

PARIS 6 FEBRUARY 2019



Sotheby's



Lot 155 1966 Ferrari 275 GTB/6C Alloy Berlinetta





Lot 128
1996 Jordan 196 Formula 1



Sotheby's

PARIS

Wednesday/Mercredi | 6 February/Février 2019 | 18:00

LOCATION

Place Vauban
75007 Paris
France

ADRESSE

Place Vauban
75007 Paris
France

ADMISSION

Admission is open to the general public during public preview hours only. Admission to the auction on Wednesday, 6 February, is for registered bidders, consignors, and qualified media only.

ADMISSION

L'admission du public n'est possible que pendant l'exposition préalable. L'admission à la vente du mercredi 6 février est réservée aux enchérisseurs inscrits, aux consignateurs et aux médias accrédités.

BIDDER REGISTRATION - €200

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

INSCRIPTION DES ENCHÉRISSEURS - 200 €

L'inscription d'un enchérisseur lui donne droit à un exemplaire du catalogue officiel et à l'admission à la vente, pour lui-même et un invité.

PUBLIC PREVIEW

Tuesday | 5 February 2019 | 10.00 - 20.00

EXPOSITION PRÉALABLE

Mardi | 5 février 2019 | de 10 h à 20 h

ADMISSION BY CATALOGUE - €100

Wednesday | 6 February 2019 | 10.00 - 18.00

ADMISSION DES DÉTENTEURS D'UN CATALOGUE - 100 €

Mercredi | 6 février 2019 | de 10 h à 18 h

DRINKS RECEPTION

Wednesday | 6 February 2019 | 16.00 - 18.00

COCKTAIL

Mercredi | 6 février 2019 | de 16 h à 18 h

We invite all our guests in possession of a catalogue to a drinks reception on Wednesday evening at Place Vauban.

Nous avons le plaisir d'inviter nos visiteurs détenteurs d'un catalogue à un cocktail qui aura lieu le mercredi soir place Vauban.

GENERAL INQUIRIES

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

INFORMATIONS GÉNÉRALES

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

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

Vente organisée par RM Auctions Ltd. d.b.a. RM Sotheby's
39-42 New Bond Street | London W1S 2SQ | Royaume-Uni



CLIENT SERVICE

BIDDER REGISTRATION

Bidding Requirements:

- Driver's Licence or Passport Identification
- Credit Card
- Bank Letter (please visit rmsothebys.com/registration for acceptable formats)

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

SERVICE CLIENTS

INSCRIPTION DES ENCHÉRISSEURS

Documents demandés aux enchérisseurs :

- Pièce d'identité : permis de conduire ou passeport
- Carte de crédit
- Lettre de banque (veuillez vous rendre sur rmsothebys.com/registration pour voir les documents acceptés)

Nous proposons aux enchérisseurs différentes modalités d'inscription, dont:

ONSITE AND ADVANCED REGISTRATION

Clients wishing to attend the sale can register on the preview and auction days by visiting the Registration Desk. You will be expected to present all listed bidding requirements and pay the €200 registration fee. Should you prefer, you may register in advance to avoid onsite queues. To do this, please visit rmsothebys.com/registration or contact Client Service at +44 (0) 20 7851 7070.



INSCRIPTION SUR PLACE OU À L'AVANCE

Les clients qui souhaitent assister à la vente peuvent s'inscrire auprès du bureau d'enregistrement pendant l'exposition ou le jour même de la vente. Il leur sera demandé de présenter tous les documents exigibles pour enchérir et de payer 200 € de droits d'inscription. S'ils le préfèrent, ils peuvent éviter les attentes sur place en s'inscrivant à l'avance sur rmsothebys.com/registration ou auprès du Service Clients au +44 (0) 20 7851 7070.

TELEPHONE REGISTRATION

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



INSCRIPTION POUR ENCHÉRIR PAR TÉLÉPHONE

Si vous n'êtes pas en mesure d'assister à la vente, nous vous proposons notre service gratuit d'enchères par téléphone. Un représentant de RM Sotheby's vous appellera aux numéros que vous aurez indiqués environ trois à cinq lots avant que celui qui vous intéresse soit mis en vente. Il sera alors votre intermédiaire vis-à-vis de la vente et placera vos enchères en votre nom, selon vos instructions. Pour vous inscrire pour enchérir par téléphone, veuillez vous rendre sur rmsothebys.com/registration ou prendre contact avec le Service Clients au +44 (0) 20 7851 7070.

CLIENT SERVICE

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



**KATE
MARLEY**

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



**BRITTA
BUCHMANN**

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



**CATERINA
DE BARTOLO**

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

SERVICE CLIENTS

Si vous souhaitez que nous vous aidions à trouver un hébergement, veuillez prendre contact avec nos représentants du Service Clients au +44 (0) 20 7851 7070.

ABSENTEE REGISTRATION



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

INSCRIPTION POUR ENCHÉRIR EN VOTRE NOM

Vous pouvez aussi choisir de nous spécifier une enchère maximale avant la vente; cette méthode porte le nom d'enchère sur ordre. Un représentant de RM Sotheby's enchérira alors pour votre compte pendant la vente jusqu'à ce que vous ayez emporté l'adjudication du lot ou que votre enchère maximale ait été dépassée. Pour vous inscrire à ce service, veuillez vous rendre sur notre site rmsothebys.com/registration ou prenez contact avec le Service Clients au +44 (0) 20 7851 7070.

INTERNET REGISTRATION



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

INSCRIPTION POUR ENCHÉRIR PAR INTERNET

Contrairement à d'autres ventes en ligne, vous pouvez enchérir en temps réel pendant la vente. L'application d'enchères en ligne entrera en service au moment où la vente doit commencer. Les clients qui souhaitent enchérir par Internet doivent absolument s'inscrire à l'avance car il leur faudra créer leur compte (identifiant et mot de passe) avant de choisir la vente pour laquelle ils veulent s'inscrire. Pour créer votre compte et vous inscrire pour la vente, veuillez vous rendre sur rmsothebys.com/registration et cliquer sur "Internet".

CLIENT SERVICE

SERVICE CLIENTS

PUBLIC TRANSPORT

METRO

- Line 8, École Militaire
- Line 13, Varenne or St François-Xavier

RER

- Line C, Invalides

BUS

- Lines 92 and 82, Place Vauban

PUBLIC CAR PARK OR PARKING

- Vinci, 2 Place Joffre

TRANSPORTS EN COMMUN

MÉTRO

- Ligne 8, École Militaire
- Ligne 13, Varenne ou St François-Xavier

RER

- Ligne C, Invalides

AUTOBUS

- Lignes 92 et 82, Place Vauban

PARKING PUBLIC

- Vinci, 2 Place Joffre

VAT, IMPORT DUTIES, AND TAXES

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

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

TVA, DROITS DE DOUANE ET TAXES

La vente de Paris est un événement international, ce qui fait que les lots proposés proviennent de différents pays et sont soumis à différentes juridictions. Il est de votre responsabilité d'enchérisseur d'être au fait des taxes et droits qui s'appliquent et qui doivent être payés, ainsi que des réglementations relatives à l'importation qui peuvent s'appliquer à votre achat. Ces éléments dépendent de plusieurs facteurs, dont votre statut de personne privée ou de société, votre lieu de résidence et les particularités du véhicule.

Pour vous aider dans votre démarche, nous vous fournissons dans ce catalogue des informations sur le statut fiscal de chaque lot ainsi que sur les documents de propriété ou d'immatriculation qui seront fournis avec lui. Nous encourageons vivement les acheteurs potentiels à examiner par eux-mêmes ces documents, de façon à bien comprendre ce qui est fourni. Pour tout besoin complémentaire d'assistance, veuillez vous adresser au bureau de la vente, sur place, ou interroger un représentant de RM Sotheby's.

LEGEND

- Ω **IMPORT DUTY:** Please note that an import duty of 2.5% of the purchase price is payable on this lot if the buyer is a resident of the United States.
- △ **MINIMUM PRICE GUARANTEED FOR CONSIGNOR:** The Consignor of lots with this symbol has been guaranteed a minimum price for this lot. The guarantee may be provided by RM Sotheby's ("RMS") or jointly by RMS and a third party. RMS and any third parties providing the guarantee with RMS may benefit financially if a guaranteed lot is sold successfully and may incur a loss if the sale is not successful. In some cases, a party may provide RMS with an irrevocable bid on a guaranteed lot that will be executed during the sale. In such cases, the irrevocable bidder will be compensated based on the final hammer price in the event that he or she is not the successful bidder.
- † **NO INTERNET BIDDING:** Please note that Internet bidding is not available for this lot. Interested parties that are unable to attend the sale may register to bid by telephone or place a commission bid online at rmsothebys.com.
- ‡ **NO INTERNET BIDDING AND ADVANCE REGISTRATION REQUIRED:** This particular lot is available only to specially credentialed bidders who have registered their interest with RMS in advance of the auction. Please also note that Internet bidding is not available for this lot. Credentialed bidders that are unable to attend the sale may register to bid by telephone or place a commission bid online at rmsothebys.com. Please contact Client Service at clientservices@rmsothebys.com for further information.
- ◇ **OWNERSHIP INTEREST:** Lots with this symbol indicate that RMS has an ownership interest in the lot in whole or in part.
- **TEMPORARY IMPORT:** Please note this lot has entered the EU on a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved Bill of Lading with supporting customs documentation or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU.
- * **VAT APPLICABLE:** Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission).
- **VAT IMPLICATION:** Lots listed with this symbol indicate that the motor car has either been driven for no more than 6,000 kilometres or is less than six (6) months of age from new. For this reason, the motor car can be considered 'as new' for VAT purposes in certain jurisdictions. Please be sure to contact your local tax authorities for confirmation prior to purchase.

SYMBOLES

- Ω **DROITS DE DOUANE:** Veuillez noter que des droits de douane de 2,5% du montant de l'achat s'appliquent à ce lot si son acheteur réside aux Etats-Unis.
- △ **PRIX MINIMUM GARANTI POUR LE VENDEUR:** Pour les lots affectés de ce symbole, il existe un prix minimum qui a été garanti au vendeur. Cette garantie peut être fournie par RM Sotheby's ("RMS") ou conjointement par RMS et un tiers. RMS et tout tiers qui fournit avec RMS cette garantie peuvent tirer un profit financier du fait qu'un lot garanti a été vendu avec succès ou peuvent encourir une perte si la vente ne s'est pas déroulée avec succès. Dans certains cas, une partie peut faire à RMS sur un lot garanti une offre irrévocable qui sera portée durant la vente. En pareil cas, l'enchérisseur irrévocable recevra une compensation basée sur le prix final au marteau s'il ou elle n'est pas l'adjudicataire.
- † **PAS D'ENCHÈRE PAR INTERNET:** Veuillez noter qu'il n'est pas possible d'enchérir par Internet pour ce lot. Les acteurs intéressés qui ne sont pas en mesure d'assister à la vente peuvent s'inscrire pour enchérir par téléphone ou placer un ordre d'achat en ligne sur rmsothebys.com.
- ‡ **PAS D'ENCHÈRE PAR INTERNET ET NÉCESSITÉ D'INSCRIPTION PRÉALABLE:** Ce lot n'est accessible qu'à des enchérisseurs accrédités, qui ont déclaré leur intérêt à RMS préalablement à la vente. Veuillez par ailleurs noter qu'il n'est pas possible d'enchérir par Internet pour ce lot. Les enchérisseurs accrédités qui ne sont pas en mesure d'assister à la vente peuvent s'inscrire pour enchérir par téléphone ou placer un ordre d'achat en ligne sur rmsothebys.com. Pour de plus amples informations, veuillez prendre contact avec le Service Clients sur clientservices@rmsothebys.com.
- ◇ **DROIT DE PROPRIÉTÉ:** Ce symbole indique que RMS possède un droit de propriété, total ou partiel, sur le lot qui le porte.
- **IMPORTATION TEMPORAIRE:** Veuillez noter que ce lot est entré dans l'UE avec un cautionnement d'importation temporaire qui devra être annulé soit en exportant le lot hors de l'UE à partir d'un bon de chargement approuvé accompagné des pièces douanières justificatives, soit en payant la TVA et les droits d'importations applicables pour permettre au lot de rester dans l'UE.
- * **TVA APPLICABLE:** Veuillez noter que ce lot est soumis à la TVA sur son prix d'acquisition total (prix d'adjudication et commission).
- **INCIDENCE SUR LA TVA:** Les lots portant ce symbole sont ceux pour lesquels le véhicule a soit moins de 6 000 km d'utilisation, soit moins de six (6) mois d'âge. En ce qui concerne la TVA, certaines juridictions peuvent alors considérer qu'il s'agit d'un véhicule "comme neuf". Prenez SVP contact avec votre administration fiscale avant d'effectuer votre achat pour vous faire confirmer ce qu'il en est.



*EXPERIENCE.
KNOWLEDGE.
PASSION.
REACH.*

30 CAR SPECIALISTS

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

10 GLOBAL OFFICES

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

6 LANGUAGES SPOKEN

English, French, Italian, German, Dutch, Spanish

EUROPE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONSIGN YOUR CAR WITH THE BEST



NORTH AMERICA

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

Matt Traylor
Car Specialist
Auburn, Indiana – United States
Languages: English
+1 260 494 7545
mtraylor@rmsothebys.com

Ramsey Potts
Car Specialist
Savannah, Georgia – United States
Languages: English
+1 912 508 4096
rpotts@rmsothebys.com

Evan Shone
Car Specialist
San Francisco, California – United States
Languages: English
+1 415 816 3826
eshone@rmsothebys.com

Matt Malamut
Car Specialist
Los Angeles, California – United States
Languages: English
+1 805 231 6410
mmalamut@rmsothebys.com

Shelby Myers
Global Head of Private Sales & Car Specialist
Los Angeles, California – United States
Languages: English
+1 310 559 4575
smyers@rmsothebys.com

Barney Ruprecht
Car Specialist
New York, New York – United States
Languages: English
+1 203 912 7168
bruprecht@rmsothebys.com

Alexander Weaver
Car Specialist
Los Angeles, California – United States
Languages: English, German
+1 864 313 6844
aweaver@rmsothebys.com

Thatcher Keast
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 785 643 6459
tkeast@rmsothebys.com

Kurt Forry
Memorabilia Specialist
San Francisco, California – United States
Languages: English
+1 717 623 1638
kforry@rmsothebys.com

Donnie Gould
Car Specialist
Stuart, Florida – United States
Languages: English
+1 954 647 0779
dgould@rmsothebys.com

Pete Fisher
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 519 784 9300
pfisher@rmsothebys.com

David Swig
Car Specialist
San Francisco, California – United States
Languages: English
+1 415 302 2247
dswig@rmsothebys.com

Roger Willbanks
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 303 918 0079
rwillbanks@rmsothebys.com

Mike Fairbairn
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 519 352 4575
mike@rmsothebys.com

Jake O’Gorman
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 316 217 3810
jo’gorman@rmsothebys.com

Zach Oller
Car Specialist
Auburn, Indiana – United States
Languages: English
+1 316 217 2961
zoller@rmsothebys.com

Ken Wallace
Car Specialist
Washington, New Jersey – United States
Languages: English
+1 734 368 1967
kwallace@rmsothebys.com



Sotheby's

rmsothebys.com



Sotheby's

NOW AVAILABLE FOR IMMEDIATE ACQUISITION



1963 Mercedes-Benz 300 SL Roadster
Chassis no. 198.042.10.003135

- Factory disc brakes and an alloy block
- Matching numbers; believed to have had four private owners from new
- Delivered new in Fire Red (DB 534)
- All of the best original factory features
- An exceptionally original 300 SL Roadster

Price Upon Request

CALIFORNIA +1 310 559 4575 NEW YORK +1 212 894 1562 CANADA +1 519 352 4575 UK +44 (0) 20 7851 7070

private@rmsothebys.com

Private Sales



1970 Porsche 911 ST 2.3

Offered at €1.100.000

Chassis no. 9110301138

- Extensive period racing career with German privateers Hans Braun and Ludwig Hornauer
- One of only 15 ST 2.3s built for the 1970 model year
- Exceptionally well restored by marque specialists in Germany
- Highly eligible for both concours and historic racing events
- Accompanied by a report from Porsche Specialist Andy Prill



1976 Williams FW05

Offered at €625.000

Chassis no. 03

- The first Formula 1 car to feature a Frank Williams chassis number
- Driven by Jacky Ickx and Arturo Merzario, including at the 1976 German Grand Prix
- Previous podium finisher at the Grand Prix de Monaco Historique
- Driven for demonstration at the 2018 Grand Prix de Monaco Historique by Ricardo Patrese

CONTACT AN RM SOTHEBY'S PRIVATE SALES REPRESENTATIVE TO INQUIRE

rmsothebys.com

PARIS

Wednesday/Mercredi | 6 February/Février 2019 | 18:00

LOTS 101 - 197



Sotheby's



Lot 168
2018 Bugatti Chiron



101



BBS FORMULA 1 REAR WHEELS, 1997

These wheels were fitted to a Ferrari F300 driven by Michael Schumacher during the 1997 Formula 1 World Championship, the famed driver's second season with the Scuderia.

Estimate / Estimation:

€4.000 – €5.000 OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE

ROUES ARRIÈRE BBS DE F1 - 1997

Ces roues ont équipé la Ferrari F300 que Michael Schumacher a pilotée lors du Championnat du Monde de F1 1997, deuxième saison que le célèbre pilote a effectuée à la Scuderia.

102

BENETTON B194 FORMULA 1 REAR WING, 1994

Dislocated from the car during a crash in qualifying, this rear wing was part of Michael Schumacher's Benetton B194 at the 1994 Australian Grand Prix, the final race of Schumacher's first championship season and where he clinched that year's championship, beating Damon Hill by just one point.

AILERON ARRIÈRE DE LA BENETTON B194 DE F1 - 1994

Cet aileron arrière, arraché à la voiture lors d'un accident survenu pendant les qualifications, était monté sur la Benetton B194 que Michael Schumacher pilotait au Grand Prix d'Australie de 1994. C'était la dernière épreuve de sa première saison en Championnat, lors de laquelle il avait remporté le titre, avec tout juste un point d'avance sur Damon Hill.

Estimate / Estimation:

€3.000 – €5.000
OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



103 FERRARI 250 TOOL KIT

The final missing piece for many owners looking to show their 250-series Ferrari, this highly original tool kit contains many difficult to find items. It features a M. Riganti jack, Piorelli fan belt, four wooden-handle screw drivers, grease gun and extender, two hammers, six Beta wrenches and a complete set of bulbs and fuses within the leather tool bag.

FERRARI 250 TROUSSE À OUTILS

Dernière pièce manquante que de nombreux propriétaires recherchent pour présenter leur Ferrari 250, cette trousse à outils complètement d'origine contient des pièces difficiles à trouver. Elle comporte un cric M. Riganti, une courroie de ventilateur Piorelli, quatre tournevis à manche bois, une pompe à graisse avec prolongateur, deux marteaux, six clés Beta et un jeu complet d'ampoules et de fusibles, le tout dans leur étui de cuir.

Estimate / Estimation:

€8.000 – €12.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE

104

FERRARI FORMULA STAINLESS STEEL AUTOMATIC CHRONOGRAPH WRISTWATCH

ENGRAVED 'A MICHAEL SCHUMACHER, MARANELLO 1996'

A gift from Scuderia Ferrari to Michael Schumacher during his first season with the team, Schumacher later gave this Cartier wristwatch to chief engineer Nigel Stepney in 2000 after the Spanish Grand Prix where Schumacher had inadvertently hit Stepney exiting the pit lane.

CHRONOGRAPHE EN ACIER À MOUVEMENT AUTOMATIQUE FERRARI FORMULA

PORTANT L'INSCRIPTION GRAVÉE :

"A MICHAEL SCHUMACHER, MARANELLO 1996"

Michael Schumacher a reçu cette montre-bracelet Cartier de la part de la Scuderia Ferrari, lors de la première saison qu'il y a effectuée. Il l'a offerte en 2000 à l'ingénieur en chef Nigel Stepney après le Grand Prix d'Espagne, lors duquel il l'a malencontreusement heurté en quittant le stand.



Estimate / Estimation:

€2.000 – €4.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE

105

“NUNC EST BIBENDUM” MICHELIN POSTER

O' GALOP, 1910

Depicting Monsieur Bibendum, raising a goblet of assorted debris from French roads to make a toast, this is without doubt one of the most iconic pieces of 19th and early 20th century automotive art. Produced in 1910, it would make a compelling addition to any garage or home.

“NUNC EST BIBENDUM” AFFICHE MICHELIN

O' GALOP, 1910

Bibendum porte un toast en levant une coupe emplie de divers débris ramassés sur les routes de France : c'est probablement l'une des œuvres les plus emblématiques que l'art du 19e et du début du 20e siècle ait consacrées à l'automobile. Cette affiche date de 1910 ; elle décorerait avec force n'importe quel garage ou foyer.

Estimate / Estimation:

€10.000 – €12.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



106 BENETTON B193B FORMULA 1 STEERING WHEEL, 1994

Signed by Michael Schumacher. This steering wheel was used by him in the Benneton B193B and B194 in the 1993 and 1994 Formula 1 seasons. Used in the Monte Carlo, San Marino, Spain, and British Grand Prixes in 1993, this is one of the first wheels to use paddle-shifting for the gearbox.

VOLANT DE LA BENETTON B193B DE F1 - 1994

Ce volant, signé par Michael Schumacher, a été le sien en F1 sur les Benneton B193B et B194 des saisons 1993 et 1994. C'est l'un des premiers à avoir été équipé de palettes de changement de vitesses ; il a couru les Grands Prix 1993 de Monaco, de San Marin, d'Espagne et de Grande-Bretagne.

Estimate / Estimation:

€2.000 – €3.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



107

MICHAEL SCHUMACHER FERRARI FORMULA 1 HELMET, 2005

Worn by Michael Schumacher at the 2005 French Grand Prix

Presents very well throughout with light wear

A Schubert RF1 helmet made of carbon fibre, this helmet was worn by seven-time World Champion Michael Schumacher during his tenure with Ferrari in 2005. Specifically worn at the 2005 French Grand Prix where he finished 3rd in the F2005, the helmet shows light signs of wear and the drink hole has been covered with a sticker. It has also been neatly signed by Michael on the crown in black marker, which is rare as most helmets are signed on the visor. Accompanied by a Lifetime Certificate from Collectors Studio, it deserves pride of place in any collection.

Estimate / Estimation:

€40.000 – €50.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

CASQUE DE MICHAEL SCHUMACHER EN F1 FERRARI – 2005

Porté par Michael Schumacher au Grand Prix de France de 2005

En très bon état général, avec quelques légères traces d'usure

Ce casque, un Schubert RF1 en fibre de carbone, a été porté en 2005 par le septuple champion du Monde Michael Schumacher alors qu'il courait chez Ferrari. Plus précisément, il l'a porté lors du Grand Prix de France de 2005, où il termina troisième au volant de la F2005. Le casque présente de légers signes d'usure et le trou qui permet de boire est recouvert d'un autocollant. Il est par ailleurs clairement signé par Michael, au marqueur noir sur la calotte, ce qui est rare, car c'est en général sur la visière que les casques sont signés. Il est muni d'un certificat délivré par le Collectors Studio, et mérite la place d'honneur dans toute collection.



108

MCLAREN RHEOS HELMET, 1990

Complete with a radio, this Rheos helmet was used in the 1990 Formula 1 World Championship by Ayrton Senna behind the wheel of a McLaren MP4-5b, a year where both Senna and McLaren won their respective driver's and team championships. The helmet shows signs of wear both inside and out and is accompanied by a certificate from Angelo Parrilla, Senna's manager during his time in karting, to whom Ayrton gifted this helmet.

CASQUE RHEOS DE MCLAREN - 1990

C'est Ayrton Senna qui a utilisé sur sa McLaren MP4-5b ce casque équipé d'une radio. C'était lors du Championnat du Monde de F1 1990, année qui a vu Senna et McLaren gagner leur titre de pilote et de constructeur. Le casque présente des signes d'usure à l'intérieur et à l'extérieur. Il est accompagné d'un certificat délivré par le manager de Senna pendant ses années de karting, Angelo Parrilla, qui se l'était vu offrir par Ayrton.

