 300 SL tant attendue, R&T était enchanté de trouver le nouveau modèle « ...au-delà de nos attentes les plus folles. En fait nous pouvons affirmer sans équivoque qu'à notre avis, le coupé 300 SL est ce qui se fait de mieux en matière de sportive. Sous une carrosserie aérodynamique, elle propose les caractéristiques les plus enthousiasmantes que nous n'ayons jamais imaginées possibles de réunir. Ses performances ? Elle accélère de 0 à 160 km/h en à peine plus de 17 secondes. Sa polyvalence ? Une 300 SL de série peut se montrer parfaitement à sa place dans n'importe quelle épreuve sportive. Son confort ? Le coupé 300 SL est la voiture « transcontinentale » la plus confortable (et la plus sûre) fabriquée aujourd'hui ».

Launched in 1954, the production 300 SL retained the spaceframe chassis and lightweight aluminium-alloy bodywork of the W194 racer while its mechanical underpinnings, like the latter's, owed much to the contemporary Mercedes-Benz 300 luxury saloon. A 2,996cc overhead-camshaft inline six, the 300 SL's engine was canted at 45 degrees to achieve a low bonnet line and produced 215bhp (DIN) at 5,800rpm using Bosch mechanical fuel injection. A four-speed, all-synchromesh manual gearbox transmitted power to the hypoid bevel rear axle. Suspension was independent all round: by wishbones and coil springs at the front, with swing axles and coil springs at the rear.

A production 300 SL (W198) was tested by *Road & Track* magazine in 1955, accelerating from 0-60mph (0-97km/h) in 7.4 seconds on its way to a top speed of 140mph (225km/h). Half expecting the long-awaited 300 SL to provide an anti-climax, R&T were delighted to find the new car, 'far beyond our wildest expectations. In fact, we can state unequivocally that in our opinion the 300SL coupé is the ultimate in an all-round sportscar. It combines more desirable features in one streamlined package than we ever imagined or hoped would be possible. Performance? It accelerates from a dead start to 100mph in just over 17 seconds. Dual purpose? A production model 300 SL can make a very acceptable showing in any type of sportscar competition. Yet the car is extremely tractable and easy to drive in traffic. Comfort? The fully enclosed 300 SL is the most comfortable (and safe) high-speed 'cross-country' car built today.'





Une 300 SL Roadster à portières conventionnelles fit ses débuts au Salon de Genève en mai 1957 et, bien qu'elle ait été construite en plus grand nombre, elle n'a jamais pu égaler la popularité du coupé « papillon ». Ne souffrant pas de son ascendance sportive, la 300 SL est une voiture pratique, aussi civilisée dans la circulation urbaine qu'elle peut être enthousiasmante sur autoroute. Lorsque la production de la 300 SL prit fin, en 1957, quelques 1 400 exemplaires avaient trouvé preneur. Aujourd'hui le modèle est à la fois rare et recherché par les connaisseurs de voitures de caractère.

La fiche de construction qui accompagne cette « papillon », datée du 7 juin 1955, montre qu'elle a été vendue neuve à M. Alfred Rogers de Montréal, au Canada. ce document atteste également que la voiture était à l'origine noire avec intérieur en cuir rouge, ses couleurs d'aujourd'hui, et qu'elle a été commandée avec, parmi ses options, une peinture brillante spéciale, des phares sealed-beam, des instruments anglais et une sellerie spéciale. La Mercedes est restée au Canada au moins jusqu'en 1989, lorsqu'elle appartenait à M. Fred Wegner de Woodbridge, dans l'Ontario. Plus tard, propriété de M. Jochen Hackbarth de Hambourg, en Allemagne, la Mercedes a été acquise par le vendeur à Axel Schuette en août 1993.

A 300 SL roadster featuring conventional doors was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and, although built in greater numbers, has never matched the immortal Gullwing for desirability. Its racing parentage notwithstanding, the 300 SL remains a thoroughly practical car, as civilised in city traffic as it is exhilarating on the autostrada. By the time 300 SL Coupé production ceased in 1957, some 1,400 examples had found customers. Today the model is both rare and most sought after by connoisseurs of fine automobiles.

The accompanying copy of this Gullwing's factory data sheet, issued 7th June 1955, shows that it was sold new to Mr Alfred Rogers of Montreal, Canada. This document also records that the car was originally finished in black with red leather interior, the same colour scheme it has today, and that it was ordered with, among other options, special high-gloss paintwork, sealed-beam headlights, instruments in English, and special upholstery. The Mercedes stayed in Canada until at least 1989 when it was owned by Mr Fred Wegner of Woodbridge, Ontario. Previously owned by Mr Jochen Hackbarth of Hamburg, Germany, the Mercedes was purchased by the current vendor from Axel Schuette in August 1993.



On trouvera également au dossier un rapport d'état professionnel effectué en décembre 2016, après la restauration de la « papillon », qui confirme que les numéros de châssis, de carrosserie et de moteur concordent avec ceux mentionnés sur la fiche de fabrication citée plus haut. Le compteur affichait 1 kilomètre, comme aujourd'hui, lorsque la voiture fut inspectée. Ce rapport est particulièrement flatteur en ce qui concerne la qualité de la carrosserie, de la peinture, des chromes, des vitres (entièrement remplacées), de l'intérieur (entièrement regarni) et du châssis (plastifié). Il stipule également que le moteur et le différentiel ont été révisés et on notera que la carrosserie et la peinture ont été confiées au maître artisan Karl Lindermüller, un des plus grands spécialistes.

Vendue avec son Fahrzeugbrief, cet époustoufflant exemplaire, de la plus emblématique de toutes les sportives d'après-guerre est présentée dans un excellent état et mérite la plus grande attention. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.  
**CHF1,100,000 - 1,400,000**

Also on file is a professional condition and valuation report, compiled in December 2016 after the Gullwing had been restored, which confirms that the numbers on the chassis, body, and engine match those on the aforementioned data sheet. The odometer reading when the car was inspected was 1 kilometre, the same as it is today. This report is highly complimentary, remarking on the quality of the body, paintwork, brightwork, glass (replaced in its entirety), interior (fully re-trimmed), and chassis frame (plastic coated). It also states that the engine and differential had been overhauled, and it is worth noting that the body repairs and paintwork were entrusted to master craftsman Karl Lindermüller, one of the best specialists in the business.

Offered with German Fahrzeugbrief, this outstanding example of, arguably, the most charismatic of all post-war sports cars is presented in excellent condition and is worthy of the closest inspection. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



42 Ω ◊

## MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER 1959

Châssis n° 198042100002388

- One of 1,858 built
- Matching numbers
- Present ownership since 1988
- Original condition and interior
- Registered in Germany



Créer pour accompagner le retour de Mercedes-Benz en compétition après-guerre, la 300 SL fit ses débuts aux Mille Miglia 1952, finissant aux 2e et 4e places au classement général. Des victoires à la Carrera Panamericana et aux 24 Heures du Mans suivirent et la 300 SL s'apprêtait à devenir une légende du sport automobile. Max Hoffman, l'importateur Mercedes-Benz en Amérique du nord, pensait qu'il y avait un marché pour une version routière et s'arrangea pour convaincre l'usine qu'un tel modèle pourrait avoir du succès.

Les premiers modèles de compétition étaient ouverts, mais avant la fin de la saison 1952, un coupé « ailes de mouette » était apparu. Les seuils de porte particulièrement hauts avaient été imposés par la structure multitubulaire du châssis et, alors que l'accès à bord ne posait aucun problème sur une voiture ouverte, avec la version coupé, il avait fallu ménager un accès inattendu, sous la forme de ces portières en aile de mouette.

Dévoilée en août 1954, la 300 SL de série reprenait le châssis tubulaire et la légère carrosserie en alliage d'aluminium du modèle de compétition et était propulsée par un six cylindres de 2 996 cm<sup>3</sup> à arbre à cames en tête, incliné à 45°, afin d'abaisser la ligne de capot, pour être plus aérodynamique. Faisant appel à une innovante injection d'essence directe, ce moteur dernier cri donnait 215 ch à 5 800 tr/min. Une boîte manuelle à quatre rapports tous synchronisés transmettait la puissance au pont arrière par engrenage hypoloïde. La suspension était indépendante

Created to spearhead Mercedes-Benz's return to competition in the post-war era, the 300 SL debuted in the 1952 Mille Miglia, finishing 2nd and 4th overall. Wins in the Carrera Pan-Americana and at Le Mans followed, and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. Max Hoffman, the Mercedes-Benz importer for North America, believed there would be a market for a road-going version and managed to convince the factory that such a car would be a success.

The first racers were open-topped but before the '52 season's end the distinctive 'Gullwing' doored Coupé had appeared. Unusually high sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the adoption of coupé bodywork required innovative thinking - hence the Gullwing doors.

Launched in 1954, the production 300 SL retained the spaceframe chassis of the racer and was powered by a 2,996cc, overhead-camshaft, inline six canted at 45 degrees to achieve a lower, more aerodynamic bonnet line. Using innovative direct fuel injection, this state-of-the-art power unit produced 215bhp at 5,800rpm. A four-speed gearbox transmitted power to the hypoid bevel rear axle. Suspension was independent all round by wishbones and coil springs at the front, with swing axles and coil springs at the rear.



aux quatre roues, par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux à l'avant et par demi-essieu oscillant et ressorts hélicoïdaux à l'arrière. Une 300 SL de série (W198) fut essayée par le magazine Road & Track en 1955, accélérant de 0 à 100 km/h en 7,4 secondes, jusqu'à la vitesse maximale de 225 km/h. Des chiffres extraordinaires pour l'époque. C'était indéniablement la première supercar. Craignant une contre-performance de la 300 SL tant attendue, R&T était enchanté de trouver le nouveau modèle « ...au-delà de nos attentes les plus folles. En fait on peut affirmer sans équivoque qu'à notre avis, le coupé 300 SL est ce qui se fait de mieux en matière de sportive. Sous une carrosserie aérodynamique, elle propose les caractéristiques les plus enthousiasmantes que nous ayons jamais imaginées possibles de réunir.

Ses performances ? Elle accélère de 0 à 160 km/h en à peine plus de 17 secondes. Sa polyvalence ? Une 300 SL de série peut se montrer parfaitement à sa place dans n'importe quelle épreuve sportive. Son confort ? Le coupé 300 SL est la voiture « transcontinentale » la plus confortable (et la plus sûre) fabriquée aujourd'hui ». Ne souffrant pas de son ascendance sportive, la 300 SL est une voiture pratique, aussi civilisée dans la circulation urbaine qu'elle peut être enthousiasmante sur autoroute.

Tested by the highly respected American magazine Road & Track in 1955, the 300 SL accelerated from 0-60mph in 7.4 seconds, going on to achieve a top speed of 140mph: outstanding figures for its day. It was, arguably, the world's first supercar. Half expecting the long-awaited 300 SL to provide an anti-climax, R&T were delighted to find the new car, "far beyond our wildest expectations. In fact, we can state unequivocally that in our opinion the 300 SL coupé is the ultimate in an all-round sportscar. It combines more desirable features in one streamlined package than we ever imagined or hoped would be possible.

Performance? It accelerates from a dead start to 100mph in just over 17 seconds. Dual purpose? A production model 300 SL can make a very acceptable showing in any type of sportscar competition. Yet the car is extremely tractable and easy to drive in traffic. Comfort? The fully enclosed 300 SL is the most comfortable (and safe) high-speed 'cross-country' car built today." Its racing parentage notwithstanding, the 300 SL was and remains a thoroughly practical automobile, as civilised in city driving as it is exhilarating on the highway.





Il allait être difficile de succéder au coupé 300 SL, pourtant, la version roadster, dévoilée trois ans plus tard, réussit à améliorer le comportement routier déjà exemplaire de sa cousine. Le roadster à portières conventionnelles fit ses débuts au Salon de Genève en mai 1957 et fut un succès immédiat auprès de la Jet Set des années 1950, les têtes couronnées, les acteurs et les célébrités. La production d'une 300 SL décapotable impliquait la modification de l'habitacle et le châssis fut redessiné pour abaisser le seuil et faciliter l'accès à bord. Simultanément la suspension arrière fut changée pour adopter un essieu oscillant plus bas. Les freins à disque furent montés en série à partir de mars 1961, tandis que vers la fin de production une poignée de roadsters reçut un bloc cylindre en aluminium.

La direction neutre caractéristique du roadster reçut les louanges de Road & Track dans son essai de 1958. « Avec l'articulation basse de la suspension arrière et des pneus plus adhérents, la voiture se comporte magnifiquement en toutes circonstances. C'est une amélioration par rapport au coupé qui avait tendance à un survirage assez violent lorsqu'il était poussé. » Un 0 à 100 km/h en 7 secondes et une vitesse de pointe de 210 km/h furent enregistrés faisant du roadster 300 SL l'un des cabriolets les plus rapides de tous les temps. » Et R&T concluait : « Il ne fait aucun doute que le roadster 300 SL est une sportive vraiment polyvalente, aussi à l'aise dans la circulation sur route ouverte que sur circuit », des mots qui gardent toute leur valeur encore aujourd'hui.

Clearly the 300 SL Coupé would be a hard act to follow yet the Roadster version, introduced just three years later, succeeded in bettering its closed cousin's already exemplary road manners. Built with conventional doors, the 300 SL Roadster was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and was an immediate hit with the 1950s 'Jet Set' of royalty, actors, and socialites. The production of an open 300 SL involved altering the cockpit area, where the spaceframe was redesigned to permit lower sills for improved access. At the same time the rear suspension was changed to incorporate low-pivot swing axles. Disc brakes were standardised from March 1961, while towards the end of production a small batch of Roadsters was completed with an aluminium cylinder block.

The Roadster's neutral steering characteristics received fulsome praise from Road & Track in its 1958 road test. "With the low-pivot rear suspension and more adhesive tyres, the car handles beautifully under all conditions. This is a tremendous improvement over the hardtop models, which had a tendency to oversteer rather violently if pressed too hard." A 0-60mph time of 7.0 seconds and a top speed of 130mph were recorded, making the 300 SL Roadster one of the fastest convertibles of its time. R&T concluded: "There is no doubt that the 300 SL roadster is a truly great dual-purpose sports car, equally at home in traffic and the open road, or on the track", words that remain equally true today.



Le roadster 300 SL qui coûtait plus cher qu'une Ferrari 250 GT California Spyder se vendit bien et allait survivre plusieurs années au coupé 300 SL dont la production cessa en 1957. La production du roadster cessa, elle, en 1963, après que 1 858 unités en aient été construites et aujourd'hui ce modèle est rare et très recherché.

Le vendeur a acheté ce roadster 300 SL en 1988 à la Classic Mobil Fair, à l'Olympiahalle, à Munich. Depuis, la voiture n'a requis d'autre soin que la reprise d'une égratignure à l'aile avant droite. Son moteur tourne avec douceur, cet exemplaire affiche une délicieuse patine et de façon inattendue arbore encore sa peinture d'origine. Beige avec intérieur en cuir rouge, la voiture est vendue avec son Fahrzeugbrief et une copie de sa fiche de construction.

Magnifique exemplaire de l'emblématique 300 SL en version roadster, cette très séduisante voiture fera une monture enthousiasmante et extrêmement pratique. De fait, il n'y a pas de meilleur moyen pour se rendre à une manifestation historique et rentrer à la maison, après y avoir participé. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.  
**CHF770,000 - 1,100,000**

The 300 SL Roadster sold well for a car that cost more than a Ferrari 250 GT California Spyder and would out-live the 300 SL Coupé, which ceased production in 1957, by several years. Roadster production ceased in 1963 after 1,858 cars had been built, and today the model is both rare and highly sought after.

The current vendor purchased this 300 SL Roadster in 1988 at the Classic Mobil Fair, held at the Olympiahalle, Munich. Since then the car has required no work other than the removal of a dent in the right front wing. Its engine running smoothly, this example has a delightful overall patina of age and, unusually, still retains its original paintwork. Finished in beige with red leather interior, the car is offered with German Fahrzeugbrief and a copy of its factory data card.

A beautiful example of the iconic 300 SL in Roadster form, this is a highly desirable motor car that would make an exhilarating yet extremely practical touring companion. Indeed, there cannot be many better ways of travelling to a classic event, taking part and driving home. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



## ASTON MARTIN LE MANS 1½ LITRE SÉRIE 2 CHÂSSIS LONG 1933

Châssis n° L3/328/L

Moteur n° L3/328/L

- One of only 17 long-wheelbase Series 2 cars
- Previously owned by renowned collector Alexander Andreadis
- Extensively restored in 2013
- Potentially eligible for the Mille Miglia Retrospective



Le nom de Le Mans fut apposé pour la première fois sur la version compétition de l'International (1<sup>e</sup> série) à la suite de la 5<sup>e</sup> place au classement général et de la victoire de classe d'Aston Martin au Mans en 1931. Cette appellation fut entièrement justifiée quand le modèle termina aux 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> places dans l'épreuve de 1932 et remporta la coupe bisannuelle Rudge-Witworth. Il se pourrait bien qu'elle ait été la première voiture à prendre le nom de la course mancelle, même si, depuis, de nombreuses autres l'ont imitée.

Le début des années 1930 fut une période de récession économique qui entraîna la chute des ventes des onéreuses voitures de qualité, et on dut se mettre à réfléchir à Feltham. On prit la judicieuse décision de revoir le châssis de l'International en utilisant des composants maison afin de réduire les coûts. Une boîte Laycock fut montée solidairement au moteur et la vis sans fin qui n'avait jamais vraiment donné satisfaction fut remplacée par un engrenage conique ENV. Le cadre du châssis fut redessiné et de nombreuses autres modifications menèrent à un modèle entièrement nouveau, bien qu'il conservât la même carrosserie et soit baptisé « New International ». Toutefois, le prix avait été réduit à 475 £, bien que la Le Mans restât encore chère à 595 £.

The 'Le Mans' label was first applied to the competition version of the (1st Series) International following Aston's class win and 5th place overall in the 1931 Le Mans race. This conceit was fully justified when the model placed 5th and 7th in the 1932 race and collected the Rudge-Whitworth Biennial Cup. It may, in fact, be the first car named after the Le Mans Race, although many others have since followed Aston Martin's example.

The early 1930s was a period of economic recession and with sales of expensive quality cars falling off, some serious thinking had to be done at Feltham. The wise decision was taken to redesign the International chassis, using proprietary components to reduce cost. A Laycock gearbox was adopted, mounted in unit with the engine, and the worm axle, which had never been completely satisfactory, was replaced by an ENV spiral bevel. There was a redesigned chassis frame and many other modifications resulting in what was virtually a new car, although it carried the same coachwork and was sold as the 'New International'. The price, however, had been reduced to £475, though the Le Mans remained considerably more expensive at £595.





La gamme originale de ce qui allait être connu sous le nom de « 2e série » ne dura pas longtemps, la New International et la version deux places de la Le Mans disparaissant avant la fin de 1932. Le Salon de cette année-là vit l'apparition de la plus familière Le Mans 2/4 places qui était également proposée sur empattement long sous le nom de Le Mans Special 4 places pour 625 £. Seulement 85 Le Mans 2e série furent construites entre février 1932 et décembre 1933 et parmi celles-ci seulement 17 étaient construites sur l'empattement long, comme celle proposée à la vente ici.

Cette Le Mans châssis long 2e série a appartenu pendant de longues années à la famille de M. Alexander Andreadis, un armateur grec, qui fut marié - il est vrai peu de temps - avec Christina Onassis au milieu des années 1970. Bien connue des spécialistes de la marque Écurie Bertelli, cette Le Mans a participé à des rallyes en Grèce et a été immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro AXU 181.

En 2013, l'Aston a été entièrement restaurée par un spécialiste suisse d'Aston Martin. Toute la partie mécanique, l'électricité et la sellerie ont été soit renouvelées soit refaites, tandis que la carrosserie a été laissée dans son état d'origine. L'alternateur et le démarreur sont des pièces modernes (les éléments d'origine sont inclus dans la vente, de même que le compteur de vitesse en MPH). Vendue avec sa carte d'identité de la FIVA et sa carte de circulation suisse, cette délicieuse Aston Martin serait une monture idéale pour Le Mans Classic, la rétrospective des Mille Miglia ou d'autres événements prestigieux.

**CHF350,000 - 400,000**

The original line-up of what would become known as the '2nd Series' did not last long, the New International and two-seater Le Mans disappearing from the range before the end of 1932. That year's Motor Show had ushered in the more familiar Le Mans 2/4-seater, which was also available on the long chassis as the Le Mans Special four-seater for £625. Only 85 2nd Series Le Mans models were made between February 1932 and December 1933, and of these, only 17 were long-wheelbase examples like that offered here.

This 2nd Series long-chassis Le Mans belonged for many years to the family of Mr Alexander Andreadis, a Greek ship owner, who was married, albeit briefly, to heiress Christina Onassis in the mid-1970s. Known to marque specialists Écurie Bertelli, this Le Mans has participated in rallies in Greece and was registered in the UK as 'AXU 181'.

In 2013 the Aston was extensively restored by a Swiss Aston Martin specialist. All the mechanicals, electrics and upholstery were either renewed or restored, while the coachwork was left in its original condition. The alternator and starter motor are modern replacements (the original items are included in the sale together with an 'MPH' speedometer). Offered with FIVA Identity Card and Swiss Carte de Circulation, this delightful Aston Martin would be an ideal means of participation in the Le Mans Classic, Mille Miglia retrospective and other prestigious historic events.



**LAMBORGHINI 400GT 2+2 COUPÉ 1969**

Carrosserie Touring

Châssis n° 0415 (voir texte)

- *The first four-seater Lamborghini*
- *Known ownership history*
- *Well cared for throughout its life*
- *Circa 90,000 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*

Il faut remercier l'historien de Lamborghini Marcel Wallenburg pour les recherches sur l'intéressante histoire de cette voiture. On a longtemps cru qu'elle avait été vendue neuve à un client du Moyen Orient, ce qui n'était pas habituel à l'époque, lorsque Lamborghini était pratiquement inconnu en dehors de l'Europe et des États-Unis. Elle porte le numéro de châssis 0415, mais une 400 GT (deux places) moins récente portant le même numéro était recensée dans une collection américaine. M. Wallenburg imagina qu'à un moment donné un client avait utilisé les papiers de l'autre voiture pour importer celle-ci dans son pays sans payer de taxes. Et en effet, un chèque dans le dossier de M. Wallenburg révélait que le numéro de la carrosserie Touring de la voiture de cette vente - 18998 - correspond au châssis 0634, qui avait été acheté neuf en 1966 par le même client iraquien qui possédait déjà 0415.

C'était une pratique courante à l'époque pour Lamborghini - et pour d'autres - pour arranger des clients qui souhaitaient éviter les lourdes taxes d'importation de certains pays. On ignore si 0634 fut renumérotée par l'usine avant livraison ou par son premier propriétaire. Toujours est-il qu'on sait qu'elle était déjà identifiée sous le numéro 0415 lorsqu'elle fut importée en France en 1969 et en la possession d'un citoyen argentin vivant à Paris, M. Perez Sotto. À cette époque, la voiture était bleu clair métallisé avec sellerie en cuir moutarde.

Le propriétaire suivant était M. Bothorel, qui fut suivi le 19 août 1981 par un certain M. Dumas, qui immatricula la Lamborghini sous le numéro 3967 KO 92 et la fit repeindre en gris foncé métallisé, tandis que sa restauration mécanique était confiée l'ancien gourou français de Lamborghini (et ex-importateur) Edmond Ciclet. Le 22 juillet 1985, la voiture fut acquise par le Dr Philippe Poitout, qui l'immatricula 3763 XG 77 et confia d'autres travaux à Ciclet entre 1985 et 1988. Ceux-ci incluaient le remplacement de l'alternateur (une version 80 A), une révision du radiateur, des relais supplémentaires aux circuits d'allumage et d'éclairage, le remplacement des bras de suspension arrière (type Miura S modifiés), l'installation de ceintures de sécurité, un rafraîchissement de la sellerie et un coupe-circuit.

Thanks are due to Lamborghini historian Marcel Wallenburg for his research into this car's interesting history. It had long been believed that this car was sold new to a Middle Eastern buyer, an unusual occurrence at a time when Lamborghini was virtually unknown outside Europe and the USA. It carries chassis number '0415', but an earlier (two-seater) 400GT with the same number was known to be in a US collection. Mr Wallenburg speculated that at some stage an owner might have used the other car's papers to import this one into his home country without paying taxes. Sure enough, a check in Mr Wallenburg's files revealed that the Touring body number of the car we offer - '18998' - corresponded to chassis '0634', which had been bought new in 1966 by the same Iraqi gentleman who already owned '0415'.

It was common practice at that time for Lamborghini - and others - to accommodate buyers wanting to avoid import dues in high taxation countries. It is not known if '0634' was renumbered by the factory before delivery or by the first owner. However, it is known that it was already identified as '0415' when imported into France in 1969 and owned by Mr Perez Sotto, an Argentinean gentleman living in Paris. At the time the car was finished in light metallic blue with mustard leather upholstery.

The next owner was a Mr Bothorel, who was followed on 19th August 1981 by a Mr Dumas, who registered the Lamborghini as '3967 KO 92' and had it repainted in a dark metallic grey, while a mechanical restoration was entrusted to veteran French Lamborghini guru (and former importer) Edmond Ciclet. On 22nd July 1985 the car was acquired by Dr Philippe Poitout, who reregistered it as '3763 XG 77' and had Mr Ciclet carry out further works between 1985 and 1988. This included a replacement alternator (80-Amp version); radiator overhaul; adding relays to the ignition and lighting circuits; replacement rear suspension arms (improved Miura S type); fitting seatbelts; refreshing the upholstery; and fitting a battery cut-out.





Le Dr Poitout utilisa la voiture jusqu'en 1997, lorsque son compteur affichait 84 834 kilomètres. En 2000, après le décès du Dr Poitout, son fils Vincent fit installer un échappement en inox et fit faire quelques travaux. En août 2000, M. Jacques Raynal acquit la voiture (alors immatriculée 400 TF 03) et le 26 juillet 2007 (à 87 300 km) la vendit à l'agent spécialisé Autodrome de Cannes, qui fit faire une révision incluant, la direction, les soupapes, les carburateurs, la boîte de vitesses et les vitres électriques. Le 1er novembre 2007 la voiture était achetée à Autodrome par un collectionneur suisse et Edmond Ciclet se vit à nouveau confier un contrôle général de la voiture. Le moteur et la boîte de vitesses furent démontés, l'embrayage et les joints de culasse remplacés, le système électrique, le démarreur et l'alternateur révisés, le châssis réaménagé et renforcé, plus d'autres tâches diverses.

À la suite de son importation en Suisse (toutes taxes locales acquittées), la voiture fut confiée à la carrosserie Binggeli de Nyon pour une peinture dans une couleur d'époque, Amarante métallisé qui s'accorde parfaitement à l'intérieur en cuir naturel. La Lamborghini a été peu utilisée depuis, mais comme toutes les autres voitures de la collection du propriétaire d'alors, a été entretenue par une équipe de mécaniciens spécialisés à plein temps qui la maintenait prête à l'usage. Point culminant du Grand Tourisme des années 1960 cette très belle Lamborghini 400GT est vendue avec sa carte grise suisse. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.  
**CHF300,000 - 400,000**

Dr Poitout drove the car until 1997 when its roadworthiness test recorded an odometer reading of 84,834 kilometres. In 2000, after Dr Poitout's passing, his son Vincent fitted a stainless steel exhaust and carried out further work. In August 2000 Mr Jacques Raynal acquired the car (now registered '400 TF 03') and on 26th July 2007 (at 87,300km) sold it to specialist dealer Autodrome of Cannes, who commissioned an overhaul to include the steering, valves, carburettors, gearbox, and electric windows. On 1st November 2007 the car was purchased from Autodrome by a Swiss collector, and Edmond Ciclet was again entrusted to perform a thorough check-over. On this occasion the engine and gearbox were removed; the clutch and head gaskets replaced; the electrical system, starter motor and alternator overhauled; the chassis re-jigged and reinforced; and various other tasks attended to.

Following importation to Switzerland (all local taxes being paid) the car was entrusted to Carrosserie Binggeli of Nyon for a complete repaint in a period-style shade of metallic Amarante that perfectly compliments the natural leather interior. The Lamborghini has seen minimal use since then but, in common with all the cars in the then owner's collection, was cared for by a team of full-time specialist mechanics to ensure that it was kept ready for use. The epitome of stylish 1960s motoring, this most handsome Lamborghini 400GT is offered with Swiss Carte Grise. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



45 †

## ALFA ROMEO 6C 2500 SS CABRIOLET 1949

Carrosserie Pinin Farina

Châssis n° 915.756

- One of only 63 short chassis built
- Delivered new to Switzerland
- Classic Pinin Farina styling
- Right-hand drive
- Completely restored between 1990 and 2010
- Registered in Switzerland



Son usine du Portello ayant été dévastée par les bombardements pendant la guerre, Alfa Romeo ne reprit pas la construction d'automobiles avant 1946, avec l'inévitable reconduction d'un modèle d'avant-guerre, la 6C 2500 sous diverses formes, qui allait être l'outil de la reconstruction de la marque milanaise. Dernière Alfa Romeo à châssis séparé, la 2500 avait fait ses débuts en 1939 et était une évolution de sa devancière 2300. Dessiné en interne, mais très influencée par le travail de Touring, le coupé cinq places Freccia d'Oro (flèche d'or) était fabriqué en parallèle avec des versions coupés et cabriolets, confiées à des carrossiers comme Pinin Farina, Touring et Ghia, et une berline six/sept place sur un empattement plus long. La réputation de constructeur de voitures pour Gentlemen drivers d'Alfa Romeo était entretenue par la 2500 et, bien que le châssis tubulaire n'ait plus été du dernier cri, il offrait une suspension indépendante, des freins généreusement dimensionnés, une direction très directe et un inhabituel levier de vitesse au volant particulièrement doux. Le moteur était, bien sûr, la dernière mouture du 6 cylindres à double arbre à cames en tête de 2 443 cm<sup>3</sup> développé en compétition et dont la cylindrée avait été obtenue par réalésage du 2 300.

La puissance s'échelonnait de 90 ch sur la version Sport à un seul carburateur à 105 ch sur la version Super Sport à trois carburateurs. La plupart de ces rares voitures étaient habillées sur mesure, en coupé à carrosserie Superleggera par la carrozzeria Touring, le reste recevant des carrosseries cabriolets, réalisées par Pinin Farina.

Its Portello factory devastated by wartime bombing, Alfa Romeo did not resume car production until 1946 with, inevitably, a pre-war carry-over, the 6C 2500 in a variety of new guises forming the basis of the Milanese marque's post-war recovery. Destined to be the last of the separate-chassis Alfas, the 2500 had debuted in 1939 and was a development of the preceding 2300. Styled in-house but strongly influenced by Touring, the five-seater Freccia d'Oro (Golden Arrow) sports saloon was built alongside coupe and cabriolet versions featuring bodies by the likes of Pinin Farina, Touring and Ghia, plus a six/seven-seater berlina on a longer wheelbase. The Alfa tradition of building driver's cars par excellence was upheld by the 2500, for although the box-section chassis was no longer state-of-the-art it boasted all-independent suspension, generously-sized brakes, fast-geared steering and an unusually slick column-mounted gearchange. The engine was, of course, the latest version of Alfa's race-developed double-overhead-camshaft 'six', its 2,443cc displacement having been arrived at by enlarging the bore of the 2300. Maximum power ranged from 90bhp in single-carburettor Sport guise to 105bhp in the triple-carburettor Super Sport. Considerably lighter than the saloon, the latter could easily exceed 100mph.

The short-wheelbase Super Sport (SS) chassis was manufactured until 1951, by which time 383 had been produced. Most of these bespoke, hand-built cars were bodied as Superleggera coupés by Touring, while the remainder received cabriolet coachwork by Pinin Farina.



Cette Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport arbore une carrosserie cabriolet quatre places signée Pinin Farina. La fin des années 1940 fut une période d'intense créativité pour Pinin Farina, le châssis 6C 2500, surtout dans sa version Super Sport, offrant au maestro la liberté d'expérimenter de nouvelles lignes et des concepts novateurs. En fait, une 6C 2500 SS avec une carrosserie identique à celle-ci remporta le 1er prix au concours de la Villa d'Este en 1949.

Le châssis numéro 915.756 a quitté l'usine le 16 mars 1949 et a été livré fini le 10 octobre (avec sa carrosserie) à la Società per il Commercio Prodotti Alfa Romeo, l'agent Alfa Romeo de Lugano, en Suisse, où elle a été immatriculé en 1950. Ses origines sont confirmées par le livre d'Angelo Anselmi, Alfa Romeo 6C 2500, et par celui de Morlacchi et Salvetti, Alfa Romeo 6C 2300-2500.