Serial No. / Numéro de Série: **SA295066**

Estimate / Estimation:

€80.000 – €120.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



109

GIANCARLO FISICHELLA RENAULT FORMULA 1 RACE SUIT, 2006

Believed to have been worn for press photography by Giancarlo Fisichella during his 2006 season with Renault. This suit shows few signs of wear and is in good condition throughout.

COMBINAISON DE GIANCARLO FISICHELLA EN F1 RENAULT - 2006

Supposée portée par Giancarlo Fisichella lors de séances photo pour la presse, pendant sa saison 2006 chez Renault. Cette combinaison montre quelques signes d'usure mais est en bon état général.

Estimate / Estimation:

€1.500 – €2.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



110

FERNANDO ALONSO RENAULT FORMULA 1 RACE SUIT, GLOVES, & BOOTS, 2006

This race suit is believed to have been worn by two-time World Champion Fernando Alonso during the 2006 season for press photography. The racing suit is accompanied by a set of matching gloves and boots, all in good condition.

COMBINAISON, GANTS ET BOOTS DE FERNANDO ALONSO EN F1 RENAULT - 2006

Cette combinaison est supposée avoir été portée par le double champion du Monde Fernando Alonso lors de séances photo pour la presse, pendant la saison 2006. La combinaison est complétée par des gants et des boots assortis, le tout en bon état.

Estimate / Estimation:

€2.000 – €3.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



111 FERRARI FF ENGINE WITH STAND

ENGINE NO. 227353

6.3-litre V-12, 651 bhp and 683 nm of torque

Used for 12,000 km; Believed to have been for factory testing

Purchased directly from Ferrari having been driven 12,000 km, it is believed that this engine was used as a test-unit in an early FF prototype chassis. Complete internally, the engine is fully functioning and would be ideal for use in a project or as a replacement unit. Modern Ferrari replacement engines are seldom available, making this offering truly exciting.

MOTEUR FERRARI FF AVEC SUPPORT

MOTEUR N° 227353

V12 de 6,3 litres, 651 ch et 683 Nm de couple

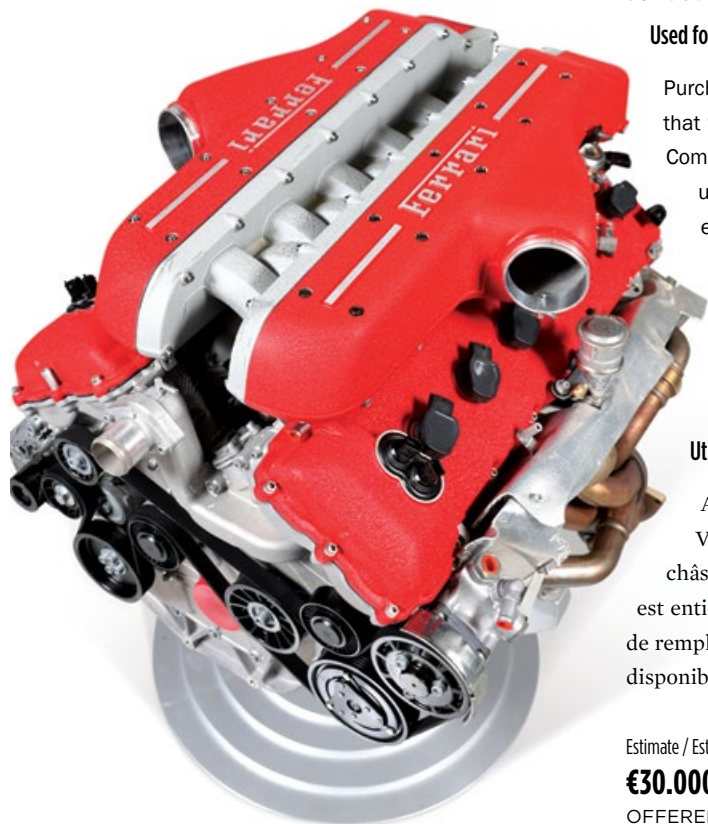
Utilisé sur 12 000 km; Aurait été utilisé pour des tests d'usine

Acheté directement à Ferrari après avoir couvert 12 000 km, ce V12 aurait été utilisé comme moteur de test dans un des premiers châssis de prototype FF. Complet avec son équipement mobile, ce moteur est entièrement fonctionnel et sera idéal pour un projet ou comme moteur de remplacement. Les moteurs Ferrari modernes de rechange sont rarement disponibles, ce qui rend celui-ci extrêmement intéressant.

Estimate / Estimation:

€30.000 – €40.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE





112

1957 BRÜTSCH MOPETTA

Chassis / Châssis: **482/226267**

Estimate / Estimation:

€90.000 – €120.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

**Arguably the most original and famous
of the Brüttsch Mopettas**

Shown at the 2006 Goodwood Revival

Those of us involved in the collector car hobby were probably attracted to the hobby for a variety of reasons. But chief among them is likely to be the fact that we find our chosen hobby great fun. And if fun were epitomised by any car, then this 1957 Brüttsch Mopetta is it.

Brüttsch was best known for producing a variety of microcar designs, with only a small number of each ever produced. Brüttsch Mopetta production was limited to around 14 units, so rarity is instantly guaranteed. Boasting a 30-mph top speed, powered by a 50-cc two-stroke engine, this Brüttsch Mopetta is perhaps the most famous in existence.

Sans doute la plus rare et originale des Brüttsch Mopetta

Présentée au Goodwood Revival 2006

Ceux d'entre nous qui sont impliqués dans le loisir des voitures de collection y ont été attirés pour toutes sortes de raisons. Mais l'une des principales est sans doute le plaisir que l'on y trouve. Et si ce plaisir devait être symbolisé par une voiture, alors ce serait cette Brüttsch Mopetta 1957.

Brüttsch s'est fait connaître par la production de divers microcars fabriqués en très petite quantité. Ainsi, la Brüttsch Mopetta s'est limitée à 14 exemplaires, ce qui est un gage immédiat de rareté. Équipée d'un moteur deux-temps 50 cm3 lui permettant d'atteindre une vitesse de pointe de 50 km/h, cette Brüttsch Mopetta est peut-être la plus célèbre de toutes les survivantes.

Previously in the collection of microcar specialist Malcolm Goldsworthy, this car has never been restored and is highly original throughout, considered by many to be the most famous and complete surviving, unrestored Mopetta. Featured in many books and magazines, it completed one of the slowest laps ever around Goodwood during the 2006 Revival. Presently road-registered in the UK and in good running condition, this Brütsch Mopetta represents probably the most fun on three wheels and will act as a constant reminder of why we love our hobby as we do.

Ayant fait partie auparavant de la collection du spécialiste en microcars Malcolm Goldsworthy, cette voiture n'a jamais été restaurée, si bien qu'elle est restée dans son état d'origine. Elle est généralement considérée comme la Mopetta la plus célèbre et la plus complète parmi les exemplaires survivants non restaurés. Elle est apparue dans de nombreux livres et magazine, et a effectué en 2006 l'un des tours les plus lents du circuit de Goodwood, à l'occasion du Revival. Récemment immatriculée pour la route au Royaume-Uni et en bon état de fonctionnement, cette Brütsch Mopetta est probablement la voiture la plus amusante sur trois roues que l'on puisse imaginer, et elle constituera un rappel constant de la raison pour laquelle nous aimons notre passion.





113

□ 1957 LIUZZI LIDO RUNABOUT “SOIS SAGE II”

Identification / Identification: **FLZCR941F957**

Estimate / Estimation:

€40.000 – €60.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

**STATE OF FLORIDA TITLE
TITRE DE L'ÉTAT DE FLORIDE**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Winner of the 1957 Paris 6 Hours

**One of five Liuzzi Lido boats known to exist
Class II European Champion with Roger Brunet**

Boat builder Frantz Liuzzi had a humble start, building canoes in Neuilly-Sur-Seine on the outskirts of Paris. Following World War II, he became one of the most prolific builders in post-war France with an enviable reputation for building wooden boats just as fast as they were beautiful.

The 'Sois Sage II', one of only five known surviving Lidos, was originally owned and raced by successful motorboat racer Roger Brunet. These boats were originally fitted with BPM engines which, depending

Victoire aux 6 Heures de Paris 1957

**Un des cinq bateaux Liuzzi Lido survivants connus
Champion d'Europe en Classe II avec Roger Brunet**

Le fabricant de bateaux Frantz Liuzzi a connu des débuts modestes, en construisant des canots à Neuilly-sur-Seine, dans la banlieue ouest de Paris. Après la deuxième Guerre Mondiale, il est devenu un des constructeurs français les plus prolifiques, se bâtissant l'enviable réputation de produire des bateaux en bois aussi rapides qu'ils étaient beaux.

Le "Sois Sage II" fait partie des cinq Lido survivants connus, et il a appartenu initialement à Roger Brunet, pilote de bateau qui l'a fait courir. Ces

on specification, offered between 125 and 250 bhp. Even in a relatively pedestrian specification, Luizzi's were capable of speeds nearing 100 km/h.

Bearing his famous #11, Roger won the Paris 6 Hours, held on the Seine itself, which led to clinching the 1957 Class II European Championship. Following its retirement from competition, the boat was used as a recreation water-ski boat and removed from the water. It was later discovered in a barn in 1975. Treated to a thorough restoration, its original BPM motor was replaced with a 289-cu. in. Chrysler V-8 said to produce 260 bhp.

Purchased by the consignor in 2006, a restoration was commissioned with Rejuvenation Woodworks in Florida and the work was completed in 2010. The boat is accompanied by a trailer as well as a history file including photos of the restoration and a frame photo of Sois Sage II winning the Paris 6 Hours. Beautifully preserved and seldom used since, this is a spectacular boat with fascinating history.

embarcations étaient équipées à l'origine de moteurs BPM qui, en fonction de leurs spécifications, développaient entre 125 et 250 ch. Même dans leurs versions les moins poussées, les Liuzzi pouvaient approcher des vitesses de l'ordre de 100 km/h.

Portant son célèbre numéro 11, Roger Brunet a remporté les 6 Heures de Paris, organisées sur la Seine, ce qui a contribué à son titre de Champion d'Europe 1957 en Classe II. Après s'être retiré de la compétition, le bateau a été utilisé pour le loisir et le ski-nautique, avant d'être sorti de l'eau. Il a été découvert en 1975 dans une grange et, bénéficiant alors d'une restauration complète, il a vu son moteur BPM d'origine remplacé par un V8 Chrysler 289 ci dont la puissance serait de 260 ch.

Acheté en 2006 par son actuel propriétaire, il a été confié à Rejuvenation Woodworks, en Floride, pour une remise en état complète, qui a été terminée en 2010. Le bateau est accompagné d'une remorque et d'un dossier historique qui comprend des photos de la restauration, ainsi qu'une photo encadrée de Sois Sage II remportant les 6 Heures de Paris. Magnifiquement préservé et peu utilisé depuis, ce bateau représente une pièce spectaculaire accompagnée d'une histoire fascinante.





114

□ 1956 CHEVROLET CORVETTE

Chassis / Châssis: **E56S001947**

Estimate / Estimation:

€80.000 – €100.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

SWISS CARTE GRISE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Lovely colours of Artic Blue with Silver
covers over Red leather interior

Equipped with desirable dual-carburettors

Seldom seen in Europe, thrilling to drive and enjoy

After the quantum leap forward for the 1955 model year with the introduction of Chevrolet's small-block V-8 engine, 1956 represented another big step forward for the Corvette. With its first major styling revision, the Corvette resembled its original design from 1953, yet was modernized with new fenders, chrome-rimmed headlights and the car's now iconic side covers. A plethora of other features were added to make the car more liveable, which

Séduisantes teintes bleu "arctique" et
argent avec intérieur en cuir rouge

Dotée de l'enviable alimentation par deux carburateurs

Rare en Europe, excitante à conduire

Après l'avancée importante qu'a connu le modèle 1955 avec le nouveau moteur V8 "small-block" Chevrolet, l'année 1956 a elle aussi apporté à la Corvette un progrès notable. Affichant sa première révision stylistique majeure, la Corvette conservait la forme générale de sa première version, de 1953, mais elle était modernisée avec de nouveaux pare-chocs, des phares à entourage chromé et les célèbres moulures latérales incurvées. Une pléthore d'autres équipements faisaient leur apparition pour rendre la voiture plus agréable à utiliser,



included wind-up windows, an adjustable passenger seat and external door handles—welcome changes from the spartan earlier models. Chevrolet also offered the Corvette with a handful of optional extras, helping customers to personalize their new car.

Equipped with the highly desirable options of dual four-barrel carburetors and a matching hardtop, this 1956 Corvette is beautifully finished in two-tone Artic Blue with Silver covers over a red leather interior. Prior to traversing the Atlantic, the Corvette was fully restored in 2012 in the U.S. and was owned by an enthusiast in Alabama. Shipped to Germany after the completion of the restoration, it was purchased by an owner in Switzerland in 2016 and resides there today.

Undoubtedly America's most iconic sports car of the 1950s, this first-generation Corvette is ready to be enjoyed by its next owner.

comme des vitres remontantes, un siège passager réglable et des poignées de portes extérieures, autant d'améliorations bienvenues par rapport aux modèles précédents. Chevrolet proposait aussi pour la Corvette de nombreuses options, ce qui permettait aux utilisateurs de personnaliser leur voiture.

Dotée de l'option très désirable de l'alimentation par deux carburateurs quatre corps, cette Corvette 1956 présente une teinte magnifique en deux tons, bleu "arctique" avec moulures argent, et intérieur en cuir rouge. Avant de traverser l'Atlantique, cette voiture a été complètement restaurée aux États-Unis, où elle appartenait à un passionné installé en Alabama. Transportée en Allemagne après la restauration, elle a été achetée en 2016 par un amateur suisse, pays où elle est basée aujourd'hui.

La Corvette est indiscutablement la voiture de sport américaine la plus emblématique des années 1950, et cet exemplaire de première génération ne demande qu'à être apprécié par son nouveau propriétaire.





115

1957 CITROËN 2CV

Chassis / Châssis: **392782**

Estimate / Estimation:

€15.000 – €20.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

The highly desirable 1957 'AZL' specification

Fitted with the correct, larger 425-cc engine

Fully restored to classic colours

The Citroën 2CV is unquestionably one of the most important European cars of all time. The 2CV helped to put the French working class on wheels, especially important after the ravages of WWII and offered basic transportation, a boon to the French economy both from a transportation and a manufacturing standpoint.

The 2CV offered here, chassis no. 392782, is one of 107,250 built for the 1957 model year. Nineteen fifty-seven was an important year for 2CV construction as that model year's offerings showcased the first major design changes to the model.

Désirable version AZL 1957

Équipée du moteur 425 cm3 correct

Complètement restaurée aux couleurs classiques

La Citroën 2 CV est indiscutablement une des voitures européennes les plus importantes de tous les temps. Elle a contribué à permettre aux couches populaires d'avoir accès à l'automobile, surtout après les ravages de la deuxième Guerre Mondiale. Elle offrait un moyen simple de se déplacer et constituait une véritable chance pour l'économie française, tant sur le plan du transport que sur celui de la fabrication industrielle.

La 2 CV proposée ici, châssis n° 392782, fait partie des 107 250 exemplaires produits pour l'année-modèle 1957. Il s'agissait d'un millésime important pour la 2 CV car il correspondait aux premiers changements importants



These changes included larger mirrors, a larger rear window and, for the first time, a heating and ventilation system. Chassis no. 392782 has been fully restored to the classic colour scheme of grey over tartan interior.

As an example of the desirable 'AZL' specification, chassis no. 392782 features the larger 425-cc engine which offers 12.5 bhp and a top speed of 50 mph. It also features additional decoration from the factory, including the strip of polished aluminium which runs down the hood, making this example stand out from all other 2CV models.

An ideal example of a highly significant French automobile, this 2CV is fully ready to be enjoyed.

dont le modèle faisait l'objet. Ces modifications concernaient des rétroviseurs plus grands, une lunette arrière de plus grande taille et, pour la première fois, un système de chauffage et ventilation. Le châssis n° 392782 a été complètement restauré en reprenant le thème de couleurs classiques : peinture grise avec intérieur en tissu écossais.

S'agissant de la désirable version AZL, ce châssis n° 392782 comporte le moteur plus gros, de 425 cm³, avec une puissance de 12,5 ch et une vitesse maxi de 80 km/h. Cette voiture recevait aussi de nouveaux enjoliveurs, comme la baguette d'aluminium poli qui orne le capot, ce qui fait que cet exemplaire se distingue des autres modèles de 2 CV.

Exemplaire idéal d'une voiture française extrêmement significative, cette 2 CV est prête à être utilisée pour le plaisir de son propriétaire.



116

1950 CITROËN HY PANELVAN

Chassis / Châssis: **050977**

Engine / Moteur: **651563**

Estimate / Estimation:

€15.000 – €25.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Largely original, unrestored example

Original 'San Rivo' coffee livery

A fun addition to any collection of French automobiles

The Citroën HY panel van is one of the most iconic French commercial vehicles ever built. It was first introduced in 1947 and remained in production with limited design changes until 1981, giving it one of the longest production runs in European automotive history. Mechanically uncomplicated, supremely reliable and eminently usable, the HY remains in strong demand even to this day.

The HY van offered here is an exceptionally rare original and unrestored example that is offered with its original, single-letter Parisian license plate and in its original 'Café San Rivo' paintwork and

Exemplaire en état d'origine, non restauré

Livrée "Café San Rivo" d'origine

Une pièce amusante à ajouter à toute collection de voitures françaises

Le Citroën type H est un des véhicules utilitaires français les plus emblématiques qui soit. Présenté en 1947, il est resté en production jusqu'en 1981 et n'a pratiquement pas changé de forme, ce qui constitue l'une des durées de production les plus longues de l'histoire de l'automobile européenne. Mécaniquement simple, très robuste et extrêmement polyvalent, le type H est très recherché encore aujourd'hui.

Le type H proposé ici est un très rare exemplaire en état d'origine non restauré, proposé avec ses plaques d'immatriculation de Paris, à une seule lettre, et sa livrée d'origine aux couleurs du "Café San Rivo". Probablement utilisé comme véhicule publicitaire pour cette marque

livery. Believed to have been used as a publicity van for the French coffee brand, it is accompanied by a charming 1950s advertisement, showing the vehicle following several cyclists in a race, perhaps the Tour de France. Hugely original, the van includes a rare dashboard-mounted clock and three-spoke steering wheel. The owner states that the car runs but has not been driven any distance in some time.

With original and unrestored HY vans in good condition becoming harder and harder to find and 1950 being a hugely sought-after model year, the opportunity to own such an example must not be overlooked.

française de café, il est accompagné de charmants buvards publicitaires qui montrent le véhicule derrière un peloton de cyclistes en course, peut-être au Tour de France Cycliste. Ce véhicule en état d'origine non touché comporte une rare horloge de tableau de bord et un volant à deux branches. Selon le propriétaire, le véhicule fonctionne mais n'a pas roulé depuis un moment.

Les fourgons type H non restaurés et en bon état étant de plus en plus difficiles à trouver, et le modèle 1950 faisant partie des plus recherchés, l'opportunité d'acquérir une telle pièce ne doit pas être sous-estimée.





117

1954 ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT COUPÉ

COACHWORK BY TOURING

Chassis / Châssis: **AR 1900C 01788**

Engine / Moteur: **AR 1308 00816**

Body / Boîte de vitesses: **4231**

Estimate / Estimation:

€250.000 – €300.000

Documents:

SPANISH PERMISO DE CIRCULACION

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Sold new in Italy in 1954

Matching numbers, Mille Miglia eligible

Full aluminium bodywork covered in rare Grigio Azzurro paintwork

One of only 540 produced

This second-series 1900C Super Sprint with Touring coachwork is one of only 540 examples built by Alfa Romeo. According to factory records, chassis no. 01788 was produced on 5 May 1954 and sold new in Milan on 27 October 1954 via the dealer A. & L. Rotondi. The car remained in Italy until October 1965, where it was sold and exported to the U.S.

In 1972, the Alfa was purchased by Christopher Curtiss of Arizona, who sold the car for just

Vendu neuf en Italie en 1954

Numéros concordants ; éligible aux Mille Miglia

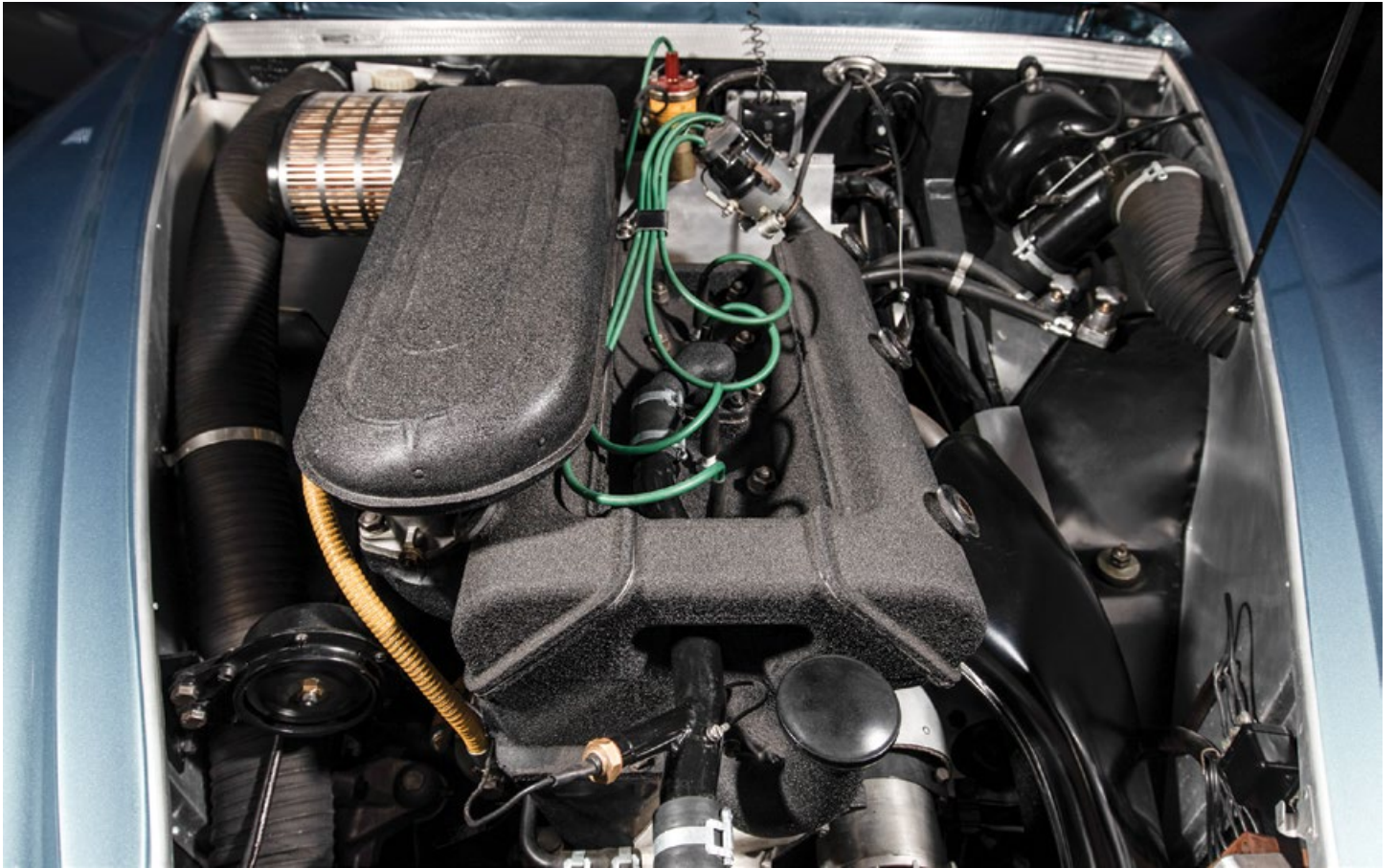
Carrosserie tout aluminium, de couleur Grigio Azzurro, très peu diffusée

L'un des seuls 540 exemplaires produits

Cette 1900C Super Sprint de la deuxième génération, à carrosserie Touring, est l'un des seuls 540 exemplaires produits par Alfa Romeo. Selon les archives de l'usine, le châssis n° 01788 a été fabriqué le 5 mai 1954 et vendu neuf le 27 octobre 1954 par un concessionnaire de Milan, A. & L. Rotondi. La voiture est restée en Italie jusqu'en octobre 1965, date à laquelle elle a été revendue et exportée aux Etats-Unis.

En 1972, cette Alfa fut achetée en Arizona par Christopher Curtiss, qui l'a revendue en 1979 pour







\$500 to Filippo de Benedetto of Tucson in 1979. After having changed hands a few more times in the U.S., including passing through Bruce Campbell in California in the mid-1990s, it was purchased by Jose Maria Boneu Torres of Lleida, Spain, in 2009. Later acquired by the current owner from Gibraltar, the car was sent to Toro Classics in Jerez, Spain. There, the car underwent a meticulous 3,000-hour restoration, only completed this past summer. Nothing was left untouched in an effort to bring the car to superb condition both inside and out, with the same level of detail lavished on the mechanical components and undercarriage as well as the paint, brightwork and interior.

This 1900 CSS comes with an Alfa Romeo certificate outlining its build specifications and features the desirable floor shift, five-speed, full-synchro manual transmission and the rare optional rear folding seat. Highly documented throughout, including invoices and photos from its recent restoration at Toro Classics, this 1900 CSS is ready to take on a new, thrilling second life. It is more than ready to be shown and is equally prepared to be driven and enjoyed with its next owner.

tout juste 500 dollars à Filippo de Benedetto, de Tucson. Après être passée entre quelques mains aux Etats-Unis, dont en Californie au milieu des années 1990 celles de Bruce Campbell, elle fut achetée en 2009 par Jose Maria Boneu Torres de Lleida, en Espagne. Son actuel propriétaire, à Gibraltar, l'acquiert par la suite et l'envoie chez Toro Classics à Jerez, en Espagne. Elle y subit une minutieuse restauration de 3 000 heures, qui ne s'est terminée que l'été dernier. La volonté de lui redonner toute sa splendeur intérieure et extérieure fait que rien n'a été laissé de côté ; les composants mécaniques, le châssis, la peinture, les chromes et les garnissages intérieurs ont tous bénéficié de soins de la même qualité.

Cette 1900 CSS est proposée avec un certificat Alfa Romeo détaillant ses caractéristiques. Elle dispose de la très appréciable boîte à cinq rapports synchronisés avec levier au plancher et des sièges arrière repliables, une option rare. Sa documentation très complète comprend des factures et des photos de sa récente restauration chez Toro Classics. Elle est maintenant parée pour entamer une passionnante deuxième vie. Elle est plus que prête à être exposée et, également, à être conduite et appréciée de son prochain propriétaire.



118

□ 1927 FIAT 520 CABRIOLET

Chassis / Châssis: **21121**

Engine / Moteur: **120.111234**

Estimate / Estimation:

€15.000 – €25.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

URUGUAY TITLE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Interesting ownership history

Beautifully presented in attractive colours

**Long-term display at the Museo Nazionale
dell'Automobile in Turin**

The 1927 Fiat 520 was an important automobile for the Turin automaker. It represented the first Fiat offering targeted at the burgeoning Italian middle class. The 520 revived a model name used previously for a top-of-the-line twelve-cylinder automobile and applied it to a straight-six powered machine, attracting much of the previous model's name recognition to the new offering. Though officially replaced by the Fiat 521 for 1928, the 520 remained in production until at least 1929 with a total production approaching 20,000 examples.

Historique de propriété intéressant

Présentation magnifique, couleurs séduisantes

**Longtemps exposée au Museo Nazionale
dell'Automobile de Turin**

La Fiat 520 de 1927 était un modèle important pour le constructeur de Turin. Elle représentait en effet la première Fiat qui s'adressait directement à la classe moyenne italienne, alors en pleine croissance. La 520 reprenait une appellation utilisée précédemment sur un modèle haut de gamme à moteur 12-cylindres, pour être adoptée ici sur une voiture à moteur six-cylindres qui bénéficiait ainsi de la reconnaissance dont le modèle précédent avait fait l'objet. Bien qu'elle ait été officiellement remplacée en 1928 par la 521, la Fiat 520 est restée en production au moins jusqu'en 1929, avec un total de près de 20 000 exemplaires sortis d'usine.

This example of the significant 520 has spent the last decade on static display and in storage at the Museo Nazionale dell'Automobile in Turin, Italy. Of special interest is the accompanying history file which shows that the car spent many years in Uruguay before returning to Italy. The car appears to have been restored in the past and presents beautifully in resplendent red over an attractively patinated parchment leather interior.

Though appearing to be in good cosmetic condition, it is recommended that the car be given a full mechanical service before being driven regularly due to its extended time on museum display. Nevertheless, it would surely make for a lovely car to drive and enjoy.

Le présent exemplaire de ce modèle significatif a passé les dix dernières années en exposition statique et en stockage au sein du Museo Nazionale dell'Automobile de Turin, en Italie. Le dossier historique qui accompagne la voiture est particulièrement intéressant, et montre qu'elle a passé de nombreuses années en Uruguay avant de revenir en Italie. Elle a été restaurée dans le passé et offre aujourd'hui une présentation superbe, dans une magnifique couleur rouge accompagnée d'une sellerie en cuir beige affichant une belle patine.

Bien que cette voiture se présente en bon état cosmétique, il est recommandé qu'elle fasse l'objet d'une révision mécanique complète avant de prendre la route, à cause de la longue période passée en exposition dans le musée. Quoiqu'il en soit, elle constituera sans aucun doute une voiture agréable à utiliser régulièrement.





119

1965 MASERATI MISTRAL 3.7 COUPÉ

Chassis / Châssis: **AM109 466**

Engine / Moteur: **AM109 466**

Estimate / Estimation:

€110.000 – €140.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Retains its original engine and finished
in its original colours

Continuous history with only five private owners since 1965

Following the success of Maserati's 3500 and Sebring models, the Modenese marque approached Carrozzeria Frua to produce a more cutting-edge design to sit upon the updated AM109 chassis, and the resulting model was dubbed the Mistral, the last Maserati to be fitted with the company's competition-inspired long stroke six-cylinder engine. Despite Maserati's focus shifting to road car production, the model was produced in relatively limited numbers; only 383 examples were completed in this specification.

Moteur d'origine et teintes d'origine

Historique suivi, seulement cinq
propriétaires privés depuis 1965

A la suite du succès rencontré par les Maserati 3500 et Sebring, la marque de Modène a demandé à la Carrozzeria Frua de réaliser une voiture plus moderne, basée sur le châssis AM109 amélioré. Dénommé Mistral, le nouveau modèle qui en a résulté était le dernier de la marque à être équipée du six-cylindres Maserati longue course issu de la compétition. A cette époque, Maserati était très impliqué dans le développement de la production de voitures de route, et pourtant ce modèle n'a été fabriqué qu'en quantité relativement limitée : seulement 383 exemplaires sont sortis d'usine dans cette configuration.



This relatively early example was delivered in Celeste Chiaro over white leather. Its first owner lived within a short drive to the car's birthplace and it remained in Emilia-Romagna until 1987 when Sig. Luigi Tamellini sold the car to Mr Edward Victory in Gibraltar. Mr Victory clearly cherished the car, and a quantity of paperwork recording maintenance and improvement accompanies the car from his ownership. In 2013, the car was purchased by an English collector who embarked upon a restoration; invoices on file show the purchase of engine parts from specialists McGrath Maserati, and there are a few images recording the work completed.

Amongst connoisseurs there is a great admiration for the Mistral as a well-engineered and refined GT car, comparable in performance to competitors from Jaguar and Aston Martin; surely wider appreciation of the model is long overdue.

Cette voiture relativement rare a été livrée neuve de teinte “Celeste Chiaro”, avec intérieur en cuir blanc. Son premier propriétaire, Sig. Luigi Tamellini, n’habitait pas très loin du lieu de naissance de son automobile, qui est restée en Émilie-Romagne jusqu’à ce qu’elle soit vendue à M. Edward Victory, à Gibraltar. Ce dernier en a pris grand soin, et une grande quantité de documents attestant de son entretien et d’améliorations l’accompagnent depuis l’origine. En 2013, elle a été achetée par un collectionneur anglais qui s’est lancé dans une restauration ; les factures qui sont incluses au dossier montrent l’achat de pièces moteur auprès du spécialiste McGrath Maserati, et quelques photos présentent les travaux effectués.

Les connoisseurs montrent généralement une grande admiration pour Maserati dont les voitures sont considérées comme bien conçues et raffinée, avec des performances comparables à celle de leurs concurrentes des marques Jaguar et Aston Martin ; ce modèle mérite depuis longtemps une plus large reconnaissance.





120

○ 1992 VENTURI 400 GT TROPHY

Chassis / Châssis: **VK8CHL61192CE0025**

Estimate / Estimation:

€120.000 – €200.000

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

One of only 76 examples converted for racing use
Paintwork and design by artist Jean-Yves Lacroix
Eligible for the Masters Endurance Legends series

Looking to compete with the sports car establishment, Venturi was founded by Claude Poiraud and Gérard Godfroy in the 1980s and their first car took to the streets in 1986. Venturi's most exciting car, the 400 GT, was introduced in 1992. With performance to match its looks, the 400 GT was not only the most powerful car ever built in France at the time of its introduction, but the first production car with carbon ceramic brakes as standard. Boasting a V-6 engine developed jointly by Peugeot, Renault and Volvo producing 400 bhp, performance was astounding, especially when considering it weighed under 1,200 kg, some 225 kg less than a Ferrari F355.

Ordered new by Hervé Poulain, Honorary Chairman of the auction house Artcurial and the man behind BMW's art cars, Poulain purchased

Seulement 76 exemplaires convertis pour la compétition
Conception et peinture par l'artiste Yves Lacroix
Éligible pour les séries Masters Endurance Legends

Dans le but de faire son entrée sur le marché des voitures de sport, la marque Venturi a été créée dans les années 1980 par Claude Poiraud et Gérard Godfroy, et leur premier modèle a été commercialisé en 1986. La 400 GT, Venturi la plus attirante, a été dévoilée en 1992. Avec des performances à la hauteur de son allure, la 400 GT était non seulement la voiture la plus puissante fabriquée en France à cette époque, mais aussi la première voiture de série équipée en série de freins en carbone céramique. Avec son moteur V6 mis au point conjointement par Peugeot, Renault et Volvo et développant 400 ch dans cette configuration, elle offrait des performances étonnantes, d'autant plus son poids se maintenait au-dessous de 1 200 kg, soit quelque 225 kg de moins qu'une Ferrari F355.

Cette voiture, la 25e Venturi produite, a été commandée neuve par Hervé Poulain, le commissaire-priseur bien connu d'Artcurial et l'homme ayant initié les BMW

this car, the 25th Venturi built, in 1992. The following year, it received fascinating new paintwork by Jean-Yves Lacroix, which was inspired by the perfume 'Pasha de Cartier' and in this livery saw frequent use throughout the 1993–1995 seasons where it was driven by both Poulain and former Formula One driver Oliver Grouillard. During this time, the car was also featured in the Venturi brochure to promote the 400 GT. The car is also featured in Poulain's book about his racing cars, *Mes Pop Cars*.

Following the end of the Venturi's racing career, the car was converted to road-going specifications and sold to a Mr Strub in Strasbourg and was subsequently purchased by the third and current owner in 2008 and imported to Germany. Since then, the car has been well preserved in the consignor's collection. A service in October of 2018 included a replacement of the clutch release bearing, as well as new brake linings and a new starter. It is accompanied today by an extensive history file, which includes the original Certificat d'Immatriculation from Hervé Poulain's ownership.

Without a doubt one of France's most exciting cars of the 1990s, this is a Venturi with uniquely French history that would make a wonderful entry into the new Masters Endurance Legends series.

Please note that this car is registered as model year 1994.

“art cars”. Elle lui a été livrée en 1992 et, l'année suivante, elle a fait l'objet d'une nouvelle peinture selon un motif extraordinaire créé par Jean-Yves Lacroix, inspiré par le parfum “Pasha de Cartier”. Dans cette livrée, elle a été fréquemment utilisée en compétition au cours des saisons 1993-1995, pilotée par Hervé Poulain et par l'ancien pilote de Formule 1 Oliver Grouillard. A cette époque, elle est aussi apparue dans le catalogue Venturi pour faire la promotion de la 400 GT, et elle a été présentée dans l'ouvrage de Hervé Poulain, *Mes Pop Cars*.

A l'issue de la carrière en compétition de cette Venturi, elle a été convertie aux spécifications route et vendue à un M. Strub, de Strasbourg. Elle a été ensuite achetée en 2008 par son troisième et actuel propriétaire, et exportée en Allemagne. Depuis lors, elle a été soigneusement préservée au sein de sa collection. Lors d'une opération d'entretien effectuée en octobre 2018, la butée d'embrayage a été remplacée, de même que les garnitures de freins et le démarreur. Aujourd'hui, cette voiture est accompagnée d'un important dossier historique qui comprend le certificat d'immatriculation datant de l'époque de Hervé Poulain.

Voiture française sans aucun doute la plus fascinante des années 1990, cette Venturi a l'avantage d'une histoire française unique. De plus, elle permettra à son nouveau propriétaire de s'engager aux nouvelles séries Masters Endurance Legends.

Veillez noter que cette voiture est enregistrée comme année-modèle 1994.





121

□ 1968 FIAT DINO COUPÉ

Chassis / Châssis: **135AC0002476**

Engine / Moteur: **135B00000003535**

Estimate / Estimation:

€40.000 – €60.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

One of just 384 made

Original radio, brochure and jack

Delivered new to France

The late '60s was a high point in Italian style and a moment that secured the futures of Ferrari and Fiat. Ferrari wanted to race in the 1967 F2 category and needed 500 engines to meet competition rules but had no capacity. Fiat agreed to build the all-aluminium V-6 2.0-litre engine, re-engineered by Aurelio Lampredi, producing 180 bhp. The firm needed a halo car to lure aspirational buyers, and the result was the Fiat Dino Coupé.

Commissioned from Bertone, the sleek four-seater was created by legendary stylists

L'un des seuls 384 produits

Autoradio, documents de bord et cric d'origine

Livré neuf en France

La fin des années 1960 représente un sommet du style italien et le moment où Ferrari et Fiat ont assuré leur avenir. Ferrari voulait courir en 1967 en F2, mais le règlement de ces épreuves imposait que 500 moteurs aient été construits, ce dont la firme n'avait pas les moyens. Fiat accepta de fabriquer ce V6 tout aluminium de 2,0 litres et 180 chevaux, revu par Aurelio Lampredi. Fiat avait en effet besoin d'une voiture image pour attirer des clients, et c'est ainsi qu'est né le coupé Fiat Dino.

Cette élégante quatre-places fut créée chez Bertone par des stylistes devenus légendaires, Giugiaro et

Giugiaro and Gandini. Launched at the 1967 Geneva Motor Show, it featured a five-speed gearbox, a limited-slip differential and four-wheel disc brakes. Giovanni Agnelli, the industrial magnate, was among the wealthy owners and the model famously featured in 1969 film, *The Italian Job*.

This late Mk 1 coupé, just one of 384 made, left the Turin factory in 1968 ordered new by a Parisienne industrialist in medium blue over red leather. The car was sold in 1975 to an enthusiast in the Eure region who cherished it for 35 years. It only changed hands again in 2014. Today it retains the original 14" Cromodora alloy wheels, Blaupunkt Frankfurt radio and red leather interior. The odometer shows under 91,000 km. The original handbook and jack add to its delightful patina.

Fiat's heritage group has highlighted the model for collectors, describing it as 'the coupé with a Ferrari heart.'

Gandini. Elle fut lancée au Salon de Genève 1967, équipée d'une boîte à cinq rapports, d'un différentiel à glissement limité et de quatre freins à disque. Giovanni Agnelli, le magnat de l'industrie, fut l'un de ses riches propriétaires et elle joua un rôle resté célèbre dans un film de 1969, *Braquage à l'italienne*.

Ce coupé, l'un des derniers Mk1 parmi les seuls 384 produits, quitta l'usine de Turin en 1968 pour être livré à sa propriétaire, une figure parisienne du monde de l'industrie, qui l'avait commandée en bleu moyen avec intérieur en cuir rouge. Il fut vendu en 1975 à un passionné domicilié dans l'Eure, qui en prit soin pendant 35 ans. Il ne changea à nouveau de mains qu'en 2014. Il est toujours équipé de ses roues alliage Cromodora de 14", de son autoradio Blaupunkt Frankfurt et de son intérieur en cuir rouge, tous d'origine. Son compteur affiche moins de 91 000 km. Ses documents de bord et son cric d'origine contribuent à lui donner un merveilleux cachet.

Le Patrimoine Fiat a souligné l'importance de ce modèle pour les collectionneurs, en le désignant comme "le coupé au cœur de Ferrari".





122

□ 1989 MERCEDES-BENZ 560 SEC AMG 6.0 'WIDE-BODY'

Chassis / Châssis: **WDB1260451A455326**

Estimate / Estimation:

€150.000 – €200.000

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Most desirable tuner upgrade available for Mercedes-Benz in period

Just 27,731 km on the odometer

Original AMG-upgraded 6.0-liter DOHC engine

The first joint product between AMG and Mercedes-Benz, the AMG C36 would not be introduced until 1993. For years prior to that, the two companies were cooperating to the extent that the AMG cars were being delivered with full company warranties through Mercedes-Benz dealers, however these vehicles were prohibitively expensive and therefore very rare.

Introduced in 1990, the 560 SEC AMG was perhaps the most fabled of these 'pre-merger'

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Pour une Mercedes, préparation la plus désirable à l'époque

Seulement 27 731 km au compteur

Moteur 6 litres double ACT préparé par AMG d'origine

Le premier modèle réalisé conjointement par AMG et Mercedes-Benz, l'AMG C36, n'allait voir le jour qu'en 1993. Avant cela et pendant plusieurs années, les deux entreprises ont entretenu une collaboration étroite, à tel point que les Mercedes AMG recevaient toutes les garanties du constructeur au sein du réseau Mercedes. Ces modèles affichaient toutefois un prix prohibitif et ils étaient donc très rares.

Présentée en 1990, la 560 SEC AMG était peut-être la plus fabuleuse de ces voitures datant d'avant

upgraded automobiles. The car was powered with a 6.0-liter engine, producing twice the torque at half the engine speed of the original 5.6-liter Mercedes-Benz engine. On the outside, the car was fitted with distinctive AMG-designed front and rear fenders and door panels that allowed much wider wheels and tires to be fitted, inspiring the nickname 'Wide Body'.

Experts believe that only 50 or so of these pre-merger 560s exist – and one is on offer here. On file is paperwork from Japan proving its low mileage, and a full service in the UK dated 2016.

la fusion. Elle était équipée d'un moteur 6 litres qui développait un couple deux fois plus élevé que le moteur Mercedes 5,6 litres d'origine, à un régime deux fois moindre. A l'extérieur, la voiture affichait des ailes avant, arrière et des panneaux de portes revus par AMG, ce qui permettait de loger des jantes et des pneus beaucoup plus larges. Ce modèle en a gagné le surnom "Wide Body".

Selon les spécialistes, seulement une cinquantaine de ces 560 AMG d'avant la fusion existent encore, dont fait partie la présente voiture. Son dossier renferme des documents venant du Japon et confirmant son faible kilométrage, ainsi qu'une révision complète effectuée en 2016 au Royaume-Uni.





123

□ 1994 BMW ALPINA B12 5.7

Chassis / Châssis:
WAPBC57C04D200039

Estimate / Estimation:
€175.000 – €225.000

Documents:
FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Less than 47,000 km from new

**One of only 57 examples produced;
arguably the most desirable 8-Series**

While the M-division of BMW never formally produced an 'M8', Alpina seized the opportunity to make something truly special. Based on the 850 CSi, already an excellent car, BMW bored its V-12 to 5.7 litres. By modifying the camshafts, intake, crankshaft and fitting a new exhaust, output was raised to 416 bhp and 570 nm of torque. Buyers could choose between a six-speed manual transmission as standard, or Alpina's optional Shift-Tronic gearbox. The latter is fitted to the example offered here.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Moins de 47 000 km depuis l'origine

**L'un des seuls 57 exemplaires produits ; sans
doute la plus attirante des Série 8**

Le département M de BMW n'a jamais officiellement produit de M8, et c'est donc Alpina qui en a profité pour faire quelque chose de vraiment spécial. En partant d'une 850 CSi, qui était déjà une excellente voiture, BMW a réalésé son V12 à 5,7 litres. Des modifications des arbres à cames, de l'admission et du vilebrequin ainsi que l'adoption d'un nouvel échappement ont fait passer sa puissance à 416 chevaux et son couple à 570 Nm. Les clients pouvaient choisir entre la boîte manuelle à six rapports de série ou, en option, la Shift-Tronic d'Alpina, qui équipe l'exemplaire proposé ici.

Sold new by Alpina in Germany in April of 1994, this B12 5.7 is finished in *Calypsorot* metallic paint over an *Anthrazit Buffalo* leather interior and is believed to be the only example finished in this colour combination. The accompanying service book shows that the car was serviced at Cuntz Speyer, the BMW dealership in Speyer, Germany, through its early life. Believed to have remained in Germany until being purchased by the consignor and imported to Switzerland in December of 2017 showing 46,886 km, it remains in excellent condition throughout.

With only 57 examples produced, this Alpina B12 5.7 would be a gem within any collection of BMWs or 1990s supercars.

Cette B12 5.7, vendue neuve en Allemagne par Alpina en avril 1994, est de couleur rouge métallisé Calypsorot avec un intérieur en cuir Anthrazit Buffalo ; on considère que c'est le seul exemplaire existant dans cette combinaison de teintes. Son carnet d'entretien montre qu'elle a été entretenue pendant ses premières années par Cuntz Speyer, le concessionnaire BMW de Speyer, en Allemagne. On pense qu'elle est restée en Allemagne jusqu'à ce que son vendeur l'acquière et l'importe en Suisse, en décembre 2017. Elle affiche 46 886 km, et est en excellent état.

Cette Alpina B12 5.7, qui n'a été produite qu'à 57 exemplaires, serait le joyau de toute collection de BMW ou de supercars des années 1990.





124

□ 1988 FERRARI 412

Chassis / Châssis:
ZFFYD24B000075934
Engine / Moteur: **10791**

Estimate / Estimation:
€60.000 – €80.000

Documents:
SWISS CARTE GRISE

See page 7 for VAT status explanation.
Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection
Showing under 34,200 km

Aesthetically similar to the outgoing 400i, upon its introduction in 1985 the Ferrari 412 offered slightly increased performance and some updates over its predecessor. Chief among these was a slightly larger V-12 engine, now boasting 340 bhp at 6,000 rpm and a 0–100 km/h time of 6.7 seconds. This would also be the first Ferrari fitted with ABS and buyers could choose between a five-speed manual transmission or a three-speed automatic.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection
Affiche moins de 34 200 km

La Ferrari 412 fut lancée en 1985. D'aspect similaire à la 400i alors en fin de carrière, elle proposait des performances légèrement améliorées et quelques mises à jour par rapport à sa devancière. Il s'agissait essentiellement d'un V12 un peu plus gros, qui développait désormais 340 chevaux à 6 000 tr/min et assurait un 0 à 100 km/h en 6,7 secondes. C'était aussi la première Ferrari équipée de l'ABS. Ses acheteurs avaient le choix entre une boîte manuelle à cinq rapports et une automatique à trois rapports.

Imported to Switzerland from Japan by its current owner in 2016, this 412 is finished in a tasteful subtle colour combination of dark blue over a red leather interior and is fitted with the automatic transmission. The car presents very well throughout and appears to have been restored at some point in its recent past and exhibits few signs of wear throughout. Additionally, it is accompanied by an original owner's manual, as well as a correct tool kit and jack. For the enthusiast looking to step into their first Ferrari and for a car that is just as exciting to drive as it is practical, this 412 would be an excellent choice.