Complètement restaurée entre 1990 et 2010, la voiture se présente en bel état - le moteur, la boîte, les freins et la suspension étant en parfait état de fonctionnement. Vendue avec sa carte grise suisse, cette 6C 2500 cabriolet à carrosserie Pinin Farina représente une belle opportunité d'acquérir une Alfa Romeo classique éligible pour les rallyes historiques les plus importants, les concours d'élégance et autres manifestations prestigieuses. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.  
**CHF380,000 - 430,000**

This Alfa Romeo 6C 2500 SS carries two-seater cabriolet coachwork by Carrozzeria Pinin Farina. The late 1940s was a period of exceptional creativity for Pinin Farina, the 6C 2500 chassis, especially the Super Sport version, allowing the Italian maestro the freedom to experiment with new lines and design solutions. Indeed, a 6C 2500 SS with similar coachwork to that of this car achieved a 1st place award at the Villa d'Este concours in 1949.

Chassis number '915.756' left the factory on 16th March 1949 and was dispatched on 10th October as a completed car (with body) to Società per il Commercio Prodotti Alfa Romeo in Lugano, Switzerland where it was first registered in 1950. Its origins are confirmed by Angelo Anselmi's book Alfa Romeo 6C 2500 and Morlacchi and Salvetti's Alfa Romeo 6C 2300-2500.

Completely restored between 1990 and 2010, the car is presented in beautiful condition - the engine, gearbox, brakes, and suspension all working as they should. Offered with Swiss Carte Grise, this Pinin Farina-bodied 6C 2500 Cabriolet represents a wonderful opportunity to acquire a classic Alfa Romeo eligible for all the most important historic rallies, Concours d'Élégance events and other prestigious gatherings. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



46 †

## PORSCHE 356A SPEEDSTER 1958

Carrosserie Reutter

Châssis n° 84294

- *Iconic early Porsche model*
- *Delivered new to New York, USA*
- *Matching numbers*
- *Original colour scheme*
- *Professionally restored in 2018*



Bien que Ferdinand Porsche ait fondé son bureau d'étude indépendant au début des années 1930, son nom ne devait pas apparaître sur une voiture avant 1949. Lorsque ce fut le cas, c'était sur l'une des plus importantes sportives de tous les temps, la Porsche 356.

La production débuta avec une petite série de voitures à carrosserie en aluminium construite à Gmünd et se poursuivit en plus grande quantité avec un coupé 356 à carrosserie en acier, fabriqué à l'ancien siège de Stuttgart. Conçue par Ferry Porsche, la 356 prenait pour base la Volkswagen imaginée par son père. Comme l'immortelle « Coccinelle », la 356 utilisait un châssis plate-forme avec un moteur refroidi par air à l'arrière et une suspension indépendante aux quatre roues. Un cabriolet suivit rapidement le coupé 356 original et, en 1952, une série d'essai de 15 roadsters fut construite à l'attention de l'importateur américain Max Hoffman, qui avait persuadé Porsche du potentiel d'un modèle d'entrée de gamme bon marché. Le bon accueil de ce roadster aux États-Unis fut à l'origine de la mise en production du modèle Speedster en 1954. L'idée du Speedster est aussi à mettre au crédit de John von Neumann, le distributeur Porsche de la côte ouest, qui avait décapité un coupé construit à Gmünd à la fin des années 1940 pour créer un modèle de compétition allégé. Pour expliquer le succès d'une telle voiture, Neumann déclara un jour : « Le samedi soir en juin, les gars veulent descendre Sunset boulevard le bras à la portière pour que les filles puissent les voir dans leur voiture ». Plus ça change...

Although Ferdinand Porsche had established his automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars: the Porsche 356.

Having commenced manufacture with a short run of aluminium-bodied cars built at Gmünd, Porsche began volume production of the steel-bodied 356 coupé at its old base in Stuttgart. The work of Ferry Porsche, the 356 was based on the Volkswagen designed by his father. Like the immortal 'Beetle', the 356 employed a platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and torsion bar all-independent suspension.

A cabriolet followed hot on the heels of the original 356 coupé and then in 1952 a trial batch of 15 roadsters was constructed at the behest of US importer Max Hoffman, who had persuaded Porsche of the potential for a 'cut-price' entry-level model. The roadsters' successful reception in the USA led to the introduction of the Speedster model in 1954. The Speedster's inspiration is also credited to John Von Neumann, Porsche's West Coast distributor, who had chopped down a Gmünd-built coupé in the late 1940s to create a lightweight competition car. Explaining such a car's appeal Neumann once said: "Guys want to go, on a Saturday night in June, down Sunset Boulevard with their elbow over the door and the girls can see them in the car." Plus ça change...



Reconnaisable au premier coup d'œil à son pare-brise recourbé et aplati – plutôt qu'en V en deux parties – à sa toute petite capote amovible, à son jonc chromé latéral au niveau des poignées de portes et à ses deux sièges baquets – tout cela pour souligner son caractère sportif – le Speedster était en fait un modèle « économique », censé concurrencer les sportives britanniques bon marché. Le Speedster recevait au départ le quatre cylindres à plat Porsche de 1,5 litre, mais fut doté d'une version 1,6 litre de 60 ch à l'apparition du modèle 356 A, en 1955. Affiché à 2 995 dollars, le Speedster était la plus légère des Porsche 356, ce qui lui donnait une vitesse de pointe en accord avec cette légèreté, dépassant les 160 km/h. Ajoutée à ses qualités de tenue de route bien connues, le Speedster fut un succès instantané sur la scène sportive américaine alors en pleine effervescence. Son style, associé à ses performances et à son prix, rendirent le Speedster très populaire – 4 822 exemplaires furent construits entre 1954 et 1958 – et aujourd'hui, la plus belle des versions de la 356 a acquis le statut d'icône.

Modèle à numéros concordant de 1958 construit le 16 décembre 1957, cet exemplaire immaculé de couleur rouge Ruby avec intérieur en similicuir brun a été livré neuf à Max Hoffman à New York. Le vendeur a acheté le Speedster il y a deux ans à Zürich à son précédent propriétaire qui l'avait importé des États-Unis. Depuis, la voiture a été complètement restaurée, y compris le moteur entièrement refait par le Porsche Zentrum de Berne dont les factures détaillées qui totalisent 41 738 FS figurent au dossier. Présentée dans un état magnifique, ce très séduisant modèle de Porsche 356 est vendu avec son certificat d'authenticité, sa carte grise suisse et les factures mentionnées plus haut. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.  
**CHF250,000 - 350,000**

Instantly recognisable by virtue of its low, wraparound - as opposed to V-shaped - windscreen, smaller and entirely retractable hood, lower door waistline, horizontal trim strip at the level of the door handles, and twin bucket seats - all of which served to emphasise its sporting image - the Speedster was, in effect, an 'economy' model intended to compete with the cheaper British sports cars. The Speedster was powered initially by the 1.5-litre version of Porsche's horizontally opposed four, gaining the new 1.6-litre, 60bhp engine with the introduction of the improved 356A for 1955. Priced at \$2,995, the Speedster was the lightest of the 356s, enjoying a commensurate performance boost that meant over 100mph was possible. Allied to its already renowned handling characteristics, this meant that the Speedster was an instant success in the burgeoning American sports car racing scene. Its combination of style, performance and value for money made the Speedster deservedly popular - 4,822 examples being constructed between 1954 and '58 - and today this most handsome of the 356 variants enjoys iconic status.

A matching-numbers 1958 model completed on 16th December 1957, this pristine example was delivered new to Max Hoffman in New York finished in Ruby Red with brown leatherette interior. The vendor purchased the Speedster two years ago in Zürich from the previous owner, who had imported it from the USA. Since then the car has been comprehensively restored, including a full engine rebuild, by Porsche Zentrum Bern, whose detailed invoices totalling CHF 41,738 are on file. Presented in quite beautiful condition, this most desirable of Porsche 356 models is offered with Certificate of Authenticity, Swiss Carte Grise and the aforementioned invoices. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



**FERRARI 250 GT SERIE 2 COUPÉ 1959**

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 1583 GT

- *Matching numbers*
- *Delivered new in Italy*
- *Present ownership since 1992*
- *Only some 8,000km since acquisition*
- *Comprehensively restored during the 1990s*
- *Marcel Massini report on file*
- *Registered in Switzerland*

La véritable production en série débuta avec l'arrivée d'un coupé trois volumes de Pininfarina sur châssis 250 GT, dont 353 furent construits entre 1958 et 1960 dans les séquences de châssis 0841 à 2081. Quoiqu'il en soit, la production relativement faible permettait encore que l'on puisse commander les voitures avec de subtiles variations en fonction des choix du client, mais aussi que l'on puisse réaliser des modèles de salon et des « speciale » sur le châssis 250 GT.

Un nombre important de modifications fut apporté au cours de la production de la 250 GT. Le moteur original 128C de 3 litres fut remplacé par le 128D à double allumage, lui-même supplanté en 1960 par le 128F à bougies extérieures qui adoptait une admission à six orifices séparés à la place des orifices jumeaux de son prédécesseur. Côté châssis, les freins à disques aux quatre roues arrivèrent en 1959 et une boîte à quatre rapports plus overdrive l'année suivante, les disques offrant enfin à la 250 GT une puissance d'arrêt en accord avec ses performances. Plus raffinée et plus pratique que toutes les Ferrari de route qui l'ont précédée tout en préservant l'héritage sportif de ses devancières, la 250 GT est un modèle-clé d'importance historique. Malgré cela, il reste peu de survivantes, beaucoup ayant été modifiées et converties en répliques de modèles Ferrari plus exotiques, comme la 250 GTO, la Testa Rossa, etc...

Selon le rapport Massini fourni, le châssis numéro 1583 est le 228e des 353 exemplaires construits et en tant que série 2 a l'avantage de bénéficier de freins à disque aux quatre roues. Le châssis, arrivé à la Carrozzeria Pinin Farina à Turin le 25 novembre 1959, fut achevé à l'usine Ferrari en mars 1960. Ce même mois, la voiture fut vendue à son premier propriétaire, A. Brambilla SpA de Verres, une manufacture de textile fondée en 1940 à Milan, en Italie. Sa couleur originale était le séduisant gris fumée, associé à un intérieur turquoise.

True series production began with the arrival of Pininfarina's 'notchback' Coupé on the 250 GT chassis, some 353 of which were built between 1958 and 1960 within the sequence '0841' to '2081'. However, the relatively small scale of production meant that cars could still be ordered with subtle variations according to customer choice, as well as enabling a handful of show cars and 'specials' to be constructed on the 250 GT chassis.

A number of important developments occurred during 250 GT production: the original 128C 3.0-litre engine being superseded by the twin-distributor 128D, which in turn was supplanted in 1960 by the outside-plug 128F engine which did away with its predecessor's Siamesed inlets in favour of six separate ports. On the chassis side, four-wheel disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, the former at last providing the 250 GT with stopping power to match its speed. More refined and practical than any previous road-going Ferrari, yet retaining the sporting heritage of its predecessors, the 250 GT is a landmark model of immense historical significance. Despite this, original survivors are relatively few, as many have been modified and converted into replicas of more exotic Ferraris such as the 250 GTO, Testarossa, etc.

According to the accompanying Massini Report, chassis number '1583' is the 228th of the 353 units built and as a 'Series II' car has the added advantage of disc brakes all round. The chassis entered Carrozzeria Pinin Farina's plant in Turin on 25th November 1959 and was finally completed back at the Ferrari factory in March 1960. That same month the car was sold to its first owner, Filature A Brambilla di Verres SA, a textile manufacturer founded in 1940 and located in Milan, Italy. The original colour combination was the rather fetching combination of Grigio Fumo with a turquoise interior.







Lorsque le propriétaire actuel a acheté la voiture en 1992 à l'importateur Ferrari IFS de Nyon, en Suisse, la voiture avait déjà été repeinte en rouge avec intérieur en cuir fauve. Le compteur indiquait à l'époque environ 51 000 km. Le propriétaire se lança alors dans une restauration complète, qui débuta en 1993, lorsque l'intérieur fut regarni en cuir Connolly fauve et le ciel de toit refait. Le travail fut exécuté par le restaurateur de Ferrari Sportgarage Leirer de Stein, en Suisse pour un coût de 17 470 Francs suisses (facture au dossier). L'étape suivante de la restauration fut le remplacement des joints de pare-brise et de lunette arrière réalisé chez IFS en octobre 1993 pour 2 360 FS (facture au dossier). Une révision complète du moteur a suivi en décembre 1996, cette fois chez l'agent Ferrari et Rolls-Royce, le Garage Beau Rivage à Lausanne, pour un coût de 78 650 FS (facture détaillée au dossier). Pour compléter la restauration, la voiture fut repeinte métal nu en Rosso Corsa chez le spécialiste Ferrari, la carrosserie S. Di Dio à Crissier, en Suisse pour 29 000 FS.

Le compteur, au moment de la rédaction du catalogue, indiquait 59 138 km, montrant que la voiture n'avait parcouru que 8 000 km depuis son acquisition en 1992 et la restauration qui s'ensuivit. Sans surprise, le vendeur décrit la voiture comme étant en très bon état général cosmétique. Cependant, en conduisant la voiture et après une inspection chez Ferrari, nous avons noté que l'embrayage est à remplacer (devis au dossier). Cette magnifique Ferrari 250 GT à numéros concordant, est vendue avec ses papiers d'immatriculation suisse et son passeport FIVA de juillet 2019.  
**CHF600,000 - 700,000**

When purchased by the current owner in 1992 from Ferrari importers IFS in Nyon, Switzerland, the Ferrari had already been refinished in its present colour combination of red with a tan leather interior. The odometer reading at that time was recorded as circa 51,000 kilometres. The custodian embarked upon a comprehensive restoration, which commenced in 1993 when the interior was re-upholstered with tan Connolly leather and the headlining renewed. This was done by Ferrari restorers Sportgarage Leirer of Stein, Switzerland at a cost of CHF 17,470 (invoice on file). The next step in the car's restoration was the replacement of the windscreen and rear window rubber seals, which was done at IFS in October 1993 for CHF 2,360 (invoice on file). A comprehensive engine overhaul followed in December 1996, this time undertaken by Ferrari and Rolls-Royce main agents Garage Beau Rivage of Lausanne, which cost no less than CHF 78,650 (detailed invoice on file). To finish the restoration, the car was treated to a bare-metal re-spray in Rosso Corsa at Ferrari bodywork specialists Carrosserie S. Di Dio in Crissier, Switzerland costing CHF 29,000.

The odometer (at the time of cataloguing) was 59,138 kilometres, showing that the car has only covered some 8,000 kilometres since its acquisition in 1992 and subsequent restoration. Not surprisingly, the vendor describes the car as in very good cosmetic condition. However, when driving the car and after a Ferrari dealership inspection, we noticed that the clutch will need to be replaced (quote on file). This beautiful matching-numbers Ferrari 250 GT comes with Swiss registration documents and a FIVA Identity Card issued in July 2019.



48 † ◊

## LAMBORGHINI REVENTÓN ROADSTER 2010

Châssis n° ZHWBE91N9ALA03997

- One of only 15 built
- Delivered new to Switzerland
- Circa 2,400 kilometres from new
- Serviced by Lamborghini Porrentruy prior to sale
- Registered in Switzerland





Très exclusif – seulement 15 ont été construits – le roadster Reventón a été dévoilé au Salon de Francfort en 2009. Comme le suggère son nom, la nouvelle venue est basée sur la légèrement moins exclusive Reventón coupé (21 construites) qui avait fait ses débuts à Francfort en 2007. Bien que le style extérieur du coupé Reventón avait été, selon Lamborghini, inspiré par « les avions les plus rapides », sous la carrosserie, elle était mécaniquement presque identique à la Murciélago LP640.

Héritière de la Diablo et vaisseau amiral de Lamborghini, l'« hypercar » Murciélago avait été présentée en 2001 pour l'année-modèle 2002 et, comme ses devancières recevait le nom d'un taureau de combat. La Murciélago était le premier nouveau modèle de Lamborghini depuis 11 ans, mais aussi la première nouveauté de la marque italienne depuis son acquisition par la division Audi du groupe Volkswagen en 1998.

Le coupé anguleux dessiné par Luc Donckerwolke était très bas, avec une hauteur de toit de moins de 1,20 m et recevait les typiques portes en élytres qui basculait vers le haut et en avant quand on les ouvrait. Un mélange de fibre de carbone, d'acier et d'aluminium était utilisé pour le châssis/coque, tandis que la suspension faisait appel à l'habituel double triangulation des supercars aux quatre roues. Le moteur de la Murciélago était monté longitudinalement, un V12 de 6,2 litres dont l'ascendance remontait aux premières Lamborghini de 1964.

Tel qu'installé dans la Murciélago, ce formidable moteur développait 572 ch transmis au sol via une boîte manuelle à six rapports et quatre roues motrices, tandis qu'un aileron arrière et des entrées d'air mobiles se déployaient automatiquement si nécessaire et maintenaient la Murciélago stable à sa vitesse de pointe d'environ 320 km/h.

Ultra exclusive – only 15 were built – the Reventón Roadster was unveiled at the 2009 Frankfurt Motor Show. As its name suggests, the newcomer was based on the not-quite-so-exclusive Reventón Coupé (21 built) that had made its debut at Frankfurt in 2007. Although the Reventón's Coupé's exterior styling had, according to Lamborghini, been inspired by 'the fastest airplanes', beneath the skin the newcomer was mechanically almost identical to the Murciélago LP640.

Successor to the Diablo and Lamborghini's flagship model, the Murciélago 'hypercar' had been introduced in 2001 for the 2002 model year, and like its forebears was named after a famous fighting bull. The Murciélago was Lamborghini's first new design for 11 years and also the Italian company's first since its acquisition by the Volkswagen Group's Audi division in 1998.

The angular, Luc Donckerwolke-styled coupé was very low, boasting a roof height of just under 1.2 metres, and featured distinctive 'scissor' doors that swung upwards and forwards when opened. A combination of carbon fibre, steel, and aluminium was used for the chassis/body, while the suspension featured the supercar-standard double wishbones all round. The Murciélago's power unit was a longitudinally mounted 6.2-litre V12, an engine that could trace its ancestry back to the very first Lamborghini of 1964.

As installed in the Murciélago, this formidable unit produced 572bhp, which was delivered to the ground via a six-speed manual gearbox and four-wheel drive, while an active rear wing and active air intakes, deployed automatically when required, helped keep the Murciélago stable at its circa 200mph top speed.







Un roadster et une version poussée, la LP640, suivirent, cette dernière propulsée par une version 6,5 litre de l'infatigable V12 Lamborghini conçu par Giotto Bizzarrini et disponible avec la transmission séquentielle semi-automatique E-Gear. Les freins qui avaient tendance au fading après quelques décélérations répétées à haute vitesse, étaient une des faiblesses originelles de la Murciélago, la LP 640 pouvait donc être commandée avec des freins carbone céramique contre supplément. Il y eut diverses éditions limitées sur le thème avant l'ultime Murciélago – la LP 670-4 Super Veloce (SV) – qui fit ses débuts au Salon de Genève en 2009. Comme le suggère son nom, la LP 670 développait 670 PS (661 ch) et ce fut cette version de l'éternel V12 de Lamborghini qui se retrouva dans le roadster Reventón. Une des caractéristiques spectaculaires de cette dernière était son arceau de sécurité qui se déployait pour protéger les occupants en cas de retournement.

Le châssis à quatre roues motrices restait inchangé et le roadster était doté de la transmission à six rapports E-Gear de Lamborghini, des roues en alliage à bâtons en Y et les freins carbone céramique étant montés en série.

Comme sur le coupé, l'aileron arrière du roadster se déployait à environ 130 km/h (80 mph), prenant une forte inclinaison à environ 220 km/h (136 mph) pour un appui plus affirmé. Lamborghini annonçait une vitesse maximale de 330 km/h (205 mph) et un 0 à 100 km/h (0-62 mph) en 3,4 secondes pour le roadster Reventón.

Roadster and up-rated LP640 models followed, the latter powered by a 6.5-litre version of Lamborghini's long-running Giotto Bizzarrini-designed V12 and available with 'e-Gear' semi-automatic sequential transmission. Brakes that faded after repeated high-speed decelerations had been one of the original Murciélago's weaknesses, so the LP 640 could be ordered with carbon ceramic stoppers at extra cost. There were various limited edition variations on the theme before the ultimate Murciélago – the LP 670-4 Super Veloce (SV) – made its debut at the Geneva Motor Show in 2009. As its nomenclature suggests, the LP 670 came with 670PS (661bhp) on tap, and it was this version of Lamborghini's long-running V12 that went into the Reventón Roadster. One of the latter's many noteworthy features was its deployable roll-over hoops, which quickly extend to protect the car's occupants in the event of an inversion.

The four-wheel drive chassis remained unchanged so the Roadster came with Lamborghini's six-speed E-Gear transmission, Y-spoked alloy wheels, and carbon ceramic brakes as standard.

As with the Coupé, the Roadster's rear spoiler deploys at around 130km/h (80mph), changing to a steeper angle at approximately 220km/h (136mph) for even more downforce. Lamborghini claimed a top speed of 330km/h (205mph) and a 0-100km/h (0-62mph) time of 3.4 seconds for the Reventón Roadster.





Selon le magazine *Evo* : « Mais comme d'habitude, c'est sans conteste l'intérieur qui est la star du spectacle avec des éléments d'avant-garde, des thèmes d'avion de chasse peut-être encore plus affirmés qu'à l'extérieur. À la place des compteurs, le tableau de bord arbore des afficheurs à cristaux liquide multi-mode style aviation – deux transréflectifs et un transmissif – dans un logement foré dans l'aluminium massif encastré dans un cadre en fibre de carbone. Le conducteur peut choisir entre trois réglages d'information du véhicule d'une simple pression sur un bouton, passer d'un affichage digital à un affichage analogique avec des instruments circulaires classiques. Il y a même un témoin pour mesurer la force d'accélération... »

Grise avec intérieur noir, cette rarissime supercar a couvert seulement 2 400 kilomètres d'origine et se présente de ce fait dans un état « comme neuf ». La voiture a été vendue neuve en Suisse par Lamborghini Porrentruy et n'a eu qu'un propriétaire. Elle sera vendue après avoir été révisée par Lamborghini Porrentruy, avec sa carte grise suisse et tous ses livres d'origine. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.  
**CHF1,650,000 - 2,000,000**

According to *evo* magazine: "But, as before, it's the interior that's arguably the star of the show with the cutting-edge, strike-fighter themes perhaps even more stunningly resolved than the exterior's. Instead of dials, the dash has aircraft-style multi-mode liquid crystal displays – two transreflective, one transmissive – set in a housing milled from solid aluminium billet shrouded in a carbonfibre casing. The driver can choose from three vehicle information settings and, at the press of a button, switch from a digital to a quasi-analogical display with classic circular instruments. There's even a G-force meter..."

Finished in grey with black interior, this ultra-rare piece of supercar exotica has covered only 2,400 kilometres from new and is presented in effectively 'as new' condition. The car was sold new in Switzerland via Lamborghini Porrentruy and has had only one owner. It will be offered for sale freshly serviced by Lamborghini Porrentruy, and comes with Swiss Carte Grise and all of its original books. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



49

## FERRARI CALIFORNIA CABRIOLET HARDTOP 2010

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFMJ65B000171303

- *Delivered new to Switzerland*
- *One of only five manual transmission cars*
- *One owner*
- *Circa 31,000 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*



Dans sa configuration originale le V8 4,3 litres de la California développait 453 ch, puis à partir de 2012 il fut porté à 482 ch. Un « Handling Speciale Package » de suspension fut également proposé à la même époque. Transmis par le biais d'un double embrayage à la boîte sept rapports, les 453 ch offraient un 0 à 100 km/h en juste 3,9 secondes et une vitesse de pointe de 310 km/h. Mais aujourd'hui, même Ferrari ne peut se contenter des seules performances, aussi la California incorpore-t-elle une technology HELE (High Efficiency Low Emissions) incluant un « stop start », lui permettant d'afficher un chiffre d'émission de CO2 de 270 g/km. Des performances limitées par des freins à disque céramique aux quatre roues.

Un des buts de Ferrari avec la California était d'élargir son offre à une plus vaste clientèle, aussi la voiture était-elle délibérément moins pointue et plus facile à utiliser que beaucoup de ses sœurs d'écurie. « La première surprise vient de l'excellent comportement de la California, » notait Autocar. « Nous avons essayé les amortisseurs passifs et le Magneride optionnel, et tous deux (même en mode Sport pour le second) ont remarquablement bien répondu à notre réseau routier tout spécialement pour un cabriolet. Le confort de la California est tel que l'on pourrait facilement en prendre une pour les longues distances. »

L'éminent magazine automobile britannique concluait son article en positionnant la California devant la Bentley Continental GTC, la Lamborghini Gallardo Spyder et l'Aston Martin DBS pour son utilisation au quotidien et son pur plaisir de conduite. Un véritable éloge.

In its original incarnation the California's 4.3-litre V8 engine produced 453bhp, though from 2012 this was increased to 482bhp. A 'Handling Speciale Package' of suspension upgrades became available at the same time. Transmitted via a dual clutch to the seven-speed semi-automatic gearbox, those 453 horses made for a 0-62mph time of just 3.9 seconds and a top speed of 193mph. But these days even Ferrari cannot focus on performance alone, and so the California incorporated HELE (High Efficiency Low Emissions) technology including 'stop start', enabling it to achieve a CO2 emissions figure of 270g/km. Performance was restrained by ceramic disc brakes all round.

One of Ferrari's aims with the California was to extend its appeal to a wider customer base, so the car was deliberately made less hard-edged and more user-friendly than many of its more track-focused siblings. "The first surprise is how well the California rides," remarked Autocar. "We tried both the passive dampers and the optional Magneride units, and both (even with the latter set to Sport) coped impressively well with our road network, and especially so for a convertible. Such is the California's comfort that you could easily use one to travel significant distances."

Britain's esteemed motoring magazine concluded its review by rating the California ahead of the Bentley Continental GTC, Lamborghini Gallardo Spyder and Aston Martin DBS for its blend of everyday usability and outright enjoyment. Praise indeed.



La California proposée ici est l'une des cinq seulement construites avec la boîte manuelle à six rapports en option. Livrée neuve en Suisse, cette voiture n'a connu qu'un propriétaire et a couvert seulement 31 000 kilomètres d'origine. Les spécifications remarquables sont les suivantes :

- Phares avec système AFS
- Étriers de freins couleur aluminium
- Kit carbone
- Cruise control
- Haut de pare-brise teinté
- Connexion iPod
- Système de suspension Magneride deux modes
- Jantes de 20 pouces en alliage finition diamant
- Système « climate control »
- Poignées intérieures et seuil de porte finition carbone
- Radars de parking avant
- Cadre de plaque de police arrière en carbone
- Caméra de recul
- Siège compétition large

Présentée en excellent état général, cette fabuleuse et exclusive Ferrari est vendue avec sa carte grise suisse.  
**CHF300,000 - 400,000**  
**No Reserve**

The California offered here is one of only five built with the optional six-speed manual gearbox. Delivered new in Switzerland, this car has had only one owner and has covered only some 31,000 kilometres from new. Specification highlights include the following:

- Headlights with AFS System
- Brake callipers in aluminium colour
- Carbon kit for driving zone
- Cruise control
- Top-tinted windscreen
- iPod connection
- Magneride dual mode suspension system
- Diamond-finish 20" alloy wheels
- Climate control system
- Carbon finish to the interior door handles and thresholds
- Front parking sensors
- Carbon kit for the rear numberplate holder
- Rear parking camera
- Wide-sized racing seat

Presented in generally excellent condition, this fabulous and exclusive Ferrari supercar is offered with Swiss Carte Grise.



50 ♦

**FERRARI 599 SA APERTA  
AVEC HARDTOP D'USINE 2011**

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFF72RDB000182510

- One of only 80 produced
- One of a believed 14 with the factory hardtop
- Delivered new to Sweden
- Two owners from new
- Only 2,634 kilometres from new
- Swiss registered



« La Ferrari 599 offre une vitesse et une tenue de route époustouflantes. Probablement la meilleure Ferrari de sa génération. Nous éviterons d'abaisser la 911 Turbo à un comparatif, car la Ferrari a placé la barre un cran plus haut. »

« Il y a des voitures rapides – celles qui descendent au-dessous des 10 secondes aux 100 miles par heure comme la Lamborghini Gallardo. Puis, viennent les voitures très rapides, celles qui établissent des temps aux 0 à 100 miles par heure commençant par un 8. Mais tout ce qui est au-dessous de 8 appartient à un groupe d'élite et, en entrant dans ce club très fermé, la Ferrari 599 a secoué ce petit monde comme personne depuis 20 ans. Ses 7,4 secondes de moyenne égalent les temps enregistrés pour la Pagani Zonda S. Le 0 à 100 km/h ne prend que 3,7 secondes. » – *Autocar*.

La voiture proposée ici est l'une des Ferrari modernes les plus exclusives, la 599 SA Aperta, une évolution de la 599 GTB Fiorano originale dont il ne fut construit que 80 exemplaires. Dévoilée au Salon de Genève en février 2006, la 599 GTB Fiorano devait son nom à la prestigieuse piste d'essai de Ferrari et était le dernier modèle baptisé de nom de lieux associés à la marque, comme Modena et Maranello. Son immédiate devancière - la 575 Maranello – avait reçu un accueil mitigé, décevant ceux qui avaient tant admiré la 550 Maranello, Ferrari devait donc rattraper le coup en concevant la 599.

'The Ferrari 599 offers mind-blowing pace and handling. Quite possibly the best Ferrari of its generation. We'll spare the 911 Turbo the ignominy of comparison times, because the Ferrari has moved the game onto another level.

'There are the quick cars – those that nip below 10 seconds to 100mph, such as the Lamborghini Gallardo. Then there are the very quick cars, which post 0-100mph times beginning with an eight. But anything under eight seconds belongs to an elite group, and in gaining such membership, the Ferrari 599 has shaken the establishment like nothing in the past 20 years. Its 7.4sec average matches the time we recorded for the Pagani Zonda S. Rest to 60mph takes just 3.7sec.' – *Autocar*.

The car offered here is one of the most exclusive of modern Ferraris, the 599 SA Aperta, a development of the original 599 GTB Fiorano, of which only 80 examples were made. Introduced at the Geneva Motor Show in February 2006, the 599 GTB Fiorano took its name from Ferrari's famous test track and was the latest in a succession of models named after places associated with the marque such as Modena and Maranello. Its immediate predecessor - the 575 Maranello - had met with a mixed reception, disappointing those that had so admired the 550 Maranello, so Ferrari had some catching up to do in designing the 599.



Ayant privilégié le moteur central pour ses routières équipées d'un 12 cylindres depuis le milieu des années 1970 jusqu'à la fin des années 1990, Ferrari surprit tout le monde avec la 550 Maranello. Dévoilée en 1997, elle voyait le constructeur italien revenir à sa tradition des sportives à deux places à moteur V12 à l'avant, ressuscitant un type de modèle restée inexploité depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona » en 1974. La 599 était la dernière héritière de cette noble gamme qui remontait à la 250GT châssis court du début des années 1960. En concevant la 599, Ferrari abandonnait le châssis tubulaire des 550/575 pour adopter un châssis tout aluminium plus moderne et plus léger et aussi bien plus rigide. Dessinée par Pininfarina sous la houlette du designer de Ferrari, Frank Stephenson, la 599 avec son long capot, son petit habitacle, ses hanches bien marquées et son allure agressive, semblait être la parfaite illustration de l'expression « voiture de sport ». L'aérodynamique de sa carrosserie avait été développée en soufflerie où des heures d'essai avaient permis de combiner la résistance minimale avec l'appui maximal en toutes conditions, une donnée essentielle pour une voiture capable d'atteindre les 320 km/h. Des détails de style comme les entrées d'air des freins et les extracteurs d'air chaud derrière les passages de roue avant rappellent les grandes Ferrari competizione du passé avec les feux arrière circulaires typiques des Ferrari.

Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 de 6 litres à 48 soupapes de la 599 était une évolution de celui que l'on trouvait dans la supercar Ferrari Enzo. Tel qu'installé dans la 599, ce bloc dernier cri développait 612 ch à 7 600 tr/min avec un couple maximum de 448 lb/ft à 5 600 tr/min.

Having favoured the mid-engined layout for its 12-cylinder road cars from the mid-1970s to the late 1990s, Ferrari surprised everyone by introducing the 550 Maranello. The latter's arrival in 1997 saw the Italian manufacturer return to its tradition of building front-engined V12 two-seater sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365GTB/4 'Daytona' in 1974. The 599 was the latest in this noble line that stretched all the way back to the 250GT SWB of the early 1960s. In designing the 599, Ferrari abandoned the tubular steel chassis of the 550/575, adopting a more advanced and lighter all-aluminium chassis of greatly increased stiffness. Styled by Pininfarina under the direction of Ferrari's Frank Stephenson, the 599 with its long bonnet, small cabin, raised haunches and aggressive stance seemed the very definition of the term 'sports car'. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the front brake ducts and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights.

The heart of any Ferrari is its engine, and the 599's 48-valve, 6.0-litre V12 was a reworked version of that found in the Enzo supercar. As installed in the 599, this state-of-the-art unit produced a staggering 612bhp at 7,600rpm with maximum torque of 448lb/ft at 5,600 revs.





Pesant 1 690 kg, la 599 affiche un rapport puissance/poids de 362 ch/tonne, dépassant de loin les 291ch/tonne de sa devancière 575 Maranello. Mise au point dans le cadre du programme de Formule 1 de Ferrari, la transmission par palettes au volant était devenue un accessoire de série sur ses sportives de route et, bien sûr, sur la 599, capable de changer de rapport en 100 millisecondes. Une boîte à six rapports conventionnelle était également proposée.