Cette 412 a été importée en 2016 du Japon en Suisse par son propriétaire actuel. Elle est équipée de la boîte automatique et présente une subtile harmonie de teintes du meilleur goût, bleu foncé avec intérieur en cuir rouge. Elle a très bel aspect et semble avoir récemment bénéficié d'une certaine rénovation ; elle montre par ailleurs quelques signes d'usure. Elle est proposée avec son manuel utilisateur d'origine, une bonne trousse à outils et son cric. Pour les passionnés qui veulent s'offrir leur première Ferrari et une voiture qui soit aussi enthousiasmante à conduire que possible, cette 412 constituerait un excellent choix.





125

1966 MASERATI MISTRAL 3.7 SPYDER

Chassis / Châssis: **AM109/SI 613**

Estimate / Estimation:

€425.000 – €475.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

One of just 46 3.7-litre Mistral Spyders built

Accompanied by its original engine block

Recently restored in the UK

Styled by Pietro Frua, the designer had already penned stunning Maserati cars, including A6 and OSCA coupés for Ghia-Aigle, the legendary Quattroporte and one-off designs for wealthy clients such as the 5000 GT for the Aga Khan, the design of Maserati's Mistral Coupé and Spyder certainly lived up to his reputation for excellence.

His creation was unmistakable featuring a sharknose grille, Kamm tail and a curved glass rear hatch. The Spyder added to the pedigree: enhanced by Michelotti, it debuted at the 1964 Geneva Motor Show and was built by Vignale in Turin.

Seulement 46 exemplaires de Mistral Spyder 3,7 litres produits

Accompagnée de son bloc-moteur d'origine

Récemment restaurée au Royaume-Uni

Dessinée par Pietro Frua, qui avait déjà à son actif de superbes Maserati (comme l'A6), des coupés Osca pour Ghia-Aigle, la légendaire Quattroporte et des réalisations uniques pour le compte de clients aisés comme la Maserati 5000 GT de l'Aga Khan, la Maserati Mistral dans ses versions coupé et Spyder présentait un style qui était à la hauteur de la réputation d'excellence de ce dessinateur.

Sa création était reconnaissable à sa calandre en nez de requin, son arrière Kamm et sa lunette arrière enveloppante formant hayon. Le Spyder venait enrichir ce pedigree : modifié par Michelotti et fabriqué par Vignale, à Turin, il était dévoilé au Salon de Genève 1964.



At its heart was the race-derived Tipo 109 straight-six, which was available in 3.5, 3.7 and 4.0-litre engines. This was matched to a ZF five-speed manual gearbox. The Mistral also featured disc brakes and Borrani wire wheels. Other race-bred features were the alloy bonnet, doors and boot lid. For the 3.7-litre cars, like the example offered here, its 255 km/h top speed and 0–100 km/h sprint of 6.2 seconds made it a true supercar.

This car left the factory in May 1966 finished in Rosso Cordoba over black Connolly leather. It was later imported to the U.S., but despite the odometer showing 37,849 km, it was sold by Guy Anderson of Georgia in need of a restoration to the current owner. UK-based Maserati specialists McGrath Maserati were tasked with mechanical and electrical work, while Vale Cottage Motors were tasked with bodywork, and work was completed in 2010. Detailed records track the project from the engineer’s report to final finishing and show expenditure of more than £150,000.

An unused, original factory gearbox was sourced along with new wiring and correct trim details. The body was given a bare-metal restoration with a repaint in Blu Azzuro and the interior completely rebuilt to original specification. Restoration work was finished in 2016. In early 2018 it was sent to specialist Franco Tralli in Modena who installed a period-correct, rebuilt 3.7-litre engine. Importantly, the original engine block is offered alongside. It has covered barely 160 km since and is ready to show, drive and enjoy.

Sous le capot se dissimulait le six-cylindres en ligne Tipo 109 issu de la compétition, disponible en versions 3,5, 3,7 et 4 litres. Il était relié à une boîte ZF manuelle cinq rapports. La Mistral comportait aussi des freins à disques et des jantes Borrani à rayons. Comme il se doit pour une voiture de race, le capot, les portes et le coffre étaient en aluminium. Pour les versions 3,7 litres, comme l'exemplaire proposé ici, l'accélération de 0 à 100 km/h en 6,2 secondes et la vitesse de pointe de 225 km/h en faisaient une véritable supercar.

La présente voiture a quitté l'usine en mai 1966, de teinte "Rosso Cordoba" avec une sellerie en cuir Connolly noir. Elle a par la suite été exportée aux États-Unis et, malgré un compteur affichant 37 849 km, elle avait besoin d'une restauration lorsqu'elle a été vendue à son actuel propriétaire par Guy Anderson, de Géorgie. McGrath Maserati, spécialiste de la marque basé en Angleterre, était chargé des travaux concernant la mécanique et le circuit électrique, alors que la carrosserie était confiée à Vale Cottage Motors. Des documents détaillés retracent l'ensemble du projet, depuis le rapport d'état initial jusqu'aux dernières finitions, et affichent un total de 150 000 £ de travaux.

Une boîte de vitesses d'origine, non utilisée, a été retrouvée, ainsi qu'un faisceau électrique neuf et des éléments de garnitures corrects. La carrosserie a fait l'objet d'une mise à nu, avant de recevoir une peinture neuve "Blu Azzuro", et l'intérieur a été complètement refait aux spécifications d'origine. Les travaux de remise en état ont été terminés en 2016. Au début de l'année 2018, la voiture a été envoyée chez le spécialiste Franco Tralli, de Modène, qui a installé un moteur 3,7 litres restauré et correspondant aux spécifications d'époque. Il est important de noter que le bloc-moteur d'origine est vendu avec la voiture. Elle a couvert à peine 160 km depuis ces travaux, et elle est donc prête à apporter à son nouveau propriétaire tout le plaisir d'être exposée et utilisée.



126

‡△ 1987 FERRARI F40 LM

Chassis / Châssis: ZFFGJ34B000075045

Estimate / Estimation:

€4.500.000–€5.500.000

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

The most iconic and recognizable F40 LM

One of 19 constructed by Michelotto to either F40 LM or F40 Competizione specification

A two-time participant at the 24 Hours of Le Mans in 1995 and 1996, 12th overall in 1995

Winner of the 1995 Anderstorp 4 Hours, and with multiple finishes in the 1995 and 1996 BPR Global GT series

The third F40 constructed, used extensively by the factory as a pre-production prototype

La plus emblématique et la plus reconnaissable des F40 LM

19 exemplaires produits par Michelotto aux spécifications F40 LM ou F40 Competizione

Deux participations aux 24 Heures du Mans en 1995 et 1996, 12e au classement général en 1995

Victorieuse aux Quatre Heures d'Anderstorp, nombreux classements aux séries BPR Global GT 1995 et 1996

La troisième F40 produite, utilisée par l'usine comme prototype de présérie



In 1987, Ferrari celebrated their 40th anniversary, and to mark the occasion launched arguably their most uncompromising road car ever – the twin-turbocharged 471-bhp, 201-mph F40. Borrowing heavily from technology developed for the still-born Group B 288 GTO Evoluzione programme, it was no surprise when the evocatively named F40 LM finally hit the track in 1989 – albeit at the behest of the French Ferrari importer Charles Pozzi rather than the factory itself.

Developed by Michelotto, the F40 LM benefitted from enlarged twin IHI turbocharger/ intercooler units and advanced Weber-Marelli fuel injection, which increased power to over 700 bhp. A corresponding reduction in weight to just 1,050 kg resulted in predictably awesome performance, whilst the car also featured extensive chassis stiffening, race-specification transmission, uprated brakes and extensively modified bodywork.

En 1987, Ferrari a célébré son 40e anniversaire et, pour marquer cette occasion, a lancé son modèle de route le plus radical jamais produit, la F40. Elle était dotée d'un moteur double turbo développant 471 ch et pouvait atteindre 323 km/h. Avec une technologie empruntée en grande partie au programme mort-né 288 GTO Evoluzione Groupe B, il était parfaitement logique que la bien nommée F40 LM trouve en 1989 le chemin des circuits, bien que sous les couleurs de l'importateur français Charles Pozzi, plutôt que celles de l'usine elle-même.

Développée par Michelotto, la F40 LM recevait un système à deux turbocompresseurs IHI/intercoolers plus gros avec une injection Weber-Marelli spéciale, ces modifications faisant passer la puissance à 700 ch. Le poids était par ailleurs réduit à 1 050 kg, ce qui permettait des performances très élevées, comme on peut s'en douter. Cette F40 bénéficiait aussi d'un châssis renforcé, d'une transmission compétition, de freins améliorés et d'une carrosserie profondément modifiée.



DATE	RACE #	EVENT	DRIVERS	RESULT
March 12, 1995	40	4 Hours of Paul Ricard	Michel Ferté, Olivier Thévénin	DNF
March 26, 1995	40	4 Hours of Monza	Michel Ferté, Olivier Thévénin	DNF
April 9, 1995	40	4 Hours of Jarama	Michel Ferté, Olivier Thévénin, Alain Ferté	DNF
April 23, 1995	40	4 Hours of Nürburgring	Michel Ferté, Olivier Thévénin	DNF
April 30, 1995	34	Prequalifying, 24 Hours of Le Mans	Michel Ferté, Olivier Thévénin	5th OA, 1st IC
May 14, 1995	40	1000 KM of Paris	Michel Ferté, Olivier Thévénin	DNF
June 18, 1995	34	24 Hours of Le Mans	Michel Ferté, Olivier Thévénin, Carlos Palau	12th OA, 6th IC
July 2, 1995	40	4 Hours of Anderstop	Michel Ferté, Olivier Thévénin	1st OA
August 27, 1995	40	1000 KM of Suzuka	Michel Ferté, Olivier Thévénin	DNF
September 17, 1995	40	4 Hours of Silverstone	Michel Ferté, Olivier Thévénin	2nd OA, 2nd IC
November 12, 1995	40	3 Hours of Zhuhai	Olivier Thévénin, Michael Neugarten	DNF
March 3, 1996	40	4 Hours of Paul Ricard	Michel Ferté, Olivier Thévénin	DNF
April 14, 1996	40	4 Hours of Jarama	Michel Ferté, Olivier Thévénin	5th OA, 5th IC
April 28, 1996	56	Prequalifying, 24 Hours of Le Mans	Michel Ferté	30th OA
May 12, 1996	40	4 Hours of Silverstone	Michel Ferté, Olivier Thévénin	8th OA, 8th IC
June 16, 1996	56	24 Hours of Le Mans	Michel Ferté, Olivier Thévénin, Nicholas Leboissetier	DNF
June 30, 1996	40	4 Hours of Nürburgring	Michel Ferté, Olivier Thévénin	6th OA, 6th IC
August 25, 1996	40	1000 KM of Suzuka	Michel Ferté, Olivier Thévénin	DNF
October 6, 1996	40	4 Hours of Nogaro	Michel Ferté, Olivier Thévénin	3rd OA, 3rd IC



Chassis no. 74045 at pre-qualifying for the 24 Hours of Le Mans in April of 1995. *Courtesy of Motorsport Images*



This particular example – chassis no. 74045 – has a fascinating and illustrious history. Originally used as a pre-production prototype by the factory, it was sold to former Le Mans and IMSA driver Rene Herzog in early 1992. Herzog sent the car to Michelotto for conversion to LM specification, although shortly after its completion ownership passed to his fellow Swiss Charles Zuger. In 1995, the car was sold to GT Racing impresario Stephane Ratel who raced it in the European GT Championship of that year, but in turn sold the car mid-season to the French Pilot-Aldix team for use in the BPR Global GT Series of that year.

Driven by the all-French pairing of Michel Ferte and Olivier Thevenin, the car's top-line career started inauspiciously with retirements in each of the first four rounds of the series at Paul Ricard, Monza, Jarama and Nürburgring. However, by Le Mans pre-qualifying in April – and with 74045 now patriotically re-painted in French Racing Blue – fortunes had improved markedly, with the team leaving the Sarthe circuit an encouraging fifth fastest overall, and fastest of all the GT1 runners.

Le présent exemplaire (châssis n°74045) affiche une histoire fascinante et illustre. Utilisé à l'origine par l'usine comme prototype de présérie, il a été vendu en 1992 à René Herzog, ancien pilote du Mans et des séries IMSA. Herzog a envoyé la voiture chez Michelotto pour qu'elle soit convertie aux spécifications LM, mais peu de temps après avoir été terminée, elle est passée chez son compatriote Charles Zuger. En 1995, la voiture a été vendue à Stéphane Ratel, organisateur de championnats GT, qui l'a utilisée pour participer au Championnat d'Europe GT de cette année-là. A mi-saison, il l'a cédée à son tour à l'équipe française Pilot-Aldix, pour qu'elle soit engagée dans la série BPR Global GT 1995.

Entre les mains de l'équipage français Michel Ferté et Olivier Thévenin, la brillante carrière de la voiture a commencé de façon peu encourageante, avec quatre abandons dans les quatre premières manches de la série, sur les circuits Paul Ricard, de Monza, de Jarama et du Nürburgring. Toutefois, les essais qualificatifs du Mans, en avril (74045 étant maintenant de couleur bleu de France) ont montré des résultats plus prometteurs, l'équipe quittant le circuit de la Sarthe après avoir signé le cinquième temps, qui était aussi le meilleur de la catégorie GT1.



A little over six weeks later – and with their line-up bolstered by third driver Carlos Palau – the team qualified an excellent 7th for the 24 Hours of Le Mans itself, and 2nd in GT1 ahead of all seven of the hitherto pace-setting McLaren F1 GTRs. The race was blighted by wet conditions which played to the McLaren's strengths, but nevertheless 74045 finished a respectable 12th overall and sixth in GT1. Significantly, this would prove to be the best result ever achieved by an F40 at Le Mans.

A fortnight later, Ferte and Thevenin took pole position for the Anderstorp Four Hours and followed this up with an emphatic win ahead of the McLarens of Nielsen/Bscher and Raphanel/Owen-Jones. A mixed end to the season saw retirements in both the Suzuka 1000 KM (electrics) and the Zhuhai Three Hours (gearbox), but also a highly creditable 2nd place finish in the Silverstone Four Hours behind the Harrods-sponsored McLaren of Wallace/ Grouillard.

For 1996, the driver line-up was retained, the car uprated with a GTE-specification rear wing and a similar assault on the BPR series planned to that of the previous year. Over the balance of the season,

Un peu plus de six semaines après, l'équipage étant épaulé par le troisième pilote Carlos Palau, le team se qualifiait à une excellente septième place pour le départ des 24 Heures du Mans, et deuxième des GT1 devant sept redoutables McLaren F1 GTR. La course était gênée par des conditions humides, ce qui donnait l'avantage aux McLaren mais n'empêchait pas 74045 de décrocher une très respectable douzième place, qui correspondait à la sixième place des GT1. Il est intéressant de noter que ce résultat se révélera le meilleur jamais obtenu au Mans par une F40.

Quinze jours plus tard, Ferté et Thévenin signaient le meilleur temps aux essais des Quatre Heures d'Anderstorp et confirmaient ce succès avec une victoire écrasante sur les McLaren de Nielsen/Bscher et Raphanel/Owen-Jones. La fin de la saison était plus mitigée, avec un abandon aux 1000 Km de Suzuka (problème électrique) et aux Trois Heures de Zhuhai (boîte de vitesses), échecs compensés par une deuxième place au classement général des Quatre Heures de Silverstone, derrière la McLaren de Wallace/Grouillard aux couleurs Harrods.





Chassis number 74045 at speed at Anderstorp, Sweden in 1995, where it finished 1st overall. *Courtesy of motorsport images*

it was clear that the Italian Ennea squad had overtaken their French counterparts as top Ferrari team, with a 5th place at Jarama, 8th at Silverstone, 6th at the Nürburgring and a 3rd place at Nogaro, the highpoints of an otherwise trying year for Pilot, which included a DNF following a front-end collision at Paul Richard. At Le Mans, Ferté and Thévenin were joined by French journeyman Nicolas Leboissetier, although the proliferation of new breed WSC cars – not to mention the inclusion of Porsche’s controversial 911 GT1 – ensured that they would qualify no higher than 25th, prior to retirement in the race.

Following the conclusion of the car’s contemporary racing career at the end of the 1996 season, it passed through the ownership of several prominent collectors, prior to its acquisition by the current owner in 2008. It is important to note that the car was freshly serviced last year and today remains on the button to participate in vintage racing events, namely the new official Ferrari program, Club GT Competizioni. Adding to its overall desirability, the car is offered with its original gearbox and a set of spare wheels. Given the paucity of factory-blessed Sports Racing and GT racing Ferraris in recent decades, 74045 – especially given its top-level racing history – is

Pour la saison 1996, l’équipage restait le même mais la voiture recevait un aileron arrière aux spécifications GTE, avec au programme une participation aux séries BPR, comme l’année précédente. Sur l’ensemble de la saison, il est apparu que l’équipe italienne Ennea avait pris le dessus sur son homologue française comme meilleure équipe Ferrari. Les meilleurs résultats ont été cinquième à Jarama, huitième à Silverstone, sixième au Nürburgring et troisième à Nogaro, au cours d’une saison plus laborieuse pour Pilot qui inclut également un abandon suite à une sortie de piste avec collision frontale au circuit Paul Richard. Au Mans, Ferté et Thévenin étaient rejoints par Nicolas Leboissetier, mais à cause de la prolifération de nouvelles voitures pour le Championnat du Monde (sans oublier l’arrivée de la très controversée Porsche 911 GT1), la F40 LM ne signait que le 25e temps, avant d’abandonner pendant l’épreuve.

Après l’arrêt de sa carrière contemporaine en course à la fin de la saison 1996, cette voiture est passée entre les mains de plusieurs collectionneurs importants, avant d’être achetée en 2008 par le propriétaire actuel. Il est important de noter que la voiture a été

surely a 'must have' for any serious Ferrari or competition car collector.

Resplendent in the livery worn on its competitive swansong at Nogaro in 1996, it also represents a highly attractive and hugely charismatic entry for the European-based Masters Endurance Legends and Global Endurance Legends series, not to mention the burgeoning HSR and Daytona 24 Hour Classic events stateside.

Having enjoyed a thrilling competition career, including two outings at the 24 Hours of Le Mans, chassis no. 74045 is without doubt the most significant F40 LM and amongst the most significant privateer-campaigned Ferrari racing cars. It would warrant pride of place in any of the most prestigious Ferrari collections around the globe. It is a car that its next owner can enjoy at a multitude of historic racing events and one that would surely be welcomed at any of the finest concours events worldwide.

révisée l'an dernier et qu'elle est prête à prendre part aujourd'hui aux compétitions historiques, et en particulier au nouveau programme Ferrari officiel, le "Club GT Competizioni". En plus de l'attrait qu'elle présente, cette F40 LM est vendue avec sa boîte de vitesses d'origine et un jeu de jantes de rechange. Compte tenu de la rareté des Ferrari de compétition en Sport et GT proposées ces dernières années, et aussi de l'histoire de haut niveau de cette F40 LM, elle constitue un passage obligé pour tout collectionneur sérieux de Ferrari ou de voitures de compétition.

Magnifique dans la livrée qu'elle affichait lors de son glorieux chant du cygne à Nogaro, en 1996, elle représente aussi une voiture particulièrement attrayante et charismatique pour les séries européennes Masters Endurance Legends et Global Endurance Legends, sans oublier le HSR et les 24 Heures de Daytona Classic du côté des États-Unis.

Ayant connu une splendide carrière en compétition, dont deux participations aux 24 Heures du Mans, 74045 est sans aucun doute la F40 LM la plus significative parmi toutes les Ferrari de compétition privées les plus importantes. Elle constituera une pièce de choix au sein d'une des collections Ferrari les plus prestigieuses du globe. C'est une voiture dont son propriétaire pourra profiter à l'occasion de multiples événements historiques, et qui sera certainement accueillie avec bienveillance au sein des concours les plus en vue de la planète.







127

□ 1973 PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING

Chassis / Châssis: **9113601231**

Estimate / Estimation:

€500.000 – €550.000

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

One of just 16 examples delivered in the distinctive Glacier Blue with black interior

Outfitted with several desirable options, including M433 fog lights and M650 electric sunroof

Extensively restored and maintained since 2002 by marque specialists

Accompanied by FIA HTP papers, comprehensive history file and original owners' handbook

Seulement 16 exemplaires livrés dans la couleur caractéristique "Glacier Blue" avec intérieur noir

Équipée de plusieurs options désirables, dont les phares antibrouillard M433 et le toit ouvrant électrique M650

Complètement restaurée et entretenue depuis 2002 par des spécialistes de la marque

Accompagnée de documents PTH FIA, d'un dossier historique complet et d'un manuel d'utilisateur d'origine

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.

In the hyperbole-laden world of automotive journalism, the term 'iconic' is used all too frequently. However, in the case of Porsche's 911 Carrera RS, it is entirely apposite. Conceived to homologate its racing cousin, the RSR, the roadgoing RS offered blistering performance, stunning looks, and incomparable handling. The entire two-year RS/RSR production was limited to a mere 1,580 cars.

One of only 1,308 examples constructed to M472 'Touring' specification, this particular Carrera RS 2.7 was delivered new on 14 May 1973 to Hahn Porsche of Fellbach, located a stone's throw from the Porsche factory on the outskirts of Stuttgart. Finished in distinctive Glacier Blue over a black interior, chassis no. 1231 was generously optioned with seat headrests, three-point automatic safety belts, fog lights, an electric radio aerial and loudspeakers and an electric sunroof.

Having spent most of its life in Spain, the car remained there until at least 2002 when it was in the ownership of Jose Ignacio Aguilar of Madrid and repatriated to Germany. It passed into the ownership of Dr Thomas Scholz of Frankfurt. At some stage, the car had been repainted red and upon his acquisition Dr Scholz instructed marque specialists PS Automobile of Lippstadt to carry out a comprehensive

Dans le monde encombré d'hyperboles du journalisme automobile, le terme "iconique" est trop souvent utilisé. Cependant, dans le cas de la Porsche 911 Carrera RS, c'est tout le contraire. Conçue pour homologuer la RSR, sa cousine de compétition, la RS de route proposait des performances incroyables, une allure superbe et une tenue de route incomparable. Pendant les deux ans de production des RS et RSR, seulement 1 580 exemplaires ont vu le jour.

Faisant partie des 1 308 exemplaires produits aux spécifications M472 "Touring", cette Carrera RS 2.7 a été livrée neuve le 14 mai 1973 à Hahn Porsche, de Fellbach, à un jet de pierre de l'usine Porsche, dans la banlieue de Stuttgart. Avec sa couleur caractéristique "Glacier Blue" et son intérieur noir, ce châssis n°1231 a bénéficié de nombreuses options comme des appuie-tête, des ceintures de sécurité trois points, des phares antibrouillard, une antenne radio électrique, des haut-parleurs et un toit ouvrant électrique.

Ayant passé le plus clair de son existence en Espagne, la voiture y est restée au moins jusqu'en 2002, alors qu'elle appartenait à Jose Ignacio Aguilar, de Madrid, et qu'elle a été rapatriée en Allemagne. Elle est ensuite entrée en possession du Dr. Thomas Scholz, de Francfort. Par le passé, elle avait été repeinte en rouge et, après l'avoir achetée, le Dr. Scholz a demandé au spécialiste de la marque PS Automobile, de Lippstadt, d'effectuer une restauration complète.





restoration, which included stripping the car to bare metal, reinstating the original colour scheme and preparing it for historic rallying. On completion in late 2004, the car was issued with an FIA Historic Technical Passport and subsequently competed in events including the Rallye Monte-Carlo Historique, Eifel Klassik, Rallye Königstein and the Hessen Rallye.

Throughout the latter part of the decade, preparation of chassis no. 1231 was entrusted to Porsche Classic Stuttgart, and the car received a full engine rebuild on a replacement crankcase – as denoted by the factory issued ‘AT’ suffix. Following the conclusion of its latter-day competition career in 2013, Dr Scholz instructed Classic911 GmbH of Frankfurt to return the car ‘Touring’ specifications. This included a bare metal respray and the fitment of rear seat squabs and belts for occasional passenger accommodation. Supported by a comprehensive history file, current FIA HTP papers and an original owners’ handbook with RS supplement, it would be difficult to find a more correct example.