Bien que la suspension active ait été bannie de la Formule 1 depuis longtemps, sa mise au point sur les modèles de tourisme avait continué et la 599 était équipée d'amortisseurs hydrauliques magnétiques SCM « semi-actifs ». La viscosité du fluide amortisseur change presque instantanément lorsqu'on lui applique un champ magnétique, altérant ainsi les caractéristiques de la suspension. Le contrôle des amortisseurs était placé sur le volant de type Formule 1, à côté de ceux de la traction et de la stabilité, près du démarreur. L'heureux (-se) conducteur (-trice) d'une 599 se retrouvait face à un compte-tours central analogique, flanqué d'un tachymètre et d'un écran électronique pour toutes les autres fonctions. Ferrari a judicieusement prévu un vaste espace pour les bagages dans le somptueux habitacle habillé de cuir.

Selon la tradition Ferrari, quelques séries limitées ont suivi, la version cabriolet - la 599 SA Aperta - ayant été présentée au Salon de Paris 2010. Conçue pour rendre hommage aux carrossiers Sergio et Andrea Pininfarina, elle a été construite à seulement 80 exemplaires.

Weighing a claimed 1,690kg, the 599 has a power-to-weight ratio of 362bhp per tonne, far eclipsing the 291bhp/tonne of its 575 Maranello predecessor. Developed as part of Ferrari's Formula 1 programme, the paddle shift gearbox had become a feature of its range-topping sports cars and was available in its latest form for the 599, capable of changing gear in a mere 100 milliseconds. A conventional six-speed gearbox was available also.

Although active suspension had long been banned from Formula 1, its development for road cars had continued and the 599 came equipped with SCM magnetorheological 'semi-active' dampers. The latter's damping fluid changes in viscosity almost instantaneously when a magnetic field is applied, thereby altering the suspension characteristics. Damper controls were placed on the Formula 1-style steering wheel together with those for traction control and stability, as was the starter button. The 599's fortunate driver would find him/herself looking at a central analogue rev counter flanked by a similar speedometer and an electronic display screen for all other functions. Ferrari thoughtfully provided plentiful storage space within the sumptuous leather-trimmed interior.

In line with Ferrari's current practice, a succession of limited edition variants followed, the convertible version - the 599 SA Aperta - being announced at the 2010 Paris Motor Show. Conceived to honour designers Sergio and Andrea Pininfarina, it was built in a strictly limited edition of only 80.



L'Aperta faisait appel au moteur le plus puissant (661 ch), celui de la 599 GTO, la version routière de la 599 XX uniquement homologuée sur circuit, qui lorsqu'elle avait été dévoilée était la Ferrari de route la plus rapide de tous les temps. Occasion probablement unique d'acquiescer une de ces très rares et exclusives supercars Ferrari, l'Aperta proposée ici a été livrée neuve à son premier propriétaire en Suède. De couleur Nero Stellato avec intérieur beige, c'est l'une des très rares 599 SA Aperta qui possède à la fois une capote et un hardtop d'usine en fibre de carbone. Ces hardtops d'usine sont une option extrêmement chère et on pense que seulement 14 Ferrari 599 SA Aperta ont été livrées avec. Chaque hardtop était fabriqué individuellement par l'usine Ferrari et sa couleur assortie à celle de la voiture.

Elle est aux mains de son second propriétaire, n'a parcouru que 2 634 kilomètres depuis qu'elle a quitté l'usine et se présente « comme neuve » et sans accident. Elle a été entretenue à quatre occasions, par le concessionnaire qui l'a livrée, Ferrari Autoropa, en 2013 et 2014, et par Ferrari Basel (Niki Hasler) en 2015 et 2018. Seulement une trentaine de kilomètres ont été ajoutés depuis ce dernier entretien. La documentation fournie comprend un certificat d'authenticité de l'usine, le « Red Book » Ferrari Classiche, le manuel d'origine et le livret du propriétaire (en allemand), le livret de garantie et la carte grise suisse.

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.  
**CHF1,000,000 - 1,300,000**

The Aperta used the more powerful (661bhp) engine of the 599 GTO, the road-going version of the track-only 599XX, which when released was Ferrari's fastest-ever road car. Representing a possibly once-in-a-lifetime opportunity to acquire one of these ultra-rare and exclusive Ferrari supercars, the Aperta offered here was delivered new to the first owner in Sweden. Finished in Nero Stellato with beige leather interior, it is one of very few 599 SA Apertas that has both a soft-top and an original factory carbon-fibre hardtop. These factory hardtops were an extremely expensive option, and it is believed that only 14 Ferrari 599 SA Apertas were ordered with one. Every hardtop was made individually by the Ferrari factory, and the colour matched to that of the car.

Currently in the hands of its second owner, this car has covered only 2,634 kilometres since it left the factory and is presented in effectively 'as new' condition and accident free. It has been serviced on four occasions: by supplying dealer Ferrari Autoropa in 2013 and 2014, and by Ferrari Basel (Niki Hasler) in 2015 and 2018. Only some 30 or so kilometres have been covered since the last service. Accompanying documentation includes a factory Certificate of Authenticity, Ferrari Classiche 'Red Book', original manual and user guide (in German), original warranty booklet, and a Swiss Carte Grise.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



51

## **PORSCHE 911 CARRERA 3,2 LITRES « TURBO LOOK » SPEEDSTER 1989**

Châssis n° WP0ZZZ91ZKS152612

- *Delivered new to Switzerland, 28th July 1989*
- *One owner from new*
- *89,100 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*



La première tentative de Porsche d'une 911 ouverte avait été le modèle Targa de 1965, une demie-mesure choisie de peur qu'une version entièrement décapotable ne réponde pas aux normes fédérales de sécurité américaines, mais en 1981, la marque se sentit capable de produire un authentique cabriolet. Le cabriolet 911 se révéla un succès dès ses débuts au Salon de Genève en mars 1982 et à la fin de l'année-modèle 1983 avait largement dépassé les ventes de la version Targa, pourtant moins chère.

Complétant la gamme décapotable de la 911 vint le Speedster, ressuscitant un modèle charismatique du passé de Porsche, qui arriva en 1989, le nom ayant auparavant été appliqué à la plus stylée des nombreuses versions du type 356. L'idée d'un nouveau Speedster avait pris forme en 1983 avec le développement d'un prototype mort-né. Le président de Porsche, le Germano-Américain Peter Schutz, raviva le projet en 1986, sachant qu'un tel modèle aurait un grand impact sur le marché nord américain. Un prototype basé sur la 911SC fut exposé au Salon de Francfort en 1987, mais quand la production du Speedster démarra, la 911SC avait été remplacée par la Carrera 3,2 litres. Prenant pour base le cabriolet 911 Turbo, bien qu'il ait été atmosphérique, le Speedster 3,2 litres fut lancé immédiatement avant la présentation du nouveau type 964 et fut le dernier modèle 911 doté de l'ancienne carrosserie issue du remarquable dessin original de 1963.

Porsche's first take on an open-top 911 had been the Targa model of 1965, a 'halfway house' design chosen because of fears that a genuine soft-top would not meet US Federal safety regulations, but by 1981 the company felt able to proceed with the genuine article. The 911 Cabriolet proved a hit from the moment of its debut at the Geneva Salon in March 1982 and by the end of the 1983 model year had comfortably outsold the cheaper Targa version.

Completing the soft-top 911 line-up was the Speedster, which revived a charismatic model from Porsche's past when it arrived in 1989, the name previously having been applied to that most stylish of the many Type 356 variants. The idea of a new Speedster had first crystallised in 1983 with the development of an ultimately stillborn prototype. Porsche's president, the German-American Peter Schutz, revived the project in 1986, knowing that such a model would have great appeal in the United States market. A prototype based in the 911SC was shown at the Frankfurt Motor Show in 1987, but by the time the production Speedster arrived, the 911SC had been superseded by the Carrera '3.2'. Based on the 911 Turbo Cabriolet, though normally aspirated, the 3.2-litre Speedster was launched immediately prior to the introduction of the new Type 964 bodysheet and thus was the last 911 model to feature the old-style body based on the brilliant original design of 1963.





Celui-ci avait été retravaillé par le directeur du style Anatole Lapine, incorporant de nombreuses références à la 356 Speedster originale, notamment une paire de capotages « bosses de chameau » très controversée derrière les sièges qui abritaient une capote manuelle, une protection symbolique décrite par l'usine comme d'« usage temporaire ».

À partir de 1984, Porsche avait proposé le « Turbo-Look » - ailes arrière gonflées, grand aileron, bouclier avant plus profond – sur ses modèles atmosphériques y compris le Speedster, dont la grande majorité furent commandés avec cette option. Une des plus rares versions de la famille 911, le Speedster n'a été construit qu'en 1989, tout juste 2 104 voitures ayant été fabriquées. Il ne fut construit que 69 versions Turbo Look dotées des boucliers avant et arrière.

Ce très beau Speedster Turbo Look a été livré neuf en Suisse et n'a connu qu'un propriétaire. Rouge Indien avec intérieur noir, ce modèle à transmission manuelle a couvert seulement 89 100 kilomètres d'origine et n'a été utilisé qu'en été par beau temps. Ce Speedster n'a jamais été accidenté et est en très bon état sous tous ses aspects. La voiture est vendue avec son carnet d'entretien, son Fahrzeugausweis Suisse, son contrôle technique et une liste de vérification des fonctions datée du 21 août 2019 confirmant que tout est entièrement satisfaisant.

**CHF130,000 - 180,000**

The latter had been reworked by chief stylist Tony Lapine, incorporating numerous references to the original 356 Speedster as well as a pair of controversial 'camel hump' cowlings behind the seats that concealed the stowed-away manual hood, the latter a simplified affair described by the factory as for 'temporary' use.

From 1984 Porsche had offered the 'Turbo-Look' body style - flared wheelarches, large rear wing and deeper front spoiler - on its normally aspirated models including the Speedster, the vast majority of which were ordered with this option. One of the rarest of the 911 family, the Speedster was built during 1989 only, a mere 2,104 cars being completed. Of this Turbo Look version featuring the original front and rear spoilers, only 69 were built.

This gorgeous Turbo Look Speedster was supplied new to Switzerland and has had only one owner. Finished in Indian Red with black interior, this manual transmission model has covered only 89,100 kilometres from new has only been used in summer in beautiful weather conditions. This Speedster is absolutely accident-free and in very good original condition in every respect. The car is offered with its service booklet, Swiss Fahrzeugausweis, technical inspection, and a functional inspection checklist dated 21st August 2019 stating that it was found to be completely satisfactory.



**JAGUAR XK120 ROADSTER 1950**

Châssis n° 670462

- *Delivered new to Germany*
- *Professionally restored between 2013 and 2015*
- *Numerous desirable upgrades*
- *Registered in Switzerland*



Ce roadster Jaguar XK120 a été commandé en 1950 par le vice-consul d'Allemagne Mannel Brisens. Il fit transporter la XK à son nouveau poste aux États-Unis et conserva la voiture jusqu'en 1961. Trois propriétaires successifs sont documentés. En 2014, la Jaguar a été ramenée en Suisse par l'actuel propriétaire. Elle y a subi une restauration technique complète chez l'ingénieur spécialisé Paul L. Suter de Ponte Capriasca, en Suisse. Les instruments ont été restaurés par le spécialiste Peter Schreurs en Hollande. La voiture conserve son moteur d'origine – W1639-8 – avec le couvre-culasse « sans oreilles » conforme. Elle a reçu ses papiers FIVA en 2016.

Pour la rendre plus agréable à conduire sur les routes montagneuses de Suisse, la voiture a été profondément améliorée, mais toutes les interventions sont réversibles. On trouve ainsi des freins à disque Coopercraft à l'avant, un allumage électronique 123-ignition, une boîte à cinq rapports Tremec T5, un radiateur en aluminium Serck Motorsport haute performance, un ventilateur électrique (à commande manuelle), un vase d'expansion transparent pour le liquide de refroidissement et un système d'échappement complet en inox avec sortie latérale (comme à l'origine jusqu'au châssis LHD 672143, RHD 660093).

This Jaguar XK120 Roadster was ordered in 1950 by Vice Consul Mannel Brisens in Germany. He transferred this XK to his new home/job in the USA and kept the car until 1961. Three further owners are documented. In 2014 the Jaguar was brought to Switzerland by the current owner. Here it received an extensively technical restoration by specialist engineer Paul L. Suter of Ponte Capriasca, Switzerland. The instruments being restored by specialist Peter Schreurs in the Netherlands. The car retains its original engine – 'W1639-8' – featuring the correct 'stud-less' cam covers. FIVA papers were obtained in 2016.

To make it more suitable for driving on Swiss mountain-roads, the car has been extensively upgraded, though all modifications are reversible. Improvements include Coopercraft front disc brakes; 123-electronic ignition; Tremec T5 five-speed gearbox; Serck Motorsport high efficiency aluminium radiator; electric cooling fan (manual switch); transparent coolant expansion tank; and a full stainless steel exhaust system with tailpipe exiting at the side (as original up to LHD '672143', RHD '660093').





De plus, le système électrique a été converti au négatif à la terre et modernisé, avec un alternateur WOSP 65A (qui ressemble à la dynamo Lucas d'origine), deux batteries 12 Volt en parallèle, un coupe-circuit style Lucas, des feux arrière servant aussi de clignotants et des clignotants avant intégrés dans les feux de position d'origine. Les autres caractéristiques intéressantes sont les amortisseurs d'origine arrière à bras renforcés et le couvre-tonneau en toile d'époque noire.

La voiture est vendue avec les caisses contenant toutes les pièces d'origine dont :

Système d'allumage  
 Régulateur  
 Radiateur  
 Boîte et arbre de transmission Moss  
 Freins à tambours et leurs conduits  
 Ensemble de petits éléments

La documentation fournie comprend diverses factures, un rapport complet d'état, un certificat Heritage, l'immatriculation historique de New York, la carte grise suisse, et le passeport FIVA.

**CHF100,000 - 140,000**

In addition, the electrical system has been converted to negative earth and modernised, featuring a WOSP 65A alternator (looks like the original Lucas dynamo); twin 12-volt batteries connected in parallel; Lucas-style battery cut-off switch; brake lights also functioning as rear indicators; and front indicators incorporated into the original sidelights. Other noteworthy features include original rear shock absorbers with reinforced link arms; and tonneau in original black canvas material.

The car is offered with various boxes containing all its original parts to include:

Ignition system  
 Regulator  
 Radiator  
 Moss gearbox and prop shaft  
 Drum brakes complete with hoses  
 Assortment of more minor components

Accompanying documentation includes sundry invoices, full Classic Data value/condition report, Heritage Certificate, historic New York registration, Swiss Carte Grise, and a FIVA Identity Card.



53 Ω

« Farbmusterwagen » (voiture d'essais de coloris) d'usine

## PORSCHE 964 CARRERA 2 COUPÉ 1991

Châssis n° WP0ZZZ96ZMS407838

- First registered to Porsche AG
- Unique colour scheme
- Manual transmission
- Circa 149,000 kilometres from new
- Registered in Austria



Cette Porsche 911 type 964 Carrera 2 coupé à transmission manuelle a été immatriculée par Porsche AG le 24 juillet 1991 ayant été commandée le 5 mars de cette même année. Le Fahrzeugbrief original figure au dossier attestant que le propriétaire est bien Dr Ing HCF Porsche AG et l'immatriculation S-LA 6706, d'autre part la voiture est vendue avec un certificat Porsche confirmant que le pays et le lieu de livraison sont bien Germany, Porsche Werkswagen.

Cette Carrera 2 a été utilisée par l'usine comme Farbmusterwagen (voiture d'essai de coloris) pour les besoins commerciaux. En plus de sa couleur exclusive et spectaculaire bleu métallisé (39P - S2060-24 BASF) avec un intérieur en cuir assorti, ce modèle particulier comporte plusieurs autres caractéristiques que l'on pense uniques comme le volant et le cadre de l'airbag. Ses spécifications incluent une radio Becker Symphony, des sièges réglables électriquement, une pare-brise teinté vert, l'air conditionné, un toit électrique, un airbag de volant avec logement en cuir et des roues de 7"x17" et 8"x17".

Il est également intéressant de noter que c'est un modèle de première série mais qu'il a des airbags, des roues et des rétroviseurs Cup et que cela pourrait en faire une série 2 de pré-production. Affichant actuellement un total de 149 000 kilomètres au compteur, la voiture n'a jamais été accidentée, n'a pas de trace de corrosion et est en très bon état. La documentation fournie comprend le carnet d'entretien, les papiers d'immatriculation autrichiens, un TÜV valable jusqu'en juillet 2021 et un historique complet. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF90,000 - 150,000**

This manual transmission Porsche 911 Type 964 Carrera 2 Coupé was first registered to Porsche AG on 24th July 1991 having been ordered on 5th March of that year. The original Fahrzeugbrief is on file, recording the owner as Dr Ing HCF Porsche AG and the registration as 'S-LA 6706', and the car also comes with a Porsche Certificate confirming that the country of delivery/dealer was 'Germany, Porsche Werkswagen'.

This Carrera 2 was retained by the factory as a 'Farbmusterwagen' (colour sample car) for marketing purposes. In addition to its striking and unique colour scheme of light blue metallic (39P - S2060-24 BASF) with matching leather interior, this particular car incorporates several other believed-unique features such as the steering wheel and the seam around the airbag. Its specification includes a Becker Symphony radio, electrically adjustable seats, green-tinted windscreen, air conditioning, electric sunroof, airbag steering wheel with leather trim, and 7"x17" and 8"x17" wheels.

It is also worthwhile noting that this should be a Phase 1 model but has airbags, Cup wheels, and Cup mirrors, so could be a pre-production Phase 2. Currently displaying a total of 149,000 kilometres on the odometer, the car is described as accident free, without rust, and in very good condition. Accompanying documentation consists of the service booklet, Austrian registration papers, TÜV valid until July 2021, and the complete approval history. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

**BIMOTA 1 000 CM3 YB6 EXUP 1989**

Cadre n° YB6 01016



Dans les années 1970 et 1980, la conception du cadre des motos Japonaises était en retard sur celle des moteurs, ce qui signifiait que ceux qui voulaient exploiter le potentiel de leur mécanique n'avaient d'autre solution que de faire réaliser un cadre sur mesure. De nombreuses firmes spécialisées sautèrent sur l'occasion pour satisfaire cette demande, au sommet desquelles figurait – et figure encore – la firme italienne Bimota. Fondée au milieu des années 1960, Bimota fabriquait des conduits de chauffage et de ventilation, avant que l'enthousiasme de deux de ses fondateurs - Giuseppe Morri et Massimo Tamburini – pour les deux roues ne l'orientent vers la production de motocyclettes au début des années 1970. Une carrière de plus de 40 années a vu Bimota s'établir comme l'un des constructeurs de motos exclusives à hautes performances en série limitée les plus en vue de la planète avec une réputation de qualité hors pairs.

Propulsée par le moteur Yamaha EXUP de 1 000 cm<sup>3</sup>, la très rare YB6 proposée ici est l'une des 200 construites. Le vendeur a acheté la machine neuve chez un agent Yamaha en 1989, date depuis laquelle elle n'a couvert que 1 800 km. Récemment révisée (pneus et batterie neufs) elle est en excellent état et sera vendue avec sa carte grise suisse.  
**CHF10,000 - 14,000**

In the 1970s and 1980s, Japan's motorcycle frame design lagged behind that of its engines, meaning that anyone wishing to exploit a motor's full potential had little option but to opt for a bespoke chassis. A number of specialist firms sprang up to satisfy this demand, at the very pinnacle of which was – and still is – the Italian firm of Bimota. Founded in the mid-1960s, Bimota manufactured heating and ventilation ducting before the enthusiasm of two of its motorcyclist founders - Giuseppe Morri and Massimo Tamburini - saw it turn to motorcycle production in the early 1970s. The intervening 40-plus years has seen Bimota established as one of the world's foremost producers of exclusive, limited edition, high performance motorcycles with a reputation for quality second to none.

Powered by Yamaha's 1,000cc EXUP engine, the ultra-rare YB6 offered here is one of only 200 made. The current vendor purchased the machine new from a Yamaha dealer in 1989, since when it has covered only 1,800km. Freshly serviced (new tyres and battery) it is presented in excellent condition and comes with a Swiss Carte Grise.



**YAMAHA XV1600 2003**

Cadre n° JYA VP0 810 0000 4272



Commercialisée sous le nom de Road Star en Amérique du nord et celui de Wild Star en Europe, la puissante XV1600 de Yamaha fut dévoilée en 1999. Difficile de savoir que c'était une Yamaha, seul le nom du modèle figurant sur le réservoir. Si le succès des routières japonaises se mesure à leur ressemblance aux Harley-Davidson, alors la grosse XV figure parmi les meilleures, ressemblant en tous points à un produit moderne de la marque de Milwaukee. De 1999 à 2003, la XV1600 faisait appel à un bicylindre en V de 1 602 cm<sup>3</sup>, mais à partir de 2004 elle reçut un 1 670 cm<sup>3</sup>. Toutes faisaient appel à une transmission finale par courroie. Les « Cruisers » ne sont pas les plus puissantes, c'est surtout le couple qui importe et la longue course du moteur de la XV en délivre à foison, 13,8 mkg étant disponibles dès 2 250 tours.

Le vendeur a acheté cette belle XV1600 neuve chez Zweirad Sporthaus Hans Küng AG à Nänikon, en Suisse. Cette machine customisée unique a été exposée à Swiss-Moto, la plus importante foire de motos en Suisse, où son étonnante qualité été particulièrement admirée. La machine est vendue avec sa carte grise suisse.

**CHF6,000 - 8,000**

Marketed as the Road Star in North America and the Wild Star in Europe, Yamaha's mighty XV1600 cruiser was first introduced in 1999. Not that you'd know it was a Yamaha, as only the model name appeared on the tank. If success among Japanese cruisers is measured by their similarity to Harley-Davidsons, then the big XV must rank among the very best, looking every inch a modern take on the traditional Milwaukee product. From 1999 to 2003 the XV1600 used a 1,602 cc v-twin engine; from 2004 onwards one of 1,670cc. Belt final drive was used throughout. Cruisers are not about maximum power; it's torque that counts, and the long-stroke XV motor delivers it by the bucket load, 99lb/ft being available at a lowly 2,250 revs.

The current vendor bought this beautiful XV1600 new from Zweirad Sporthaus Hans Küng AG in Nänikon, Switzerland. This uniquely customised machine has been exhibited at Swiss-Moto, Switzerland's number one trade fair for motorcycles, where its stunning quality was widely admired. The machine is offered with a Swiss Carte Grise.

56

*Delivered new to Gunter Sachs*

## **MERCEDES-BENZ 500 SL ROADSTER AVEC HARDTOP 1989**

Châssis n° WDB12906617003377

- *European delivered*
- *Automatic transmission*
- *Last serviced May 2018*
- *Beautiful condition*



En 1989, Mercedes-Benz retira la classique carrosserie Type R107 utilisée sur toute une lignée de magnifiques roadsters pendant près de 20 ans et la remplaça par un nouveau modèle au design plus moderne et élégant, tout aussi séduisant. Cette nouvelle carrosserie Type R129 recevait trois types de moteurs, un V12 de 6 litres, un V8 de 5 litres et un six cylindres en ligne de 3 litres. Sur la 500 SL, le V8 32 soupapes à injection développait 326 ch et délivrait des performances ébouriffantes, comme un 0 à 100 km/h en 6,2 secondes et une vitesse de pointe de 250 km/h. Comme on s'y attendait, ces nouvelles sportives de luxe SL allaient devenir les leaders mondiaux de leur segment et étaient dotées d'un équipement très complet dans la meilleure tradition Mercedes-Benz.

Ce remarquable exemplaire du luxueux vaisseau amiral de Mercedes-Benz a été vendu à Gunter Sachs, le fameux photographe allemand, réalisateur de documentaires, auteur, industriel et troisième mari de Brigitte Bardot, qui acheta la voiture comme cadeau pour sa femme du moment, le mannequin suédois Mirja Larsson. La Mercedes passa ensuite à un autre propriétaire, puis au vendeur, qui vendit la voiture avant de la racheter en 2018. Gris argent avec intérieur en cuir noir, cette voiture immaculée a été révisée pour la dernière fois en mai 2018 et sera vendue avec ses papiers d'immatriculation suisses et son carnet d'entretien estampillé. Haut de gamme à hautes performances de 1989 vendu en Europe, c'est le modèle qu'il faut avoir.

**CHF35,000 - 45,000**

**No Reserve**

In 1989 Mercedes-Benz retired its classic Type R107 bodyshell that had been used for a succession of beautiful sports roadsters for almost the preceding 20 years, replacing it with an equally appealing, sleek new design in the modern idiom. This new Type R129 body style was used for three different engine types: 6.0-litre V12, 5.0-litre V8, and 3.0-litre straight six. As installed in the 500SL, the fuel-injected, 32-valve V8 produced 326bhp and delivered stupendous performance, as reflected in a 0-100km/h (62mph) time of 6.2 seconds and a top speed of 250km/h (156mph). As one might expect, these new SL luxury sports cars were designed to be world leaders in their class and were lavishly equipped in the best Mercedes-Benz tradition.

This outstanding example of Mercedes-Benz's luxury flagship was sold new to Gunter Sachs, the famous German photographer, documentary film-maker, author, industrialist and third husband of Brigitte Bardot, who bought the car as a gift for his then wife, Swedish former model, Mirja Larsson. The Mercedes was next owned by another gentleman and then by the current vendor, who later sold the car before buying it back in 2018. Finished in the desirable colour scheme of silver with black leather interior, this immaculate car was last serviced in May 2018 and is offered with Swiss registration papers and its stamped service booklet. Top of the range, the highest-performance model in 1989 and European-delivered, this is the one to have.



**ASTON MARTIN DB7 ZAGATO COUPÉ 2003**

Carrosserie Zagato

Châssis n° SCFAE22353K700096

- Late number 96 of only 99 cars made
- V12 engine and desirable manual gearbox
- Circa 6,000 kilometres from new
- Offered from a private collection of Aston Martins



Membre du jury du Concours d'Élégance de Pebble Beach en Californie en 2001, le Dr Ulrich Bez, président d'Aston Martin et Andrea Zagato de la carrozzeria italienne éponyme, imaginèrent une sportive exclusive évoquant la magnifique DB4 GT Zagato, dont seulement 19 exemplaires avait été construits au début des années 1960 (sans conteste la plus séduisante des Aston Martin d'après-guerre, la DB4 GT Zagato a fasciné les passionnés comme peu de voitures avant elle et après elle, un état de fait qui amena à sa résurrection à la fin des années 1980 et au début des années 1990 lorsque six voitures furent approuvées par l'usine). Le modèle choisi comme base par la joint venture des deux sociétés était la supercar DB7 Vantage.

Comme son illustre devancière, la DB7 Zagato repose sur un empattement raccourci et n'offre que deux places, mais contrairement à la DB4 GT Zagato, qui était une « spéciale homologation » allégée pour la compétition, son équivalente du 21<sup>e</sup> siècle avait été conçue comme une Grand Tourisme luxueuse. La DB7 Zagato a été dessinée dans les bureaux de la carrozzeria italienne à Turin pour être raccourcies et modifiées afin d'y intégrer le fameux toit à « double bulle » typique de Zagato, avant d'être renvoyées à l'usine Aston Martin de Bloxham pour la garniture et la finition. Élégante et musculeuse, la DB7 Zagato, avec sa grille de calandre caractéristique, son long capot et son arrière tronqué, marquait un retour au style qui avait fait de la DB4 GT Zagato une classique indémodable.

Co-judges at California's Pebble Beach Concours d'Elegance in 2001, Dr Ulrich Bez, CEO of Aston Martin, and Andrea Zagato of the eponymous Italian design house, conceived the idea of an exclusive sports car recalling the beautiful DB4 GT Zagato, a mere 19 of which were made in the early 1960s. (Arguably the most desirable of post-war Aston Martins, the DB4 GT Zagato captured the imagination of enthusiasts like few cars before or since, a state of affairs that led to its resurrection in the late 1980s/early 1990s when a further six cars were sanctioned by the works). The model chosen as the basis for the two companies' new joint venture was the DB7 Vantage supercar.

Like its illustrious predecessor, the DB7 Zagato has a shortened wheelbase and only two seats, but unlike the DB4 GT Zagato, which was a lightweight 'homologation special' for competition use, its 21<sup>st</sup> Century equivalent was conceived as a luxury grand tourer. The DB7 Zagato was styled at the Italian carrozzeria's Turin base by Nori Harada, a pupil of the famous Ercole Spada, designer of the DB4 GT Zagato. Given the extent of Zagato's planned alterations, the car was based on the strengthened open-top bodyshell of the DB7 Volante. Bodies were despatched to Turin for shortening and altering to incorporate Zagato's trademark 'double bubble' roof before returning to Aston Martin's Bloxham factory for trimming and finishing. Sleek and muscular, the DB7 Zagato, with its referential grille, long bonnet, and truncated tail, marked a return to the styling that made the DB4 GT Zagato an all-time classic.



Plus courte, plus légère avec son V12 de 6 litres délivrant une puissance maximale de 440 ch, 20 ch de plus que la DB7 Vantage de série, la Zagato offrait des performances supérieures. La suspension et les freins étaient améliorés, tandis que l'intérieur – spartiate mais confortable, comme celui de la DB4 GT – s'enorgueillissait d'une sellerie en cuir non traité, conçu pour vieillir et se patiner autour du propriétaire.

En juillet 2002, la DB7 Zagato fut dévoilée au cours d'une avant-première exclusive chez le tailleur de Savile Row, Gieves & Hawkes, pour attirer d'éventuels clients. La production était limitée à seulement 99 unités, livrables en 2003, leur garantissant un statut de futur modèle de collection.

Numéro 96 des 99 voitures produites, cet exemplaire tardif a été construit en juin 2003 et immatriculé en décembre de cette année-là. Séduisant modèle à transmission manuelle, la Zagato a été livrée neuve en février 2004 par Kroymans Aston Martin en Hollande à M. Mak Van Waay (voir la correspondance avant commande au dossier). En 2006, l'Aston passa en Allemagne où elle fut immatriculée par un certain M. Berthold et, en 2012, elle trouva le chemin de la Suisse. Son actuel propriétaire a acheté la voiture pour l'ajouter à sa prestigieuse collection d'Aston Martin. Utilisée parcimonieusement, cette magnifique Zagato est immaculée et dans son état d'origine. Présentée en excellent état, cette exclusive et exotique Aston Martin est vendue avec son certificat de conformité, ses papiers d'immatriculation suisse, son Abgas-Dokument et son livret DB7 Zagato personnalisé ainsi que sa plaque (DB7 Zagato, voiture 096 de 099).  
**CHF380,000 - 500,000**

Shorter, lighter, and with its 6.0-litre V12 engine delivering a maximum output of 440bhp, 20bhp more than the standard DB7 Vantage, the Zagato offered superior performance. The suspension and brakes were upgraded also, while the interior - Spartan yet comfortable like that of the DB4 GT - boasts unique untreated leather upholstery, designed to wear and age around the owner.

In July 2002 the DB7 Zagato was unveiled to selected potential customers at an exclusive preview at Savile Row tailors, Gieves & Hawkes. Production was limited to only 99 units for delivery in 2003, thus guaranteeing their status as collectible classics of the future.

Number '96' of the 99 cars produced, this very late example was built in June 2003 and first registered in December of that year. A desirable manual transmission model, the Zagato was delivered new in February 2004 by Kroymans Aston Martin in Holland to Mr Mak Van Waay (see pre-order correspondence on file). In 2006 the Aston moved to Germany where it was registered by a Mr Berthold, and in 2012 found its way to Switzerland. The current owner bought the car to add to his distinguished Aston Martin collection. Used sparingly, this beautiful Zagato is untouched and remains highly original. Presented in excellent condition, this exclusive and exotic Aston Martin is offered with a Certificate of Conformity, Swiss registration papers, Abgas-Dokument, and its personalised DB7 Zagato book with badge ('DB7 Zagato, car 096 of 099').



## FORD MUSTANG SHELBY GT500 COUPÉ FASTBACK 'ELEONORE' TRIBUTE 1967

Châssis n° 7F02C123942

- One of the all-time great 1960s muscle cars
- Manual transmission
- Restored in 2014
- Registered in Switzerland



L'écurie du légendaire pilote texan Carroll Shelby avait engagé la « pony car » de Ford, la Mustang, en compétition avec succès en Amérique du nord, remportant le titre du SCCA pour les voitures de série catégorie B trois saisons d'affilée au milieu des années 1960. Capitalisant sur ce succès, Shelby commença à construire des Mustang modifiées, reconnues officiellement et commercialisées par des concessionnaires sélectionnés dans le réseau Ford. Ford fournissait à Shelby des coupés Mustang Sportsroof (fastback) incomplets, qui étaient finalisés dans les ateliers de Shelby à Los Angeles.

La première Mustang Shelby, la GT350, fut présentée en 1965, animée par une version modifiée du V8 small block de 289 ci (4,7 litres) développant 306 ch, avec des versions compétition de 340-360 ch ou même 400 ch à compresseur. Une boîte manuelle Borg-Warner à quatre rapports était montée en série sur les premières Mustang Shelby, mais une boîte automatique renforcée à trois rapports fut rapidement proposée en option.

Le train roulant avait été modifié en conséquence pour encaisser le surcroît de puissance de la GT350, avec les freins à disque Kelsey-Hayes en option, un essieu arrière de Ford Galaxie plus robuste, des amortisseurs Koni réglables et des jantes en alliage. Les premières voitures étaient vendues sans sièges arrière, afin d'homologuer la GT350 comme une deux places ! Extérieurement, bien peu de choses permettaient de distinguer la GT350 de Shelby de la version de série en dehors de deux larges bandes au centre de la carrosserie. Sur la route il n'y avait bien sûr aucune comparaison.

Legendary Texan racing driver Carroll Shelby's team had been campaigning Ford's Mustang 'pony car' with considerable success in North America, winning the SCCA's B-Production title three years running in the mid-1960s. Capitalising on his success, Shelby began manufacturing modified Mustangs, which were officially sanctioned and sold through selected Ford dealerships. Ford supplied Shelby with part-completed 'Sportsroof' (fastback) Mustangs, which were finished off at Shelby's plant in Los Angeles.

The first Shelby Mustang - the GT350 - arrived in 1965 powered by a modified version of Ford's 289ci (4.7-litre) small-block V8 producing 306bhp, with options of a 340-360bhp unit in competition trim or 400bhp supercharged. A four-speed Borg-Warner manual gearbox was the stock transmission on early Shelby Mustangs, though a heavy-duty, three-speed automatic soon became available as an option.

The running gear was appropriately up-rated to cope with the GT350's increased performance, incorporating the optional Kelsey-Hayes front disc brakes, stronger Ford Galaxie rear axle, Koni adjustable shock absorbers and alloy wheels. The first cars were supplied minus the rear seats, thereby qualifying the GT350 as a two-seat sports car! Outwardly there was little to distinguish Shelby's GT350 from the standard product apart from a pair of broad 'racing' stripes down the body centreline. On the open road there was, of course, no comparison.





Lorsque l'usine proposa le V8 big block de 390 ci en option sur la Mustang en 1967, Shelby surenchérit en installant le V8 Cobra Jet 428 ci (7 litres) de Ford pour créer la GT500, l'une des plus importantes et des plus emblématiques « muscle cars » des années 1960. Construite à l'usine de la firme A. O. Smith à Ionia, dans le Michigan à partir de 1968, la Mustang Shelby prenait toujours pour base la version de série, recevant toutes les modifications stylistiques et mécaniques successives de celle-ci tout en conservant ses traits caractéristiques propres, jusqu'à la fin de la production en 1970.

L'une des plus fameuses de toutes ces Mustang est celle connue sous le surnom d'Eleanor, la vedette du film de série B de 1974, 60 secondes chrono (Gone in Sixty Seconds) dont on fit un remake avec dans le rôle principal du voleur de voiture Nicholas Cage en 2000. L'engouement pour ce type de voiture fut tel que la production de la 500 GTE reprit aux États-Unis avec l'approbation de Carroll Shelby en utilisant des pièces de carrosserie Mustang originales recyclées.

Restaurée en 2014 dans le style de l'Eleanor, cette GT500 à transmission manuelle affiche actuellement un total de 3 775 kilomètres au compteur et est décrite par le vendeur comme étant en excellent état général sous tous ses aspects avec une carrosserie joliment et légèrement patinée. Grise avec intérieur en cuir noir, cette voiture imposante est vendue avec ses factures de restauration et sa carte grise suisse.

**CHF90,000 - 140,000**

When the factory introduced a 390ci 'big-block' V8 option on the Mustang for 1967, Shelby went one better, installing Ford's 428ci (7.0-litre) Cobra Jet V8 to create the GT500, one of the great, iconic muscle cars of the 1960s. Produced at the A O Smith Company's plant in Ionia, Michigan from 1968, the Shelby Mustang continued to be based on the stock version, receiving the latter's styling changes and mechanical improvements while retaining its own distinctive special features, until production ended in 1970.

One of the most famous of all Mustangs is that known as 'Eleanor', the Shelby GT500 that starred in the 1974 B-movie *Gone in Sixty Seconds*, which was remade in 2000 with Nicholas Cage starring as the car-thief central character. Indeed, such is the continuing level of interest in this type of car that production of the GT500 later resumed in the USA with Carroll Shelby's blessing, using recycled original Mustang bodyshells.

Restored in 2014 as an 'Eleanor' look-alike, this manual transmission GT500 currently displays a total of 3,775 kilometres on the odometer and is described by the private vendor as in generally excellent condition in most respects with good, slightly patinated, bodywork. Finished in grey with black leather interior, this imposing car is offered with restoration invoices and Swiss Carte Grise.



59 †

## HORCH 853A SPORTCABRIOLET 1938

Carrosserie Gläser

Châssis n° 854126

- *Well-preserved restoration by Horch Classic*
- *Exquisitely detailed*
- *Striking appearance without side-mounted spares*
- *Accompanied by rebuilt original ZF Horch gearbox*



La 853A de Horch fut dévoilée à la fin de 1937 comme la dernière évolution de la très sophistiquée Grand Tourer huit cylindres de la marque. Elle recevait un châssis légèrement plus court (3,45 mm), un moteur de 120 ch, une boîte entièrement synchronisée à quatre rapports avec overdrive, un rapport de pont différent, ainsi que quelques modifications stylistiques. Seulement 342 exemplaires de la sportive 853A furent produits, la plus séduisante étant l'élégante et distinguée Sportcabriolet, habillée par la carrosserie Gläser de Dresde, connue pour leurs carrosseries décapotables aux élégantes proportions magnifiquement construites sur toutes sortes de châssis. Approximativement une douzaine ont survécu.

La 853A proposée ici a été acquise en Ukraine en 2012 et a subi une restauration de quatre années chez Horch Classic, au cours de laquelle tous les composants mécaniques ont été refaits, y compris le moteur et les essieux. Le moteur a reçu de nouveaux pistons et coussinets, l'entraînement de l'arbre à cames et du vilebrequin ont été révisés, le vilebrequin et le volant moteur ont été équilibrés avec précision et le moteur testé au banc pendant 20 heures, avant d'être remonté. Une boîte Getrag à cinq rapports entièrement synchronisés a été préférée pour sa fiabilité et sa facilité d'utilisation (plus tard, les huit cylindres Horch ont fait appel à des boîtes à cinq rapports). Une boîte Horch ZF originale, trouvée par le vendeur, est comprise dans la vente.

Horch's 853A was introduced at the end of 1937 as the latest evolution of the company's sophisticated eight-cylinder Grand Tourer. It featured a slightly shorter (3,450mm) wheelbase chassis as well as a 120bhp engine; an all-synchromesh four-speed transmission with overdrive; and a different final drive ratio together with a number of cosmetic refinements. Only 342 examples of the sporting 853A were produced, the most desirable being the handsome and distinctive Sportcabriolet by Gläser Karosserie of Dresden, a company noted for their elegantly proportioned and beautifully built cabriolet bodies on a wide variety of chassis. Approximately a dozen are known to survive.

The 853A offered here was acquired in Ukraine in 2012 and subsequently underwent a four-year restoration by Horch Classic in which, reportedly, every mechanical component was fully rebuilt, including the engine and axles. The engine received new bearings and pistons; the camshaft and crankshaft drives were overhauled; the crankshaft and flywheel were accurately balanced; and the engine reportedly bench-tested for 20 hours before installation. A Getrag five-speed all-synchromesh transmission was chosen for its ease of use and reliability (later eight-cylinder Horchs used five-speed gearboxes). A rebuilt original Horch ZF gearbox, sourced by the vendor, is included in the sale.



Le châssis a été restauré avec du métal neuf lorsque nécessaire et un faisceau électrique a été spécialement construit, avec un gainage en coton vernissé pour parachever l'aspect authentique. La carrosserie a été restaurée en préservant autant que possible les panneaux d'origine et le bâti en bois original a été reconstruit pour assurer la solidité de la voiture pour de nombreuses années. Après sa restauration, la carrosserie a été peinte en noir et l'intérieur regarni de cuir beige brodé du logotype Horch, tandis que les moquettes de laine était passepoilées du même cuir que les sièges. De façon inattendue, la voiture a été restaurée sans les double roues de secours latérales habituelles ce qui lui confère une ligne plus douce et plus nette que la plupart des autres modèles, apportant une touche de légèreté et de grâce. Afin d'assurer le confort des occupants, la capote a été entièrement reconstruite, y compris les nouveaux arceaux en bois et les garnitures en aluminium.

Vendue avec un catalogue original de la 853A, voilà un magnifique exemplaire de l'une des grandes classiques européennes de son époque. Entièrement restaurée et proposée pour une fraction de son prix d'achat et de sa restauration, cette puissante et raffinée Horch 853A – est proposée dans sa version la plus séduisante, le fabuleux cabriolet Gläser. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.

**CHF250,000 - 350,000**  
**No Reserve**

The chassis frame was restored with new metal as necessary, and a new wiring harness specially produced, wrapped in painted cotton to complete the period-correct look. The body was restored with the original sheet metal preserved as much as possible, and its original wooden framework rebuilt to ensure the car's integrity for many years to come. Following its restoration, the body was properly finished in rich black, and the interior re-upholstered in beige leather embroidered with the Horch logo, while the high-quality wool carpeting was piped in the same leather as the seats. Unusually, this car was restored without the common dual side-mounts and thus has a smoother and cleaner appearance than is often seen on this model, adding an additional touch of lightness and grace. Ensuring the occupants' comfort is a properly constructed and finished top, including all-new wooden bows and aluminium trim.

Offered with a copy of the original 853A catalogue, this is a beautifully finished example of one of the great European motorcars of its era. Fully restored and available for just a fraction of the cost of acquisition or restoration, this refined and potent Horch 853A is in its most desirable iteration with fabulous Gläser cabriolet coachwork. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



60 †

## FERRARI 430 SCUDERIA 2008

Châssis n° ZFFKZ64B000163729

- *Wonderful Argento Nürburgring over Nero colour scheme*
- *Delivered with Rosso brake callipers and radio delete*
- *Fewer than 2,000 kilometres from new*
- *A legendary modern Ferrari*



Ferrari continua sa récente tradition de proposer une version circuit de son coupé stradale avec la 430 Scuderia, une variante compétition significativement plus légère et plus puissante de la F430. En plus d'être plus légère (elle pesait 100 kg de moins que le modèle de série) et d'offrir plus de puissance grâce à un échappement et une admission modifiée, un taux de compression plus élevé et des têtes de piston reprofilées, la voiture recevait une boîte semi-automatique Superfast2 aux passages plus rapides et une carrosserie subtilement retravaillée pour offrir un appui plus prononcé.

La 430 Scuderia recevait également un nouveau système traction control (avec différentiel électronique E-Diff) et des freins carbonés céramique en série. Le légendaire Michael Schumacher fut un contributeur-clé dans le développement du nouveau modèle, sans contester un facteur de poids dans le fait que la 430 Scuderia tournait plus vite sur le circuit de Fiorano que la fameuse Ferrari Enzo elle-même !

Ferrari continued its recent tradition of offering a track-ready variant of its latest stradale coupé with the 430 Scuderia, a significantly lighter and more powerful racing version of the F430. In addition to being lighter (it weighed 100kg less than the standard model) and producing more power thanks to a revised intake and exhaust, higher compression ratio, and re-profiled piston crowns, the car featured a faster-shifting Superfast2 semi-automatic gearbox, and bodywork subtly reworked for increased overall downforce.

The 430 Scuderia also featured a new traction control system (E-Diff electronic differential) and carbon ceramic brakes as standard equipment. The legendary Michael Schumacher was a key contributor to the new model's development, undoubtedly no small factor in the 430 Scuderia having faster lap times at Fiorano than even the famed Ferrari Enzo!



La 430 Scuderia proposée ici fut livrée à l'origine dans son pays natal l'Italie en janvier 2009, puis passa dans une grande collection italienne où son propriétaire actuel l'acquiert en 2016. Elle est peinte en argent Nürburgring, tandis que l'intérieur reçoit une sellerie en Alcantara noir, une harnais compétition quatre points et de la fibre de carbone un peu partout. Cette voiture a été livrée sans radio et avec des étriers de freins rouges, une touche particulièrement accrocheuse. Des écussons jaunes Scuderia sont fixés sur les ailes avant, tandis que le tableau de bord montre des compteurs à fond jaune. Après son acquisition par le vendeur, la voiture a été révisée en février 2017 par Motor Service Srl à Modène, avec changement de l'huile et du liquide de freins et montage de nouveaux pneus.

L'état de la voiture est décrit comme exceptionnel, avec moins de 2 000 kilomètres parcourus depuis 2008, et elle fera sans aucun doute sensation sur piste ou comme complément à une F430 de route dans une collection. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.

**CHF200,000 - 250,000**  
**No Reserve**

The 430 Scuderia offered here was originally delivered in its native Italy in January 2009, then passed to a large Italian collection from which the current owner acquired it in 2016. It is finished in Argento Nürburgring, while the interior features Nero Alcantara upholstery, four-point racing harnesses, and plentiful carbon fibre. This car was delivered without a radio and came with brake callipers in Rosso, the latter a very eye-catching touch. Yellow Scuderia shields are fitted to the front wings, while the dashboard boasts a yellow-faced tachometer. Following the current owner's acquisition, the car was serviced in February 2017 by Motor Service Srl of Modena, which including changing the oil and brake fluid and fitting new tyres.

The car's condition is described as exceptional overall, with fewer than 2,000 kilometres covered since 2008, and it would undoubtedly be a real thrill for future track days or as the complement to the road-going F430 in one's collection. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



61 †

## FERRARI 612 SCAGLIETTI 2005

Châssis n° ZFFAY54B000145751

- *Dramatic Nero colour scheme*
- *Equipped with F1-type transmission*
- *Well preserved condition*



Modèle rendant hommage aux plus grandes traditions Ferrari, la 612 Scaglietti est baptisée du nom du carrossier qui fabriqua les plus mémorables modèles de la marque. Son style était un clin d'œil à la légendaire 375 MM, commandée par le réalisateur italien Roberto Rossellini pour son épouse, la star de cinéma Ingrid Bergman. La couleur signature du modèle était le Grigio Ingrid.

Derrière cette romance, se cachait en fait une efficace Grand Tourisme quatre places, capable de transporter quatre adultes très confortablement, tout en procurant d'excellentes performances grâce à son V12 de 540 ch. La transmission type F1 avait été améliorée pour ce modèle avec des cônes de synchronisation additionnels, permettant des passages plus rapides, tandis qu'un levier traditionnel sur la console centrale permettait la sélection manuelle ou automatique, de la première et de la marche arrière. Essayée sur la piste de Fiorano, la 612 Scaglietti se montra six secondes plus rapide que la 456M avec une vitesse de pointe de plus de 315 km/h. C'était une vraie Ferrari, capable de délivrer toute la performance et la passion qui avaient fait la réputation de la marque.

La 612 Scaglietti proposée ici a été acquise il y a quelques années d'une grande collection italienne. La voiture a subi sa révision de 30 000 km début 2017 et a été très bien soignée depuis. Elle arbore une spectaculaire livrée Nero, intérieur et extérieur, avec l'écusson optionnel Scuderia et la transmission type F1. Accompagnée de ses livres et manuels originaux, cette 612 Scaglietti avec son élégante couleur et ses équipements séduisants, ainsi que son évocation des modèles emblématiques de la marque, fera un complément idéal à n'importe quelle collection privée de Ferrari. Inutile de préciser qu'elle sera aussi tout simplement merveilleuse à conduire, ce pour quoi son créateur l'a conçue. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.

**CHF35,000 - 45,000**

**No Reserve**

A car that paid tribute to Ferrari's greatest traditions, the 612 Scaglietti was named for the coachbuilder who manufactured many of the company's most memorable models. Its styling, meanwhile, was a nod to the legendary 375 MM commissioned by the Italian filmmaker Roberto Rossellini for his wife, cinema legend Ingrid Bergman; indeed, the signature colour for the model was dubbed Grigio Ingrid.

Behind all the romance, however, was a competent four-passenger Grand Tourer, able to carry a quartet of adults very comfortably while at the same time providing excellent performance thanks to its 540bhp V12 engine. The F1-type transmission was updated for this model with additional synchronisation cones, allowing for faster gear changes, while a traditional console-mounted shift gate allowed for selection of manual/automatic, 1st and reverse gears. In testing on Ferrari's test track at Fiorano, the 612 Scaglietti proved itself some six seconds faster than the 456M; top speed was over 315km/h. In every way this was a true Ferrari, capable of delivering all the performance and passion for which the marque has long been famed.

The 612 Scaglietti offered here was acquired several years ago from a large Italian collection. The car underwent its 30,000km service in early 2017 and has been well cared for since then. It is finished in a rich and menacing Nero livery, both inside and out, with the optional Scuderia shields and the F1-type transmission. Accompanied by its original books and manuals, this 612 Scaglietti with its elegant colour scheme and desirable features, as well as connections to the finest models of the company's past, would be an ideal addition to any private Ferrari collection. Needless to say, it would also be wonderful simply to drive and enjoy as its manufacturer intended. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.

62 †

## MERCEDES-BENZ 230 LIMOUSINE A 1941

Châssis n° 129874

- *A significant and popular Mercedes-Benz model*
- *Well-preserved restoration*
- *Seldom seen in fully restored condition*
- *Desirable side-mounted spares*



La Mercedes-Benz 230 était la dernière évolution de la 170 originale de Hans Nibel, avec châssis échelle à suspension indépendante et freins hydrauliques aux quatre roues et un nouveau six cylindre latéral réalésé de 55 ch. C'était une petite voiture inhabituellement sophistiquée pour l'époque qui allait devenir l'un des modèles Mercedes-Benz les plus populaires de son temps. Dans les années qui suivirent, la 230 fut éclipsée par les modèles huit cylindres à compresseur et trouver un exemplaire entièrement restauré, et plus spécialement une élégante limousine, est très rare.

La 230 limousine A proposée ici se présente bien avec son schiebedach, un toit coulissant en toile qui s'ouvre sur toute la longueur, afin de le conducteur et ses passagers puissent profiter du grand air et du soleil. La carrosserie a été restaurée aux standards d'origine et arbore une peinture et des chromes brillants. Les accessoires incluent un rétroviseur-phare, des flèches de direction et une double roue de secours qui apporte une touche supplémentaire d'élégance. L'intérieur est tendu de cuir noir en bon état avec moquette assortie, ciel de toit en tissu beige et des boiseries d'origine délicatement vernis, ainsi que des instruments restaurés.

Charmante « petite » Mercedes-Benz de son époque de belle présentation, cette voiture fera un parfait contrepoint à une 500 K ou une 540 K dans une collection. Elle a son propre charme et son style personnel et procurera un grand plaisir de conduite à son nouveau propriétaire. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.

**CHF75,000 - 85,000**

**No Reserve**

Mercedes-Benz's 230 was the latest evolution of Hans Nibel's original 170 design, featuring a box-section frame with independent suspension all round; four-wheel hydraulic brakes; and a newly enlarged 55bhp six-cylinder sidevalve engine. It was an unusually advanced small automobile for its era, and would become one of the most popular Mercedes-Benz models of the time. In more recent decades the 230 has been overshadowed by the large supercharged eight-cylinder models, and so to find an example that has been fully restored, especially an elegant limousine model, is rare.

The 230 Limousine A offered here is well presented and has the schiebedach, or sliding fabric sunroof, which opens up the entire interior so that both driver and passengers can enjoy fresh air and sunshine. The body has been restored to its original factory standard, with generally good brightwork and paint. Noteworthy features include a mirror spotlight, trafficators, and dual side-mounted spares, the latter adding a touch of elegance. The interior is upholstered in black leather in good condition, with matching carpeting, beige fabric headliner, and nicely varnished original woodwork surrounding restored instruments.

A charming and well-presented 'small' Mercedes-Benz of its era, this car would make a fine counterpoint to the 500 K or 540 K in one's collection. It has its own distinctive charm and fine style, and would provide a wonderful driving experience for its new owner. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



63 †

## MERCEDES-BENZ G 500 CABRIOLET FINAL EDITION 2013

Châssis n° WDB 463 202 1X21 5820

- One of only 200 made
- 4,062 kilometres from new
- 'As new' condition
- Registered in Switzerland



Dévoilée en 1979, le class G - Geländewagen (véhicule tout terrain) - de Mercedes-Benz était le résultat d'une joint venture avec Steyr-Daimler-Puch en Autriche, une firme à la confortable expérience en matière de systèmes à quatre roues motrices pour véhicules tout-terrain. Son allure « utilitaire » – pratiquement inchangée depuis son origine – et son excellence mécanique a valu au Mercedes G un statut de voiture culte et la réputation de 4x4 classé le plus recherché.

Prenant comme modèle son rival Land Rover, le premier G n'était en aucune façon luxueux, doté de remonte-vitres manuels et d'une sellerie en drap, mais gagna rapidement la réputation de pouvoir affronter les terrains les plus difficiles.

En 1991, un châssis modernisé (type 463) fut dévoilé, doté des dernières technologies en matière de tout-terrain, sous forme de trois différentiels contrôlés électroniquement en plus des freins anti-blocage. Le confort de l'habitacle avait été amélioré à la fin des années 1980, mais au début des années 1990, Mercedes-Benz avait pris conscience que les clients du grandissant marché des 4x4 étaient attachés au style, au luxe et à la puissance plus qu'aux capacités de franchissement et en 1993 avait dévoilé l'édition limitée 500 GE, un modèle doté du V8 5 litres qui plaçait le classe G sur le terrain du Range Rover. Après deux années de production, le 500 GE disparut de la gamme pour revenir en 1998 sous le nom de G 500, toujours équipé du V8 5 litres à essence.

Introduced as long ago as 1979, the Mercedes-Benz G-Class 'Geländewagen' (cross-country vehicle) was the result of a joint venture with Steyr-Daimler-Puch of Austria, a firm with considerable experience in developing four-wheel-drive systems for off-road vehicles. Its purposeful appearance – fundamentally unchanged throughout its life – and engineering excellence has secured the 'G-Wagen' cult status and earned it a reputation as one of the most coveted of classic 4x4s.

Taking its cue from the rival Land Rover, the early G-Wagen was not luxurious by any means, featuring manually wound windows and fabric upholstery, but soon established a reputation for being able to traverse the most challenging terrain.

For 1991 a revised (Type 463) chassis was introduced, incorporating the very latest in off-road traction technology in the form of three electronically engaged differentials in addition to anti-lock brakes. Cabin comfort had been improved in the late 1980s, but by the early 1990s Mercedes-Benz had recognised the growing market of 4x4 owners who valued style, luxury and power above ultimate off-road capability, and in 1993 introduced the limited-edition 500 GE, a 5.0-litre V8-powered model that took the G-Wagen into Range Rover territory. After two years in production, the 500 GE disappeared from the range, returning in 1998 as the G 500, again powered by a 5.0-litre V8 petrol engine.



Il y a eu de nombreuses mises à jour du type 463 depuis et une quantité de « spécial » et de séries limitées. Dévoilé pour commémorer la fin de production du cabriolet classe G, le G 500 cabriolet Final Edition dévoilé ici est l'un d'eux. Distingué par le badge Final Edition 200 sur le pied-milieu, il s'agit de l'un des 200 exemplaires construits. Propulsé par un V8 5,5 litres développant 383 ch, ce modèle très exclusif est noir Designo Platinum avec sellerie cuir Designo Sand et capote électrique assortie. Le niveau d'équipement de série généreux inclut le contrôle de stabilité électronique (ESP), l'assistance au parking Parktronic, un support de roue de secours articulé, des phares au xénon, l'air conditionné, les vitres électriques, des rétroviseurs électriques repliables, un système de navigation, un volant AMG, un couvre-roue de secours et des seuils de portes en inox et des jantes à cinq bâtons en alliage de 18 pouces (y compris la roue de secours).

Probablement l'une des rares occasions d'une vie de posséder l'un de ces exclusifs et luxueux 4x4, ce Mercedes-Benz G 500 cabriolet Final Edition a couvert seulement 4 062 kilomètres et se présente comme neuf. La voiture est vendue avec sa carte grise suisse et son contrôle technique. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.  
**CHF280,000 - 330,000**

There have been countless updates to the Type 463 since then and a host of special and limited edition variants released; introduced to commemorate the end of G-Class Cabriolet production, the G 500 Cabriolet Final Edition offered here is one such. Distinguished by 'Final Edition 200' badges on the B-pillars, it is one of only 200 units built. Powered by a 5.5-litre V8 producing 383bhp, this most exclusive model was finished in Designo Platinum Black paintwork with Designo Sand hide interior and matching electrically folding soft-top. The generous level of standard equipment included electronic stability programme (ESP); Parktronic parking assistance; swing-away spare wheel carrier; xenon headlights, climate control air conditioning; electric windows and power-fold door mirrors; command navigation system; AMG performance steering wheel; stainless steel spare wheel cover; stainless steel side steps; and 18" five-spoke alloy wheels (including spare).

Representing possibly a once-in-a-lifetime opportunity to own one of these rare and super-exclusive luxury 4x4s, this Mercedes-Benz G 500 Cabriolet Final Edition has covered only 4,062 kilometres and is presented in 'as new' condition. The car is offered with Swiss Carte Grise and technical inspection. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



64 Ω

## MERCEDES-BENZ G 65 AMG FINAL EDITION 2018

Châssis n° WDCYC7EF9JX292072

- One of only 65 made
- Delivered new to Kuwait
- Unused and in 'as new' condition
- Automatic transmission
- Registered in Kuwait



« Pour marquer la fin de production de la Mercedes-AMG G 65... AMG propose une très exclusive Final Edition, limitée à 65 exemplaires dans le monde. La Final Edition particulièrement représentative reflète le succès historique du tout terrain de série le plus puissant du monde. Plus d'un tiers de tous les classe G vendus dans le monde sont des AMG. » – Mercedes-AMG.

Dévoilée en 1979, le classe G - Geländewagen (véhicule tout terrain) - de Mercedes-Benz était le résultat d'une joint venture avec Steyr-Daimler-Puch en Autriche, une firme à la confortable expérience en matière de systèmes à quatre roues motrices pour véhicules tout-terrain. Son allure « utilitaire » – pratiquement inchangée depuis son origine – et son excellence mécanique valurent au G-Wagen un statut de voiture culte et la réputation de 4x4 classique le plus recherché. En 1991, un châssis modernisé (type 463) fut dévoilé, doté des dernières technologies en matière de tout-terrain, sous forme de trois différentiels contrôlés électroniquement en plus des freins anti-blocage. Il y a eu de nombreuses mises à jour du type 463 depuis et une quantité de « spécial » et de séries limitées, une des plus récentes étant la Mercedes-AMG G 65 Final Edition.

Propulsée par le V12 6 litres double turbo d'AMG développant 630 ch, le G 65 Final Edition accélère de 0 à 100 km/h (0-62 mph) en 5,3 secondes jusqu'à une vitesse maximale électroniquement limitée de 230 km/h (143 mph). Une transmission automatique AMG Speedshift Plus 7G-tronic délivre cette puissance aux quatre roues.

"To mark the discontinuation of the Mercedes-AMG G 65... AMG is offering an exclusive Final Edition, limited to just 65 examples worldwide. The particularly expressive Final Edition reflects the successful story of the world's most powerful series production off-roader. More than a third of all G-Class vehicles sold worldwide originate from AMG." – Mercedes-AMG.

Introduced as long ago as 1979, the Mercedes-Benz G-Class 'Geländewagen' (cross-country vehicle) was the result of a joint venture with Steyr-Daimler-Puch of Austria, a firm with considerable experience in developing four-wheel-drive systems for off-road vehicles. Its purposeful appearance – fundamentally unchanged throughout its life – and engineering excellence has secured the 'G-Wagen' cult status and earned it a reputation as one of the most coveted of classic 4x4s. For 1991 a revised (Type 463) chassis was introduced, incorporating the very latest in off-road traction technology in the form of three electronically engaged differentials in addition to anti-lock brakes. There have been countless updates to the Type 463 since then and a host of special variants released, one of the most recent being the Mercedes-AMG G 65 Final Edition.

Powered by AMG's 6.0-litre twin-turbocharged V12 engine developing 630bhp, the G 65 Final Edition accelerates from 0-100km/h (0-62mph) in 5.3 seconds on its way to an electronically limited top speed of 230km/h (143mph). AMG's Speedshift Plus 7G-tronic automatic transmission delivers power to all four wheels.



Dotée d'une garde au sol importante et d'une suspension à grand débattement, le G 65 de Mercedes-AMG offrait une capacité de franchissement, au-delà de ce que la plupart de ses clients n'utiliseraient jamais, avec un comportement stylé et un encombrement sur route limité. Les caractéristiques remarquables incluaient des jantes en alliage de 21 pouces couleur bronze, des étriers de freins argent, des autocollants AMG Sport sur les flancs et de nombreuses touches bronze. Comme convenu, ce modèle spécial était aussi doté d'un intérieur de grande qualité, équipé du pack Designo Exclusive en cuir nappa noir avec des coussins latéraux à motif fibre de carbone et des coutures brun clair. Le confort était assuré grâce aux sièges multi-contour chauffants/réfrigérants pour les passagers avant. Comme tous les modèles de la série, le G 65 Final Edition était produit à Graz, dans la section « finition main » de l'usine.

Représentant probablement l'occasion d'une vie de devenir propriétaire de ce rare, très exclusif et luxueux 4x4, ce G 65 AMG Final Edition n'a jamais été utilisée et se présente « comme neuf ». Livrée neuve au Koweït, la voiture est vendue avec sa carte d'immatriculation Koweïtienne. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF280,000 - 390,000**

Boasting high ground clearance and long-travel suspension, the Mercedes-AMG G 65 offered greater off-road capability than most customers would ever need in an immensely stylish conveyance with not inconsiderable on-the-road presence. Noteworthy features included 21" light-alloy wheels in bronze, silver brake callipers, AMG Sport trim strips to the sides, and numerous bronze-coloured accents. As one would expect, this special model also featured a high-quality interior, the latter being equipped with the 'Designo Exclusive' trim package in black nappa leather with seat side bolsters in a carbon-fibre look and topstitching in light brown. Comfort was assured thanks to multi-contour seating with cooled/heated seats for the driver and front passenger. Like the entire model series, the G 65 Final Edition was produced in Graz, primarily in the factory's hand-finishing section.

Representing possibly a once-in-a-lifetime opportunity to own one of these rare and super-exclusive luxury 4x4s, this G 65 AMG Final Edition has not been used and is presented in 'as new' condition. Delivered new to Kuwait, the car is offered with a Kuwait Registration Card. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



65 Ω ◊

## MERCEDES-MAYBACH G 650 LANDAULET 2018

Châssis n° WDCYCE7F4JX292142

- One of only 99 made
- Delivered new to Kuwait
- Unused and in 'as new' condition
- Registered in Kuwait



Dévoilée en 1979, le classe G - Geländewagen (véhicule tout terrain) - de Mercedes-Benz était le résultat d'une joint venture avec Steyr-Daimler-Puch en Autriche, une firme à la confortable expérience en matière de systèmes à quatre roues motrices pour véhicules tout-terrain. Son allure « utilitaire » – pratiquement inchangée depuis son origine – et son excellence mécanique valurent au G-Wagen un statut de voiture culte et la réputation de 4x4 classique le plus recherché.

Prenant comme modèle son rival Land Rover, le premier classe G n'était en aucune façon luxueux, doté de remonte-vitres manuels et une sellerie en drap, mais gagna rapidement la réputation de pouvoir affronter les terrains les plus difficiles. Cette capacité fut mise en valeur avec panache en 1983 quand une 280 GE avec l'équipage Jacky Ickx/Claude Brasseur remporta ce qui est incontestablement la plus dure des courses du monde, le Paris-Dakar.

Les premiers G-Wagen étaient animés par toute une variété de quatre et six cylindre essence ou diesel, tandis que trois styles de carrosseries étaient proposés hardtop deux portes, cabriolet deux portes et break quatre portes sur empattement long.

Introduced as long ago as 1979, the Mercedes-Benz G-Class 'Geländewagen' (cross-country vehicle) was the result of a joint venture with Steyr-Daimler-Puch of Austria, a firm with considerable experience in developing four-wheel-drive systems for off-road vehicles. Its purposeful appearance – fundamentally unchanged throughout its life – and engineering excellence has secured the 'G-Wagen' cult status and earned it a reputation as one of the most coveted of classic 4x4s.

Taking its cue from the rival Land Rover, the early G-Wagen was not luxurious by any means, featuring manually wound windows and fabric upholstery, but soon established a reputation for being able to traverse the most challenging terrain. This capability was emphatically demonstrated in 1983 when a 280 GE crewed by Jacky Ickx and Claude Brasseur won what is arguably the toughest off-road event in the world: the Paris-Dakar Rally.

Early G-Wagens were powered by a variety of four- and six-cylinder petrol and diesel engines, while three body styles were available: two-door hardtop, two-door convertible, and long-wheelbase four-door station wagon.