Please note that until June of 2018, this car was registered in the United Kingdom before being exported to Norway.

La carrosserie a été mise à nu puis repeinte dans sa couleur d’origine, et préparée pour les rallyes historiques. Terminée à la fin de l’année 2004, il lui a été délivré un Passeport Technique Historique FIA et elle a ensuite pris part à plusieurs événements, dont le Rallye de Monte-Carlo Historique, l’Eifel Klassik, le Rallye Königstein et le Hessen Rallye.

Dans les années qui ont suivi, la préparation de cette voiture, châssis n°1231, a été confiée à Porsche Classic Stuttgart, et elle a bénéficié d’une reconstruction moteur complète avec un bloc de remplacement (comme le montre le suffixe “AT” d’usine). En 2013, à la fin de cette deuxième carrière en compétition, le Dr. Scholz a demandé à Classic911 GmbH, de Francfort, de rendre à la voiture ses spécifications “Touring”. La carrosserie a été décapée, repeinte et équipée de sièges arrière et de ceintures de sécurité pour pouvoir accueillir des passagers occasionnels. Avec son dossier historique complet, son PTH FIA actuel et un manuel d’utilisation d’origine avec le supplément RS, il serait difficile de trouver un exemplaire plus correct.

Veillez noter que cette Porsche était immatriculée au Royaume-Uni jusqu’en juin 2018 où elle fut exportée en Norvège.



Carrera RS



Martin Brundle at the 1996 Canadian Grand Prix where he finished 6th overall. *Courtesy of Motorsport Images*

128

1996 JORDAN 196 FORMULA 1

Chassis / Châssis: **3**

Estimate / Estimation:

€170.000 – €190.000

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Driven by Martin Brundle following a disastrous Australian GP Crash

Finished 6th overall at the 1996 Grand Prix of Europe, Canadian and British Grand Prixes

It is one of the most famous F1 crashes – a bright yellow Jordan 196 rears up and flips, slamming upside down and sliding several yards, shedding debris everywhere. Remarkably, the driver, Martin Brundle, walked away unscathed. More than walked, in fact, Brundle ran down the pit lane before wrestling himself into his spare Jordan and taking off to restart the race.

Offered here is that very car that Brundle threw himself into following his disastrous crash. He would later go on to race this chassis for 11 more Grand Prix that season, before retiring at the end of the 1996 season. Brundle's best outings with chassis no. 3

Pilotée par Martin Brundle à la suite d'un crash catastrophique lors du GP d'Australie

Classée 6e au général aux Grands Prix d'Europe, du Canada et de Grande-Bretagne de 1996

C'est l'un des crashes les plus célèbres de la F1 : une Jordan 196 jaune vif se cabre et se retourne, et glisse à l'envers sur plusieurs mètres en semant des débris partout. De façon tout à fait surprenante, son pilote, Martin Brundle, est indemne et repart à pied. En fait, il ne marche pas, il court vers son stand, saute dans sa Jordan de secours et reprend la course.

C'est cette voiture même, dans laquelle Brundle a sauté après son crash, qui est proposée. Il a par la suite continué à courir sur ce châssis pendant onze autres Grands Prix de cette saison, avant de se retirer à la fin de la saison 1996. Ses meilleurs

that year were a trio of 6th place finishes at the Grand Prix of Europe at the Nürburgring, the Canadian Grand Prix in Montreal and the British Grand Prix at Silverstone. Nineteen ninety-six also marked the one of the last years Peugeot partnered with Jordan, and it is believed that this is one of very few cars that retains its Peugeot engine.

A remarkable car with a fascinating history tied to a celebrated driver, this would be an interesting acquisition for any collector of Formula 1 cars.

classements cette année-là sur le châssis n° 3 furent trois 6es places, au GP d'Europe du Nürburgring, au GP du Canada à Montréal et au GP de Grande-Bretagne à Silverstone. L'année 1996 fut aussi l'une des dernières années du partenariat entre Peugeot et Jordan, et l'on pense que cette voiture est l'une des très rares à être toujours équipée de son moteur Peugeot.

Cette voiture remarquable à l'histoire fascinante impliquant un pilote réputé constituerait une acquisition passionnante pour tout collectionneur de voitures de F1.



Martin Brundle at the 1996 Monaco Grand Prix. Courtesy of Motorsport Images



129

1953 ALFA ROMEO 1900 C COUPÉ COACHWORK BY PININ FARINA

Chassis / Châssis: **AR 1900C 01507**

Engine / Moteur: **AR 1308 00439**

Body / Carrosserie: **12639**

Estimate / Estimation:

€330.000 – €360.000

Documents:

ITALIAN LIBRETTO

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Comprehensively restored

Delivered new to its native Italy

Mille Miglia eligible

Introduced as a sedan in 1950, the 1900 coupé was Alfa Romeo's spearhead GT for privateers and gentlemen drivers. With the introduction of the 'C' (for *Carrozzeri*) chassis and of the potent Tipo 1308 engine, the 1900 became the car to beat in the 2.0-litre class.

While Touring handled the majority of coupé production, Pinin Farina created its own interpretation of the 1900, building a series of 100 vehicles between 1952 and 1953. By using steel panels of only 0.7-mm thickness, it was a more balanced and 'touristic' version of the blistering 1900 and weighed only 50 kg more than those with Touring coachwork.

Entièrement restaurée

Livrée neuve dans son Italie natale

Eligible à la Mille Miglia

D'abord lancée en tant que berline en 1950, la 1900 en version coupé fut la GT qu'Alfa Romeo utilisa comme fer de lance auprès des pilotes indépendants et des gentlemen drivers. Avec le châssis C (pour *Carrozzeri*) et le puissant moteur Type 1308, la 1900 devint la voiture à battre en catégorie 2 litres.

C'est Touring qui assura la production de la majorité des coupés, mais Pinin Farina proposa sa propre interprétation de la 1900 et construisit en 1952-1953 une série de 100 voitures. L'utilisation de tôles d'acier de seulement 0,7 mm d'épaisseur aboutit à une version plus équilibrée et plus civile de cette époustouflante 1900, qui ne pesait que 50 kg de plus que celle carrossée par Touring.



This example was manufactured in October 1953, delivered new in November 1953, in Lecce, Italy, to Gesuino di Serafini and registered LE 12286 on 2 January 1954. It was finished in Celeste Bettula, a stunning colour unique to Pinin Farina. It was sold two years later to Ercole Mannella of Vicenza, registered VI 32825, who sold it to Giuseppe Corielli almost immediately. In 1958, Domenico Dalla Vecchia from Schio bought the car and it eventually moved to Rome with Giovanna Uccelli in 1963 and was re-registered Roma 673197.

Little is known about its history prior to being acquired in 2008 by a Swiss collector, who carried out a meticulous restoration. Three years ago, it was acquired by the consignor. Exceptionally rare and stunningly beautiful, this 1900 would be a gem of any collection.

Cet exemplaire fut produit en octobre 1953 et livré neuf en novembre 1953 en Italie, à Lecce, à Gesuino di Serafini qui la fit immatriculer le 2 janvier 1954 sous le numéro LE 12286. Elle était de couleur Celeste Bettula, une merveilleuse teinte dont Pinin Farina avait l'exclusivité. Elle fut revendue deux ans plus tard à Ercole Mannella, de Vicenza, qui l'immatricula VI 32825 et, presque immédiatement, la revendit à Giuseppe Corielli. En 1958, Domenico Dalla Vecchia, à Schio, l'acheta et elle finit par arriver à Rome en 1963 chez Giovanna Uccelli, qui la réimmatricula Roma 673197.

On en sait peu sur l'historique de cette voiture, jusqu'à son acquisition en 2008 par un collectionneur suisse qui la fit bénéficier d'une restauration méticuleuse. Elle a été acquise par son vendeur il y a trois ans. D'une rareté exceptionnelle et d'une beauté frappante, cette 1900 serait le joyau de n'importe quelle collection.





130

1939 CITROËN TRACTION 11 B CABRIOLET

Chassis / Châssis: **149701**
Engine / Moteur: **AP09906**

Estimate / Estimation:
€150.000 – €160.000

Documents:
**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Formerly of the Andre Trigano collection
Rare and attractive Citroën, with a rich history

A noteworthy vehicle for Citroën, the Traction Avant pioneered several automotive firsts. It was amongst the first vehicles to boast not only unibody construction, but also four-wheel independent suspension and front-wheel drive. With production straddling WWII, approximately 760,000 units were produced in a variety of different formats.

It has been said that the Traction 11 B cabriolet triggered Citroën authority Andre Trigano's passion for the marque during WWII. Trigano's family fled to the South of France when he was 14 and at the war's end, he found himself in

A fait partie de la collection d'André Trigano
Citroën rare et attractive, histoire intéressante

Véhicule important dans l'histoire de Citroën, la Traction Avant a inauguré plusieurs solutions techniques automobiles. En effet, elle a fait partie des premières voitures dotées d'une carrosserie monocoque, mais aussi équipées d'une suspension indépendante sur les quatre roues et d'une transmission aux roues avant. Sa production, qui s'est répartie avant et après la deuxième Guerre Mondiale, a atteint quelque 760 000 exemplaires, en de nombreuses versions.

On a raconté que c'est un cabriolet Traction 11 B qui a déclenché la passion d'André Trigano pour la marque, pendant la guerre. La famille Trigano s'était rendue dans le Sud de la France alors qu'il avait 14 ans et, à la

the presence of a Citroën Traction 11 CV cabriolet. In his own words: 'It was registered in Belgium and had been abandoned in a hotel garage, where it remained. It was a magnificent car. ...'

Years later, he spotted a very similar Traction 11 B cabriolet. He befriended the owner, a pharmacist named Magnol, who acquired this beautiful cabriolet new. Hidden away during the war, the car survived intact. Magnol designated Trigano the beneficiary of the convertible upon his death in 1978. Afterwards, the cabriolet was restored by Trigano's team. The floors and sills were renewed, and mechanical elements restored. It was re-upholstered in red leather, the same colour as the dashboard, to match its red wheels. With a rich history, this stunning car awaits its next caretaker.

fin de la guerre, il était tombé en arrêt devant un cabriolet Citroën Traction 11 CV. Selon ses propres mots : "Il était immatriculé en Belgique et avait été abandonné dans un garage d'hôtel où il était resté. C'était une voiture magnifique...

Bien des années plus tard, il a repéré un cabriolet Traction 11 CV très semblable. Il s'est lié d'amitié avec le propriétaire, un pharmacien du nom de Magnol, qui avait acheté neuf ce beau cabriolet. Caché pendant la guerre, il avait pu être préservé intact. Magnol a désigné Trigano comme bénéficiaire du cabriolet après son décès, en 1978. Par la suite, la voiture a été restaurée par l'équipe de Trigano. Le plancher et les bas de caisses ont été refaits, et la mécanique restaurée. La sellerie a été refaite en cuir rouge, la même teinte que le tableau de bord et que les roues Pilote. Avec sa riche histoire, cette voiture superbe attend son prochain propriétaire.





131 □ 1983 BMW ALPINA B9 3.5

Chassis / Châssis:
WBADA8108D7586078

Estimate / Estimation:

€40.000 – €50.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

The first Alpina product on BMW's E28 platform

Production of the Alpina B9 3.5 began in November of 1981, and this would be Alpina's first car to utilize the new E28 5-Series as its underlying platform. Using BMW's 3.5-litre inline six-cylinder engine as a starting point, Alpina was able to coax out some extra performance by fitting high-compression Mahle pistons in addition to fitting a new camshaft and reprogramming its Motronic ignition system, raising overall output from 218 bhp in the 528i to 245 bhp. Torque was also increased to 320 nm. Over the course of six years of production, 577 examples were produced.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Première Alpina sur la base de la plateforme BMW E28

La production de l'Alpina B9 3.5 a commencé en novembre 1981 ; c'était le premier modèle d'Alpina à reprendre la plateforme de la nouvelle BMW E28 Série 5. En partant du moteur BMW six-cylindres en ligne 3,5 litres, Alpina a réussi à en améliorer les performances en installant des pistons Mahle haute compression, un nouvel arbre à cames et en reprogrammant le système d'injection Motronic. Ainsi, la puissance passait de 218 ch pour la 528i à 245 ch pour l'Alpina B9, et le couple augmentait aussi pour atteindre 320 nm. Au cours des six années de production, 577 exemplaires sont sortis des ateliers.

While a five-speed manual gearbox was standard equipment in the B9 3.5, an automatic gearbox could be fitted as an optional extra, an option which this car retains. Exported from Japan to Switzerland in 2016, upon its arrival, the car was serviced at a cost of over CHF 6,500. Since then, the car has remained largely in storage on display alongside many other Alpinas, and is presented today in well-preserved condition throughout. Boasting BMW Lapis Blue paintwork over an Alpina cloth interior, this would be an excellent stablemate or alternative to an E28 M5.

Le modèle était équipé en série d'une boîte manuelle cinq rapports, mais il pouvait aussi recevoir en option une boîte automatique, ce qui est le cas de la présente voiture. Exportée en 2016 du Japon vers la Suisse, elle a fait l'objet dès son arrivée d'une révision complète, pour un coût de 6 500 francs suisses. Depuis lors, elle est surtout restée entreposée et exposée à côté de nombreuses autres Alpina et se présente aujourd'hui dans un état très bien préservé. De couleur BMW "Lapis Blue" avec intérieur en tissu Alpina, elle constitue une excellente voiture, alternative possible à une E28 M5.





132

□ 1992 PORSCHE 928 GTS

Chassis / Châssis:
WPOZZZ92ZPS800200

Estimate / Estimation:
€70.000 – €85.000

Documents:
FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Under 17,000 km from new

Eye-catching Polar Silver over a purple leather interior

Envisioned originally to replace the 911, the 928 heralded a paradigm shift for Porsche, as top brass sought to introduce a luxurious flagship that emphasized long-distance refinement. With a front-engined V-8 at its heart, the 928 boasted a 50/50 weight distribution, making for excellent handling. In the early '90s the GTS was announced as production came to a close and boasted a new 5.4-litre engine producing 345 bhp and benefitted from larger brakes and updated styling.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Moins de 17 000 km depuis l'origine

D'un attrayant gris polaire avec intérieur en cuir pourpre

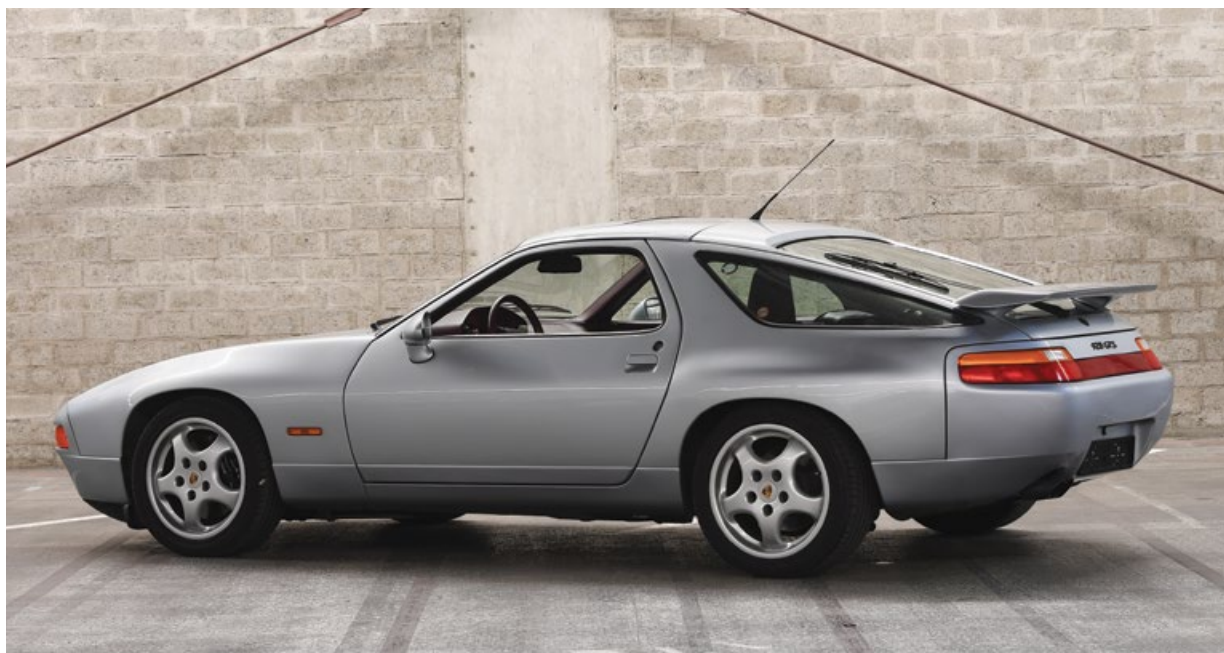
Initialement prévue pour remplacer la 911, la 928 se voulait être un changement de paradigme pour Porsche, dont les patrons voulaient lancer un luxueux vaisseau amiral permettant de voyager avec raffinement sur de longues distances. Bâtie autour d'un V8 avant, la 928 affichait une répartition des masses de 50/50 qui lui conférait un excellent comportement. Au début des années 1990, alors que sa fin de production approchait, on annonça la GTS, équipée d'un nouveau 4,5 litres qui délivrait 345 chevaux et dotée de plus gros freins ainsi que d'une ligne modernisée.

Delivered new to Spain in October of 1992, this particular 928 GTS is finished in Polar Silver metallic over and deep purple leather interior and is equipped with heated seats, sport shocks, air conditioning, sunroof, a Blaupunkt London RDM 42 and a five-speed manual transmission. According to documentation accompanying the car, it was registered in Barcelona in 1995 and remained in Spain through early 2017, before being purchased by the current owner. Today, the car presents in wonderful condition throughout, having travelled just less than 17,000 km from new.

An enthusiast favourite for years that is steadily gaining appreciation from collectors, low-mileage 928s of any variety are difficult to find, and this example should not be overlooked.

Cette 928 GTS fut livrée neuve en Espagne en octobre 1992. Elle est gris polaire métallisé avec un intérieur en cuir pourpre foncé et est équipée de sièges chauffants, d'amortisseurs sport, de l'air conditionné, d'un toit ouvrant, d'un Blaupunkt London RDM 42 et d'une boîte manuelle à cinq rapports. Selon ses documents, elle a été immatriculée à Barcelone en 1995 et est restée en Espagne jusqu'au début de 2017, où elle a été acquise par son propriétaire actuel. Elle est à ce jour en parfait état et n'a effectué qu'à peine 17 000 km depuis l'origine.

Les 928 sont appréciées des amateurs depuis des années et elles progressent régulièrement dans la cote d'amour des collectionneurs. Il est difficile d'en trouver une, de quelque variante que ce soit, avec un faible kilométrage ; on ne devrait pas négliger cet exemplaire.





133

□ 1994 BMW 850 CSI

Chassis / Châssis:
WBSEG9322RCDO0133

Estimate / Estimation:
€140.000 – €180.000

Documents:
FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

**Less than 28,500 miles and two private owners from new
Equipped with the rare six-speed manual transmission**

While an M-division iteration of BMW's 8-Series never quite came to fruition, those looking for the utmost performance from BMW's super coupe were not left wanting for more. Equipped with BMW's 375 bhp S70 5.6-litre V-12 engine, the 850 CSI was massaged by the M-division to improve the overall driving experience, and it did not disappoint. Only 1,510 were built.

According to previous registration documents on file, this 850 CSI was delivered new to Carl L Ellman of Bedminster, New Jersey. Finished in black over

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

**Moins de 28 500 miles et deux propriétaires depuis l'origine
Équipée de la rare transmission manuelle six-rapports**

Même si une version "M" de la BMW Série 8 n'a jamais été proposée à la vente, ceux qui cherchaient à obtenir les performances les plus élevées de ce super coupé BMW n'étaient pas oubliés. Équipée du moteur V12 BMW S70 de 5,6 litres développant 375 ch, la 850 CSI est passée entre les mains de la division Motorsport pour en améliorer le comportement général, et elle n'a pas déçu. Elle n'a été produite qu'à 1 510 exemplaires.

D'après d'anciens documents d'immatriculation inclus au dossier de la voiture, cette 850 CSI a été

a black leather interior, it is equipped with a six-speed manual transmission, one of only 225 850 CSis equipped as such. Amazingly, the car remained with Ellman from new until it was purchased by its current owner and imported to Switzerland in 2016.

With the CARFAX report showing regular services undertaken at both Morristown BMW and Park Avenue BMW in New Jersey, the car appears to have been driven by him on a semi-regular basis, likely as a secondary car. By the time he sold the car, it had only accrued 27,877 miles from new and has been driven less than 1,000 miles since.

The enthusiast looking for the perfect 850 CSi need not look further.

livrée neuve à Carl L. Ellman, de Bedminster dans le New Jersey (États-Unis). De teinte noire avec une sellerie en cuir noir, elle est équipée d'une boîte de vitesses manuelle six-rapports et fait partie des 225 exemplaires de 850 CSi ainsi dotés. Étonnamment, cette voiture est restée entre les mains de Carl L. Ellman depuis l'origine et jusqu'à son achat en 2016 par l'actuel propriétaire, qui l'a fait venir en Suisse.

Avec des rapports "Carfax" indiquant des révisions régulières réalisées chez Morristown BMW et chez Park Avenue BMW, dans le New Jersey, cette voiture semble n'avoir été utilisée par son propriétaire que sur une base épisodique, comme une deuxième voiture. Au moment où il a vendu cette BMW, elle n'affichaient que 27 877 miles d'origine. Depuis, elle en a couvert moins de 1 000 de plus.

Le passionné à la recherche d'une 850 CSi parfaite trouvera ici tout son bonheur.





134

□ 1984 ROLLS-ROYCE SILVER SPUR 'ST. JAMES' COACHWORK BY HOOPER

Chassis / Châssis: **SCAZN42A5ECX09011**

Estimate / Estimation:

€60.000 – €70.000

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

The 'St James', a one-off created for original owner

Just 1,654 miles from new

Complete with Rolls-Royce order form and warranty invoices

When California real-estate tycoon Angelo Markoulis was in the market for a new Rolls-Royce, he knew that he wanted something truly special. Hence, he went straight to Cerrito Motor Coach Limited in San Jose, California, and commissioned a one-off Silver Spur with additions by in-house unit Hooper & Company Ltd. Named as a tribute to their former St James Street location in London, the 'St James' took almost a year to complete.

The Hooper conversion was extensive. Finished in two-tone Georgian Silver and Ocean Blue,

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

La "St James", création unique pour son premier propriétaire

Seulement 1 654 miles depuis l'origine

Accompagnée de la commande et des factures de garantie Rolls-Royce

Quand Angelo Markoulis, magnat californien de la promotion immobilière, a décidé d'acheter une Rolls-Royce neuve, il fallait qu'il s'agisse d'un modèle vraiment spécial. Par conséquent, il s'est rendu directement chez Cerrito Motor Coach Limited, à San Jose, en Californie, et a passé commande d'une Silver Spur unique dotée d'améliorations réalisées par la filiale Hooper & Company Ltd. Avec une appellation qui rendait hommage à l'ancienne adresse de Hooper, dans St-James Street à Londres, la "St James" a réclamé pratiquement un an de travail.

Cette conversion par Hooper était importante. Avec une peinture deux-tons "Georgian Silver" et "Ocean Blue", la

external additions included an oversize sterling silver Flying Lady, power rear sunroof and special 'Hooper' and 'St James' badges on the boot. The interior was ordered in Light Blue Luxor leather and Grey piping, complemented by a Grey headliner and Mountain Blue carpets bound with Grey Luxor leather. Wood veneer picnic tables, cocktail cabinets and a television are available to those passengers in the back seats, while the dashboard holds an Alpine AM/FM stereo and equalizer with an Alphasonik Autosub.

In 1987, after driving the St James for 1,335 miles, the vehicle was put to rest in the family garage. Used sparingly since, when sold to the Netherlands in 2015, the odometer read just over 1,500 miles. The St James was shown at Concours d'Elegance Suisse in 2018 where it placed 1st in the Future Classiques, Berlines de Luxe 1980-1985 class. With such low mileage, it presents in exceptionally well-preserved condition throughout. A true one-off with almost every option possible, the 'St James' will surely attract collectors looking for something truly special.

voiture bénéficiait d'un équipement spécial, comme une "Flying Lady" de plus grande taille et en argent au sommet de la calandre, un toit ouvrant arrière et des inscriptions spéciales "Hooper" et "St James" sur le coffre. L'intérieur affichait un cuir "Light Blue Luxor" avec surpiquûres grises, complété par un ciel de toit gris et des moquettes "Mountain Blue" montées sur du cuir "Grey Luxor". Des tablettes de pique-nique en bois, des armoires à apéritif et une télévision agrémentaient le compartiment arrière, alors que le tableau de bord comportait un autoradio stéréo Alpine AM/FM et un égaliseur avec un Alphasonik Autosub.

En 1987, après avoir couvert 1 335 miles [2 148 km], la St James était entreposée dans le garage familial. Très rarement utilisée depuis, elle affichait un peu plus de 1 500 miles en 2015, quand elle a été vendue aux Pays-Bas. Plus récemment, la St James a été présentée en 2018 au Concours d'Élégance Suisse où elle a remporté le premier prix de la catégorie "Futures Classiques, Berlines de Luxe 1980-1985". Avec un kilométrage particulièrement bas, elle se présente dans un état exceptionnellement bien préservé à tous points de vue. Modèle unique doté de presque toutes les options possibles, la St James ne manquera pas d'attirer les collectionneurs recherchant quelque chose de vraiment spécial.





135

□ 1987 BMW M6

Chassis / Châssis: **WBAEE190002563146**

Offered from the Youngtimer Collection

Estimate / Estimation:

€60.000 – €80.000

BMW's iconic 'shark-nose' M6

A sure-fire future collectible

Véhicule issu d'une collection de Youngtimers

La M6 culte de BMW, dite "nez de requin"

A coup sûr un futur objet de collection

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

BMW and its M-division gave birth to a legend by slotting a modified inline six-cylinder engine sourced from the M1 into their beautifully styled 6-series coupé. Dubbed the M6, this sat at the top of the pecking order of the BMW range and proved to be a big success for the company.

At its time, the M6 was the second-fastest BMW ever built behind the M1, topping out at over 250 km/h. Along with its stunning performance, the M6 was outfitted with all the luxury accoutrements that

BMW et son département M ont donné naissance à une légende lorsqu'ils ont installé, après l'avoir modifié, le six-cylindres en ligne d'origine M1 dans leur magnifique coupé de la Série 6. Appelée M6, cette voiture s'installa au sommet de la gamme BMW et se révéla être un immense succès.

La M6 était alors la deuxième BMW la plus rapide, après la M1 : elle dépassait les 250 km/h. Cette éblouissante performance s'accompagnait de tout le luxe auquel étaient habitués les clients de

BMW's customers had become accustomed to, making it the perfect car for extended road trips, crossing continents in leaps and bounds at high speed.

Delivered new to Japan and finished in subtle BMW Diamantschwarz metallic over a grey leather interior, this M6 remained in Japan until mid-2016 when it was purchased by the consignor and imported to Switzerland to be included in his spectacular collection of BMWs. Showing just under 38,300 km on its odometer, this would be a wonderful example to drive and enjoy of what was then BMW's ultimate driving machine.

BMW, ce qui rendait cette voiture parfaite pour de longs parcours routiers effectués à vitesse élevée d'un bout à l'autre d'un pays.

Peinte du noir métallisé Diamantschwarz raffiné de BMW et garnie de cuir gris, cette M6 fut livrée neuve au Japon, où elle demeura jusqu'à mi-2016, date à laquelle son vendeur l'acquies et l'importa en Suisse pour lui faire rejoindre sa magnifique collection de BMW. Elle affiche à peine 38 300 km au compteur. C'est un merveilleux exemplaire, à conduire et à savourer, de ce qui fut la suprême routière de BMW.



136

□ **2011 FERRARI 599 SA APERTA**

Chassis / Châssis: **ZFF72RDT3B0181259**

Estimate / Estimation:

€925.000–€1.050.000

Under 3,600 km from new

Desirable Nero over Nero colour scheme

One of only 80 examples built, the
rarest iteration of the 599 GTB

Moins de 3 600 km depuis l'origine

Séduisante harmonie de teintes noires

L'un des 80 seuls exemplaires produits,
l'exécution la plus rare de la 599 GTB

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.





Looking to celebrate the 80th anniversary of Pininfarina, Ferrari decided to produce just 80 examples of a convertible version of their 599 GTB. Dubbed the SA Aperta, this was a model reserved for the marque's best clients. At its heart was the 6.0-litre V-12 engine sourced from the 599 GTO, capable of producing 661 bhp, which was at the time Ferrari's most powerful street engine offered to date. Even though the car shares many of the components of the hardcore 599 GTO, it is slightly softer and more comfortable to drive, making it more liveable on long journeys and giving it a friendlier personality overall – ideal in the drop-top companion to the 599 GTO.

Pour célébrer le 80e anniversaire de Pininfarina, Ferrari décida de produire tout juste 80 exemplaires de la version cabriolet de sa 599 GTB. Baptisé SA Aperta, c'était un modèle réservé aux meilleurs clients de la marque. Il était animé par le V12 de 6,0 litres et 661 chevaux de la 599 GTO, qui était alors le moteur le plus puissant jamais proposé par Ferrari sur une routière. Cette voiture partage de nombreux composants avec la 599 GTO fermée, mais elle est légèrement plus moelleuse et plus confortable à conduire, ce qui la rend plus agréable sur de longs trajets et lui confère une personnalité globalement plus sympathique : c'est la décapotable idéale aux côtés de la 599 GTO.

Previously residing with a large collector of supercars located in the United Arab Emirates, it has accumulated less than 3,600 km in his ownership. Finished in Nero paintwork, its stealth appearance is benefitted from several tasteful options, including matching Nero brake callipers, carbon fibre hub caps, carbon fibre Scuderia shields eschewing the traditional yellow and aftermarket tinted taillights.

Cet exemplaire a initialement appartenu à un grand collectionneur de supercars des Emirats Arabes Unis, et il a parcouru moins de 3 600 km entre ses mains. Il est noir et doit sa discrétion à de nombreuses options choisies avec goût, dont des étriers de freins noirs assortis, des enjoliveurs en fibre de carbone, des écussons Scuderia en fibre de carbone, et non pas du traditionnel jaune, et des feux arrière teintés pris en accessoire.





Inside, the theme continues and the car is trimmed in Nero leather with Rosso accents, including Rosso stitching for the cavallinos and 'SA Aperta' script on the headrests. The steering wheel, transmission tunnel and dashboard boast carbon fibre accents, contrasted by the red tachometer. Furthermore, it is important that the car is accompanied by the optional carbon fibre roof, a costly and seldom-seen option.

Delivering 599 GTO levels of performance along with the thrills of open-air motoring, the 599 SA Aperta is a wonderful car in every right that seemingly delivers the best of both worlds. Comfortable and spacious enough to be used every day or for extended road trips, and with enough performance on tap to put almost any other car on the road firmly in the rearview mirror, it is hard to think of a more capable modern grand tourer. Having only been driven 3,600 km from leaving the production line in Maranello, this 599 SA Aperta would be an excellent addition to any collection for its supreme versatility.

Ce thème se prolonge à l'intérieur, garni de cuir noir avec des touches de rouge, dont des cavallinos et des marquages 'SA Aperta' piqués en rouge sur les appuie-têtes. Le volant, le tunnel de transmission et la planche de bord comportent des inserts en fibre de carbone, auxquels s'oppose le rouge du tachymètre. Il est par ailleurs important de noter que la voiture est munie du toit amovible en fibre de carbone qui constituait une option coûteuse et peu diffusée.

La 599 SA Aperta offre les performances de la 599 GTO avec en plus les joies de la conduite au grand air ; c'est une merveilleuse voiture qui réunit le meilleur des deux mondes. Elle est confortable et suffisamment spacieuse pour un usage quotidien ou pour de longs trajets, et dispose de performances qui lui permettent de clairement laisser presque n'importe quelle autre voiture dans le rétroviseur ; on a peine à imaginer qu'il puisse actuellement exister une GT plus performante. Cette 599 SA Aperta, qui n'a parcouru que 3 600 km depuis qu'elle a quitté la ligne de montage de Maranello, constituerait du fait de sa parfaite polyvalence un excellent complément à toute collection.



137

1900 PANHARD ET LEVASSOR 16 HP REAR ENTRANCE TONNEAU

Chassis / Châssis: **2565**

Estimate / Estimation:

€275.000 – €325.000

Freshly restored early veteran car

Excellent four-cylinder example of Système Panhard

Une des toutes premières voitures, récemment restaurée

Excellente représentante à quatre-cylindres du système Panhard

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.

René Panhard and Émile Levassor built their first cars, a series of four identical models, in Paris during 1891. Other models followed in rapid succession, giving Panhard et Levassor the claim as first in continuous production, as opposed to Germany's Daimler and Benz, whose early efforts came in ebbs and flows. With French colleagues and competitors Peugeot, Serpollet and De Dion, Panhard & Levassor constituted the world's earliest automobile industry.

An early adherent to the front-engine, rear-drive configuration, Panhard was recognized by the application of the name *Système Panhard* to the layout, although another important ingredient, shaft-drive, was not universally adopted by the company until 1913. Panhard & Levassor were pioneers also with wheel steering (1896) and tubed radiators (1897). Chief engineer Arthur Krebs was also a pioneer in carburetion and electric ignition.

René Panhard et Émile Levassor construisirent à Paris en 1891 leurs premières voitures, en quatre exemplaires identiques. D'autres modèles se succédèrent rapidement, ce qui permit à Panhard et Levassor de revendiquer le titre de premier constructeur permanent, par opposition à Daimler et Benz, en Allemagne, dont les efforts précoces connaissaient nombre de fluctuations. En compagnie de ses confrères et concurrents Peugeot, Serpollet et De Dion, Panhard & Levassor créa la première industrie automobile du monde.

Panhard adopta très tôt la configuration moteur à l'avant – roues arrière motrices, qui reçut le nom de *Système Panhard*, même si le constructeur attendit 1913 pour adopter de façon définitive un autre élément important, la transmission par arbre. Panhard & Levassor fut également pionnier en matière de direction (1896) et de radiateurs tubulaires (1897). Son ingénieur en chef, Arthur Krebs, le fut dans les domaines de la carburation et de l'allumage électrique.





Panhard et Levassor's annual production, which had been in single and double digits, rose above 100 in 1896, the year a four-cylinder, 2,402-cc 8 CV model was introduced. A 12 CV engine followed in 1897, and in 1899 the first 16 CV, 4,387-cc model. Eight were built through 1900, and in 1901 a new 4,072-cc 16 CV Centaure engine replaced the former Phénix powerplant. A further 153 were built through 1903.

This handsome rear-entrance tonneau bearing chassis no. 2565 retains its original engine, with a new body, correct-type axles and chassis, and a four-speed gearbox recently manufactured to original specifications. It is believed to have spent the majority of its life in France before being purchased by its current British owner who commenced a full restoration to its current magnificent state.

Fitted with an electric starter motor and a modern oil pump for enhanced reliability and drivability, it is roadworthy on today's roads. Accompanied by a set of FIVA papers, it remains eligible for a number of motoring events. The owner reports that it drives wonderfully, is easily capable of motoring along at 60 km/h and has adequate gearing to tackle hills with ease.

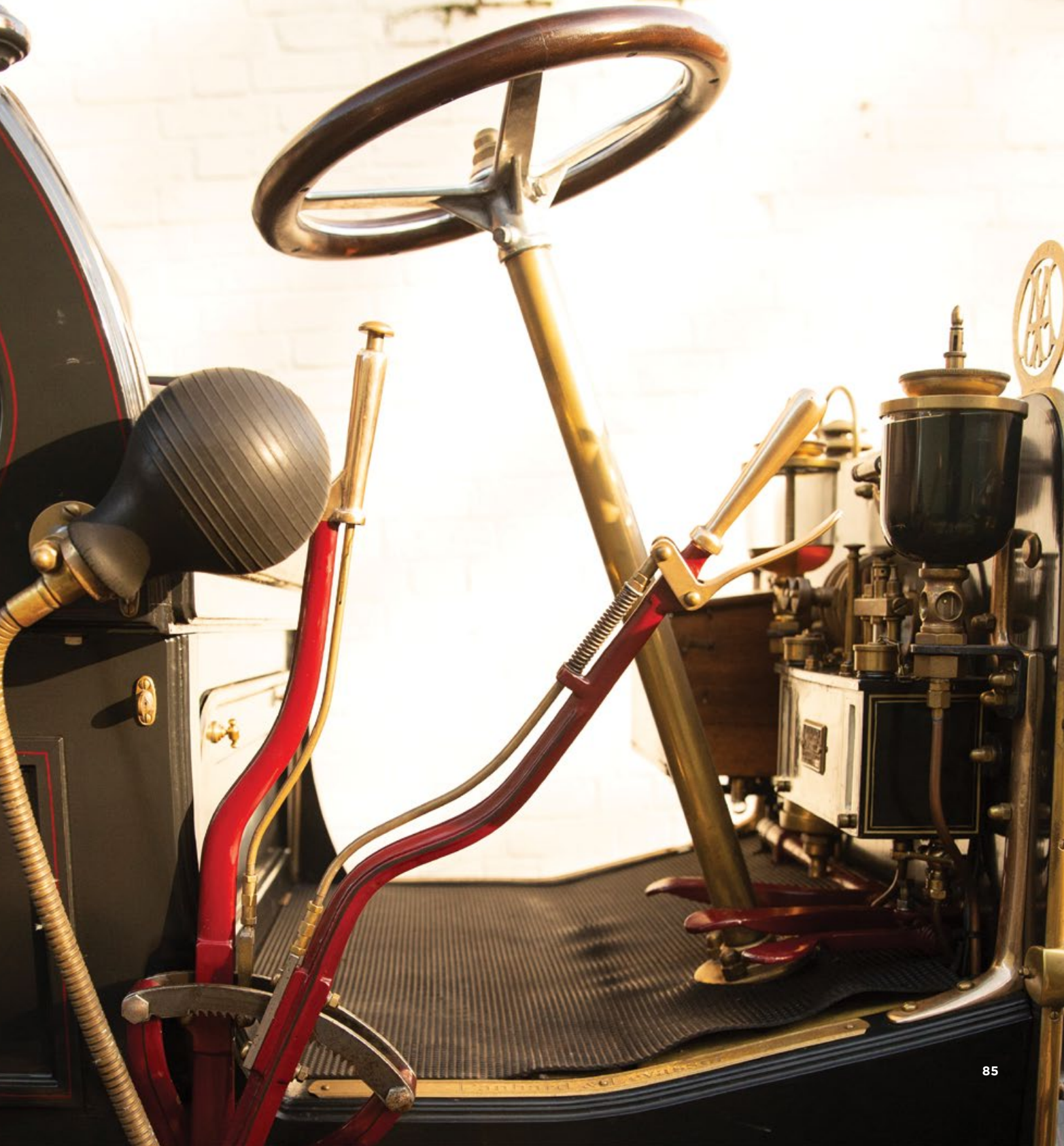
La production annuelle de Panhard & Levassor, d'abord à un puis à deux chiffres, grimpa à 100 en 1896, année où fut lancé la 8 CV au quatre-cylindres de 2 402 cm³. Une 12 CV suivit en 1897, et 1899 fut l'année de la première 16 CV de 4 387 cm³. Il s'en construisit huit en 1900, et en 1901, le nouveau Centaure 16 CV de 4 072 cm³ vint remplacer l'ancien Phénix. 153 autres exemplaires furent produits jusqu'en 1903.

Cet élégant tonneau à entrée arrière construit sur le châssis n° 2565 a toujours son moteur d'origine, et un châssis et essieux aux spécifications correctes, avec une caisse neuve et une boîte de vitesses à quatre rapports récemment construite selon la définition d'origine. On pense qu'il a passé l'essentiel de sa vie en France avant d'être acquis par son actuel propriétaire britannique, qui l'a remis dans l'état magnifique qui est le sien moyennant une restauration complète.

Pour améliorer son agrément d'utilisation et sa fiabilité, il a été équipé d'un démarreur électrique et d'une pompe à huile moderne. Il est proposé avec une série de documents de la FIVA et est éligible à nombre de manifestations automobiles. Son propriétaire signale qu'il roule parfaitement bien, qu'il soutient sans difficulté une vitesse de croisière de 60 km/h et que ses démultiplications lui permettent de gravir des côtes avec aisance.

An imposing Edwardian motor car, this Panhard et Levassor represents one of the finest vehicles of its era and is fantastic value for a powerful four-cylinder example.

Cette Panhard et Levassor, imposante voiture de l'ère édouardienne, est l'une des plus belles de son époque et son vigoureux quatre-cylindres lui confère une valeur extraordinaire.





138

1966 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA STRADALE

COACHWORK BY BERTONE

Chassis / Châssis: **AR 613864**

Engine / Moteur: **AR 00502/A 18946**

Estimate / Estimation:

€310.000 – €340.000

Documents:

ITALIAN LIBRETTO

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Désirable GTA 1600 Stradale

Beautifully restored

Still wearing its original Italian registration plates

The GTA gave Alfa Romeo massive success in International Touring car championships in the '60s and early '70s. A lightweight homologation special, it represented the dreams of many enthusiasts of its heyday and is highly collectable today thanks to its stunning performance and gorgeous Bertone-penned bodywork. Thanks to the wide use of 'Peraluman 25' alloy body panels of 1.2-mm thickness, it weighed only 740 kg and coupled with its 115-hp 1,570-cc inline four-cylinder engine, it delivered exhilarating performance.

Désirable GTA 1600 Stradale

Restauration magnifique

Encore équipée de ses plaques d'immatriculation italiennes d'origine

La GTA a permis à Alfa Romeo de remporter de très importants succès lors des championnats Tourisme des années 1960 et du début des années 1970. Cette spéciale d'homologation allégée représentait à l'époque le rêve de nombreux passionnés et, aujourd'hui, elle est hautement collectionnable grâce à ses excellentes performances et à sa magnifique carrosserie dessinée par Bertone. Grâce à une utilisation extensive de panneaux en alliage "Peraluman 25" de 1,2 mm d'épaisseur, elle ne pesait que 740 kg ce qui, combiné au moteur quatre-cylindres 1 570 cm3 de 115 ch, permettait des performances grisantes.

Delivered new to Switzerland in December 1966 sporting a red over black interior, this GTA was sold new to Lecce, Italy, to Mr Antonio Moriero and registered on 21 April 1972 with the registration LE 154960. It was later sold to Mr. Federico Ascari of Castenedolo who kept the car until 1986, when he sold it to Mr Giuseppe d'Agata of Treviso who kept the car until 2011.

The car ended up in the famous Mario Pietrella collection who commissioned a concours-level restoration and commissioned Chiapparini and his mechanics to restore it to pure 'Stradale' configuration, including Weber 45 DCOE14 carburetors, but adding few features such as the famous Autodelta 'slittone', i.e., the rear axle sliding guide, and velocity stacks. It was purchased by the consignor, an Italian Alfa Romeo collector and enthusiast in 2013.

Offered publicly for the first time, this is a unique opportunity to acquire one of the most significant Alfa Romeos ever made.

Livrée neuve en Suisse en décembre 1966 de couleur rouge avec intérieur noir, cette GTA a été vendue neuve à M. Antonio Moriero, de Lecce, en Italie, et a été immatriculée le 21 avril 1972 sous le numéro LE 154960. Elle a été ensuite cédée à M. Federico Ascari, de Castenedolo, qui l'a conservée jusqu'en 1986, année à laquelle elle a été achetée par M. Giuseppe d'Agata, de Trévise, qui l'a gardée jusqu'en 2011.

La voiture a plus tard intégré la célèbre collection Mario Pietrella. Elle a fait à ce moment-là l'objet d'une restauration du niveau concours : confiée à Chiapparini et ses mécaniciens, elle a été remise en état dans sa pure configuration "Stradale", avec des carburateurs Weber 45 DCOE14, mais avec certains équipements particuliers comme le fameux "slittone" Autodelta, c'est-à-dire le système de guidage du pont arrière, et des trompettes d'admission. Elle a été achetée en 2013 par le propriétaire actuel, un passionné collectionneur d'Alfa Romeo.

Proposée pour la première fois à la vente, elle constitue une opportunité unique d'acquérir une des Alfa Romeo les plus significatives jamais produites.





139

□ 2007 ASTON MARTIN VANQUISH S

Chassis / Châssis: **SCFAC243M7B502353**

Engine / Moteur: **17916**

Estimate / Estimation:

€120.000 – €140.000

Documents:

**CANCELLED SWISS CARTE
GRISE**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Upgraded with the desirable six-speed manual transmission

Showing less than 14,600 km

Aston Martin unveiled the Vanquish S at the 2004 Paris Auto Show. With horsepower from 460 bhp to 520 bhp, and revised gearbox and rear axle ratios, top speed was quoted as being over 200 mph. Furthermore, the Vanquish S is distinguished by a larger grille, new front splitter and a raised rear 'spoiler'.

Delivered new to the Middle East, this late-production Vanquish S was imported to Switzerland by the consignor and shows less than 14,600 km on its odometer. Late-production Vanquishes could be equipped with satellite navigation, and keen eyes will notice the blacking plate where this would normally

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Post-équipée de l'appréciable boîte manuelle à six rapports

Affiche moins de 14 600 km

Aston Martin avait présenté la Vanquish S au Salon de Paris 2004. Avec ses 460 à 520 chevaux et des rapports de boîte et de pont redéfinis, elle était réputée dépasser les 320 km/h. Elle se distinguait par une calandre agrandie, un nouveau diffuseur avant et un bécquet arrière plus haut.

Cette Vanquish S figure parmi les dernières produites ; elle fut livrée neuve au Moyen-Orient, puis fut importée en Suisse par son vendeur. Elle affiche moins de 14 600 km au compteur. Les dernières Vanquish pouvaient recevoir une navigation par satellite, mais pas celles destinées

reside, as Asian and Middle Eastern market cars were not offered with satellite navigation.

The Vanquish's original manual transmission managed by a hydraulically activated clutch was considered by many to be the Vanquish's Achilles' heel so much so that Aston Martin Works was convinced to offer conversions to a 'traditional' manual transmission. These conversions could be carried out at Aston Martin Works in Newport Pagnell or selected dealerships overseas, and this car has received one such conversion.

Manual gearbox conversion Vanquish Ses rarely come to market, and the opportunity to acquire this lovely dark blue over beige example should not be missed.

à l'Asie et au Moyen-Orient ; un œil exercé pourra repérer l'emplacement qui lui était réservé.

Nombreux étaient ceux qui considéraient que la boîte manuelle d'origine des Vanquish, avec son embrayage à commande hydraulique, était son talon d'Achille, au point qu'Aston Martin fut conduit à offrir une transformation en boîte manuelle traditionnelle. Cette transformation s'opérait dans les ateliers Aston Martin de Newport Pagnell ou, à l'étranger, chez des concessionnaires sélectionnés ; cette voiture a bénéficié d'une telle transformation.

Il est rare de trouver sur le marché des Vanquish dotées de cette transformation de la boîte manuelle, aussi ne devrait-on pas laisser passer l'occasion d'acquérir ce magnifique exemplaire bleu foncé avec intérieur beige.





140

1959 LISTER-JAGUAR COSTIN

Chassis / Châssis: **BHL 2-59**

Estimate / Estimation:

€900.000 – €1.100.000

Ex-works, driven by Ivor Bueb and Bruce Halford in the 1959 24 Hours of Le Mans

Previously owned by Peter Kaus, and displayed in the remarkable Rosso Bianco Museum

Raced extensively in historic events over the last decade and presented in race-ready condition

Voiture d'usine, pilotée par Ivor Bueb et Bruce Halford aux 24 Heures du Mans 1959

Autrefois propriété de Peter Kaus, qui l'a exposée dans l'admirable Musée Rosso Bianco

A pris part à plusieurs courses d'époque ces dix dernières années ; prête à courir telle que présentée

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



Après avoir dominé en 1957 et 1958 le British Sports Car Racing avec Archie Scott-Brown au volant, Brian Lister entreprit de développer pour 1959 une nouvelle voiture, avec l'aide de l'aérodynamicien Frank Costin. Construite sur le même châssis que la 'Knobbly' mais répondant aux exigences de faible surface frontale et de faible traînée de Costin, la Lister-Jaguar 1959 ne pouvait pas s'écarter davantage de la voiture de la saison précédente.