En 1991, un châssis modernisé (type 463) fut dévoilé, doté des dernières technologies en matière de tout-terrain, sous forme de trois différentiels contrôlés électroniquement en plus des freins anti-blocage. Le confort de l'habitacle avait été amélioré à la fin des années 1980, mais au début des années 1990, Mercedes-Benz avait pris conscience que les clients du grandissant marché des 4x4 étaient attachés au style, au luxe et à la puissance plus qu'aux capacités de franchissement et en 1993 avait dévoilé l'édition limitée 500 GE, un modèle doté du V8 5 litres qui plaçait le G-Wagen sur le terrain du Range Rover. Bien qu'il n'ait pas été doté de blocage du différentiel avant, uniquement nécessaire pour les parcours les plus rudes, le 500 GE recevait le 240 ch et un luxueux intérieur avec ronce de noyer et cuir haute qualité ce qui correspondait exactement à ce qu'attendait sa cible commerciale.

Après deux années de production, le 500 GE disparut de la gamme pour revenir en 1998 sous le nom de G 500, toujours équipé du V8 5 litres à essence. Comme beaucoup de modèles Mercedes-Benz haut de gamme, il y avait également une version haute performance (354 ch) construite par le collaborateur de longue date AMG - le G 55 - qui devint rapidement le 4x4 de choix pour de nombreuses célébrités.

Il y a eu de nombreuses mises à jour du type 463 depuis et une quantité de « spécial » et de séries limitées, une des plus récentes étant le Mercedes-Maybach G 650 Landaulet, dévoilée en 2017.

For 1991 a revised (Type 463) chassis was introduced, incorporating the very latest in off-road traction technology in the form of three electronically engaged differentials in addition to anti-lock brakes. Cabin comfort had been improved in the late 1980s, but by the early 1990s Mercedes-Benz had recognised the growing market of 4x4 owners who valued style, luxury and power above ultimate off-road capability, and in 1993 introduced the limited-edition 500 GE, a V8-powered model that took the G-Wagen into Range Rover territory. Although it lacked the front locking differential, only needed for the toughest going, the 500 GE came with 240bhp on tap and a luxurious interior trimmed in burr walnut veneer and fine quality leather, which is just what its target market demanded.

After two years in production the 500 GE disappeared from the range, returning in 1998 as the G500, again powered by a 5.0-litre V8 petrol engine. As with many of Mercedes-Benz's top-of-the-range models, there was also a high-performance (354bhp) version built by long-time collaborators AMG - the G 55 - which rapidly became the 4x4 of choice for many celebrities.

There have been countless updates to the Type 463 since then and a host of special and limited edition variants released, one of the most recent being the Mercedes-Maybach G 650 Landaulet, announced in 2017.





Mercedes avait ressuscité la marque moribonde Maybach en 1997 pour une poignée de berlines de luxe basées sur la plate-forme de la classe S, et le G 650 Landaulet était le premier SUV commercialisé sous la sous-marque Mercedes-Maybach. Il prend pour base la plate-forme G500 allongée, doté d'une capote en toile à l'arrière à laquelle le modèle doit son nom. Le G 650 reprend le train roulant du G 500 avec suspension redessinée pour un meilleur confort, alors que lorsqu'on soulève le capot on retrouve le même V12 AMG double turbo que sur le G 65 AMG, toutefois avec une puissance accrue (630 ch). La production du G 650 Landaulet était limitée à seulement 99 unités, ce qui en fait l'une des Mercedes les plus exclusives de ces derniers temps.

Représentant probablement l'occasion d'une vie de devenir propriétaire d'un de ces rares et très exclusifs 4x4 de luxe, ce Mercedes-Maybach G 650 Landaulet n'a jamais été utilisée et se présente « comme neuf ». Livrée neuve au Koweït, la voiture est vendue avec sa carte d'immatriculation Koweïtienne. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.  
**CHF850,000 - 1,050,000**

Mercedes had revived the moribund Maybach marque back in 1997 for a brace of luxury saloons based on the S-Class platform, and the G 650 Landaulet was the first SUV released under the Mercedes-Maybach sub-brand. It is based on a lengthened G500 platform, featuring a folding fabric roof at the rear that gives the model its name. The G 650 retains the G 500's running gear but with suspension redesigned for extra comfort, while lifting the bonnet reveals essentially the same AMG-tuned twin-turbocharged V12 engine as found in the G 65 AMG, though with more power (630bhp) in its new home. Production of the G 650 Landaulet was limited to only 99 units, making it one of the most exclusive Mercedes products of recent times.

Representing possibly a once-in-a-lifetime opportunity to own one of these rare and super-exclusive luxury 4x4s, this Mercedes-Maybach G 650 Landaulet has not been used and is presented in 'as new' condition. Delivered new to Kuwait, the car is offered with a Kuwait Registration Card. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.





**LAGONDA TARAF 2016**

Châssis n° SCFTMDCS5GGS50049

- One of only 120 produced
- Delivered new to Kuwait
- Only 83 kilometres covered
- 'As new' condition
- Registered in Kuwait



« Voilà une voiture qui fait passer la Rolls-Royce Phantom ou la Bentley Mulsanne pour de simple modèles de série, et ce sera l'argument principal de sa séduction auprès des plus aisés qui veulent avant tout de l'exclusivité... » – *Autocar*.

La résurrection périodique de la marque Lagonda par Aston Martin vit le nom appliqué pour la dernière fois au chef-d'œuvre de modernité de William Towns, connue sous le nom de « coin », en 1976. Spectaculaire berline quatre portes de luxe, la Lagonda de Towns resta en production jusqu'en mai 1990, époque à laquelle un total de 645 avait été construites. Presque 20 ans allaient passer avant que la nouvelle direction d'Aston Martin décide de ressusciter la marque Lagonda. À la surprise générale, ce fut sous la forme d'un SUV à quatre roues motrices, conçu en collaboration avec Mercedes-Benz, qui fut dévoilé comme concept car au Salon de Genève 2009. Il reçut un accueil mitigé et, au grand soulagement des passionnés de Lagonda, fut rapidement abandonné. Heureusement, au bout de quelque temps, Aston Martin prit en considération une approche plus appropriée, la Taraf, connu en interne sous le nom de projet Comet.

La mise au point fut entreprise par la division Q d'Aston Martin, spécialisée dans les voitures uniques et les modèles existants sur mesure à la demande du client. La maquette échelle 1/1 finale fut achevée en janvier 2014, seulement huit mois après le premier dessin du studio approuvé.

"This is a car that makes a Rolls-Royce Phantom or Bentley Mulsanne look positively mass-produced, and that will be the core of its appeal of the super-affluent who want exclusivity above anything else." – *Autocar*.

Aston Martin's periodic revivals of the Lagonda brand last saw the name applied to William Towns' modernist masterpiece, otherwise known as the 'Wedge', in 1976. A strikingly styled four-door luxury saloon, Towns' Lagonda remained in production until May 1990, by which time a total of 645 had been built. Almost 20 years would pass before Aston Martin's new management considered a revival of the Lagonda brand. To everyone's surprise, this latest iteration was a four-wheel drive SUV, developed in collaboration with Mercedes-Benz, which was unveiled as a concept car at the 2009 Geneva Motor Show. The newcomer met with mixed reviews, and to the relief of Lagonda enthusiasts everywhere, was quietly dropped. Fortunately, within a few years Aston Martin had a more appropriate design under consideration: the Taraf, known internally as 'Project Comet'.

Development was undertaken by Aston Martin's Q division, which specialises in bespoke cars and customising existing models to customer specifications. The final full-size model was completed in January 2014, only eight months after the first studio sketches had been submitted.



La Taraf était un hommage à la Lagonda de Towns, bien que son style ait été plus consensuel, ce qui était loin d'être le cas de sa fameuse devancière.

La Taraf utilisait le châssis plate-forme VH de troisième génération d'Aston Martin, identique à celui des Aston Martin DB9 et Rapide, mais avec un empattement allongé, tandis que les panneaux de carrosserie étaient constitués de fibre de carbone renforcée. Toute la longueur additionnelle de l'empattement avait été vouée à l'habitabilité du compartiment arrière là où pensait-on le propriétaire de la Taraf passerait la plupart de son temps. Emprunté à d'autres modèles Aston Martin, notamment la Rapide, l'intérieur ultra-luxueux était doté d'un contrôle de la transmission par boutons sur la console centrale, d'un ensemble multimedia, d'un système audio Bang & Olufsen BeoSound de 1000W et d'une sellerie cuir premium. Différentes garnitures étaient proposées, allant des traditionnels cuir et ronce de noyer à la moderne fibre de carbone.

Pour animer la Taraf on trouvait le familier V12 6 litres à 48 soupapes d'Aston Martin, ce dernier développant 533 ch et entraînant les roues arrière via une boîte transaxle ZF automatique Touchtronic III à 8 rapports. Le constructeur annonçait un 0 à 100 km/h (0-62 mph) en 4,4 secondes pour la Taraf et une vitesse maximale de 314 km/h (195 mph). Le marché visé par Aston Martin était le moyen-orient (taraf signifie flanc en turque) et la Lagonda avait dis-ait-on parcouru 14 000 miles (23 000 kilomètres) d'essai à des températures de 30-50°C.

The Taraf was intended as an homage to Towns' Lagonda, though its styling was very much mainstream, something that certainly could not be said for its famous predecessor.

The Taraf utilised the Aston Martin VH Generation 3 chassis platform, as found in the Aston Martin DB9 and Rapide, but with a lengthened wheelbase, while the body panels were made of carbon fibre-reinforced plastic. Almost all the additional wheelbase was taken up in providing extra legroom in the rear, which is where it was assumed the Taraf owner would spend most of his or her time. Borrowed from other Aston Martin models, mainly the Rapide, the ultra-luxurious interior featured console-mounted push-button transmission controls, an infotainment system, Bang & Olufsen BeoSound 1,000W audio system, and premium leather upholstery. There were various trim options available, ranging from traditional leather and wood veneer to modern carbon fibre.

Powering the Taraf was Aston's familiar 6.0-litre 48-valve V12 engine, the latter producing 533bhp and driving the rear wheels via a ZF eight-speed automatic Touchtronic III rear transaxle. Its makers claimed a 0-100km/h (0-62mph) time of 4.4 seconds for the Taraf and a maximum speed of 314km/h (195mph). Aston Martin's target market was the Middle East ('taraf' means 'side' in Turkish) and the Lagonda was said to have clocked up some 14,000 miles (23,000 kilometres) of testing in temperatures of 30-50°C.





La Taraf fut plus tard dévoilée au Salon de Genève en 2014 où son prix de 1 million de dollars fut à l'origine d'autant de commentaires que la voiture elle-même. Angus MacKenzie de Motor Trend faisait remarquer : « Cette berline à 1 million de dollars, construite à la main par Aston Martin, coûte plus de cinq fois le prix d'une Mercedes-Maybach S600. Mais cela importe peu pour les gens qui achèteront la Taraf... »

La production a débuté en 2015, Aston Martin affirmant que seulement 100 voitures seraient construites. Quand Andy Palmer devint président de la société, il décida de commercialiser la Taraf dans le monde entier. Le nombre de voitures envisagées fut porté à 200 mais seulement 120 avaient été livrées quand la production cessa vers la fin de décembre 2016.

De façon tout à fait appropriée, compte tenu de la raison d'être originale du modèle, cette Lagonda Taraf fut livrée neuve au Koweït. Présentée dans un état « comme neuf », et n'ayant couvert que 83 kilomètres depuis qu'elle a quitté l'usine de Gaydon, cette ultra-rare et séduisante œuvre d'exotisme automobile est vendue avec sa carte d'immatriculation Koweïtienne. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.  
**CHF850,000 - 1,050,000**

The Taraf was subsequently unveiled at the 2014 Geneva Motor Show where its \$1 million price tag occasioned as much comment as the car itself. Motor Trend's Angus MacKenzie remarked: "This \$1 million sedan, hand-built by Aston Martin, costs more than five times as much as a Mercedes-Maybach S600. Yet it matters little to the people who will buy the Taraf..."

Production commenced in 2015, with Aston Martin stating that only 100 cars would be made. When Andy Palmer took over as the company's CEO, he decided to market the Taraf in markets worldwide. The number of cars planned was increased to 200 but in the event only 120 had been delivered when production ceased towards the end of December 2016.

Appropriately enough, considering the model's original raison d'être, this Lagonda Taraf was delivered new to Kuwait. Presented in effectively 'as new' condition, having covered a mere 83 kilometres since it left the Gaydon factory, this ultra-rare and immensely desirable piece of motoring exotica is offered with a Kuwaiti Registration Card. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.





67 Ω ◇

## FERRARI 458 SPECIALE APERTA 2015

Châssis n° ZFF78VHT3F0211268

- One of only 499 made
- Delivered new to Kuwait
- Only 145km from new
- 'As new' condition



Bien qu'officiellement présentée comme l'héritière de la F430, la 458 était un design entièrement nouveau, incorporant des technologies développées dans le cadre du programme de Formule 1 du constructeur italien. Les caractéristiques et les performances de la 458 suggéraient que c'était tout sauf une « petite Ferrari », avec son V8 4,5 litre développant 562 ch, une puissance suffisante pour une vitesse de pointe de 325 km/h (202 mph). Reflétant la tendance des supercars d'alors à adopter des transmissions semi-automatiques sans embrayage, une boîte à sept rapports Getrag de ce type était la seule proposée sur la 458. Au regret de nombreux enthousiastes, la boîte manuelle Ferrari avec sa classique grille n'était plus disponible en option.

Respectant la tradition Ferrari, la carrosserie de la 458 avait été dessinée par la Carrozzeria Pininfarina sous la supervision du directeur du style Ferrari, Donato Coco. Comme on pouvait s'y attendre sur une voiture capable d'atteindre les 320 km/h, l'aérodynamique jouait un rôle majeur dans le design, et bien que générant un appui considérable, la jolie carrosserie toute en courbes de la 458 était remarquablement exempte de tout appendice extérieur. L'ancien pilote de Formule 1 de Ferrari, Michael Schumacher, avait eu son mot à dire dans le design de l'intérieur qui était doté d'un volant incorporant des contrôles - normalement logés sur le tableau de bord ou sur des comodos - comme sur les voitures de compétition.

Malgré un handicap de poids de 135 kg et des pneus route de série, la 458 tourna à Fiorano, le circuit d'essai de Ferrari, plus vite que la 430 Scuderia pourtant conçue pour la piste. « C'était le résultat de l'extrême exigence de Ferrari dans tous les domaines » écrivait *Evo*. « La 458 représentait un bond important en matière de technologie, apportant nombre de systèmes nouveaux pour créer une expérience de conduite totale à l'état pur. »

Although officially announced as the F430's successor, the 488 was an entirely new design, incorporating technologies developed as part of the Italian manufacturer's Formula 1 programme. The 458's specification and performance suggested that it was anything but a 'junior' Ferrari, as it boasted a 4.5-litre V8 engine producing 562bhp, an output good enough for a top speed of 325km/h (202mph). Reflecting the ongoing trend among supercars towards clutch-less semi-automatic transmissions, a seven-speed Getrag gearbox of that type was the only one available on the 458. To the regret of many enthusiasts, Ferrari's classic gated manual 'box was no longer an option.

In keeping with Ferrari tradition, the 458's body was designed by Carrozzeria Pininfarina under the supervision of Ferrari's design director, Donato Coco. As one would expect of a car with a 200mph-plus capability, aerodynamics played a major role in the design, yet despite generating considerable downforce the 458's beautifully curvaceous body was remarkably devoid of extraneous appendages. Former Ferrari Formula 1 driver Michael Schumacher had a hand in the design of the interior, which featured a steering wheel incorporating many of the controls normally located on the dashboard or on stalks, as found in modern competition cars.

Despite the apparent handicaps of 135kg weight disadvantage and regular road tyres, the 458 lapped Ferrari's Fiorano test circuit quicker than the track-focused 430 Scuderia. "This was the result of Ferrari going for gold in every department," declared *evo*. "The 458 represented a quantum leap in technological terms, bringing a hoard of new systems into play to create an enveloping, pure driving experience."



Des modèles dérivés ne tardèrent pas à apparaître, la première variante de la 458 étant l'inévitable Spider, présenté en 2011. Le Spider fut suivi en 2013 par la 458 Speciale, qui offrait encore plus de performances. Une carrosserie modifiée et une aérodynamique active étaient deux des nombreuses innovations par rapport à la 458 originale, avec une électronique améliorée et un moteur qui développait désormais 597 ch. En 2014, Ferrari dévoilait une version ouverte – la 458 Speciale Aperta – dont seulement 499 exemplaires furent construits.

Livrée neuve au Koweït, cette 458 Speciale Aperta a couvert à peine 145 kilomètres depuis qu'elle a quitté l'usine et se présente effectivement « comme neuve ». Représentant une magnifique opportunité de posséder l'une des Ferrari de route les plus excitantes de ces derniers temps, cette superbe 458 Speciale Aperta est vendue avec sa carte d'immatriculation Koweïtienne. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.  
**CHF530,000 - 750,000**

Sin-off models were not long in coming, the first new 458 variant being the almost inevitable Spider, introduced in 2011. The Spider was followed in 2013 by the 458 Speciale, which offered even more performance than before. Revised bodywork and active aerodynamics were two of the many advances over the original 458, together with updated electronics and an engine that now produced 597bhp. In 2014 Ferrari introduced an open-top version – the 458 Speciale Aperta – only 499 examples of which were made.

Delivered new to Kuwait, this 458 Speciale Aperta has covered a mere 145 kilometres since it left the factory and is presented in effectively 'as new' condition. Representing a wonderful opportunity to own one of the most exciting Ferrari road cars of recent times, this beautiful 458 Speciale Aperta is offered with a Kuwaiti Registration Card. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.

Note: If you wish to bid on this Lot, special formalities are required. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for this Lot.



68 †

## FORD GT COUPÉ 2005

Chassis no. 1FAFP90SX54400856

- One of only 101 produced for the European market
- Delivered new to Switzerland
- Two owners from new
- Present ownership since 2012
- 6,785 kilometres from new



La GT « nouvelle génération » fut mise au point par le département Special Vehicle Team Engineering de Ford sous la direction de John Coletti et Fred Goodnow. Le prototype fut dévoilé en 2002 anticipant les célébrations du 100e anniversaire de Ford, la production démarrant fin 2004. Les panneaux de carrosserie composite sont laissés à nu comme sur l'originale, mais à la place de la construction monocoque utilisée dans les années 1960, SVT Engineering a développé un nouveau châssis allégé en aluminium combinant les parties extrudées et les panneaux. Servant également de réservoirs, des seuils massifs contribuaient en grande partie à la rigidité du châssis de l'originale, alors que la nouvelle GT40 repose sur un tunnel central « poutre » qui facilite grandement l'accès à bord. Le dessin de la suspension est un progrès par rapport à l'originale, constituée de bras de contrôle de longueurs inégales et d'un système de bielles manivelles actionnant des ensembles amortisseurs/ressorts hélicoïdaux montés horizontalement. Le freinage est confié à des étriers Alcon à six pistons avec disques ventilés et perforés aux quatre roues.

En battant les Ferrari au V12 fortement sollicité, Ford prouva que le traditionnel V8 américain possédait tout ce qu'il fallait pour courir au sommet en endurance internationale. Bien différent du bloc à simples culbuteurs des années 1960, le V8 5,4 litres MOD turbocompressé de la Ford GT développe 550 ch à 6 500 tr/min et 678 Nm de couple à 3 750 tr/min. Des chiffres équivalents à ceux du moteur 7 litres qui gagna au Mans en 1966 et 1967. La boîte manuelle transaxle six vitesses entièrement synchronisée fait appel à des composants ZF et vient de chez RBT Transmissions, dont le fondateur Roy Butfoy était un membre de l'équipe Ford du Mans.

The 'new generation' GT was developed by Ford's Special Vehicle Team Engineering department under the direction of John Coletti and Fred Goodnow. The prototype was released in 2002 in anticipation of Ford's 100th anniversary celebrations, with production commencing in late 2004. The composite body panels are unstressed, as on the original, but instead of the monocoque chassis construction used in the 1960s, SVT Engineering developed an all-new lightweight aluminium spaceframe combining extruded sections and panels. Doubling as fuel reservoirs, a pair of massive sills contributed much to the original's chassis stiffness, whereas the new 'GT40' relies on a centre-tunnel 'backbone' that greatly improves ease of entry and exit. The suspension design is an advance on the original's, consisting of unequal-length control arms and a pushrod/bell-crank system acting on horizontally mounted coil spring/damper units. Braking is handled by six-piston Alcon callipers with cross-drilled and ventilated discs all round.

In defeating Ferrari's more highly stressed V12s, Ford proved that the traditional American V8 possessed all that was necessary to compete at the cutting edge of international endurance racing. A far cry from the simple pushrod units of the 1960s, the Ford GT's supercharged MOD 5.4-litre V8 produces 550bhp at 6,500rpm and 678Nm (500lb/ft) of torque at 3,750 revs; figures on a par with those of the 7.0-litre engine that won at Le Mans in 1966 and 1967. The six-speed all-synchromesh manual gearbox/transaxle uses ZF internals and was sourced from RBT Transmissions, whose founder Roy Butfoy had been a member of Ford's racing team at Le Mans.





L'intérieur reçoit des baquets en cuir Recaro avec des œillets en aluminium de ventilation noyés dans les panneaux. Les instruments reprennent l'implantation de l'originale, y compris les compteurs analogiques et le grand tachymètre, complétés par des versions modernes des traditionnels basculeurs. En 1966, les Ford GT40 d'endurance furent les premières à dépasser les 200 mph (320 km/h) dans les Hunaudières au Mans. Égaler ce chiffre serait un exploit pour la voiture de série, même en tenant compte de près de 40 années de progrès technologique... Essayée par le magazine Motor Trend par le pilote d'Indycar Bryan Herta, la Ford GT a atteint les 200 mph sur la piste d'essai Kingman de Ford, en Arizona, démontrant ainsi qu'elle méritait bien son nom. La GT a également des accélérations foudroyantes, abattant le 0 à 100 km/h en approximativement 3,8 secondes.

Un des 101 produits pour le marché européen, ce bel exemplaire a été immatriculé à Frauenfeld, en Suisse le 5 octobre 2005 et n'a connu que deux propriétaires. Le vendeur a acheté la voiture à un agent spécialisé en 2012, date depuis laquelle elle a été utilisée avec parcimonie, couvrant seulement 1 500 kilomètres. Cette Ford GT a été entretenue avec grand soin depuis son acquisition (voir facture d'entretien au dossier datée de 2016 à 5 819 km). La voiture est vendue avec son carnet d'entretien, ses papiers d'immatriculation suisse périmée, une housse Ford GT et un document confirmant que les airbags ont été remplacés en 2017 par un concessionnaire officiel Ford dans le cadre des rappels. La TVA sera due sur le prix d'adjudication et la prime acheteur au taux courant si le véhicule reste en Suisse.

**CHF300,000 - 400,000**

The interior features leather-upholstered Recaro bucket seats with aluminium ventilation grommets embedded into the panels. The instrument layout follows the original's, comprising analogue gauges and a large tachometer complemented by modern versions of the traditional toggle switches. Back in 1966, the Ford GT40 endurance racer became the first car to exceed 200mph along the Mulsanne straight at Le Mans. Matching that would be some achievement for the production road car, even allowing for nearly 40 years of technological progress... Tested for Motor Trend magazine by Indycar racing legend Bryan Herta, the Ford GT duly topped 200mph at Ford's Kingman test facility in Arizona, emphatically demonstrating that it was indeed worthy of that famous name. The GT also has stunning acceleration, sprinting from 0-100km/h in approximately 3.8 seconds.

One of only 101 produced for the European market, this beautiful example was first registered in Frauenfeld, Switzerland on 5th October 2005 and has had only two owners from new. The current owner purchased the car from a specialist dealer in 2012, since when it has been driven sparingly, covering only some 1,500 kilometres. This Ford GT has been maintained with great care since its acquisition (see service invoice on file dated 2016 at 5,819km). The car is offered with its service manual; a cancelled Swiss registration document; a Ford GT cover; and a document confirming that the airbags were replaced in 2017 by an official Ford dealer as part of the open recall issued by Ford. VAT will be payable on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate if the car remains in Switzerland.



69 Ω

## BEACHAM JAGUAR TYPE E V8 ROADSTER A COMPRESSEUR 2015

Châssis n° UC1S73059BW

- Extensively re-engineered modern E-Type
- Jaguar XKR 4.2-litre supercharged V8 engine
- Automatic transmission
- Two owners since completion in 2015
- 1,144 kilometres from new
- Registered in the UK



La technologie automobile, ne reste pourtant pas figée et aujourd'hui, plus d'un demi siècle après le lancement de la Type E, il existe un marché florissant pour des versions améliorées de ce modèle emblématique, combinant ses belles lignes classiques avec des performances, une tenue de route et un confort modernes. L'approche de Beacham consiste à monter le moteur V8, le train roulant et la transmission de la Jaguar XKR dans une coque originale de la Type E. Il faut commencer par dire que la Type E de Beacham est très rapide, passant de 0 à 100 km/h en six secondes. De plus, elle offre une direction et une tenue de route excellentes, car elle a été entièrement remotorisée. Extérieurement la Beacham semble très familière, la seule différence pour les yeux avertis étant les poignées de portes et les rétroviseurs Jaguar contemporains, l'entrée d'air sous le pare-chocs avant et les pneus et roues à rayons de plus grandes dimensions (ces dernières sont des options d'usine Jaguar authentiques et originales). Toutefois, c'est sous la tôle et dans l'habitacle où les changements sont les plus profonds.

La Type E Beacham est bourrée de technologie, ABS, contrôle de traction, suspension à géométrie anti-plongée et bien d'autres. On trouve également un assortiment complet de systèmes de confort et de sécurité, volant assisté réglable et rétroviseurs électriques tous avec mémoire, air conditionné et vitres électriques, systèmes d'airbag SRS et capote électrique. S'y ajoutent un système audio et un GPS, intégrés dans un tableau de bord en ronce de noyer polie fabriqué sur mesure. Les sièges modernes, habillés de cuir souple, adoptent les réglages électriques des Jaguar actuelles.

Automotive technology, though, does not stand still and today, more than half a century since the E-Type's launch, there is a growing market for improved versions of this iconic model combining its beautiful classic looks with modern performance, handling and comfort. Beacham's approach is to build the V8 engine, driver train and running gear of the Jaguar XKR sports car into an original E-Type bodyshell. Firstly, it must be said that the Beacham E-type is very rapid, travelling from 0-60 mph in around six seconds. Plus, it features superb steering and handling because it has been re-engineered from the wheels up. Externally the Beacham looks very familiar, the only real give-aways for the sharp-eyed being the contemporary Jaguar mirrors and door handles; the air scoop under the front bumper; and the bigger tyres and chrome wire wheels. (The latter are genuine, and original, Jaguar factory options.) However, it is beneath the skin and inside the cabin where the most obvious changes are to be found.

The Beacham E-type is crammed full of technology: ABS brakes, traction control, anti-dive suspension geometry and more. Included is a full complement of comfort and safety systems: power-adjustable steering wheel and side mirrors, all with memory function; climate control and electric windows; SRS/airbag systems; and a power-operated convertible roof. In addition there is a premium sound system and GPS, all set into a bespoke polished wood-veneer dashboard. Trimmed in supple new leather, the modern seats have all the power controls from current Jaguars.





Un sous-ensemble a été conçu pour recevoir le V8 XKR, la suspension avant et l'intégration des composants mécaniques peut être considéré comme une remarquable prouesse d'ingénierie. Le dessous de la voiture est un chef-d'œuvre. Le système d'échappement inoxydable est de la plus grande qualité et partout on note l'attention au moindre détail. Mais changer l'ancienne technologie par de la moderne implique plus que fabriquer de nouveaux points d'ancrage et de changer un pot d'échappement. Combiner l'électronique des moteurs, transmissions et systèmes modernes comme les airbags et l'ABS avec l'électronique existante est une véritable réussite pour un petit constructeur.

Prenant pour base la version américaine du coupé 2+2 V12 série 3, l'exemplaire proposé ici a été achevé en 2015 et immatriculé au Royaume-Uni le 21 juillet de cette année-là, date depuis laquelle il a connu deux propriétaires. Bleu métallisé avec intérieur en cuir fauve, cette Type E dispose d'une transmission automatique et de la direction assistée, de l'air conditionné, d'une capote électrique, de l'ABS, de sièges et d'un couvercle de coffre à commande électrique, d'un hardtop, de vitres électriques, d'un ordinateur de bord, d'un lecteur de CD et d'une alarme. Seulement 1 144 kilomètres ont été couverts d'origine et la voiture se présente en bon état général. La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

**CHF170,000 - 220,000**

A new sub-frame was devised to house the XKR V8 engine and front suspension, and the integration of the mechanical components must be considered a remarkable engineering feat. Underneath, the car is a work of art. The stainless-steel exhaust system is of the highest order, and everywhere there is evidence of the closest attention to detail. But exchanging modern technology for old involves more than fabricating new engine mounts and re-routing exhaust systems. Combining the electronics of modern engines, transmissions, and systems such as airbags and ABS with existing electronics is a startling achievement for a small manufacturer.

Based on a US-market Series 3 V12 2+2 Coupé, the example offered here was completed in 2015 and first registered in the UK on 21st July of that year, since when it has had two owners. Finished in dark blue metallic with tan leather interior, this E-Type has automatic transmission and features power steering, air conditioning, electric folding roof, ABS, electrically operated seats and boot lid, removable hard top, electric windows, trip computer, CD player, and an alarm. Only 1,144 kilometres have been covered from new and the car is presented in commensurately good condition. VAT, Car Tax and Customs Duty at the standard rates will be payable on this Lot if the car remains in Switzerland.



**FERRARI TESTAROSSA COUPÉ 1991**

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFSA17S000091342

- *Delivered new to Switzerland*
- *47,830 kilometres from new*
- *Last serviced at 43,500 kilometres (2012)*
- *Registered in Switzerland*



Rivalisant avec la Lamborghini Countach en termes de présence, la Testarossa réussissait brillamment, les ailettes de ses radiateurs latéraux, souvent copiés, étant l'un de ses traits les plus spectaculaires de l'ère moderne. Plus grosse que la 512 BB – l'accroissement de la largeur avait été dicté par les pneus de plus grande dimension – la Testarossa réussissait l'exploit de combiner un appui élevé avec une traînée limitée, son élégante carrosserie étant caractérisée par l'absence de tout aileron ou autre appendice aérodynamique. Malgré une taille supérieure à celle de la 512 BB, la Testarossa était plus légère que sa devancière, la carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – ayant recours à l'aluminium, de façon plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série. Les touches de luxe de l'habitacle, très bien équipé, incluaient l'air conditionné, des sièges électriques, un volant réglable et une sellerie en cuir intégrale. Contrairement à certaines de ses rivales, la Testarossa était docile et relativement facile à conduire, des qualités qui, alliées à ses performances extraordinaires et à son allure spectaculaire, contribuèrent à générer une très forte et durable demande.

Livré neuf en Suisse, ce bel exemplaire de la légendaire supercar italienne est rouge avec intérieur en cuir beige et affiche un total de 47 830 kilomètres au compteur. La dernière révision a été effectuée à 43 500 kilomètres quand les courroies d'arbres à cames et leur tendeur ont été changés. Le vendeur a acheté la Ferrari en juin 2015, date depuis laquelle elle a été entretenue à domicile. Vendue par un collectionneur suisse/italien, cette étonnante Testarossa est accompagnée de son certificat KFZ de voiture de collection, sa carte grise suisse, son document MFK (certificat de circulation sur route) daté du 23 septembre 2019, son manuel d'instruction original et son carnet d'entretien dans sa pochette en cuir d'origine.

**CHF70,000 - 100,000****No Reserve**

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied - styling devices. A larger car than the 512BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body - its steel doors and roof excepted - being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium. Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather. Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand.

Delivered new to Switzerland, this beautiful example of the legendary Italian supercar is finished in red with beige leather interior and currently displays a total of 47,830 kilometres on the odometer. The most recent service was carried out at 43,500 kilometres when the cam belts and tensioners were changed. The current vendor purchased the Ferrari in June 2015, since when it has been serviced in-house. Offered for sale by Swiss/Italian collector, this stunning Testarossa comes with KFZ Classic Data Certificate; Swiss Carte Grise: MFK (roadworthiness certificate) issued 23rd September 2019; and its original instruction manuals and service booklet in their original leather wallet.

## MG MIDGET TF 1500 ROADSTER 1955

Châssis n° HDB468220

- Last of the T-Series MG Midgets
- Older restoration
- FIVA identity card
- Registered in Switzerland



Plus grande que ses devancières, la TD devait beaucoup à la berline contemporaine type Y, utilisant une version étroite modifiée du châssis de cette dernière. Cette filiation avec la berline était loin d'être un handicap, car la type Y était d'une conception plus tardive et plus avancée que la Midget TC, faisant appel à une suspension indépendante et une direction à crémaillère. Bien que très traditionnelle, tant dans son apparence que dans sa méthode de construction, la carrosserie de la TD procurait une largeur aux coudes bien supérieure pour ses occupants comparée à la TC. À partir d'août 1951, un embrayage plus grand et d'autres modifications au volant-moteur et à la cloche d'embrayage ayant été adoptés, les voitures reçurent le nom de TD II.