La première Costin "d'usine", le châssis n° BHL 2-59, semble avoir connu son premier succès entre les mains du double vainqueur du Mans Ivor Bueb lors du Sussex Trophy de Goodwood, le lundi de Pâques 1959. Deux semaines plus tard, Bueb termina 5e lors du British Empire Trophy d'Oulton Park où il partagea le meilleur temps au tour avec la Cooper Monaco de Jack Brabham, classé 2e. En mai, au Crystal Palace, Bueb


Dominating the British Sports Car racing in the 1957 and 1958 seasons with Archie Scott-Brown driving, Brian Lister developed a new car for 1959 with aerodynamicist Frank Costin. Constructed around the same basic chassis as the 'Knobbly' but incorporating Costin's aims of low frontal area and low drag, the 1959 Lister-Jaguar could not have looked further removed from the previous season's car.

The first 'Works' Costin constructed, chassis no. BHL 2-59 was apparently driven to a debut victory by double Le Mans winner Ivor Bueb in the Sussex Trophy race at Goodwood on Easter Monday 1959. Two weeks later, Bueb finished 5th in the British Empire Trophy at Oulton Park, sharing fastest lap





The Lister-Jaguar at the 24 Hours of Le Mans with Ivor Bueb and Bruce Halford.
Courtesy of the Revs Institute for Automotive Research



ROIL

DUNLOP

with the 2nd-placed Jack Brabham's Cooper Monaco. At Crystal Palace in May, Bueb was 4th behind the Coopers of Salvadori and Jim Russell and the Lotus of Graham Hill. The following month, the car was entered at Le Mans in a two-car 'Works' team, driven by Bueb and Lister stalwart Bruce Halford and confirmed by accompanying Le Mans entry forms. As a round of the 3.0-litre-limited World Sports Car Championship, all Jaguar-engined cars were forced to run the notoriously unreliable de-stroked version of the hitherto bulletproof XK engine.

Although the race started positively for Lister, the sister car of Walt Hansgen and Peter Blond suffered engine failure after four hours. Running as high as 4th after eight hours – BHL 2-59 succumbed to the same fate after 121 laps. Bueb's 6th place at the British Grand Prix meeting at Aintree aside, this was BHL 2-59's 'Works'

termina 4e derrière les Cooper de Salvadori et Jim Russell et la Lotus de Graham Hill. Le mois suivant, la voiture fut engagée au Mans dans une équipe de deux voitures "d'usine", pilotées par Bueb et Bruce Halford, le fidèle soutien de Lister, ce qui est confirmé par les registres d'engagement du Mans. Du fait de leur participation au Championnat du Monde des voitures de sport de moins de 3 litres, toutes les voitures motorisées par Jaguar devaient utiliser la version à course réduite, notoirement peu fiable, du moteur XK jusqu'alors irréprochable.

Alors que la course avait bien démarré pour Lister, Walt Hansgen et Peter Blond furent victimes sur l'autre voiture d'une panne moteur survenue au bout de quatre heures. La BHL 2-59, qui était arrivée au bout de huit heures à la 4e place, subit le même sort après 121 tours. Mis à part la 6e place de



The Lister-Jaguar as seen at the Goodwood Revival in 2011 during the Sussex Trophy.
Courtesy of Tim Scott

swansong. Following Brian Lister's decision to withdraw from racing the following week – the car was offered for sale at the end of the 1959 season by renowned London car dealership The Chequered Flag.

BHL 2-59 made its way to California sometime in early 1960. For the next two seasons it was raced by Dave Ridenour extensively in SCCA, USAC and California Sports Car Club events, taking wins at Riverside and Laguna Seca and other podium placings at Cotati, Stockton, Sacramento and Vaca Valley. His last recorded outing with the car was a 2nd place at Cotati in May 1962.

After the Lister-Jaguar's return to the UK in 1983, it raced in a handful of historic races with new owner Chris Drake, before being sold to Peter Kaus for display in his Rosso Bianco Museum. Residing there until acquired by the consignor in 2006, it has been a frequent historic racing competitor, appearing at the Le Mans Classic and Goodwood Revival, and has enjoyed multiple victories in VSCC and AMOC 1950s Sports Car events.

Bueb au Grand Prix de Grande-Bretagne d'Aintree, ce fut là le chant du cygne de la BHL 2-59 "d'usine". Dès la semaine suivante, Brian Lister décida de se retirer de la compétition et la voiture fut confiée à la fin de la saison 1959 à une concession londonienne bien connue, The Chequered Flag, pour être vendue.

La BHL 2-59 soit partie pour la Californie au début de 1960. Entre les mains de Dave Ridenour, elle participa les deux saisons suivantes à de nombreuses épreuves du SCCA, de l'USAC et du California Sports Car Club ; le pilote remporta des victoires à Riverside et Laguna Seca, ainsi que des podiums à Cotati, Stockton, Sacramento et Vaca Valley. Sa dernière course connue sur cette voiture lui apporta une place de 2e à Cotati, en mai 1962.

La Lister-Jaguar revint en 1983 au Royaume-Uni, où son nouveau propriétaire l'engagea dans plusieurs épreuves de véhicules d'époque, avant de la revendre à Peter Kaus qui l'exposa au musée Rosso Bianco. C'est là qu'elle résida jusqu'à ce que son vendeur l'acquière en 2006 ; elle participa fréquemment à des épreuves de véhicules d'époque, telles les Le Mans Classic et Goodwood Revival, et connut de nombreuses victoires lors de manifestations du VSCC et de l'AMOC réservées aux sportives de années 1950.

Accompanied by a recent report from marque specialist Chris Keith-Lucas, he identifies the chassis as retaining several features unique to Costin Listers, including the distinctive rectangular chassis cross member and the rear trailing arm pick-ups being located outside the main chassis tubes (and not inside, as on earlier Knobblys). The report identifies that the car is fitted with a works specification 3.8-litre dry-sump engine with wide-angle cylinder head and a fully synchromesh XK gearbox.

Fully race prepared and ready to compete with only one outing after a recent engine rebuild, BHL 2-59 is ready for use in any of the multitude of 1950s sports car races for which it is eligible.

Un récent rapport de Chris Keith-Lucas, le spécialiste de la marque, indique que son châssis présente des caractéristiques spécifiques aux Costin Lister, telles qu'une traverse de châssis rectangulaire et des supports de bras de suspension arrière implantés à l'extérieur des tubes du châssis (et non à l'intérieur, comme c'était le cas sur les premières Knobblys). Il indique aussi que la voiture est équipée d'un 3,8 litres d'usine à carter sec avec culasse à grand angle, ainsi que d'une boîte XK entièrement synchronisée.

La BHL 2-59 n'a effectué qu'une sortie depuis la récente réparation de son moteur. Elle est préparée pour la compétition et est prête à courir dans n'importe laquelle des nombreuses épreuves pour sportives des années 1950 auxquelles elle est éligible.





141

1964 PORSCHE 911 COUPÉ

COACHWORK BY REUTTER

Chassis / Châssis: **300082**

Engine / Moteur: **900192**

Estimate / Estimation:

€600.000–€800.000

Documents:

**CANCELLED
FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

The fourth 911 to bear the now famous '911' nomenclature

Just three registered keepers from new
and delivered new to France

Beautifully restored to original specifications

Exceptionally well documented

Quatrième 911 à porter la désormais célèbre appellation '911'

Livrée neuve en France. Seulement trois
propriétaires depuis l'origine

Merveilleusement restaurée selon la définition d'origine

Exceptionnellement bien documentée

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.

The first batch of Porsche's new 901 coupés were completed on 14 September 1964 and numerous running changes were implemented on these early models. By Christmas, 232 cars had been completed. Due to a legal battle regarding nomenclature with Peugeot, Porsche agreed to change the designation to '911', but only for cars delivered to owners after 1 January 1965, as cars already under construction carried 901 badging. There are nearly a hundred differences between those built in 1964 and 1965, some obvious and some quite subtle, including interior, body and trim features.

Chassis 300082 is one of four new cars completed on 12 November 1964. The factory's hand-written ledger for these 232 cars, as illustrated in Tobias Aichele's *Porsche 911*, shows that it was assigned engine no. 900193. According to Robert Fleming of Minnesota, keeper of the Early 911 Registry, it appears that the engine was changed before the car left the factory, as 900193 had been allocated to chassis 300067, which was constructed several weeks earlier. Thus, this car was delivered to its first owner with engine no. 900192. It retains that engine today.

Le premier lot des nouveaux coupés Porsche 901 fut achevé le 14 septembre 1964 ; ces premières voitures avaient bénéficié de nombreuses évolutions. A Noël, 232 voitures avaient été produites. A la suite d'une querelle juridique avec Peugeot, portant sur son appellation, Porsche accepta de changer celle-ci en '911', mais uniquement pour les voitures produites après le 1er janvier 1965, car celles qui étaient déjà en cours de montage portaient un monogramme 901. Il y a près d'une centaine de différences entre celles de 1964 et celles de 1965, certaines évidentes et d'autres assez subtiles, tant sur l'intérieur que sur la carrosserie ou les garnissages.

Le châssis 300082 est l'une des quatre voitures produites le 12 novembre 1964. Le registre manuscrit de l'usine portant sur ces 232 voitures montre, ainsi que le mentionne Tobias Aichele dans *Porsche 911*, qu'il reçut le moteur 900193. Selon Robert Fleming, du Minnesota, qui conserve le Registre des Premières 911, il se trouve que cette voiture s'est fait changer de moteur avant sa sortie d'usine, car le 900193 avait été réaffecté au châssis 300067, construit plusieurs semaines auparavant. C'est ainsi que cette voiture a été livrée à son premier propriétaire équipée du moteur n° 900192, qui est toujours le sien.







Delivered on 19 December to Porsche's distributor Sonauto in Paris, the consignor states that he acquired 300082 from its third known owner in France. It was reconfigured for historic racing at the time, but complete with its original body panels and engine. A correct interior was sourced, complete with the aluminium framed steering wheel that is unique to these early cars. It has been comprehensively restored in its original colour of Enamel Blue, as listed on its factory Kardex. The interior is correct Black leatherette with charcoal carpets. The dashboard cover is screwed into place from the top, which was a detail changed on later cars. The original steel wheels are properly date-stamped '11-64'. It is supplied with each of its original registration documents.

Shown at the 2018 Zoute Concours d'Elegance, it is certainly ready to appear at other concours events. Extremely rare, this survivor from Porsche's initial foray into a six-cylinder GT coupé would make a wonderful addition to any collection of important sports cars.

Le 300082 fut livré le 19 décembre à Sonauto, le distributeur Porsche de Paris. Son vendeur l'a acquis auprès de son troisième propriétaire connu, en France. Il avait alors été reconfiguré pour participer à des courses d'anciennes, mais il était complet et toujours équipé de ses panneaux de carrosserie et de son moteur d'origine, et son intérieur était conforme, avec le volant à armature aluminium spécifique à ces premiers exemplaires. Il a été complètement restauré en respectant sa couleur d'origine, le bleu émail cité par le Kardex de l'usine. Son intérieur est conforme : skaï noir et tapis anthracite. Le couvercle de planche de bord est vissé par le dessus, détail qui évoluera par la suite. Les roues acier d'origine sont comme il se doit frappées de la date '11-64'. Chacun de ses documents d'immatriculation d'origine accompagne cette voiture.

Elle a été exposée au Concours d'élégance 2018 du Zoute et est à coup sûr prête pour d'autres concours. Ce survivant de la première incursion de Porsche dans le monde des coupés GT six-cylindres est extrêmement rare ; il constituerait un merveilleux enrichissement de toute collection de voitures de sport de premier plan.



142

2008 FERRARI 430 SCUDERIA

Chassis / Châssis: **ZFFKZ64B000160738**

Just under 15,000 km from new

Moins de 15 000 km

Estimate / Estimation:

Delivered new to Germany

Livrée neuve en Allemagne

€140.000–€170.000

Recently serviced by Charles Pozzi

Entretien récemment effectué par Charles Pozzi

Documents:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

When it was launched in 2007, Ferrari's 430 Scuderia eclipsed even the Enzo as Maranello's fastest road car around the Fiorano circuit. Its headline statistics still make for impressive reading today: a 60 millisecond gearchange, 503 bhp, standard carbon ceramic brakes and the extensive use of composites to give a dry weight of just 1,250 kg. Given such compelling ingredients, it is not surprising that contemporary reviews were universally ebullient.

Lors de son lancement en 2007, la Ferrari 430 Scuderia devient sur le circuit de Fiorano la routière la plus rapide qu'ait sortie Maranello ; elle détrône même la Enzo. Ses caractéristiques sont encore à ce jour impressionnantes : changement de rapport en 60 millisecondes, 503 ch, freins carbone céramique en série et utilisation poussée de composites permettant d'atteindre un poids à sec de 1 250 kg. Avec de tels atouts, il ne faut pas s'étonner que les commentaires de l'époque aient été dithyrambiques.

This example was delivered in May 2008 and has been serviced three times since according to the accompanying warranty manual; in 2011, 2013 and 2015, all with the same dealer in Germany. With its current owner in France, it has recently been serviced by Charles Pozzi. Befittingly specified in Rosso Corsa with Grigio NART racing stripe, it has matching Grigio alloy wheels, behind which sit Rosso callipers. On the inside it is trimmed in Nero and features carbon fibre racing seats, four-point safety harnesses, red stitching and a carbon-fibre steering wheel. It also has Bluetooth handsfree preparation from the factory.

The car will receive a fresh service prior to sale to ensure it is ready for its next owner to enjoy to the full. As *Evo* magazine put so succinctly, 'All-time great status is surely a certainty' for the 430 Scuderia.

L'exemplaire proposé a été livré en mai 2008. Il a depuis bénéficié, selon son carnet de garantie, de trois entretiens effectués par le même concessionnaire allemand, en 2011, 2013 et 2015. Son actuel propriétaire français l'a récemment fait entretenir par Charles Pozzi. La voiture est comme il se doit rouge Rosso Corsa avec des bandes NART grises Grigio ; ses roues Grigio assorties coiffent des étriers Rosso. Son intérieur, noir décoré de piqûres rouges, est doté de sièges compétition en fibre de carbone, de harnais quatre points et d'un volant en fibre de carbone. Elle est par ailleurs équipée d'une connexion Bluetooth mains libres d'usine.

Avant sa mise en vente, la voiture bénéficiera d'un entretien qui permettra à son prochain propriétaire d'en profiter sans réserve. Ainsi que l'a si concisément formulé le magazine *Evo*, la 430 Scuderia "va de façon certaine faire partie des plus grandes de tous les temps."





143

1966 SHELBY 427 COBRA

Chassis / Châssis: **CSX 3284**

Estimate / Estimation:

€800.000 – €1.000.000

Delivered new to California; UK registered since 1973

On display in the Midland Motor Museum for nearly 20 years

Retains virtually all of its original features;
a truly splendid 427 Cobra

Livrée neuve en Californie, immatriculée
en Angleterre depuis 1973

Exposée depuis presque 20 ans au Midland Motor Museum
Comporte toutes son équipement d'origine ; une Cobra 427
vraiment splendide

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



A performance car icon, the world had never seen anything like Carroll Shelby's Cobra when it first arrived on the scene in 1962. When the 427 Cobra first became available, adding even more power, it certainly kept the Shelby craze going. While the CSX 3000-numbered cars are widely known for their thunderous 427-cu. in. V-8 engines, it is a little-known fact that Cobras also sported 428-cu. in. V-8s as well.

When Shelby found that he was losing money on every Cobra delivered with the racing-derived 427 'side-oiler' V-8, a decision was made to substitute a less-expensive 428-cu. in. Ford V-8, and that motor was used for all '3200'-series cars. Performance, insisted Shelby, was virtually the same for both powerplants, at least for cars that would be limited to street use.



Le monde automobile n'avait jamais rien vu de semblable à la Cobra de Carroll Shelby quand cette icône sportive est apparue en 1962. Quand la Cobra 427, encore plus puissante, a été ensuite proposée, elle a évidemment contribué à alimenter la passion Shelby. Alors que les voitures numérotées CSX 3000 sont célèbres pour leur puissant moteur V8 de 427 ci, ce que l'on sait moins, c'est que les Cobra ont également reçu un V8 de 428 ci.

Quand Shelby a constaté qu'il perdait de l'argent sur chaque Cobra produite avec le V8 de 427 ci issu de la compétition, il a été décidé de lui substituer le V8 Ford 428 ci, moins coûteux ; ainsi, ce moteur a équipé toutes les Cobra numérotées dans la séquence "3200". Les performances, comme le soulignait Shelby, étaient pratiquement les mêmes pour les deux versions, au moins pour les voitures dont l'utilisation se limitait à la route.

La voiture n° CSX 3284 a été livrée neuve en octobre 1966 à Hayward Motors, à Hayward (Californie). De teinte Rangoon Red avec sellerie noire, elle a été livrée en même temps que CSX 3271. Selon le World Registry of Cobras and GT40s du SAAC,





Chassis no. CSX 3284 was delivered new to Hayward Motors in Hayward, California, in October of 1966. Finished Rangoon Red with black upholstery, it was delivered there alongside CSX 3271. It passed to Eagal Ford Sales in Stockton and remained there unsold at least through July of 1967, according to the SAAC's World Registry of Cobras and GT40s. While its early owners are unknown, the car was exported to the UK by John Harper who in turn sold the car to John Broad. The earliest MoT certificate in the accompanying history file dated 2 August 1973 shows 20,815 miles recorded.

The car's next owner would be Michael J Stephens, who purchased the car in November of 1974. Broad reportedly sold it to free up some cash in order to bid on a rare set of porcelain which was coming up at auction and was lucky enough to have two 427 Cobras in the garage. Following several years of very limited road use in the UK, Stephens decided to place CSX 3284 on display at the Midland Motor Museum in Bridgenorth, and it remained there on display from 1980 to 1999 until the museum closed in June of 2000. Stephens sold CSX 3284 the following year with a warranted mileage of 21,987.

elle est passée chez Eagal Ford Sales, à Stockton, et y est restée au moins jusqu'en juillet 1967 en attendant d'être vendue. Ses premiers propriétaires ne sont pas connus, mais la voiture a été exportée en Angleterre par John Harper qui l'a ensuite cédée à John Broad. Le certificat de contrôle technique le plus ancien apparaissant dans le dossier historique de la voiture date du 2 août 1973 et indique un kilométrage de 20 815 km.

Le propriétaire suivant allait être Michael J Stephens, qui l'a achetée en novembre 1974. Broad aurait vendu la voiture pour récupérer l'argent nécessaire à l'achat d'une rare pièce de porcelaine proposée aux enchères ; et il avait la chance de posséder deux Cobra 427. Après plusieurs années d'une utilisation très parcimonieuse sur les routes britanniques, Stephens décidait de placer CSX 3284 en exposition au Midland Motor Museum de Bridgenorth. Elle y est restée de 1980 à 1999, jusqu'à ce que le musée ferme, en juin 2000. Stephens a vendu CSX 3284 l'année suivante, avec un kilométrage garanti de 21 987 miles.

C'est Joe Eagle, du Sussex, qui en a fait l'acquisition avant de faire bénéficier d'une restauration prudente en 2002-2003, en gardant la livrée rouge de la voiture et en remplaçant les échappements latéraux

Joe Eagle of Sussex would become the next owner and commissioned a sympathetic restoration in 2002–2003, retaining the car's red livery and replacing its side pipes with a rear-exit exhaust. CSX 3284 appeared at the Goodwood Festival of Speed in 2003 as part of the Rosemount Performance Car display. Later that year, the car was also featured in a road test in *Octane* magazine for their December 2003 issue. In 2005, the original 428-cu. in. V-8 was replaced with a side-oiler 427-cu. in. V-8, and the original still accompanies the car today. The car was purchased by its current owner in 2006. Importantly, the original 428-cu. in. V-8 is included in the sale.

Refinished in dark green, upon close inspection the car retains virtually all of its original features, including a correct drivers-side seatbelt dated 1966 and corresponding body numbers that can be found on the original hood locks, door and boot hinges and the odometer shows 27,252 miles at the time of cataloguing. The current owner and his wife both describe the car as easy to drive and enormous fun. This Cobra is accompanied by an unusually complete history file which includes, amongst many other things, detailed records substantiating its mileage since 1973 together with an original 427 Cobra owner's manual, making for a highly original and low-mileage Cobra.

par une sortie arrière. CSX 3284 a été présentée en 2003 au Festival of Speed de Goodwood, dans le cadre de l'exposition Rosemount Performance Car. Plus tard dans l'année, elle est apparue dans un essai du magazine *Octane*, dans le numéro de décembre 2003. En 2005, le V8 de 428 ci d'origine a été remplacé par un V8 de 427 ci et, aujourd'hui, le moteur d'origine accompagne encore la voiture. Elle a été achetée en 2006 par son actuel propriétaire. Il est important de noter que le moteur 428 ci est inclus à la vente.

Sur cette voiture repeinte en vert foncé, une inspection détaillée laisse entrevoir qu'elle comporte encore pratiquement tout son équipement d'origine, comme une ceinture de sécurité conducteur correcte datant de 1966, et les numéros de châssis concordants que l'on peut trouver sur le système de verrouillage de capot, ainsi que sur les charnières de portes et de coffre. Au moment de préparer le présent catalogue, le compteur kilométrique affichait 27 252 miles. L'actuel propriétaire et son épouse décrivent tous deux la voiture comme facile à conduire et propre à délivrer des sensations extrêmement plaisantes. Cette Cobra est accompagnée d'un dossier historique inhabituellement complet qui comprend notamment des archives permettant de confirmer son kilométrage, ainsi qu'un manuel d'utilisation Cobra 427 d'époque. Nous sommes donc en présence d'une Cobra extrêmement originale, affichant un faible kilométrage.





144

1999 FERRARI 550 MARANELLO WSR

Chassis / Châssis: **ZFFZR49B000115804**

Estimate / Estimation:

€190.000 – €260.000

Documents:

**CANCELLED ITALIAN
LIBRETTO**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Just three owners and 10,400 km from
new with a fresh cambelt service

Unique in Giallo Modena with Nero interior

One of only 33 World Speed Record editions built

Looking to cement the new 550 Maranello's performance credentials, Ferrari took a lightly modified 550 to the Transportation Research Center in East Liberty, Ohio, in October 1998 and broke three records: 100 miles at an average speed of 190.2 mph, one hour at an average speed of 184 mph and 100 km at 188.9 mph.

To celebrate their achievement, Ferrari created a limited-edition run of uniquely equipped 550 Maranellos. Each example was equipped with the

Seulement trois propriétaires et 10 400 km depuis l'origine,
récent remplacement des courroies de distribution

Unique en Giallo Modena avec intérieur Nero

Un des 33 exemplaires spéciaux "World Speed Record"

Dans le but de mettre en avant les performances de sa nouvelle 550 Maranello, Ferrari a acheminé en octobre 1998 une 550 légèrement modifiée au Transportation Research Center d'East Liberty, dans l'Ohio (États-Unis). Elle y a établi trois records : 100 miles à la moyenne de 306,10 km/h, une heure à la moyenne de 296,12 km/h et 100 km à 304 km/h.

Pour célébrer cette performance, Ferrari a lancé une série limitée de 550 Maranello dotées d'un équipement spécial. Chaque exemplaire recevait

Fiorano handling pack, a leather trimmed roll cage, an Alcantara steering wheel and carbon bucket seats with four-point race harnesses.