Présentée en 1953, la TF reprenait la section centrale de sa devancière, mais avec un avant modifié à la calandre de radiateur inclinée et plus basse et des phares intégrés aux ailes, ainsi qu'un intérieur amélioré avec des sièges séparés ajustables. Le 1 250 cm<sup>3</sup> XPAG de la TD fut d'abord retenu, mais la demande d'une plus grande puissance amena son remplacement rapide en novembre 1954 par la TF 1500 (avec moteur XPEG de 1 466 cm<sup>3</sup>) qui représente plus de la moitié de la production totale. Avec ce moteur, la vitesse maximale gagnait 5 mph (8 km/h) et frôlait les 90 mph (145 km/h), avec un 0 à 100 km/h en 16 secondes, plus de 2 secondes plus rapide que le 1 250 cm<sup>3</sup>. Dernière d'une noble lignée de sportive MG au style traditionnel, la TF se vendit bien, 9 600 unités ayant été construites entre octobre 1953 et mai 1955.

Vendue par un collectionneur, suisse/italien, cette TF 1500 a son passeport FIVA ses papiers d'immatriculation suisse de véhicule historique et son document MFK (certificat de circulation sur route) daté du 23/24 septembre 2019. La MG a été restaurée, mais la date et les détails des travaux effectués ne sont pas connus.

**CHF30,000 - 40,000**  
**No Reserve**

A larger car than its predecessors, the TD owed much to the contemporary Y-Type saloon, using a narrowed and modified version of the latter's box-frame chassis, on which sat an all-new body roomier than before but retaining the classic looks of the traditional MG sports car and the well-liked 1,250cc XPAG four-cylinder engine. This saloon parentage was far from a handicap, for the Y-Type was a later and more advanced design than the TC Midget, employing independent front suspension and rack-and-pinion steering. Although thoroughly traditional both in appearance and its coachbuilt method of construction, the TD body offered greatly increased 'elbow room' to its occupants when compared to that of the TC. From August 1951 a larger clutch was fitted and associated changes made to the flywheel and bell-housing, subsequent cars being known as the TD II.

Introduced in 1953, the TF retained its predecessor's body centre section while featuring a changed front end with shortened, sloping, radiator grille and headlamps faired into the wings, plus an improved interior with separately adjustable seats. The TD's 1,250cc, XPAG engine was retained at first but the need for more power prompted the swift introduction - in November 1954 - of the TF 1500 (with 1,466cc XPEG engine) which accounted for more than half of total production. With the larger engine, top speed improved by some 5mph and was now within a whisker of 90mph, with 60mph coming up in around 16 seconds, more than two seconds quicker than the 1250. Last in a noble line of traditionally-styled MG sports cars, the TF sold well, 9,600 being produced between October 1953 and May 1955.

Offered for sale by a Swiss/Italian collector, this TF 1500 comes with a FIVA identity card; Swiss registration papers for an historic vehicle; and MFK (roadworthiness certificate) issued 23/24 September 2019. The MG has been restored, but the date and details of what was done are not known.



**FERRARI 599 GTB FIORANO COUPÉ 2009**

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFF FD6 0B0 0016 6667

- Supplied new to Switzerland
- One owner
- 22,600 kilometres from new
- Last serviced in March 2018 at 22,435 kilometres
- Displayed at the Museo Enzo Ferrari in Modena on Ferrari's 70th anniversary
- Registered in Switzerland



Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 6 litres de la 599 était une version retravaillée de celui de la supercar Enzo développant 612 ch avec un couple maximale de 62 mkg. Bien que la suspension active ait été depuis longtemps interdite en Formule 1, son développement pour les voitures de route avait continué et la 599 était équipée d'amortisseurs magnéto-rhéologiques « semi-actifs ». Le bouton de contrôle de l'amortissement était situé sur le volant de type Formule 1, aux côtés des commandes de stabilité et de motricité et du démarreur. L'heureux conducteur de la 599 faisait face à un compte-tour central analogique, flanqué d'un compteur et d'un écran de contrôle également analogiques pour toutes les autres fonctions.

Vendue par un collectionneur, suisse/italien, cette fabuleuse et exclusive supercar Ferrari proposée ici fut livrée neuve par le garage Foitek de Zurich, en Suisse, le concessionnaire officiel Ferrari, et n'a connu qu'un propriétaire. Entre février 2017 et février 2018, qui marquait le 70e anniversaire de Ferrari, la voiture fut exposée au Museo Enzo Ferrari à Modène où elle fut photographiée avec le fils d'Enzo, Piero et John Elkann, président de Ferrari, dont le grand-père était Gianni Agnelli, président de FIAT (photographie au dossier). Cette voiture fut et reste la seule 599 exposée au Museo Ferrari pour le 70e anniversaire de la marque et sera vendue avec un certificat Attestato di Esposizione (on notera que le chiffre final du numéro de châssis est manquant).

On nous informe que la dernière révision a été effectuée par Toni (le mécanicien privé d'Enzo Ferrari) en mars 2018 à 22 435 kilomètres. Noire avec intérieur assorti, cette remarquable 599 GTB est vendue avec sa carte grise suisse, son carnet d'entretien original et diverses factures du garage Foitek.

**CHF135,000 - 180,000**  
**No Reserve**

The heart of any Ferrari is its engine, and the 599's 6.0-litre V12 was a reworked version of that found in the Enzo supercar, producing a staggering 612bhp with maximum torque of 448lb/ft. Although active suspension had long been banned from Formula 1, its development for road cars had continued and the 599 came equipped with magnetorheological 'semi-active' dampers. Damper controls were placed on the Formula 1-style steering wheel together with those for traction control and stability, as was the starter button. Ahead of the 599's fortunate driver was a central analogue rev counter flanked by a similar speedometer, and an electronic display screen for all other functions.

Offered for sale by a Swiss/Italian collector, the fabulous and exclusive Ferrari supercar offered here was supplied new via the official Ferrari dealer Garage Foitek in Zürich, Switzerland and has had only one owner from new. Between February 2017 and February 2018, marking the 70th anniversary of Ferrari, this car was displayed at the Museo Enzo Ferrari in Modena where it was photographed with Enzo's son Piero and John Elkann, Chairman of Ferrari, whose grandfather was Gianni Agnelli, CEO of FIAT (photograph on file). This car was and is the only 599 displayed at the Museo Ferrari for the marque's 70th anniversary and comes with its Attestato di Esposizione certificate (it should be noted that the final digit is missing from the chassis number).

We are advised that the last service was carried out by Toni (Enzo Ferrari's private mechanic) in March 2018 at 22,435 kilometres. Finished in black with matching interior, this stunning 599 GTB is offered with Swiss Carte Grise; its original service booklet; sundry invoices issued by Garage Foitek; and MFK (roadworthiness certificate) issued 23/24 September 2019.

## JAGUAR TYPE E SÉRIE 3 V12 COUPÉ 1972

Châssis n° UC1S 73335

- Originally built for the North American market
- Rare and desirable manual transmission
- Bodywork restored and engine overhauled
- Registered in Switzerland



Le nouveau V12 tout alliage à arbres à cames en tête de 5,3 litres développait 272 ch, une puissance suffisante pour une vitesse maximale largement au-dessus de 225 km/h. Autre bonne nouvelle, le 0 à 100 mph (160 km/h) en 16 secondes faisait de la V12 la plus nerveuse de toutes les Type E. Les autres modifications mécaniques sous la carrosserie plus agressive de la série III concernaient les freins à disque avant ventilés, la suspension avant anti-plongée, l'allumage Lucas transistorisé et la direction assistée Adwest, tandis que la transmission automatique devenait l'une des options les plus populaires sur ce qui était plus une Grand Tourisme luxueuse qu'une sportive pure et dure. Des bourelets de passages de roues, une entrée d'air plus large avec une grille et un système d'échappement à quatre sorties distinguaient la série III des versions six cylindres précédentes, plus, bien sûr, le plus important, l'écusson V12 sur le coffre. L'intérieur restait dans la tradition Jaguar.

Construite en versions roadster deux places et coupé 2+2, qui utilisaient toutes deux le châssis à empattement long inauguré par la série II 2+2, la Type E séries 3 prolongeait la tradition Jaguar d'offrir un niveau de performances et de luxe pour un prix inégalé.

Construite à l'origine pour le marché nord américain, indiqué par le préfixe U dans le numéro de châssis, cette Type E séries 3 à conduite à gauche est équipée de l'air conditionné et de la séduisante et rare boîte manuelle. On nous avise que la carrosserie a été entièrement restaurée il y a quelques années, tandis que l'intérieur est resté globalement d'origine en dehors des nouvelles garnitures de sièges réalisées en 2011. Complètement révisée en 2007 avec de nouvelles culasses racing et un allumage électrique, le V12 développe 300 PS (295 ch). Proposée par un collectionneur suisse/italien, cette Type E est vendue avec son certificat KFZ de véhicule de collection, sa carte grise suisse, et son MFK (certificat de circulation sur route) daté du 23 septembre 2019.

**CHF40,000 - 60,000**  
**No Reserve**

The new all-alloy, 5.3-litre, overhead-camshaft V12 produced 272bhp, an output good enough for a top speed comfortably in excess of 140mph. Further good news was that the 0-100mph time of around 16 seconds made the V12 the fastest-accelerating E-Type ever. Other mechanical changes beneath the Series III's more aggressive looking exterior included ventilated front disc brakes, anti-dive front suspension, Lucas transistorised ignition and Adwest power-assisted steering, while automatic transmission was one of the more popular options on what was now more of a luxury Grand Tourer than out-and-out sports car. Flared wheelarches, a deeper radiator air intake complete with grille, and a four-pipe exhaust system distinguished the Series III from its six-cylinder forbears, plus, of course, that all-important 'V12' boot badge. The interior though, remained traditional Jaguar.

Built in two-seat roadster and 2+2 coupé versions, both of which used the long-wheelbase floor pan introduced on the Series 2 2+2, the Series 3 E-Type continued the Jaguar tradition of offering a level of performance and luxury unrivalled at the price.

Originally built for the North American market, as indicated by the 'U' chassis number prefix, this left-hand drive Series 3 E-Type Coupé is equipped with air-conditioning and the rare and desirable manual gearbox. We are advised that the bodywork was completely restored a few years ago while the interior remains mostly original apart from new seat covers fitted in 2011. Completely overhauled in 2007 with new racing-type cylinder heads and electric ignition, the V12 engine is said to produce around 300PS (295bhp). Offered for sale by Swiss/Italian collector, this ultimate E-Type comes with KFZ Classic Data Certificate, Swiss Carte Grise, and MFK (roadworthiness certificate) issued 23rd September 2019.



## FERRARI F360 CHALLENGE COUPÉ 2003

Châssis n° ZFFYR51B000127416

- One of only 180 produced
- Only 9,820 kilometres recorded
- New cam belts, new gearbox
- Taxes paid in Switzerland
- Eligible for a wide variety of Ferrari events



À partir de la 348, Ferrari avait inauguré la première série de courses monomarque organisée par l'usine pour pilotes amateurs et semi-professionnels en 1993, et le très populaire Ferrari Challenge avait encore accru sa popularité avec l'arrivée des F355 et 360 Modena. Cette dernière était apparue sur la grille sous sa forme Challenge en 2000, dotée d'une multitude de modifications la rendant plus apte à un usage sur circuit.

Le V8 3,3 litres à 40 soupapes et les six vitesses type F1 étaient virtuellement de série, bien que le moteur ait été monté plus rigide avec un radiateur d'huile plus grand. Les modifications de suspension comprenaient la reconfiguration du système électronique d'amortissement et l'installation d'amortisseurs Boge, de ressorts compétition, de bagues en aluminium et d'une barre anti-roulis plus robuste, tandis que les freins bénéficiaient d'un agrandissement des rotors avant de 330 mm à 355 mm. La puissance maximale restait la même que sur le modèle de série à 400 ch, le non négligeable gain de performance de la Challenge résultant de sa réduction de poids de plus de 150 kg.

Cette F360 Challenge, une des 180 construites, a précédemment appartenu au spécialiste Ferrari, Kessel Racing en Suisse. Vendue par un collectionneur international de Modène, la voiture a été révisée la dernière fois (à 9 800 km) par le garage Rolf Plüss de Teufenthal en Suisse – recevant de nouvelles courroies d'arbres à cames, ainsi qu'un embrayage et une boîte neuves – et est décrite comme étant en très bon état. Les taxes ont été acquittées en Suisse et la voiture est vendue avec son Fahrzeug Datenblatt (fiche de données du véhicule) et un rapport d'expertise. Il sera possible de reconvertir cette F360 Challenge à un usage routier si le prochain propriétaire le souhaite.

**CHF85,000 - 125,000**

**No Reserve**

Commencing with the 348, Ferrari had started the first factory-backed one-make race series for amateur and semi-professional racing drivers back in 1993, and the immensely successful Ferrari Challenge increased further in popularity with the subsequent introduction of the F355 and 360 Modena. The latter first appeared on the grid in Challenge form in 2000, featuring a multitude of alterations making it more suitable for track use.

The 3.3-litre, 40-valve V8 engine and six-speed, F1-style transmission were left virtually standard, though the former did gain stiffer mounts and a larger oil radiator. Changes to the suspension involved re-configuring the electronic damping system and fitting Boge shock absorbers, racing springs, aluminium bushes and a thicker anti-roll bar, while the brakes benefited from an increase in front rotor size from 330mm (13") to 355mm (14"). Maximum power remained the same as the standard car's at 400bhp, most of the Challenge's not inconsiderable performance gains resulting from its 330lb weight reduction.

One of only 180 made, this F360 Challenge formerly belonged to Ferrari specialists, Kessel Racing of Switzerland. Offered for sale by an international collector from Modena, the car was last serviced (at 9,800km) by Garage Rolf Plüss in Teufenthal Switzerland - receiving new cam belts and tensioners, and a new clutch and gearbox – and is described as in very good condition. Taxes have been paid in Switzerland and the car comes with a Swiss Fahrzeug Datenblatt (Vehicle Data Sheet) and Rapport d'Expertise. It would be possible to return this F360 Challenge to a street legal specification should the next owner so desire.

**FERRARI 348 SPIDER 1994**

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFUA43S000099186

- *Delivered new to Switzerland*
- *One of only 1,090 examples produced*
- *Only 27,510 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*



À moteur central, comme sa devancière, la 348 en différait en disposant son V8 à quatre arbres à cames en tête et quatre soupapes par cylindre – désormais porté à 3,4 litres - longitudinalement, ce qui permettait de le placer plus bas dans le châssis. Autre nouveauté, la boîte à cinq rapports positionnée transversalement. À l'origine désignée TB et TS - respectivement trasversale berlinetta et trasversale spyder - la 348 revenait à la nomenclature traditionnelle de Ferrari GTB/GTS au milieu de la production.

Avec ses jupes aérodynamiques, ses spoilers, ses porte-à-faux réduits et ses gilles latérales type Testarossa amenant l'air aux radiateurs latéraux, la 348 râblée faisait penser à une Testarossa en réduction et avec 300 ch et une vitesse maximale de 170 mph (274 km/h), cédait bien peu en termes de performance pure à sa grande sœur à 12 cylindres. En 1993, un roadster plus puissant (320 ch) fut dévoilé, la 348 Spider. Première Ferrari décapotable à deux places depuis la « Daytona » Spyder de 1969, la 348 Spider se passait de l'encombrant arceau de sécurité de la GTS type Targa à toit amovible et petites fenêtres latérales pour une allure plus minimaliste. La production du Spider cessa en 1995 après seulement 1 090 unités construites.

Rouge avec intérieur en cuir noir, cette 348 Spider a été livrée neuve en Suisse et est vendue par un collectionneur suisse/italien. Jamais accidentée, la voiture affiche actuellement un total de seulement 27 510 kilomètres au compteur et a été révisée à environ 23 000 kilomètres, date depuis laquelle elle a été entretenue à domicile. Cette voiture est dotée d'une transmission manuelle à cinq rapports avec la traditionnelle grille Ferrari en H, et elle possède aussi des roues de 18 pouces, ses bagages en cuir et sa trousse à outils d'origine en cuir également. Essayée en mai 2015, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en très bon état et est vendue avec son manuel et son carnet d'entretien, son certificat KFZ de véhicule de collection, sa carte grise suisse, et son MFK (certificat de circulation sur route) daté du 24 septembre 2019.

**CHF55,000 - 75,000****No Reserve**

Mid-engined like its predecessor, the 348 differed by mounting its four-valves-per-cylinder, quad-cam V8 engine - now enlarged to 3.4 litres - longitudinally, enabling it to be positioned lower in the chassis. Another new departure was the transversely mounted five-speed gearbox. Initially typed 'tb' and 'ts' - trasversale berlinetta and trasversale spyder respectively - the 348 reverted to Ferrari's traditional GTB/GTS nomenclature part way through production.

With its aerodynamic skirts, spoilers, minimal overhangs, and distinctive Testarossa-style gill slats feeding air to side-mounted radiators, the stocky 348 looked very much like a scaled-down Testarossa and, with around 300bhp on tap and a top speed of around 170mph (274km/h), gave little away in terms of outright performance to its larger, 12-cylinder sibling. In 1993 a more powerful (320bhp) open roadster was introduced: the 348 Spider. The first two-seat Ferrari convertible since the 'Daytona' Spyder 1969, the 348 Spider did away with the GTS's prominent roll-over bar, Targa-type removable roof panel and small side windows for a more minimalist look. Spider production ceased in 1995 after only 1,090 had been made.

Finished in red with black leather interior, this 348 Spider was supplied new to Switzerland and is offered for sale by a Swiss/Italian collector. Accident-free, the car currently displays at total of only 27,510 kilometres on the odometer and was last serviced at circa 23,000 kilometres, since when it has been maintained in house. This car has the five-speed manual transmission featuring Ferrari's traditional 'H' gate, while other noteworthy features include 18" wheels and its original leather luggage and original leather-cased tool kit. Last tested in May 2015, the car is described by the vendor as in very good condition and comes with its instruction manual and service book; KFZ Classic Data Certificate; Swiss Carte Grise; and MFK (roadworthiness certificate) issued 24th September 2019.



**FERRARI 456 GT COUPÉ 1995**

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFSD44S000101039

- Supplied new to Switzerland
- 74,798 kilometres from new
- Only 200 kilometres covered since July 2015
- Registered in Switzerland



Le nouveau V12 de 5, 5 litres, globalement une version assagie de celui des 550 et 575, ne lâchait pas moins de 442 ch à seulement 6 250 tr/min, tout en restant souple et mordant, du ralenti à la ligne rouge, grâce à un excellent système de gestion. En dehors de la F40, la 456 était la routière la plus puissante jamais conçue par Ferrari, pourtant, malgré ses performances de supercar son moteur au régime relativement bas se révéla très fiable.

Pour la 456, Pininfarina avait à nouveau appliqué sa recette miracle pour créer une carrosserie subtilement belle, tout en courbes loin des lignes tendues de sa devancière. Bien que débarrassée de tout artifice aérodynamique, la 456 restait stable jusqu'à sa vitesse maximale d'environ 305 km/h qui en faisait la quatre places de série la plus rapide du monde. Saluées à ses débuts, le style de la 456 n'a pas pris une ride et témoigne de la clairvoyance de Pininfarina pour créer une des lignes les plus belles de tous les temps. Un habitacle avec l'air conditionné, habillé d'un somptueux cuir Connolly, une direction assistée parfaitement dosée et une qualité de construction digne de Porsche se combinaient pour faire de la 456 GT une sérieuse concurrente pour les Bentley, Aston Martin et Mercedes-Benz.

Livrée neuve en Suisse, cette élégante 456 GT est bleu foncé avec intérieur en cuir gris et a couvert 74 798 kilomètres d'origine. On nous signale que quatre pneus neufs ont été montés en juillet 2015, date depuis laquelle la voiture n'a parcouru que 200 kilomètres. Vendue par un collectionneur suisse/italien, cette belle et moderne Ferrari est accompagnée de diverses factures, de son manuel d'instruction original et de son carnet d'entretien, de son certificat KFZ de voiture de collection, de sa carte grise suisse, de son document MFK (certificat de circulation sur route) daté du 24 septembre 2019.

**CHF40,000 - 60,000****No Reserve**

The new 5.5-litre V12 unleashed no less than 442bhp at a lowly 6,250rpm, yet remained smooth and tractable from idling speed to red-line thanks to its state-of-the-art engine management system. F40 excepted, the 456 was the most powerful road car developed by Ferrari up to that time, yet despite delivering supercar performance this relatively unstressed engine has proven to be very reliable.

For the 456 Pininfarina worked its magic once more to create a subtly beautiful curvaceous body contrasting with the hard edges of its predecessor. Although bereft of extraneous aerodynamic devices, the 456 remained stable up to its maximum of around 190mph (305km/h), a figure that made it the world's fastest production four-seater passenger car. Acclaimed on its debut, the 456's styling has not dated and is a tribute to Pininfarina's farsightedness in creating one of most successful designs of modern times. An air-conditioned interior, sumptuous Connolly leather trim, perfectly weighted power steering, and Porsche-rivalling build quality all combined to make the 456 GT a worthy competitor for Bentley, Aston Martin, and Mercedes-Benz.

Supplied new to Switzerland, this handsome 456 GT is finished in dark blue with grey leather interior and has covered 74,798 kilometres from new. We are advised that four new tyres were fitted in July 2015, since when the car has covered only some 200 kilometres. Offered for sale by a Swiss/Italian collector, this beautiful modern Ferrari comes with sundry service bills; its original instruction manuals and service book; KFZ Classic Data Certificate; Swiss Carte Grise; and MFK (roadworthiness certificate) issued 24th September 2019.





## Bonhams MPH is a new department within our highly successful Motoring Division

Auction catalogue now online | 26 September 2019

The inaugural Bonhams MPH auction is on 26 September, illustrated above is a selection of entries included in this auction. For the full listing of over 100 cars please visit [mph.bonhams.com](http://mph.bonhams.com).

We are inviting consignments for our next auction on 26 November. We hold monthly valuation and photography days at Bicester Heritage on the last Friday of the month, where we look forward to welcoming you to The MPH Club.

### Bonhams MPH

The Guard House  
Bicester Heritage  
Bicester, Oxfordshire  
OX26 5HA

### Our Team

Rob Hubbard  
Dan Godin  
Harry Ballard  
Beth Hargreaves

### Enquiries

+44 (0) 1869 229477  
[mph@bonhams.com](mailto:mph@bonhams.com)

### Bonhams MPH charges are simple

Vendor commission just 5% (+vat)  
Entry fees of £125, £175 or £300 (+vat)  
Buyers premium 12.5% (+vat)

To begin the sale process visit  
[mph.bonhams.com/sellyourcar](http://mph.bonhams.com/sellyourcar)

Located at





# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

*Delivered new to Jean Blaton 'Beurlys'  
by Garage Francorchamps*

**1960 FERRARI 250 GT CABRIOLET  
PININFARINA SERIES II**

*Coachwork by Pininfarina  
Chassis no. 2071 GT*



## THE ZOUTE SALE<sup>®</sup>

Important Collectors' Motor Cars

Knokke-Le Zoute, Belgium | 11 October 2019



The annual event in Knokke-Le Zoute is set to be another exciting auction from the Bonhams record breaking motoring department.

### ENQUIRIES

Philip Kantor  
+32 (0) 476 87 94 71  
eurocars@bonhams.com  
[bonhams.com/motorcars](http://bonhams.com/motorcars)

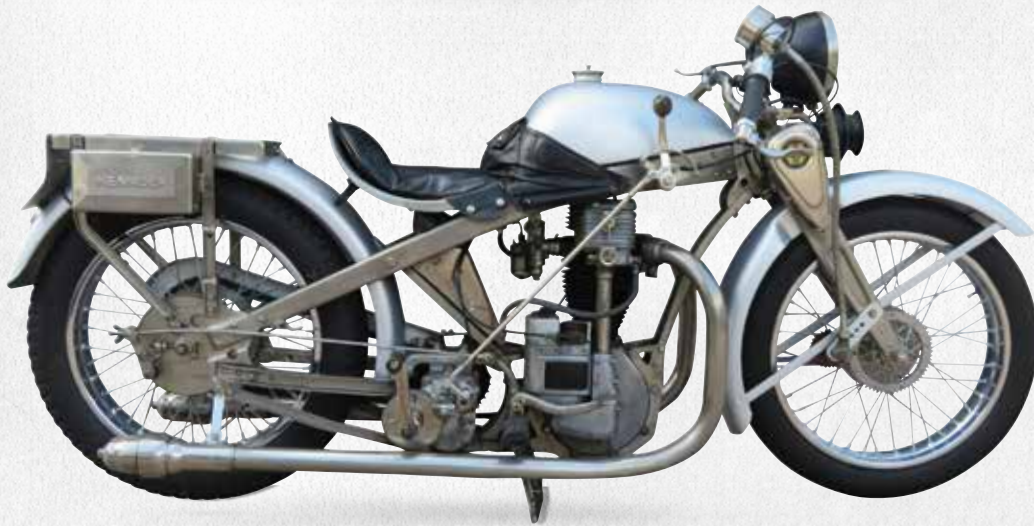
*Matching numbers and Ferrari Classiche certified*  
**1965 FERRARI 275GTB/2 LONG NOSE ALLOY**  
Design by Pininfarina Coachwork by Scaglietti  
Chassis no. 08061  
Engine no. 08061  
**Estimate Refer Department**



# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

Final call to Consign



## The Autumn Stafford Sale

Important Collectors' Motorcycles and Spares

The 26th Carole Nash Classic Motorcycle Mechanics Show, Stafford | 19 & 20 October 2019

### COMPLIMENTARY AUCTION APPRAISAL

To discuss any aspect of selling or buying collectors' motorcycles at auction, please contact the London office or visit [bonhams.com/motorcycles](https://www.bonhams.com/motorcycles) to submit a complimentary auction appraisal request.

### ENQUIRIES

+44 (0) 20 8963 2817  
[ukmotorcycles@bonhams.com](mailto:ukmotorcycles@bonhams.com)  
[bonhams.com/autumnstafford](https://www.bonhams.com/autumnstafford)

### 1927 BROUGH SUPERIOR OVERHEAD 680

£60,000 - 80,000 \*

### 1928 NEANDER K500SS

£30,000 - 40,000 \*

\* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit [bonhams.com/buyersguide](https://www.bonhams.com/buyersguide)



# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

The car on the 1927 London to Brighton Run,  
one of more than 60 completed  
© Motorsport Images



## Entries now invited

## The London to Brighton Veteran Car Run Sale

New Bond Street, London | 1 November 2019

The annual London to Brighton Veteran Car Run Sale is set to be another exciting auction from Bonhams record breaking motoring department.

### ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801

[ukcars@bonhams.com](mailto:ukcars@bonhams.com)

[bonhams.com/motorcars](http://bonhams.com/motorcars)

*"Le Papillon Bleu" – One of the most famous of all London to Brighton Era cars, Ex-Chevalier René de Knyff, and Leslie Bucknall, present ownership for 25 years*

**1901 PANHARD-LEVASSOR 7HP**

**REAR-ENTRANCE TONNEAU**

*"Lightweight" Coachwork by Rothschild & Cie*



# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



## Entries now invited

## The Bond Street Sale

### Exceptional Motor Cars

New Bond Street, London | 7 December 2019

With only a limited number of entries sought and several motor cars already consigned, the annual event is set to be another exciting auction from Bonhams record breaking motoring department.

#### ENQUIRIES

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

[bonhams.com/motorcars](http://bonhams.com/motorcars)

*Offered from the family of the late Alastair Pugh,*  
**1939 FRAZER NASH-BMW 328 ROADSTER**  
Chassis no. 85411



# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



## Entries now invited

Important Collectors' Cars and Fine Automobilia

Paris, France | 9 February 2020

LES GRANDES MARQUES  
DU MONDE

AU

GRAND  
PALAIS

### ENQUIRIES

+33 (0) 142 61 10 11

[eurocars@bonhams.com](mailto:eurocars@bonhams.com)

[bonhams.com/motorcars](http://bonhams.com/motorcars)

*Formerly the property of His Majesty King Hussein bin Talal,  
former King of Jordan*

**1939 MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET A**

Coachwork by Sindelfingen

**Sold for €1.581.250 (CHF1.720.700)**



GOLF & COUNTRY  
CLUB DE BONMONT

GOLF • HÔTEL • RESTAURANT • ÉVÉNEMENTS



Découvrez notre parcours de golf dans un écrin de verdure face au lac Léman et au Mont-Blanc.  
Partagez un moment convivial dans notre hôtel et notre restaurant  
et profitez des multiples possibilités qu'offre le domaine de Bonmont  
pour organiser vos événements privés ou professionnels.



**Château de Bonmont**

Route de Bonmont 31 • CH-1275 Chésérèx  
Tél. + 41 22 369 99 00 • [www.bonmont.com](http://www.bonmont.com)





Since 2004, **Modena Cars** proudly represents **Ferrari** in the Geneva region.

'Professionalism, availability and friendliness' is the motto of our team of enthusiasts. Your total satisfaction is our main objective.

Modena Cars offers a **360 degree service** approach: new models, pre-owned cars, customer service, a racing department, more than 30 events organised yearly, safe storage and valet parking.

In order to preserve the exceptional heritage of Ferrari classic cars, our "**Ferrari Classiche**" **workshop** offers exclusive services : **restoration, certification** and **maintenance** of your classic models. Our highly experienced and skilled technicians meticulously carry out restoration projects from seat upholstery to complete engine refits. We will restore your car to its original glory, enabling it to obtain its "Ferrari Classiche" **Certificate of Authenticity** issued by Maranello's headquarters.

Visit our elegant and convivial facilities located in the dynamic and prestigious Plan-Les-Ouates business park, just 10 minutes away from Geneva Airport and 5 kms from the city centre. We look forward to welcoming you in our showroom very soon.

Modena Cars SA  
Chemin des Aulx, 21  
1228 Plan-les-Ouates  
Tel : +41 22 757 87 87  
geneve.ferraridealers.com



[www.facebook.com/modenacars](https://www.facebook.com/modenacars)




[www.instagram.com/modenacars](https://www.instagram.com/modenacars)

# LIVE STREAMING



## INSURANCE. CAR VALUES. ENTERTAINMENT.

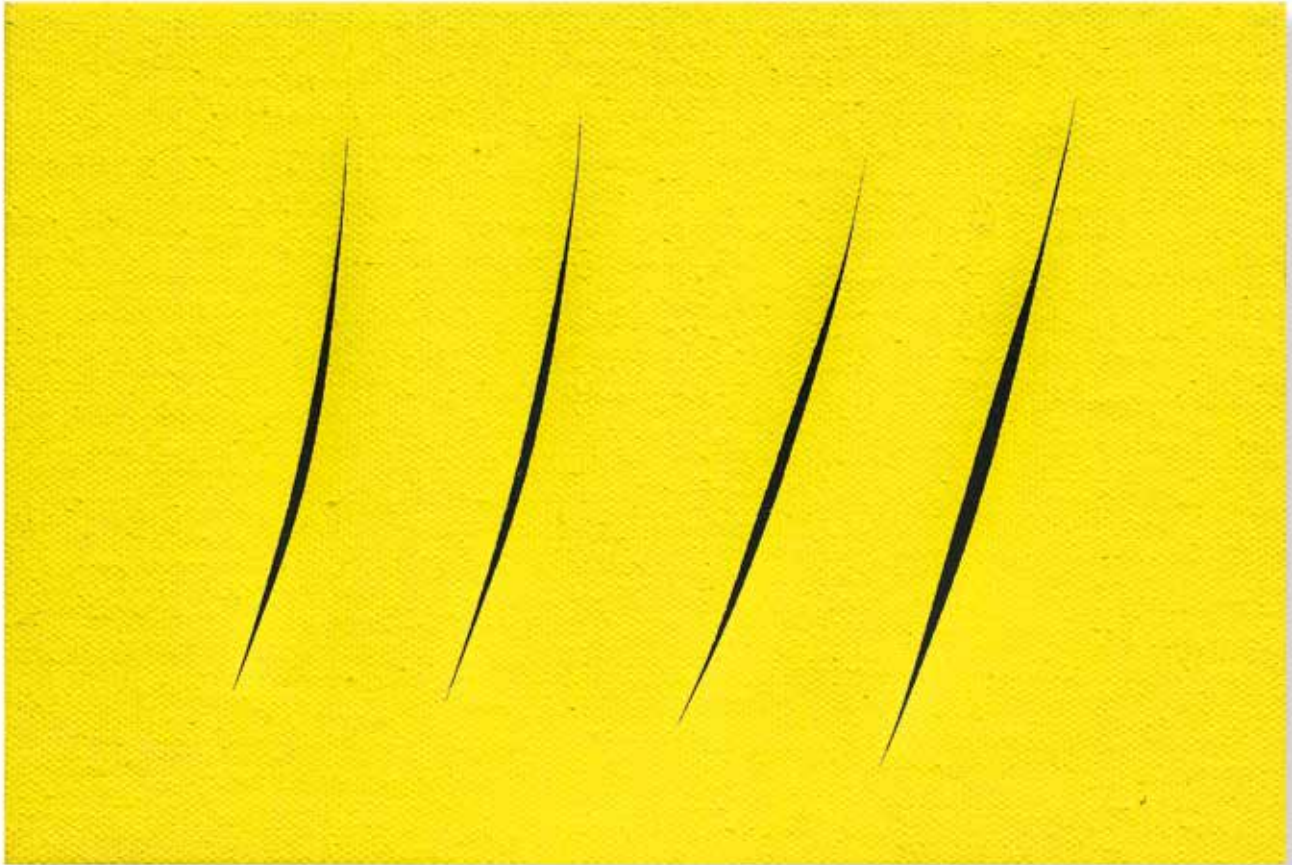
Sometimes the best way to connect is to disconnect. And what better way to disconnect than getting behind the wheel? At Hagerty, everything we do - Insurance, Car Values, Entertainment - is focused on making it easier for you to enjoy buying, owning, driving and dreaming about the cars you love. Call our team of knowledgeable enthusiasts for exceptional service, competitive premiums, comprehensive insurance options and more. Drive with us. **0333 323 1383** // [hagertyinsurance.co.uk](https://hagertyinsurance.co.uk)

Rated **Excellent** on  **Trustpilot**



# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



## Post-War & Contemporary Art

New Bond Street, London | 3 October 2019

### ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5837  
giacomo.balsamo@bonhams.com  
[bonhams.com/contemporary](https://www.bonhams.com/contemporary)

### LUCIO FONTANA (1899-1968)

*Concetto spaziale, Attese*, 1960  
£250,000 - 350,000\*

# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



## Impressionist & Modern Art

New Bond Street, London | 10 October 2019

### ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 8328  
india.phillips@bonhams.com  
[bonhams.com/impressionist](https://www.bonhams.com/impressionist)

### MARINO MARINI (1901-1980)

*Cavallo e cavaliere*  
signed and dated 'Marino 1951' (lower right)  
oil on paper laid on canvas  
100 x 76.5cm (39 3/8 x 30 1/8in).  
Painted in 1951  
**£80,000 - 120,000 \***

\* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit [bonhams.com/buyersguide](https://www.bonhams.com/buyersguide)



# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

## International Auction Calendar 2019

---

### FINE AND RARE WINES

Friday 13 September

San Francisco

Thursday 26 September

London

Friday 15 November

Hong Kong

Thursday 28 November

London

### WHISKY

Wednesday 9 October

Edinburgh

Friday 15 November

Hong Kong

Tuesday 10 December

Edinburgh

### ENQUIRIES

UK

+44 (0) 20 7468 5811

[wine@bonhams.com](mailto:wine@bonhams.com)

[whisky@bonhams.com](mailto:whisky@bonhams.com)

USA

+1 (415) 503 3221

[wine.us@bonhams.com](mailto:wine.us@bonhams.com)

HONG KONG

+852 2918 4321

[winehk@bonhams.com](mailto:winehk@bonhams.com)

[bonhams.com/wine](http://bonhams.com/wine)

# Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

ET el CHANDON  
Fondée en 1775  
Champagne  
Cuvée Dom Pérignon  
Enothèque  
Vintage 1988

## The Contents of a 19th Century Baltic Villa

New Bond Street, London | 16 October 2019 at 10am

### ENQUIRIES

Charlie Thomas  
+44 (0) 20 7468 8358  
charlie.thomas@bonhams.com  
[bonhams.com/privatecollections](https://www.bonhams.com/privatecollections)

No reserve for items below £3,000



# Information Générale

## Admission

Bonhams se réserve le droit de refuser l'admission dans ses locaux ou d'interdire toute personne de participer à ses ventes sans indication de motifs ni justification.

## Ordre d'achat écrit

Bonhams exécutera les ordres d'achats écrits avec attention. Les lots seront achetés à un prix aussi avantageux que le permettent d'autres offres et réserves éventuelles.

## Références

Les acheteurs potentiels doivent fournir leurs références bancaires. Les références doivent être transmises à Bonhams bien à temps avant la vente pour permettre à Bonhams de traiter les données. À moins d'un arrangement préalable avec Bonhams pour des arrangements de paiements, tous les lots seront entreposés immédiatement après la vente aux frais de l'Acheteur. En tous les cas, le prix d'achat doit être payé à Bonhams au plus tard à midi le jour suivant la vente.

## Inscription à la vente

Pour reconnaître les enchérisseurs lors de la vente, tous les acheteurs potentiels sont tenus de remplir un formulaire d'inscription aux enchères, ainsi que de fournir leur identification complète et les références appropriées avant la vente, ce qui leur permettra d'enchérir au moyen du numéro qui leur est attribué.

## Commission acheteur

Comme la grande majorité des maisons de vente aux enchères, Bonhams facture une échute sur le prix d'adjudication de chaque lot acheté, et qui est soumise à TVA. Certains lots peuvent également être soumis à la TVA, la taxe sur les véhicules et les droits de douanes sur le prix d'adjudication, ceux-ci seront clairement identifiés par un symbole (†, Ω) à côté du numéro de lot du catalogue.

Pour cette vente, l'échute sera de 15% du prix d'adjudication de chaque lot.

## Dommage

Tout visiteur qui endommage un lot sera tenu pour responsable de tous dommages causés et remboursera à Bonhams ou à ses agents tous les coûts et dépenses liés à la réparation de ces dommages.

## Modes de paiement

Nous portons votre attention particulière sur les points suivants concernant l'enregistrement et le paiement : Le nom et l'adresse sous lesquels vous vous inscrivez seront les nom et adresse sur votre facture, en cas de succès. Nous ne pouvons pas modifier les détails de votre facture une fois émise. De plus, lors du paiement, le compte à partir duquel le paiement est envoyé doit correspondre aux coordonnées de l'acheteur, conformément au formulaire d'enregistrement de l'acheteur et à la facture établie.

Nous ne pouvons accepter aucun paiement par des tiers. Si un paiement par un tiers est effectué, cela entraînera un retard important dans le traitement de votre paiement et votre capacité à récupérer votre achat.

Les achats ne peuvent être libérés que lorsque le règlement intégral (toutes charges comprises) de toutes les factures adressées à l'acheteur est reçu et les fonds traités. Avant de miser, vous devez vous assurer de disposer des fonds nécessaires et de pouvoir payer conformément à l'une des méthodes décrites ci-dessous.

**Le mode de paiement préférentiel de Bonhams est par virement bancaire.**

**Virement bancaire:** Vous pouvez transférer électroniquement des fonds sur notre compte en fiducie.

Veillez indiquer votre numéro de plaquette et votre numéro de facture comme référence. Les détails de notre compte en fiducie sont les suivants

Nom de la banque: HSBC  
Adresse bancaire: HSBC Bank plc, succursale de Londres, Zurich, Bederstrasse 49, BP 1818, 8024 Zurich, Suisse  
Nom du compte: Bonhams (Europe) SA  
Sort Code: 08701  
Numéro de compte: 0010 0346 6001  
IBAN: CH34 0870 1001 0034 66 001  
SWIFT \ BIC: HSBCCCHZ  
En cas de paiement par virement bancaire, le montant reçu après déduction des frais bancaires et / ou de la conversion de la monnaie de paiement en francs suisses, ne doit pas être inférieur au montant en francs suisses indiqué sur la facture.

## T.V.A.

Les symboles suivants sont utilisés pour indiquer que la TVA est due sur le prix d'adjudication et l'échute:

† TVA à 7,7% sur le prix d'adjudication et la prime de l'acheteur

Ω TVA sur les articles importés à 7,7% sur la prime de l'acheteur

Zéro TVA, aucune TVA ne sera ajoutée au prix d'adjudication ni à la prime de l'acheteur.

Dans tous les autres cas, aucune TVA ne sera facturée sur le prix d'adjudication, mais la TVA au taux en vigueur (actuellement 7,7%) sera ajoutée à l'échute, laquelle sera facturée sur une base de TVA comprise.

## Clés et documents

Les véhicules sont proposés avec et sans clés et documents. Il incombe à l'acheteur d'inspecter le lot lors de la vente pour s'assurer de l'intégralité, de l'intégrité et de la présence des clés, des pièces de rechange et de la documentation. Le catalogue ne listera pas nécessairement de tels objets..

## Immatriculation de véhicule et taxes d'importation

Les acheteurs doivent avoir pris connaissance des coûts et droits d'importation et / ou de la taxe à l'importation pour importer un véhicule acheté dans le pays concerné, ainsi que la possibilité d'immatriculer / homologuer le véhicule pour son utilisation sur route une fois importé. Ni Bonhams, en tant qu'agent du vendeur, ni le vendeur, n'assumeront aucune responsabilité à ce sujet.

## Guide pour les acheteurs

### Dois-je apporter mon catalogue à la vente?

Oui. Veuillez-vous assurer que vous apportez votre catalogue à la vente, car l'entrée se fait uniquement par catalogue. Chaque catalogue permet l'entrée de deux personnes le jour de l'exposition et de la vente. Des exemplaires supplémentaires du catalogue peuvent être achetés sur place.

### Comment puis-je enchérir à la vente?

Pour pouvoir enchérir lors de la vente, vous devez remplir un formulaire d'ordre d'achat, fournir une pièce d'identité avec photo (passport ou carte d'identité) ainsi qu'un justificatif de domicile (facture d'électricité / relevé bancaire). En outre, pour l'enregistrement d'une société, veuillez fournir une copie du registre du commerce en personne, ainsi qu'un justificatif de domicile.

Nous vous conseillons vivement de vous préinscrire et de compléter ces formalités à temps avant la vente. Vous pouvez ensuite récupérer votre numéro d'enchérisseur rapidement et efficacement au bureau d'inscription.

Si vous n'êtes pas en mesure d'assister à la vente mais souhaitez quand même enchérir, vous pouvez laisser un ordre d'achat écrit ou enchérir par téléphone. Ces formulaires se trouvent à la fin du catalogue de vente.

## Enchères téléphoniques

Les enchères téléphoniques vous permettent d'enchérir en direct pendant que la vente se déroule. Vous devez remplir un formulaire dans lequel vous indiquerez votre nom, adresse, le ou les numéros de téléphone auxquels vous souhaitez que nous vous contactions (il est conseillé d'ajouter un numéro supplémentaire tel que votre téléphone portable), ainsi que le ou les numéros de lot (s) sur lesquels vous souhaitez enchérir. Si pour une raison quelconque, nous ne sommes pas en mesure de vous joindre aux numéros de téléphone que vous avez indiqués sur le formulaire, veuillez vous assurer que la colonne de l'offre d'achat maximal est complétée (facultatif). Un collaborateur de Bonhams vous contactera quelques lots avant le ou les lots sur lesquels vous souhaitez enchérir et vous serez avisé à ce moment-là

## Ordre d'achat écrit

Comme pour les enchères par téléphone, vous devrez remplir un formulaire avec votre nom, votre adresse et le ou les numéros de lot (s) sur lesquels vous souhaitez enchérir. Vous devrez également entrer le montant maximum que vous souhaitez pour ce lot (hors commission acheteur et TVA). Bonhams exécutera l'offre la plus basse possible en votre nom.

Veillez vous assurer que le formulaire est signé et daté au bas du document, sans tenir compte du client et du numéro de plaquette en entête, cette partie étant réservée à un usage interne. Une fois le formulaire rempli, vous pouvez le faxer ou le poster à nos bureaux. Si vous adressez le formulaire par poste à nos bureaux, veuillez vous assurer qu'il est envoyé suffisamment de temps avant le jour de la vente.

Si vous êtes un nouveau client, vous devez également fournir une preuve d'identité. Cela peut être une copie de votre passeport ou de votre permis de conduire. Celui-ci doit être envoyé en même temps que votre formulaire d'enchère.

Pour que les formulaires ci-dessus soient acceptés, ils doivent être complétés avec les coordonnées de l'acheteur, le (s) numéro (s) de lot(s), signé, contenir les détails de la carte de crédit / débit et nous être faxés/ envoyés au plus tard le matin du jour de la vente.

## À quel rythme le commissaire-priseur ira-t-il ?

Le commissaire-priseur aura pour objectif de vendre environ 25 véhicules par heure.

## Puis-je consulter les documents qui accompagnent les véhicules ?

Oui, nous devrions avoir tous les documents de véhicules disponibles pour inspection pendant l'exposition.

## Des garanties sont-elles offertes avec les véhicules ?

Non, tous les véhicules sont proposés « en l'état ». Il est recommandé dans la mesure du possible de faire venir un mécanicien professionnel pour inspecter en détail les véhicules. Il est également conseillé de contrôler les véhicules avant leur utilisation sur la route. Le catalogue entièrement illustré décrira les véhicules au mieux de nos capacités selon les informations fournies. Si nous recevons des informations pertinentes après la publication du catalogue, nous ajouterons un avis de vente au catalogue. Une liste de tous les avis de vente (sale room notice) sera disponible durant les expositions des véhicules. Nous sommes heureux d'offrir notre opinion sur l'intégrité du véhicule lors de la vente, néanmoins cet avis n'est qu'une expression de notre opinion et ne constitue pas une garantie.

En résumé, vous devez vous assurer de l'intégralité, de l'état et de l'intégrité de tout lot avant d'enchérir. Il est également important de noter que certaines photographies sont historiques et peuvent illustrer que le véhicule dans un meilleur état que celui proposé actuellement.

# General Information

## Admission

Bonhams has the right at its sole discretion without assigning any reason therefore to refuse admission to its premises or attendance at any of its sales by any person.

## Absentee Bids

Bonhams will execute bids when instructed. Lots will be bought as cheaply as is allowed by other bids and Reserves.

## References

Intending Buyers should supply bankers' references. The references should be supplied to Bonhams in time to allow them to be taken up before the Sale. Unless arrangements are made with Bonhams for payment in advance of the Sale all Lots will be removed to storage immediately after the Sale at the Buyers' cost. In any event, the Purchase Price should be paid to Bonhams not later than 12 noon on the day after the Sale.

## Bidder Registration

To recognise bidders during the Sale all intending Buyers are required to complete a Bidder Registration Form giving full identification and appropriate references before the Sale which will enable them to bid by means of a number allocated to them.

## Premium

Like the vast majority of auctioneers Bonhams charge what is known as a Buyer's Premium on the Hammer Price of each Lot purchased and is subject to VAT. Some lots may also be subject to VAT, Car Tax or Customs Duties on the Hammer Price and these lots will be clearly marked with a symbol ( †, Ω, ) printed beside the lot number in the catalogue.

For this Auction Sale the Buyer's Premium will be 15% on the Hammer Price of each Lot.

## Damage

Any viewer who damages a Lot will be held liable for all damage caused and shall reimburse Bonhams or its agents for all costs and expenses relating to rectification of such damage.

## Methods of Payment

It is important you are aware of the following regarding registration and payment:

The name and address in which you register will be the name and address on your invoice, if successful. We cannot amend the details on your invoice, once issued. Furthermore, when making payment, the account from which the payment is sent must match the buyer's details as per on the bidder registration form and the issued invoice.

We are unable to accept any third-party payments. Should a third-party payment be made this will result in a delay in your payment being processed and your ability to collect your purchase.

Purchases can only be released when full settlement (inclusive of all charges) of all invoices issued to the buyer is received in cleared funds. Before bidding, you should ensure that you have the necessary funds available and be able to pay according to one of the methods set out below.

**Bonhams preferred payment method is by bank transfer.**

**Bank Transfer:** You may electronically transfer funds to our Trust Account. Please quote your paddle number and Invoice number as the reference. Our Trust Account details are as follows

Bank name: HSBC  
Bank address: HSBC Bank plc, London, Zurich branch, Bederstrasse 49, PO Box 1818, 8024 Zurich, Switzerland  
Bank account name: Bonhams (Europe) SA  
Sort code: 08701  
Bank account number: 0010 0346 6001  
IBAN: CH34 0870 1001 0034 66 001  
SWIFT \ BIC: HSBCHZ33

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

## VAT

The following symbols are used to denote that VAT is due on the hammer price and buyer's premium:

† VAT at 7.7% on hammer price and buyer's premium  
Ω VAT on imported items at 7.7% on buyer's premium  
Zero rated for VAT, no VAT will be added to the hammer price or the buyer's premium.

In all other instances no VAT will be charged on the hammer price, but VAT at the prevailing rate (currently 7.7%) will be added to the buyer's premium which will be invoiced on a VAT inclusive basis

## Keys and Documents

Vehicles are offered with and without keys and documents. It is the buyer's responsibility to inspect the Lot at the sale to satisfy oneself as to the completeness, integrity and presence of keys, spares and documentation. The catalogue will not necessarily list such items.

## Vehicle Registration and Import Taxes

All Bidders should fully satisfy themselves that they understand the Import Duty and/or Import Tax costs of bringing a purchased vehicle into their relevant country and, furthermore, the eligibility of registering the vehicle for road use once imported. Neither Bonhams, as agent for the Seller, nor the Seller accept any liability as the case may be.

## Guide for Buyers

### Do I need to bring my catalogue to the sale?

Yes. Please ensure that you bring your catalogue to the sale as entry is by catalogue only. Each catalogue allows two people entry on the view and sale days. Further copies of the catalogue can be purchased at the sale venue.

### How do I bid at the sale?

In order to bid at the sale you will be required to complete a bidder registration form, and provide identification, photographic (passport or driving licence) and proof of address (utility bill/bank statement). In addition for a company registration please provide a copy of the Certificate of Incorporation plus proof of address.

We strongly advise you to pre-register and complete these formalities in advance of the sale. You can then collect your bidder number quickly and efficiently at the Bidder Registration desk.

Should you be unable to attend the sale but still wish to bid, you can either leave an absentee or telephone bid. These forms can be found at the back of the sale catalogue.

## Telephone bidding

Telephone bidding allows you to bid live as the auction is happening. You will need to complete a form which asks for your name, address, the telephone number(s) you wish us to contact you on (it is advisable to add an additional number such as your mobile) and the lot number(s) you wish to bid on. For any reason we are unable to contact you on the telephone number(s) you leave on the form, please ensure that the highest bid column is completed (optional). A member of Bonhams staff will contact you a few lots prior to the lot(s) you wish to bid on and you will be instructed from there on.

## Absentee/Commission bidding

As with telephone bidding, you will need to complete a form with your name, address and the lot(s) number(s) you wish to bid on. You will also need to enter the amount you are willing to bid up to for that lot (excluding premium & TVA). Bonhams will execute the bid as cheaply as possible on your behalf.

Please ensure the form is signed and dated at the bottom and disregard the client and paddle no. fields at the top of the form as this is for Bonhams use only. Once the form is completed you can either fax or post it back to our offices. Should you post the form back to our offices, please ensure it is posted in ample time prior to the sale day.

If you are a first time bidder you must also provide proof of identity. This can be either a copy of your passport or driving licence. This must be sent at the same time as your bidding form.

In order for the above forms to be accepted they have to be completed with buyer's details, lot number(s), signed, contain credit/debit card details and fax/post to us no later than the morning of the sale day.

## How fast will the auctioneer go?

The auctioneer will aim to sell circa 25 vehicles per hour.

## Can I view the files that accompany the vehicles?

Yes, we should have every vehicles file available for inspection during the view.

## Are there any warranties offered with the vehicles?

No. All vehicles are offered on an 'as seen' basis. It is wise if possible to bring a professional mechanic with you to fully inspect the vehicles. It is also advised that the vehicles are checked before road use. The fully illustrated catalogue will describe the vehicles to the best of our ability on information supplied. Should we receive pertinent information after the publication of the catalogue, we shall affix what is known as a sale room notice (SRN) to the vehicle. A list of all SRNs will be available by the time the vehicles are presented for view. We are happy to offer our opinion as to the integrity of the vehicle at the sale, however you should accept this is an opinion only and should not be relied upon.

In short, you should satisfy yourself as to the completeness, condition and integrity of any lot prior to bidding. It is also important to note that some illustrations are historical and may show the vehicle in a better condition than now offered.



# Conditions Générales

BONHAMS (EUROPE) SA, dont le siège se trouve à rue Etienne-Dumont 10, à 1204 Geneva, est une société de droit suisse active notamment dans toutes opérations commerciales ou financières relatives à la vente aux enchères publiques et ventes privées de voitures anciennes et/ou de collection ainsi que d'objets d'art ainsi que dans la gestion et administration de ventes aux enchères en Suisse et dans le reste de l'Europe.

Toute référence dans ces Conditions Générales à « Bonhams » sera considérée comme référence à BONHAMS (EUROPE) SA (ci-après dénommée « Bonhams »).

Bonhams agit en qualité de mandataire du Vendeur. Le contrat de vente de l'article mis aux enchères est conclu entre le Vendeur et l'Acheteur.

La relation entre Bonhams et l'Acheteur est régie par les présentes conditions générales, ainsi que par les Informations importantes destinées aux Acheteurs et Vendeurs jointes en annexe de ce même catalogue. Bonhams déclinera toute responsabilité quant aux violations commises par le Vendeur ou l'Acheteur.

## Définitions des termes et expressions employés dans les conditions générales

Dans ces Conditions générales, les termes et expressions suivants auront la signification donnée ci-dessous :

- « Acquéreur » ou « Acheteur » ou « enchérisseur retenu » : la personne qui soumet la dernière offre et à laquelle le commissaire-priseur agréé adjuge un Lot.

- « Commissaire-priseur » ou « Commissaire-priseur agréé » : le représentant de Bonhams qui est chargé de la tenue des enchères.

- « Enchérisseur » désigne la partie qui soumet une offre au cours d'une vente aux enchères ou d'une adjudication par le biais d'un intermédiaire ou d'un représentant de Bonhams.

- « Lot » : un article (biens ou véhicules à moteur) figurant dans le catalogue ou dans la liste des Lots ajoutés qui sont exposés et qui doivent être présentés aux enchères.

- « Prix des enchères » ou « Prix marteau » : le prix, hors frais, indiqué dans la devise utilisée pour le déroulement de la vente, le commissaire-priseur agréé adjuge un Lot à l'Acheteur dans cette devise.

- « Prix de réserve » : le prix minimum auquel un Lot peut être vendu, tel que convenu entre Bonhams et le Vendeur.

Tout Lot signalé par le symbole (#) indique que Bonhams a un intérêt financier dans le Lot.

## État des Lots

Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner attentivement les Lots qui les intéressent préalablement à la vente aux enchères. Les « rapports sur l'état » portant sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du service concerné.

- Toutes les informations sur l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les « rapports sur l'état », ainsi que toute déclaration verbale, ne constituent qu'un simple avis et ne constituent pas une garantie. Les références dans la description du catalogue ou les rapports sur l'état concernant l'état d'un Lot et sa remise en état ou son historique d'accidents, sont données afin d'attirer l'attention des Acheteurs sur ces points.

- L'état d'un Lot peut changer entre le moment de sa description dans le catalogue et le moment de sa mise en vente. Tout changement important doit être signalé au moment de la vente.

## Ventes aux enchères

- Toute partie qui souhaite soumettre une offre préalablement à la vente doit remplir un formulaire d'ordre d'achat de Bonhams. Les enchérisseurs doivent également présenter une pièce d'identité officielle valable et une attestation de leur adresse. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera soumis à Bonhams avant l'ouverture de la vente, et un numéro d'inscription sera attribué à chaque enchérisseur potentiel.

- Tous les enchérisseurs seront considérés et présumés agir pour leur compte sauf si, avant la vente, l'attention de Bonhams a été expressément attirée par écrit sur le fait qu'ils agissent pour le compte d'un tiers et que ledit tiers a été approuvé par Bonhams. Dans ce cas, les deux parties seront réputées être solidairement responsables par Bonhams.

- Toute personne qui soumet une offre à la vente aux enchères est réputée avoir lu et approuvé les conditions de vente.

- La vente aux enchères est tenue en francs suisses. Les conversions en différentes devises affichées sur un tableau électronique peuvent être légèrement différentes du taux légal. Bonhams décline toute responsabilité en cas de dysfonctionnement ou d'erreur d'affichage. Seul le montant de la dernière offre, telle qu'exprimée par le commissaire-priseur, doit être pris en compte.

- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser la participation de toute personne à ses ventes aux enchères.

- Les estimations données par Bonhams sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une garantie du prix des enchères.

- L'attention de l'Acheteur est particulièrement attirée sur le fait que, si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur agréé se réserve le droit de faire des offres pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. L'Acheteur renonce d'ores et déjà irrévocablement à toute prétention à ce propos.

- Bonhams ne saurait être tenu responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'a été fixé pour un montant inférieur aux estimations.

- Les incréments seront à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

- Enchères restreintes. Veuillez noter que des formalités spéciales seront exigées si vous souhaitez enchérir sur certains lots qui seront signalés par ce symbole [...]. Contactez notre service clients +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ces lots, en revanche nous serons ravis d'offrir la possibilité d'enchérir par téléphone si vous souhaitez enchérir à distance

## Ordres d'achat

- Bonhams donne aux Acheteurs qui ne sont pas présents à la vente la possibilité de faire une offre par téléphone ou par ordre d'achat. Pour ce faire, des formulaires sont disponibles sur place et annexés au catalogue.

- Bonhams décline toute responsabilité en cas de manquement ou d'erreur dans l'exécution d'une demande relative à un ordre d'achat. Cette option est simplement un service fourni gratuitement à l'Acheteur potentiel.

- Si deux ordres d'achat identiques sont reçus, la première offre reçue prévaut.

- Bonhams déclinera toute responsabilité en cas de défaillance de la connexion téléphonique pour des raisons techniques ou si une erreur ou une omission est commise en exécutant votre offre.

## Incidents affectant la vente

- Nous refusons à notre entière discrétion toute offre visant à désigner une augmentation des enchères que nous jugeons inappropriée, à diviser un Lot, à combiner deux ou plusieurs Lots, à retirer un Lot d'une Vente et, avant la clôture de la vente, à remettre un Lot aux enchères.

L'Acheteur sera l'enchérisseur qui soumet l'offre la plus élevée que le Commissaire-priseur juge acceptable pour un Lot (en tenant compte de toute Réserve applicable), auquel le Lot est adjugé par le Commissaire-priseur quand tombe le coup de marteau du Commissaire-priseur. Tout litige relatif à l'offre la plus élevée jugée acceptable sera réglé par le Commissaire-priseur à son entière discrétion.

## Vente

- Les ventes sont finalisées une fois que le commissaire-priseur a frappé sur la table avec son marteau et prononcé le mot « adjugé ».

- Si le prix de réserve n'a pas été atteint, le Lot sera finalisé par le coup de marteau.

- Quand le coup de marteau est frappé, l'Acheteur doit indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.

Après la vente, tous les risques liés au Lot sont transférés à l'Acheteur, dans leur intégralité et sans réserve. Il incombe à l'Acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité en cas de dommage subi par l'Acheteur le cas échéant entre le moment de la vente et le retrait du Lot si l'Acheteur entreint cette exigence.

## Paiement et echute

- En plus du Prix marteau, l'Acheteur accepte de régler à Bonhams :

- une prime (soit une échute selon les articles 41 et 42 LEAE) due par l'Acheteur correspondant à 15 % du Prix marteau sur chaque véhicule, TVA à 7.7% en sus.

- les frais supplémentaires ou les taxes spécifiques qui peuvent être exigibles sur certains Lots, en plus des frais et taxes d'usage. Ils seront indiqués dans le catalogue de vente ou lors d'une annonce faite au moment de la vente par le commissaire-priseur.

- L'Acheteur doit immédiatement régler le prix d'achat total constitué du prix de vente et des frais et taxes applicables.

- Bonhams se réserve le droit de retenir des Lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix de vente, plus les frais et taxes applicables.

- Le paiement peut être effectué par virements bancaires en francs suisses. (Voir également les Informations importantes destinées aux Acheteurs et Vendeurs).

- Bonhams, au nom du vendeur, peut immédiatement se départir du contrat, si le prix n'est pas payé comptant ou selon les conditions de vente.

## Symboles à côté des lots numérotés :

† TVA sur le prix du marteau et la prime d'acheteur au taux normal.

Ω (1) Les droits de douane suisses seront facturés sur le poids de l'automobile at 15CHF/100kg. (2) La taxe sur les véhicules de 4% sera facturée sur le prix du marteau combiné et la prime de l'acheteur (3) La TVA sera facturée sur le total comprenant le prix marteau, la prime de l'acheteur, la taxe sur les véhicules et les droits de douane. Les droits de douane, la taxe sur les véhicules et la TVA seront remboursables, sur présentation d'une preuve d'exportation.

Les taux des droits de douane, de la taxe sur les véhicules et de la TVA sont corrects au moment de la mise sous presse. Les taux peuvent être modifiés par les autorités suisses et tout acheteur sera tenu de payer conformément aux taux révisés.

## Voitures de collection

- L'Acheteur d'un véhicule doit entreprendre toutes les formalités nécessaires, de quelque type que ce soit, afin de l'utiliser sur la voie publique conformément à la législation en vigueur. L'enchérisseur retenu est présumé être au courant de la législation, et en aucun cas Bonhams ne saurait être tenu responsable de tout manquement imputable à l'enchérisseur retenu concernant lesdites formalités.

- Il incombe à l'Acheteur de procéder à toute démarche utile en vue de l'immatriculation du véhicule conformément à la législation applicable dans les pays d'immatriculation et/ou de destination.

- Il incombe à l'Acheteur de vérifier, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acheter, notamment les contrôles techniques et les documents de circulation.

- Le kilométrage mentionné dans la description correspond à celui affiché sur le compteur et ne peut garantir la distance effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams déclinera toute responsabilité en cas d'écart entre les deux.

- L'année indiquée dans la description de chaque Lot correspond à l'année mentionnée sur les documents de circulation.

## Exclusion de toute garantie

- Bonhams déclare s'affranchir de toute garantie concernant le(s) Lot(s) vendu(s) durant l'enchère, autre que celle dérivant de son dol (article 234 alinéa 3 CO).

## Lots destinés à l'exportation

- Les véhicules dont le numéro de lot est précédé d'un symbole (Ω) ont été consignés par des propriétaires en dehors de la Confédération Suisse ou sont en importation temporaire. Les acheteurs doivent s'acquiescer de la TVA, la taxe sur les véhicules et les droits de douane applicables en plus du prix du marteau et de la prime acheteur. Ce montant peut être remboursé à l'acheteur qui exporte le véhicule en dehors de la Confédération Suisse dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi. Il incombe à l'acheteur de prendre les mesures nécessaires à cet effet.

## Droit d'auteur

- Bonhams détient les droits de reproduction de son catalogue. Aucune reproduction n'est autorisée sans le consentement écrit de Bonhams.

- Bonhams, en sa qualité d'organisateur de ventes aux enchères publiques, a une dérogation concernant la reproduction des œuvres d'art dans son catalogue de vente, même si le droit de reproduction n'est pas tombé dans le domaine public.

- Conformément à la législation sur la propriété littéraire et artistique, la vente d'une œuvre ne suppose pas un transfert du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre. DROIT ET COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE  
- Le présent Contrat, tout(e) réclamation, litige ou différend concernant tout problème qui en découle, sera régi(e) par le et interprété(e) conformément au droit suisse et vaudois.

- Chaque Partie accepte de manière irrévocable que les tribunaux du canton de Vaud aient la juridiction exclusive concernant tout(e) réclamation, litige ou différend en rapport avec le présent Contrat et tout problème qui en découle, à ceci près que Bonhams peut engager des procédures à votre encontre devant tout autre tribunal d'une juridiction compétente dans la mesure permise par la législation de la juridiction visée.

- Vous renoncez de manière irrévocable au droit que vous avez le cas échéant de vous opposer à toute action en justice devant les tribunaux suisses ou devant toute autre juridiction où Bonhams engage des procédures à votre encontre en plus de l'article précédant ci-dessus, pour faire valoir l'incompétence desdits tribunaux.

- Les articles stipulés dans les présentes conditions générales sont indépendants les uns des autres. La nullité d'un article n'entraînera pas la nullité des autres.

- Seule la version française des présentes conditions générales a une valeur juridique. Toute version dans une autre langue sera tout simplement réputée.

# General terms and Conditions

BONHAMS (EUROPE) SA, with its registered office at rue Etienne-Dumont 10, 1204 Geneva, is a company governed by Swiss law that is notably involved in all commercial and financial operations relating to public auctions and private sales of vintage and/or collector cars and art works as well as in the management and administration of auctions in Switzerland and the rest of Europe.

Any references to "Bonhams" in these General Terms and Conditions shall be deemed to refer to BONHAMS (EUROPE) SA (hereinafter "Bonhams").

Bonhams acts as an agent for the Seller. The contract for sale of an auctioned item is entered into between the Seller and the Buyer. The relationship between Bonhams and the Buyer is governed by these General Terms and Conditions and the Important Information for Buyers and Sellers appended to this catalogue. Bonhams waives all liability for infringements on the part of the Seller or Buyer.

## Definitions of Terms and Expressions used in the General Terms and Conditions

The following terms and expressions used in the General Terms and Conditions shall be defined as follows:

- "Purchaser" or "Buyer" or "Successful Bidder": the person who submits the final bid and to whom the accredited auctioneer sells a Lot.

- "Auctioneer" or "Accredited Auctioneer": Bonhams' representative who is responsible for conducting auctions.

- "Bidder" denotes any party who bids during an auction or a sale through a Bonhams agent or representative.

- "Lot": an item (goods or motor vehicles) included in the catalogue or the list of added Lots that are displayed and are to be presented for auction.

- "Auction Price" or "Hammer Price": the price, excluding charges, in the currency used to conduct the sale. The accredited auctioneer sells a Lot to the Buyer in this currency.

- "Reserve": the minimum price at which a Lot may be sold, as agreed between Bonhams and the Seller.

Bonhams has a financial interest in any Lot marked with the (#) symbol.

## Condition of lots

- Bonhams advises bidders to carefully examine any Lots of interest to them prior to the auction. "Condition reports" regarding the condition of Lots are available on request from the relevant department.

- Any information on the condition of a Lot in the catalogue descriptions, "condition reports", or any verbal statements merely constitutes an opinion. References in the catalogue description or condition reports to the condition of a Lot and its restoration or damage history are provided with a view to drawing Buyers' attention to these points.

- The condition of a Batch may change between the time of its description in the catalogue and auction. Any major changes must be reported at the time of sale.

## Auctions

- Any party wishing to bid prior to a sale must complete a Bonhams bidder registration form. Bidders must also provide a valid official ID document and proof of address. Once duly completed, signed and dated, the form must be submitted to Bonhams before the sale begins, and a registration number shall be allocated to each potential bidder.

- All bidders shall be deemed and assumed to act on their own behalf unless, prior to the sale, Bonhams' attention is expressly drawn in writing to the fact that they are acting on behalf of a third party and said third party has been approved by Bonhams. In this case, Bonhams shall deem both parties jointly liable.

- Any person who bids at an auction is deemed to have read and approved the conditions of sale.

- The auction will be conducted in Swiss francs. Conversions into various currencies shown on a digital display board may be slightly different to the legal rates. Bonhams waives any responsibility for any display faults or errors. Only the amount of the last bid called by the auctioneer should be considered valid.

- Bonhams reserves the right, at its sole discretion, to prohibit any person from taking part in its auctions.

- Any estimates provided by Bonhams are merely for information purposes and may not be considered as a guarantee of the auction price.

- In particular, the Buyer should note that if a reserve has been set, the accredited auctioneer reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve is reached. The Buyer hereby irrevocably waives the right to make any claims in this regard.

- Bonhams may not be held liable for the sale of any Lots for which a reserve has not been set, for a sum that is lower than that estimated.

- The bid shall be at the auctioneer's sole discretion.

- Restricted Bidding. Please note that special formalities are required should you wish to bid on Lots marked with this symbol [use the symbol you've chosen]. Contact Client Services at +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for these Lots, although we are pleased to offer a bidding by telephone service should you wish to bid remotely.

## Bids

- Bonhams provides bidders who are not present at the sale with the opportunity to make telephone or absentee bids. Forms for this purpose are available at the venue and appended to the catalogue.

- Bonhams waives any liability for any failures or errors in executing a request relating to a bid. This option is merely a service provided free of charge to potential Buyers.

- If two identical bids are received, the first bid received shall prevail.

- Bonhams waives any liability for any telephone line faults caused by technical issues or for any errors or omissions that may occur when executing your bid.

## Incidents Affecting The Sale

- We have sole discretion to reject any bid aimed at: showing an increase in bids that we deem inappropriate; dividing a Lot; combining two more more Lots; removing a Lot from a Sale; and, prior to the closure of the sale, re-auctioning a Lot. The Buyer shall be the Bidder who makes the highest bid deemed acceptable for a Lot by the Auctioneer (in the light of any applicable Reserve). The Lot is sold to this Bidder by the Auctioneer on the fall of the Auctioneer's hammer. The Auctioneer shall have sole discretion to settle any disputes regarding the highest acceptable bid.

## Sale

- Sales are completed once the auctioneer's hammer falls on the table and he says the word "sold".

- If the reserve has not been reached, the Lot shall be completed by hammer fall.

- Once the hammer has fallen, the Buyer must tell the auctioneer which number has been sold to him.

After the sale, all risk relating to the Lot is fully and unreservedly transferred to the Buyer. The Buyer is responsible for having his purchases insured. Bonhams waives any liability for any damage suffered by the Buyer between the time of sale and the removal of the Lot should the Buyer fail to meet this requirement.

## Payment and Auction Fees

- In addition to the Hammer Price, the Buyer agrees to pay Bonhams:

- a premium (namely auction fees in accordance with Articles 41 and 42 of the Swiss Law on Performing Economic Activities (LEAE)) payable by the Buyer. This amounts to 15% of the Hammer Price for each vehicle and automobile, plus VAT at a rate of 7.7%.

- additional charges or specific taxes that may be payable on some Lots, in addition to the customary charges and taxes. These shall be indicated in the sales catalogue or in an announcement made at the time of sale by the auctioneer.

- The Buyer must immediately pay the total purchase price comprising the selling price and any applicable charges and taxes.

- Bonhams reserves the right to retain sold Lots until full payment and actual receipt of the selling price plus any applicable charges and taxes.

- Payment may be made by bank transfer in Swiss francs. (See also Important Information for Buyers and Sellers).

- On the seller's behalf, Bonhams may immediately withdraw from the contract if the price is not paid in cash or in accordance with the conditions of sale.

## Symbols next to numbered lots

† VAT on the Hammer Price and Buyer's Premium at the standard rate.

Ω (1) Swiss Customs Duty will be charged on the on the weight of the car at 15CHF/100kg. (2) Car Tax of 4% will be charged on the combined Hammer Price and Buyer's Premium (3) VAT will be charged on the total of Hammer Price, Buyer's Premium, Car Tax and Customs Duty. The Customs Duty, Car Tax and VAT will be refundable, subject to proof of export.

The rates for Customs Duty, Car Tax and VAT are correct at the time of going to press. The rates may be changed by the Swiss authorities and any buyer will be required to pay in accordance with the revised rates.

## Collector Cars

- The Buyer of a vehicle must undertake all necessary formalities of any kind whatsoever to use it on the public highway in accordance with the legislation in force. The successful bidder is assumed to be familiar with the legislation, and Bonhams may not under any circumstances be held liable for any infringements that are attributable to the successful bidder concerning said formalities.

- The Buyer is responsible for taking any necessary steps with a view to registering the vehicle in accordance with the applicable legislation in the country of registration and/or destination.

- Prior to sale, the Buyer is responsible for checking any documents relating to the vehicle that he wishes to buy, particularly in terms of statutory vehicle inspection certificates and registration documents.

- The number of kilometres travelled stated in the description is the figure displayed on the odometer and does not guarantee the distance actually travelled by vehicles. Bonhams waives any liability for any variation between the two figures.

- The year stated in the description of each Lot is the year mentioned in the registration documents.

## Exclusion of any guarantees

- Bonhams waives any guarantees concerning Lot(s) sold at auction except for those founded on its own wilful misrepresentation (Article 234(3) of the Swiss Code of Obligations (CO)).

## Lots intended for export

- Cars whose Lot number is preceded by a (Ω) symbol have been submitted by owners outside the Swiss Confederation or are held in Bond. Buyers must pay the applicable VAT, Car Tax and Customs Duties in addition to the Hammer Price and Buyer's Premium. This may be reimbursed to Buyers exporting the car outside the Swiss Confederation in accordance with the terms and conditions provided for by law. The Buyer shall be responsible for taking the necessary steps in this regard.

## Copyright

- Bonhams owns the reproduction rights for its catalogue. Bonhams' written consent is required for any reproduction.

- In its capacity as a public auction organiser, Bonhams benefits from an exemption concerning the reproduction of art works in its sales catalogue, even if the reproduction rights have not fallen within the public domain.

- In accordance with legislation on literary and artistic property, the right to reproduce and represent a work is not automatically transferred on sale.

## Law and Jurisdiction

- This Contract and any claims, disputes or disagreements concerning any problems arising from it shall be governed by and interpreted in accordance with Swiss law and the law of the Canton of Vaud.

- Each party irrevocably agrees that the courts of the Canton of Vaud shall have exclusive jurisdiction concerning any claims, disputes or disagreements related to this Contract and any problems arising from it, with the exception that Bonhams may institute proceedings against you at any other competent court to the extent permitted by legislation on the jurisdiction in question.

- You irrevocably waive any right you may have to oppose any legal action before the Swiss courts or before any other court at which Bonhams may institute proceedings against you in addition to the previous clause above, to assert the incompetence of said courts.

- The clauses of these General Terms and Conditions are independent of each other. Should a clause be null and void, this shall not mean that the other clauses are null and void.

- Only the French version of these General Terms and Conditions is legally binding. Any versions in other languages shall merely be deemed ancillary.



# Bonhams Specialist Departments

---

## 19th Century Paintings

London  
Charles O' Brien  
+44 20 7468 8360  
New York  
Madalina Lazen  
+1 212 644 9108

## 20th Century British Art

London  
Matthew Bradbury  
+44 20 7468 8295

## 20th Century Fine Art

San Francisco  
Sonja Moro  
+1 415 694 9002

## Aboriginal Art

Australia  
Francesca Cavazzini  
+61 2 8412 2222

## African, Oceanic & Pre-Columbian Art

Los Angeles  
Fredric W. Backlar  
+1 323 436 5416 •

## American Paintings

New York  
Jennifer Jacobsen  
+1 917 206 1699

## Antiquities

London  
Francesca Hickin  
+44 20 7468 8226

## Antique Arms & Armour

London  
David Williams  
+44 20 7393 3807

## Art Collections, Estates & Valuations

London  
Harvey Cammell  
+44 (0) 20 7468 8340  
New York  
Sherri Cohen  
+1 917 206 1671  
Los Angeles  
Leslie Wright  
+1 323 436 5408  
Joseph Francaviglia  
+1 323 436 5443  
Lydia Ganley  
+1 323 436 4496  
San Francisco  
Victoria Richardson  
+1 415 503 3207  
Celeste Smith  
+1 415 503 3214

## Australian Art

Australia  
Merryn Schriever  
+61 2 8412 2222 Alex Clark  
+61 3 8640 4088

## Australian Colonial Furniture and Australiana

+61 2 8412 2222

## Books, Maps & Manuscripts

London  
Matthew Haley  
+44 20 7393 3817  
New York  
Ian Ehling  
+1 212 644 9094  
Darren Sutherland  
+1 212 461 6531  
Los Angeles  
Catherine Williamson  
+1 323 436 5442  
San Francisco  
Adam Stackhouse  
+1 415 503 3266

## British & European Glass

London  
Fergus Gambon  
+44 20 7468 8245

## British Ceramics

London  
Fergus Gambon  
+44 20 7468 8245

## California & Western Paintings & Sculpture

Los Angeles  
Scot Levitt  
+1 323 436 5425  
Kathy Wong  
+1 323 436 5415  
San Francisco  
Aaron Bastian  
+1 415 503 3241

## Carpets

London  
Helena Gumley-Mason  
+44 20 8393 2615

## Chinese & Asian Art

London  
Asaph Hyman  
+44 20 7468 5888  
Rosangela Assennato  
+44 20 7393 3883  
Edinburgh  
Ian Glennie  
+44 131 240 2299  
New York  
Bruce MacLaren  
+1 917 206 1677  
Los Angeles  
Rachel Du  
+1 323 436 5587  
San Francisco  
Dessa Goddard  
+1 415 503 3333  
Hong Kong  
Xibo Wang  
+852 3607 0010  
Sydney  
Yvett Klein  
+61 2 8412 2231

## Chinese Paintings

Hong Kong  
Iris Miao  
+852 3607 0011

## Clocks

London  
James Stratton  
+44 20 7468 8364  
New York  
Jonathan Snellenburg  
+1 212 461 6530

## Coins & Medals

London  
John Millensted  
+44 20 7393 3914  
Los Angeles  
Paul Song  
+1 323 436 5455

## Entertainment Memorabilia

London  
Katherine Schofield  
+44 20 7393 3871  
Los Angeles  
Catherine Williamson  
+1 323 436 5442  
Dana Hawkes  
+1 978 283 1518

## European Ceramics

London  
Sebastian Kuhn  
+44 20 7468 8384

## European Paintings

London  
Charles O' Brien  
+44 20 7468 8360  
New York  
Madalina Lazen  
+1 212 644 9108  
Los Angeles  
Rocco Rich  
+1 323 436 5410

## European Sculptures & Works of Art

London  
Michael Lake  
+44 20 8963 6813

## Furniture and Decorative Art

London  
Thomas Moore  
+44 20 8963 2816  
Los Angeles  
Angela Past  
+1 323 436 5422  
Anna Hicks  
+1 323 436 5463  
San Francisco  
Jeffrey Smith  
+1 415 215 7385

## Greek Art

London  
Anastasia Orfanidou  
+44 20 7468 8356

## Golf Sporting Memorabilia

Edinburgh  
Kevin McGimpsey  
Hamish Wilson  
+44 131 240 0916

## Irish Art

London  
Penny Day  
+44 20 7468 8366

## Impressionist & Modern Art

London  
India Phillips  
+44 20 7468 8328  
New York  
Caitlyn Pickens  
+1 212 644 9135  
Los Angeles  
Kathy Wong  
+1 323 436 5415

## Indian, Himalayan & Southeast Asian Art

Hong Kong  
Edward Wilkinson  
+852 2918 4321  
New York  
Mark Rasmussen  
+1 917 206 1688

## Islamic & Indian Art

London  
Oliver White  
+44 20 7468 8303

## Japanese Art

London  
Suzannah Yip  
+44 20 7468 8368  
New York  
Jeff Olson  
+1 212 461 6516

## Jewellery

London  
Jean Ghika  
+44 20 7468 8282  
Emily Barber  
+44 20 7468 8284  
New York  
Brett O'Connor  
+1 212 461 6525  
Caroline Morrissey  
+1 212 644 9046  
Camille Barbier  
+1 212 644 9035  
Los Angeles  
Emily Waterfall  
+1 323 436 5426  
San Francisco  
Shannon Beck  
+1 415 503 3306  
Hong Kong  
Paul Redmayne  
+852 3607 0006

## Marine Art

London  
Veronique Scorer  
+44 20 7393 3962

**Mechanical Music**

London  
Jon Baddeley  
+44 20 7393 3872

**Modern & Contemporary  
African Art**

London  
Giles Peppiatt  
+ 44 20 7468 8355  
New York  
Hayley Grundy  
+1 917 206 1624

**Modern & Contemporary  
Middle Eastern Art**

London  
Nirna Sagharchi  
+44 20 7468 8342

**Modern & Contemporary  
South Asian Art**

London  
Tahmina Ghaffar  
+44 207 468 8382

**Modern Decorative  
Art + Design**

London  
Mark Oliver  
+44 20 7393 3856  
New York  
Benjamin Walker  
+1 212 710 1306  
Dan Tolson  
+1 917 206 1611  
Los Angeles  
Jason Stein  
+1 323 436 5466

**Motor Cars**

London  
Tim Schofield  
+44 20 7468 5804  
New York  
Rupert Banner  
+1 212 461 6515  
Eric Minoff  
1 917 206 1630  
Evan Ide  
+1 917 340 4657  
Los Angeles  
Jakob Greisen  
+1 415 503 3284  
Michael Caimano  
+1 929 666 2243  
San Francisco  
Mark Osborne  
+1 415 503 3353  
Europe  
Phillip Kantor  
+32 476 879 471

**Automobilia**

London  
Toby Wilson  
+44 20 8963 2842  
Adrian Pipiros  
+44 20 8963 2840

**Motorcycles**

London  
Ben Walker  
+44 20 8963 2819  
James Stensel  
+44 20 8963 2818  
Los Angeles  
Craig Mallery  
+1 323 436 5470

**Museum Services**

San Francisco  
Laura King Praff  
+1 415 503 3210

**Native American Art**

Los Angeles  
Ingmars Lindbergs  
+1 415 503 3393  
Kim Jarand  
+1 323 436 5430

**Natural History**

Los Angeles  
Claudia Florian  
+1 323 436 5437  
Thomas E. Lindgren  
+1 310 469 8567 •

**Old Master Pictures**

London  
Andrew Mckenzie  
+44 20 7468 8261

**Orientalist Art**

London  
Charles O'Brien  
+44 20 7468 8360

**Photography**

New York  
Laura Paterson  
+1 917 206 1653  
Los Angeles & San Francisco  
Morisa Rosenberg  
+1 323 436 5435  
+1 415 503 3259

**Post-War and  
Contemporary Art**

London  
Ralph Taylor  
+44 20 7447 7403  
New York  
Muys Sniijders  
+212 644 9020  
Jacqueline Towers-Perkins  
+1 212 644 9039  
Lisa De Simone  
+1 917 206 1607  
Andrew Huber  
+1 917 206 1633  
Los Angeles  
Sharon Squires  
+1 323 436 5404  
Laura Bjorstad  
+1 323 436 5446

**Prints and Multiples**

London  
Lucia Tro Santafe  
+44 20 7468 8262  
New York  
Deborah Ripley  
+1 212 644 9059  
Los Angeles  
Morisa Rosenberg  
+1 323 447 9374

**Russian Art**

London  
Daria Khristova  
+44 20 7468 8334  
New York  
Yelena Harbick  
+1 212 644 9136

**Scientific Instruments**

London  
Jon Baddeley  
+44 20 7393 3872  
New York  
Jonathan Snellenburg  
+1 212 461 6530

**Scottish Pictures**

Edinburgh  
Chris Brickley  
+44 131 240 2297

**Silver & Gold Boxes**

London  
Ellis Finch  
+44 20 7393 3973

**Sporting Guns**

London  
Patrick Hawes  
+44 20 7393 3815

**Space History**

San Francisco  
Adam Stackhouse  
+1 415 503 3266

**Travel Pictures**

London  
Veronique Scorer  
+44 20 7393 3962

**Watches &  
Wristwatches**

London  
Jonathan Darracott  
+44 20 7447 7412  
New York  
Jonathan Snellenburg  
+1 212 461 6530  
Hong Kong  
Tim Bourne  
+852 3607 0021

**Whisky**

Edinburgh  
Martin Green  
+44 131 225 2266  
Hong Kong  
Daniel Lam  
+852 2918 4321

**Wine**

London  
Richard Harvey  
+44 20 7468 5811  
San Francisco  
Christine Ballard  
+1 415 503 3221  
Hong Kong  
Daniel Lam  
+852 2918 4321

**Client Services Departments****U.S.A.****San Francisco**

(415) 861 7500  
(415) 861 8951 fax  
Monday - Friday, 9am to 5pm

**Los Angeles**

(323) 850 7500  
(323) 850 6090 fax  
Monday - Friday, 9am to 5pm

**New York**

(212) 644 9001  
(212) 644 9009 fax  
Monday - Friday, 9am to 5pm

**Toll Free**

(800) 223 2854

**U.K.**

Monday to Friday 8.30 to 6.00  
+44 (0) 20 7447 7447

**Bids**

+44 (0) 20 7447 7447  
+44 (0) 20 7447 7401 fax  
To bid via the internet please visit  
bonhams.com

• Indicates independent contractor



# THE BONHAMS MOTORING NETWORK

## UK (Head office)

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

## UK Representatives

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

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

**Devon, Cornwall  
& Somerset**  
Jonathan Vickers  
Bonhams  
36 Lemon Street  
Truro, Cornwall  
TR1 2NR  
Tel: (01872) 250 170  
Fax: (01872) 250 179  
jonathan.vickers@  
bonhams.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## European (Head office)

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

## European Representatives

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

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

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

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

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

**Norway / Sweden**  
Pascal Nyborg  
Tel: +47 9342 2210

## USA (Head offices)

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

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

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

## USA Representatives

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

David Edwards  
Tel: +1 949 460 3545  
david.edwards@  
bonhams.com

## Midwest and East Coast

Evan Ide  
78 Henry St  
Uxbridge, MA 01569  
Tel: +1 917 340 4657  
evan.ide@  
bonhams.com

**Midwest**  
Tim Parker  
Tel: +1 651 235 2776  
tim.parker@  
bonhams.com

**Northwest**  
Tom Black  
2400 N.E. Holladay  
Portland, OR 97232  
Tel: +1 503 239 0227

**Pacific Northwest**  
Mark Osborne  
5833 Stewart Glenn Ct  
Lake Oswego, OR 97035  
Tel: +1 415 518 0094  
mark.osbourne@  
bonhams.com

## Southeast

Greg Porter  
Tel: +1 336 406 6636  
Greg.Porter@  
bonhams.com

## Rest of the World

**Australia**  
97-99 Queen Street  
Woollahra  
Sydney NSW 2025  
+61 2 8412 2222  
+61 2 9475 4110 fax  
info.au@bonhams.com

**New Zealand**  
John Kennedy  
Craighall  
Puruatanga Road  
Martinborough 5711  
New Zealand  
Tel: +64 6 306 8228  
Mob: +64 21 042 5396  
kaka943@icloud.com

**Japan**  
Ryo Wakabayashi  
Tokyo, Japan  
+81 (0) 3 5532 8636  
+81 (0) 3 5532 8637 fax  
ryo.wakabayashi@  
bonhams.com

**Hong Kong**  
Suite 2001  
One Pacific Place  
88 Queensway  
Admiralty  
Hong Kong  
+852 2918 4321  
+852 2918 4320 fax  
hongkong@bonhams.  
com

**Beijing**  
Suite 511,  
Chang An Club,  
10 East Chang An Avenue,  
Beijing 100006, China  
Tel: +86 10 6528 0922  
Fax: +86 10 6528 0933

**Singapore**  
Bernadette Rankine  
11th Floor, Wisma Atria  
435 Orchard Road  
Singapore 238877  
+65 (0) 6701 8038  
+65 (0) 6701 8001 fax  
singapore@  
bonhams.com

# Formulaire d'inscription et d'enchère

(Ordre d'achat en personne / en absence / en ligne / par téléphone)

Veillez entourer le mode d'enchère ci-dessus.

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

Numéro d'identification  
(réservé à l'administration)

# Bonhams

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

## Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels

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

Si vous ne souhaitez pas recevoir de telles informations (excepté les informations que vous aurez spécifiquement demandées) merci de cocher cette case

## Avis aux enchérisseurs.

Nous demandons à nos clients de fournir une pièce d'identité comportant une photo telle qu'un passeport, un permis de conduire ou une carte d'identité, accompagnée d'un justificatif de domicile tel qu'une quittance d'eau/électricité ou un relevé bancaire ou de carte de crédit, etc. Les clients commerciaux doivent également fournir un exemplaire de leurs statuts/ documents d'enregistrement de la société, ainsi qu'une lettre autorisant la personne à enchérir au nom de la société. Tout manquement à fournir ces documents pourra entraîner le non-traitement de vos enchères. Pour les lots de plus grande valeur, une lettre de référence de votre banque pourra également vous être demandée.

## En cas de succès

Je viens chercher mes achats en personne

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

Titre de la vente aux enchères: The Bonmont Sale	Date de la vente: Dimanche 29 Septembre 2019
N° de la vente: 25819	Lieu de la vente: Cheserex, Switzerland

Si vous n'assistez pas à la vente en personne, veuillez fournir les coordonnées des lots pour lesquels vous souhaitez faire une enchère au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies à la surenchère inférieure la plus proche. Veuillez consulter l'avis aux enchérisseurs publié dans le catalogue pour tout complément d'information se rapportant aux offres par téléphone, en ligne ou par écrit que Bonhams peut accepter en votre nom. Bonhams fera tout son possible pour exécuter ces ordres d'achat en votre nom mais ne sera pas tenu pour responsable en cas d'erreurs ou de manquement à exécuter ces offres d'achat.

### Paliers d'enchère généraux:

CHF20,000 - 50,000 ..... 2,000 / 5,000 / 8,000s      CHF50,000 - 100,000.....5,000s  
 CHF100,000 - 200,000.....10,000s      CHF200,000 - 500,000.....20,000 / 50,000 / 80,000s  
 CHF1,000,000 - 2,000,000..100,000s  
 Au -delà de CHF2,000,000.....à la discrétion du commissaire-priseur

Le commissaire-priseur peut, à sa discrétion, diviser les offres d'achat à tout moment.

Numéro client	Titre
Prénom	Nom
Nom de la société (si applicable)	
Numéro de registre du commerce (si applicable)	
Adresse	
Ville	Département/Région
Code postal	Pays
N° de téléphone portable	Téléphone (jour)
Téléphone (soir)	
Adresse courriel (en lettres majuscules)	
<b>Merci de répondre aux questions suivantes:</b>	
1. Pièce d'identité fournie: pièce d'identité émise par l'Etat <input type="checkbox"/> et (si l'adresse n'est pas indiquée) <input type="checkbox"/> facture de services publiques/relevé de compte. Si vous êtes une entreprise, merci de nous fournir un extrait du registre du commerce ainsi qu'une lettre vous autorisant à agir en son nom	
2. Représentez-vous l'enchérisseur? <input type="checkbox"/> Si oui, merci de compléter la question 3	
3. Nom, adresse et contact de l'enchérisseur (téléphone et email): Pièce d'identité de l'enchérisseur: Pièce d'identité émise par l'Etat <input type="checkbox"/> et (si l'adresse n'est pas indiquée) <input type="checkbox"/> facture de services publiques/relevé bancaire	
Agissez-vous en tant qu'entité commerciale? oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	Si vous êtes assujéti à la TVA en Suisse, merci d'indiquer votre numéro ici <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

**Remarque : tous les appels téléphoniques sont enregistrés.**

Téléphone ou ordre d'achat en cas d'absence (T/A)	N° de lot	Description succincte	Offre d'achat maximale en CHF (hors prime et TVA)	Ordre d'achat de sécurité*

EN SIGNANT CE FORMULAIRE, VOUS RECONNAISSEZ AVOIR VU LE CATALOGUE DE VENTE, AVOIR LU ET COMPRIS NOS CONDITIONS DE VENTE ET VOUS ACCEPTEZ QU'ELLES VOUS SOIENT OPPOSABLES ET VOUS ACCEPTEZ DE PAYER LES FRAIS DE VENTE, TVA ET TOUTES AUTRES CHARGES MENTIONNÉES DANS LES AVIS AUX ENCHÉRISEURS. CE CI AFFECTE VOS DROITS LÉGAUX.

Enchérisseur/Représentant  
(veuillez en supprimer un) signature:

Date:

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

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

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

Bonhams (Europe) SA Rue Etienne-Dumont 10, 1204 Genève. No: TVA CHE-108.657.492

Swiss/8/19



# Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

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

Paddle number (for office use only)

# Bonhams

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

### Data protection – use of your information

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

### Notice to Bidders.

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

### If successful

I will collect the purchases myself

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

Sale title: The Bonmont Sale		Sale date: Sunday 29 September 2019	
Sale no. 25819		Sale venue: Cheserex, Switzerland	
<p>If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.</p> <p><b>General Bid Increments:</b>                  CHF20,000 - 50,000 .....by 2,000 / 5,000 / 8,000s      CHF200,000 – 500,000.....by 20,000 / 50,000 / 80,000s                  CHF50,000 - 100,000 .....by 5,000s                      CHF1,000,000 – 2,000,000..by 100,000s                  CHF100,000 - 200,000 ....by 10,000s                      above CHF2,000,000 .....at the auctioneer's discretion</p>			
<b>The auctioneer has discretion to split any bid at any time.</b>			
Customer Number		Title	
First Name		Last Name	
Company name (if applicable)			
Company Registration number (if applicable)			
Address			
		City	
Post / Zip code		County / State	
Telephone (mobile)		Country	
Telephone (landline)			
E-mail (in capitals)			
<b>Please answer all questions below</b>			
1. ID supplied: Government issued ID <input type="checkbox"/> and (if the ID does not confirm your address) <input type="checkbox"/> current utility bill/ bank statement. If a corporate entity, please provide the Certificate of Incorporation or Partnership Deed and a letter authorising you to act.			
2. Are you representing the Bidder? <input type="checkbox"/> If yes, please complete question 3.			
3. Bidder's name, address and contact details (phone and email): Bidder's ID: Government issued ID <input type="checkbox"/> and (if the ID does not confirm their address) <input type="checkbox"/> current utility bill/bank statement			
Are you acting in a business capacity? Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		If registered for TVA in Switzerland please enter your registration here: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in CHF (excluding premium & TVA)	Covering bid *

<b>BY SIGNING THIS FORM YOU AGREE THAT YOU HAVE SEEN THE CATALOGUE AND HAVE READ AND UNDERSTOOD OUR CONDITIONS OF SALE INCLUDING BUYER'S WARRANTIES AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, TVA AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.</b>	
Bidder/Agent's (please delete one) signature:	Date:

\* Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and TVA) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

**NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.**

**Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:**

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

Bonhams (Europe) SA, Rue Etienne-Dumont 10, 1204 Geneva. Registered No: CHE-108.657.492. TVA No: CHE-108.657.492





# Index

45	1949	Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Cabriolet	75	1994	Ferrari 348 Spider
57	2003	Aston Martin DB7 Zagato Coupé	76	1995	Ferrari 456 GT Coupé
16	2011	Aston Martin One-77 Coupé	17	1996	Ferrari Testarossa 512M Coupé
66	2016	Aston Martin Lagonda Taraf	2	1998	Ferrari 550 Maranello
43	1933	Aston Martin Le Mans 1½-Litre 2nd Series Tourer	10	2001	Ferrari 550 Barchetta
32	1956	Aston Martin Lagonda 3-Litre Saloon by Tickford	18	2003	Ferrari Enzo
69	2015	Beacham Jaguar E-Type V8 Supercharged Roadster	74	2003	Ferrari F360 Challenge
5	2007	Bentley Azure Convertible	61	2005	Ferrari 612 Scaglietti
9	c.1995	Bentley Turbo R Sports Saloon Project	72	2009	Ferrari 599 GTB Fiorano
21	2003	Bentley Arnage T Sports Saloon	23	2009	Ferrari 599 GTB Fiorano
26	2007	Bentley Azure Convertible	49	2010	Ferrari California Hardtop Convertible
8	2001	Bentley Arnage Red Label Sports Saloon	50	2011	Ferrari 599 SA Aperta with Factory Hardtop
54	1989	Bimota 1,000cc YB6 EXUP	67	2015	Ferrari 458 Speciale Aperta
29	1998	BMW Z3M Coupé	6	2015	Ferrari F12tdf Berlinetta
19	c.2010	Bugatti Veyron EB 16.4 Coupé	25	c.2015	Ferrari Laferrari
33	1963	Ferrari 250 GTE 2+2 Series III Coupé	47	1959	Ferrari 250 GT Series II Coupé
30	1976	Ferrari 308 GTB Vetroresina Coupé	60	2008	Ferrari 430 Scuderia
31	1984	Ferrari Mondial QV Cabriolet	58	1967	Ford Mustang Shelby GT500 Fastback Coupé
70	1991	Ferrari Testarossa	68	2005	Ford GT Coupé



LOT 36

**PORSCHE 964 TURBO S 'LEICHTBAU' COUPÉ 1993**



59	1938	Horch 853A Sportcabriolet	71	1955	MG Midget TF 1500 Roadster
52	1950	Jaguar XK120 Roadster	27	1930	Motosacoche 496cc
73	1972	Jaguar E-Type Series 3 V12 Coupe	28	1973	Porsche 911E 2.4-Litre Targa
24	2015	Koenigsegg One:1	51	1989	Porsche 911 3.2-Litre 'Turbo Look' Speedster
48	2010	Lamborghini Reventón Roadster	39	1989	Porsche 930 Turbo Targa 5-speed G50 gearbox
20	2014	Lamborghini Veneno Roadster	36	1993	Porsche 964 Turbo S Leichtbau Coupé
44	1969	Lamborghini 400GT 2+2 Coupé	35	1995	Porsche 993 Carrera RS Clubsport Coupé
3	c.1996	Lamborghini Diablo VT Roadster	38	1996	Porsche 993 GT2 'Evo' Coupé
11	c.2011	Lamborghini Murciélago LP 670-4 Super Veloce Coupé	37	2012	Porsche 997 Turbo S 'Edition 918 Spyder' Cabriolet
1	2005	Maserati '4200 GT' Coupé	34	1974	Porsche 911 Carrera 2.7-Litre Coupé
7	2014	McLaren P1 Coupé	53	1991	Porsche 964 Carrera 2 Coupé
14	c.2016	Mercedes-Maybach S650 Brabus 900 Sports Saloon	40	2010	Porsche 997 GT3 RS 'Mk2' Coupé
62	1941	Mercedes-Benz 230 Limousine A	12	2015	Porsche 918 Spyder
41	1955	Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing'	46	1958	Porsche 356A Speedster
42	1959	Mercedes-Benz 300 SL Roadster	4	1998	Rolls-Royce Silver Spur Armoured Touring Limousine
63	2013	Mercedes-Benz G 500 Cabriolet Final Edition	22	2002	Rolls-Royce Seraph Park Ward LWB Saloon
64	2018	Mercedes-Benz G 65 AMG Final Edition	15	2007	Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé
65	2018	Mercedes-Benz - Maybach G 650 Landulet	55	2003	Yamaha XV1600
56	1989	Mercedes-Benz 500 SL Roadster with Hardtop			







Bonhams (Europe) SA  
1204 Genève  
Suisse

+41 22 300 31 60  
bonhams.com

AUCTIONEERS SINCE 1793