Dubbed the 550 Maranello WSR, for 'World Speed Record', 33 examples were built, with the vast majority finished in Grigio Titanio over a Bordeaux interior. This example stands out from the pack as it is finished in Giallo Modena over Nero. Delivered new to Italy, the car's second owner was Ferrari collector Brandon Wang, and was purchased from him by its current European owner. It is presented in immaculate condition having covered just 10,383 km from new, and has just been freshly serviced by Joe Macari in London, this major service including the all-important cambelts.

Perhaps *Evo* magazine summarized the 550 Maranello WSR best: 'It has so much presence and charisma without resorting to shock tactics. It's the epitome of what a big, potent GT should be.'

le pack Fiorano, un arceau de sécurité gainé de cuir, un volant à jante garnie d'Alcantara et des sièges baquet en carbone avec harnais quatre points.

Dénommée la 550 Maranello WSR, pour "World Speed Record", cette version a été produite à 33 exemplaires qui étaient presque tous de teinte Grigio Titanio avec intérieur Bordeaux. La voiture proposée ici se distingue du lot car elle est de couleur Giallo Modena avec intérieur Nero. Livrée neuve en Italie, elle a eu comme deuxième propriétaire le collectionneur de Ferrari Brandon Wang, et c'est auprès de lui que l'actuel propriétaire européen en a fait l'acquisition. Elle n'a couvert que 10 383 km depuis l'origine et se présente dans un état immaculé. Elle a bénéficié récemment d'une révision chez Joe Macari, à Londres, au cours de laquelle les courroies de distribution ont été remplacées.

Le magazine *Evo* a parfaitement bien résumé la personnalité de la 550 Maranello WSR : "Elle a une présence et un charisme qui ne nécessitent aucun recours à des méthodes chocs. Elle représente la quintessence de ce que doit être une grosse et puissante GT."





145

□ 1991 MERCEDES-BENZ 500 SL AMG 6.0

Chassis / Châssis: **WDB1290661F026113**

Offered from the Youngtimer Collection

Very rare pre-merger AMG 6.0 model

Equipped with matching factory hardtop

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Rarissime modèle AMG 6.0 d'avant la fusion

Equippée d'un hard-top d'usine assorti

Estimate / Estimation:

€60.000 – €80.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Built to replace the long-running and outdated R107, the Mercedes-Benz R129 models were announced in 1989. Produced as a two-door, two-seat roadster with an automated soft top and a colour-matched aluminium detachable hard top, the R129 was offered in several models, including the 500 SL. As in the past, AMG offered a variety of engine performance packages for those clients who wanted extra power; however, beginning in 1990, AMG and Mercedes-Benz had signed a co-operation agreement allowing AMG options to be offered in Mercedes-Benz showrooms. Thus, the R129 is the first Mercedes-Benz to be offered with official AMG versions.

Les Mercedes R129 furent présentées en 1989 ; elles étaient destinées à remplacer les vénérables R107, quelque peu obsolètes. C'était un cabriolet deux portes, deux places, avec capote motorisée et hard-top aluminium de teinte assortie, qui était proposé en différentes versions, dont la 500 SL. Comme cela avait déjà été le cas, AMG proposait différents packs performances pour les clients désirant un surcroît de performances ; mais en 1990, AMG et Mercedes avaient signé un accord de coopération qui donnait aux options AMG l'accès aux concessions Mercedes. C'est ainsi que la R129 se trouva être la première Mercedes pour laquelle les versions officielles AMG étaient proposées.

Offered here is one of those early AMGs, built during the co-operation years before the official merger. At its heart is a bored and stroked version of the standard Mercedes-Benz M119 5-litre V-8 engine. Increased to 6.0 litres, the engine develops 380 bhp, up from 322 from standard. Additions such as the colour-matched monoblock wheels, a lip spoiler, glossy wood trim interior and colour-shifting blue-black paint all signal that this is not your standard R129.

Some sources state that just 50 pre-merger 6.0s were made, and it is much more common to find an AMG-tuned R129 after the 1993 facelift. Incredibly rare, very driveable - this is a car for any discerning collector.

Celle qui est présentée ici est l'une de ces premières AMG, construite pendant les années de coopération qui ont précédé la fusion officielle. Elle reçoit une version à alésage et course augmentés du M119, le V8 5,0 litres Mercedes de série. Porté à 6,0 litres, ce moteur développe 380 chevaux au lieu des 322 de la version série. Des roues monobloc de couleur assortie, un spoiler avant, des garnissages en bois vernis et une peinture de couleur changeant du bleu au noir sont les autres éléments qui la différencient de la R129 de base.

Selon certaines sources, il n'y aurait eu que 50 AMG 6.0 produites avant la fusion ; les R129 AMG d'après le facelift de 1993 sont d'ailleurs beaucoup plus faciles à trouver. Incroyablement rare, très agréable à conduire, celle-ci est la voiture de tout collectionneur avisé.





146

□ **2006 FERRARI SUPERAMERICA**

Chassis / Châssis: **ZFFGT61B000144001**

Estimate / Estimation:

€575.000 – €650.000

Offered from the Youngtimer Collection

Hugely desirable specification, six-speed manual transmission and HGTC package

Two owners from new; delivered new to the Kuwaiti royal family

Accompanied by its original manuals and tool kit

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Spécifications extrêmement désirables, transmission manuelle six-rapports et pack HGTC

Deux propriétaires depuis l'origine ; livrée neuve à la famille royale du Kuwait

Accompagnée de ses manuels et outils d'origine

Documents:

KUWAITI VEHICLE REGISTRATION DOCUMENT

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.

As the convertible top on the 550 Barchetta was meant for emergency use only, it affected the car's overall usability. So, Ferrari sought to develop a more dynamic solution for the open-top version of the 575 Maranello by developing the Revochromico rotating hardtop to offer both the protection of a hardtop and an open-air motoring experience. Constructed using a carbon-fibre frame integrated with electrochromic glass, it was the first roof of its kind to be fitted to a production car. When closed, the opacity of the roof could be adjusted via a dial in the cabin, turning the glass from fully transparent like a conventional sunroof to allowing in just 1% of available light. With the press of a button, the roof easily rotates back to rest flush with the boot lid, leaving the rear window to function as a wind deflector.

Of the 559 Superamericas produced, just 43 left the factory fitted with a six-speed manual transmission rather than the optional F1-style transmission. Amongst these, the example presented here is even more special. Delivered new to the Kuwaiti royal family, it was fitted not only with the six-speed manual transmission, but also the desirable HGTC package, adding carbon-ceramic brakes, a titanium exhaust, as well as suspension and steering upgrades. Finished in Argento Nürburgring over a Nero interior, further options include carbon fibre interior with racing seats, a Rosso tachometer, Scuderia shields on the fenders and stitching in Grigio Scuro.

La capote qui équipait la 550 Barchetta n'était conçue que pour être déployée en cas d'urgence, ce qui affectait la facilité d'utilisation de la voiture. Par conséquent, Ferrari s'est attaché à mettre au point une solution plus dynamique pour la version ouverte de la 575 Maranello. C'est ainsi qu'est né le hard-top rotatif "Revochromico", qui offrait à la fois la protection d'un pavillon fermé et le plaisir de la conduite découverte. Constitué d'une armature en fibre de carbone dans laquelle s'enchâssait un verre électrochrome, c'était le premier toit de ce genre installé sur une voiture de série. Une fois fermé, l'opacité du verre pouvait être réglée grâce à une commande dans l'habitacle, passant d'une parfaite transparence (comme un toit ouvrant conventionnel) jusqu'à ne laisser entrer que 1% de la lumière disponible. Par ailleurs, un bouton actionnait la rotation de ce hard-top qui venait se poser sur le couvercle de coffre, la lunette arrière faisant alors office de déflecteur.

Sur les 559 exemplaires de Superamerica produits, seuls 43 ont quitté l'usine avec une boîte manuelle six-rapports au lieu de la transmission style F1 en option. Parmi eux, celui que nous présentons ici est encore plus particulier. Livrée neuve à la famille royale du Kuwait, cette voiture est en effet dotée non seulement de la transmission six-rapports, mais aussi du désirable pack HGTC qui comprend des freins en carbone-céramique, un échappement en titane ainsi qu'une suspension et une direction améliorées.





Currently with its second owner, the car's most recent major service was undertaken in August of 2016. Furthermore, a new hardtop was fitted at Ferrari of Kuwait in February of 2017 along with new electric motors at 5,068 miles. The car has covered only a handful of miles since and remains in excellent condition throughout.

Considering this car's significant options, manual transmission, low mileage and royal provenance, it would be near impossible to find a most interesting Superamerica anywhere in the world. To drive and enjoy, this Superamerica would be an absolute delight as it is the last front-engine V-12 two-seater convertible Ferrari. As a collector's item, it is arguably the best of its breed.

De couleur "Argento Nürburgring" avec intérieur "Nero", elle est équipée d'autres options comme une finition intérieure en fibre de carbone avec des sièges compétition, un compte-tours "Rosso", des insignes Scuderia sur les ailes et des coutures de teinte "Grigio Scuro".

Actuellement entre les mains de son deuxième propriétaire, cette voiture a fait l'objet d'une révision importante en août 2016. De plus, un hard-top neuf a été installé en février 2017 chez Ferrari Kuwait, ainsi que des moteurs électriques neufs à 5 068 miles [8 156 km]. La voiture n'a couvert depuis qu'un très faible kilométrage et se présente en état superbe à tous points de vue.

Compte tenu des spécificités tout à fait particulières de cette voiture, comme sa transmission manuelle, son faible kilométrage et sa provenance royale, il est presque impossible de trouver dans le monde une Superamerica plus intéressante. Particulièrement grisante au volant, cette Superamerica correspond au dernier cabriolet deux places Ferrari doté d'un moteur V12 placé à l'avant. Et comme pièce de collection, elle est certainement la meilleure de son espèce.







147

1955 MERCEDES-BENZ 300 c SEDAN

Chassis / Châssis: **186.016.5500140**
Engine / Moteur: **186.921.5500169**
Body / Carrosserie: **A186.016.5500129**

Estimate / Estimation:

€65.000 – €85.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

PROOF OF EC TAXES PAID

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Highly original example; rare automatic transmission
Previous long-term ownership for over 35 years
Retains its original engine; only 85,000 original miles
Includes original manuals, tool kit and jack

This highly original 1955 Mercedes-Benz 300 c sedan is one of few delivered with an automatic gearbox – a particularly rare option. Desirably finished in black with a red leather interior, the 300 C was sold new to W. L. Jay of New York. From the 1970s, the car belonged to the proprietor of a Mercedes-Benz dealership in Princeton, New Jersey, and was often displayed in the showroom. While visiting the dealership, the Mercedes was seen by an enthusiast, Dinos Constantouris.

Exemplaire d'une forte authenticité; boîte automatique, peu diffusée
Restée entre les mains d'un même propriétaire pendant plus de 35 ans
Toujours équipée de son moteur d'origine; seulement 136 000 km
Avec sa documentation d'origine, son cric et sa trousse à outils

Cette berline Mercedes 300 c de 1955, d'une forte authenticité, est l'une des rares à avoir été livrées en boîte automatique, une option particulièrement peu diffusée. Elle est noire avec un intérieur en cuir rouge, ensemble qui la rend très attractive. Elle fut livrée neuve à W. L. Jay, de New York, puis elle a appartenu à partir des années 1970 au propriétaire d'une concession Mercedes de Princeton, New Jersey, dans le showroom de laquelle elle a souvent figuré. Dinos Constantouris, un amateur, l'aperçut alors qu'il se trouvait sur place.

Constantouris had fond memories of a similar such 300 he often saw as a young man on Cyprus. It left such an impression on him that once he could afford one, he only ever drove a Mercedes-Benz. Constantouris spent several years trying to buy the 300 c and finally, in 1981, the service manager, Bob Mallon, called and offered him the car. He would then own the car for over 35 years.

Acquired in 2017 by the current owner, and imported to Europe, the 300 c has recently benefited from some mechanical attention and minor sorting. Today it shows just 85,000 miles and is thought to retain its factory finishes throughout. As a testament to the car's originality, under both front and rear seats one will find the factory chalk markings indicating the body number. Upon close inspection, numerous, original factory details can be found throughout.

This Mercedes-Benz is complete with the original owner's manual, original service book, pouch and Becker radio documentation as well as the jack and original tool kit. The service confirms that the car also retains its original engine.

This lovingly preserved 300 c sedan is likely one of the finest original examples surviving today.

M. Constantouris conservait un souvenir ému d'une semblable 300 qu'il avait souvent vue à Chypre du temps de sa jeunesse. Elle l'avait tellement marqué que, dès qu'il en avait eu les moyens, il n'avait plus roulé qu'en Mercedes. Il essaya pendant plusieurs années d'acheter celle-ci, jusqu'à ce que Bob Mallon, le responsable de l'après-vente, l'appelle et la lui propose. Il en a été pendant plus de 35 ans l'heureux propriétaire.

Cette 300 c a été achetée en 2017 par son propriétaire actuel, qui l'a importée en Europe où il l'a fait bénéficier de quelques soins mécaniques. Elle n'affiche à ce jour que 136 000 km et tout donne à croire qu'elle est tout entière dans son état de sortie d'usine. Sous les sièges avant et arrière, des marquages à la craie de son numéro de carrosserie viennent témoigner de son authenticité. Un examen minutieux révèle par ailleurs, en de nombreux endroits, des détails de son passage en usine.

Cette Mercedes est dotée de son livret d'utilisation, de son carnet d'entretien, de sa pochette et du livret de son autoradio Becker, tous d'origine, de même que son cric et sa trousse à outils. Les documents d'entretien confirment qu'elle est toujours équipée de son moteur d'origine.

Cette berline 300 c amoureusement conservée est sans doute l'un des plus beaux exemplaires encore existants à ce jour.





148

1973 ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR STRADALE

COACHWORK BY BERTONE

Chassis / Châssis: **AR 776142**

Engine / Moteur: **AR 00559 05371**

Estimate / Estimation:

€255.000 – €280.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Desirable GTA 1300 Junior, one of 193 built

**Fascinating ownership history with
two private owners from new**

In June 1968, Alfa Romeo introduced the 1300 GTA Junior. Despite retaining the same overall capacity of 1,290 cc, the Tipo 559 engine exhibited key differences to the GT Junior's Tipo 530. The bore and stroke were 78 × 67.5 mm, instead of 74 × 75 mm on the GT Junior. The carburetors were larger Weber 45 DCOE18s instead of 40 DCOE28s, and the cylinder head was fitted with twin plugs. As a result, the Tipo 559 was able to deliver 96 cv at 6,000 rpm. In addition to the engine, steel-pressed wheels and a set of dedicated stickers differentiate the Junior from its larger sibling.

Désirable GTA 1300 Junior, 193 exemplaires produits

**Histoire fascinante, deux propriétaires
privés depuis l'origine**

En juin 1968, Alfa Romeo dévoile la GTA 1300 Junior. Bien qu'il présente la même cylindrée de 1 290 cm³ que le moteur Tipo 530 de la GT Junior, le moteur Tipo 559 s'en différencie par de nombreux aspects. Les mesures d'alésage x course sont de 78 × 67,5 mm, au lieu de 74 × 75 mm sur la GT Junior. Les carburateurs sont de plus gros Weber 45 DCOE18 au lieu des 40 DCOE28, et la culasse comporte deux bougies par cylindre. Ainsi, le moteur Tipo 559 développe 96 ch à 6 000 tr/mn. Par ailleurs, la GTA reçoit des jantes spéciales et des autocollants qui la distinguent de sa sœur standard.



Chassis no. AR 776142 was completed on 23 November 1973 and finished in Biancospino. Subsequently delivered on 29 November to AutoBecker in Germany, it remained unsold until 1979, when it was sold to another German dealer.

Its first private owner acquired the car and imported it to Japan in 1983 and registered it two years later under registration '68 33'. He kept the car for 39 years before it was purchased by the consignor and restored in 2018 to factory Stradale specification. Its current mileage of 52,000 km is believed to be original. One of the most desirable Alfa Romeos ever built, it is ready to participate in some of the finest events in Europe.

La présente voiture, châssis n° AR 776142, est sortie d'usine le 23 novembre 1973, de couleur "Biancospino". Livrée le 29 novembre de la même année à Auto Becker, en Allemagne, elle y est restée jusqu'en 1979, date à laquelle elle a été vendue à un autre distributeur allemand.

Son premier propriétaire privé l'a acquise et importée au Japon en 1983, et l'a immatriculée deux ans plus tard sous le numéro "68 33". Il a conservé la voiture 39 ans avant de la céder à l'actuel propriétaire, qui l'a fait restaurer en 2018 aux spécifications "stradale" d'usine. Son kilométrage actuel de 52 000 km est sans doute celui d'origine. Cette Alfa Romeo, une des plus désirables jamais produites, est prête à prendre part aux plus beaux événements européens.





149

† 1955 OSCA MT4-2AD 1350

COACHWORK BY MORELLI

Chassis / Châssis: **1156**

Estimate / Estimation:

€1.100.000 – €1.300.000

Documents:

**BELGIAN CERIFICAT
D'IMMATRICLATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

One of approximately 72 MT4-based examples built
Equipped with a 1,350-cc OSCA engine fitted in period
Retains original registration number
Eligible for a host of classic racing events,
including the Mille Miglia

Un des environ 72 exemplaires construits sur base MT4
Equippée d'un moteur OSCA 1350 cm³ monté à l'époque
Toujours munie de son immatriculation d'origine
Eligible à de nombreuses épreuves de
voitures d'époque, dont les Mille Miglia

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



Les trois frères Maserati survivants vendirent en 1937 leurs parts de la société familiale, mais ils y demeurèrent pour aider Adolfo Orsi pendant la décennie qui suivit. Toutefois, passionnés de sports mécaniques comme ils l'étaient, Bindo, Ettore et Ernesto ne purent rester longtemps à l'écart de la construction de voitures de sport. En 1947, ils fondèrent O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzioni Automobili) et sortirent la première MT4, un châssis tubulaire léger et dynamique à roues avant indépendantes équipé d'un bloc FIAT de 1 100 cm³.

Ils se mirent très vite au travail pour augmenter sa cylindrée, ce qui déboucha en 1950 sur la MT4-2AD. Muni d'une nouvelle culasse double arbre montée sur un bloc en aluminium de leur conception, ce moteur fut d'abord présenté en 1 100 cm³ avant de passer à 1 340 cm³. On estime à 72 le nombre total de MT4 produites avec des moteurs de différentes cylindrées, avant que

In 1937, the three remaining Maserati brothers sold their shares in the family marque but remained on to help Adolfo Orsi for the next decade. Motorsport fanatics through and through, Bindo, Ettore and Ernesto could not stay away from engineering race cars for very long – in 1947 the brothers founded O.S.C.A., short for Officine Specializzate Costruzioni Automobili and released the first MT4 – a spry lightweight tube-frame chassis with independent front suspension equipped with a Fiat 1,100-cc block.

Soon, the brothers Maserati were working to increase engine displacement, and in 1950 the MT4-2AD arrived. Equipped with a new twin cam head fitted to a proprietary block, the aluminium-block engine was originally offered in 1,100 cc





The OSCA racing in Modena in 1956. Courtesy of Actualfoto

before increasing to 1,340 cc. Sources report a grand total of 72 MT4s, equipped with engines of varying displacement, being produced before the company sold out to Count Domenico Agusta in 1963. Offered here is one of these incredibly rare hand-built sports racers.

As was often the case, chassis no. 1156 was delivered as a rolling chassis fitted with a MT4-2AD 1,100-cc engine to Mr Giuseppe Rossi in May 1955. Instead of hiring an expensive coachbuilder to provide a body, Rossi created his own aluminium coachwork – in this configuration, the MT4 raced throughout Italy and France with much success. In 1957, the OSCA was registered in Rome with the number ROMA 301866 – the plate it retains to this day.

By 1958, Mr. Rossi was sharing the OSCA with his friend Enzo Buzzetti. It was Buzzetti who was driving the MT4 during the 1959 Targa Florio when an accident wrote off the car's unique body – the replacement coachwork was provided by Morelli, who had provided similar bodies for several OSCAs throughout the decade. Also, at this time, a new 1,300-cc OSCA block was fitted, allowing Rossi and Buzzetti to partake in more competitive racing.

l'entreprise soit vendue en 1963 au comte Domenico Agusta. C'est l'une de ces incroyables voitures de sport construites à la main qui est proposée ici.

Ainsi que cela se faisait fréquemment, le châssis n° 1156 fut livré sous forme de châssis roulant équipé d'un MT4-2AD de 1100 cm3 à M. Giuseppe Rossi, en mai 1955. Plutôt que de confier à un carrossier le soin de lui fournir à grands frais une carrosserie, M. Rossi créa sa propre carrosserie en aluminium et c'est dans cette définition que la MT4 courut avec succès en Italie et en France. En 1957, l'OSCA fut immatriculée à Rome sous le numéro ROMA 301866, qui figure toujours sur ses plaques.

A partir de 1958, M. Rossi partagea son OSCA avec son ami Enzo Buzzetti. C'est ce dernier qui était au volant de la MT4 lors de la Targa Florio 1959 pendant laquelle un accident anéantit la carrosserie, cet unique exemplaire. La carrosserie de rechange fut prise chez Morelli, qui en avait fourni plusieurs autres identiques à diverses OSCA pendant la décennie écoulée. Et c'est au même moment qu'on l'équipa d'un nouveau moteur OSCA de 1300 cm3 qui permit à Rossi et Buzzetti d'être plus compétitifs.

In 1966, chassis no. 1156 competed in its final race; now equipped with a 1,500-cc Fiat engine, the OSCA handily won its class. After passing to another owner who raced the MT4 locally, the car was restored in the mid-1990s and then sold to OSCA collector Mr Nonato, along with both the 1,500-cc and 1,350-cc engines, and the original front bonnet. A full restoration was undertaken by the next owner, Tommaso Gelmini; the mechanics were overhauled by specialist Gianni Torelli, with a complete chassis and body restoration by Mario Galbiati.

Today the OSCA is fitted with the 1,350-cc engine and a period ZF gearbox, which is more reliable than the original Fiat model. In recent ownership chassis 1156 has competed at many historic races, including multiple Mille Miglias. Still a true competitor, this OSCA MT4 offers future ownership the chance to run some of the world's greatest driving events in style.

C'est en 1966 que le châssis n° 1156 prit part à sa dernière course ; désormais équipé d'un moteur Fiat de 1 500 cm³, il triompha haut la main dans sa catégorie. Après être passé entre les mains d'un autre propriétaire qui l'engagea dans des compétitions locales, la MT4 fut restaurée au milieu des années 1990 et fut revendue à M. Nonato, un collectionneur d'OSCA, avec ses deux moteurs, le 1 500 cm³ et le 1 350 cm³, ainsi que son capot d'origine. Son propriétaire suivant, Tommaso Gelmini, entreprit une restauration complète : la mécanique fut révisée par un spécialiste, Gianni Torelli, et le châssis et la caisse furent restaurés par Mario Galbiati.

L'OSCA est à ce jour équipée du 1 350 cm³, et d'une boîte ZF d'époque, plus fiable que la Fiat d'origine. Ce châssis 1156 a récemment participé à de nombreuses courses de voitures d'époque, dont les Mille Miglia. Toujours compétitive, cette OSCA MT4 offrira à son futur propriétaire la possibilité de participer avec classe à certaines des plus grandes épreuves internationales.







At speed at Mugello in 1965. Courtesy of Actualfoto



150

□ **1956 MERCEDES-BENZ 300 Sc COUPÉ**

Chassis / Châssis: **188.014.6500034**

Engine / Moteur: **198.980.5500039**

Estimate / Estimation:

€410.000 – €450.000

Shown at the 1956 New York Motor Show,
delivered with a range of desirable options

One of 98 coupés built; matching-numbers example

A hand-built automobile in an era of mass production

Exposée au New York Motor Show 1956, livrée
avec plusieurs options désirables

Seulement 98 exemplaires produits ; numéros concordants

Voiture de fabrication artisanale à
une époque de grande série

Documents:

SWISS CARTE GRISE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.

Introduced at the Frankfurt Motor Show, the Mercedes-Benz 300 Sc featured the detuned engine from the 300 SL, including Bosch mechanical fuel injection, and was rumoured to have a true output of around 200 bhp, significantly more than was stated. A further development fitted to the car from the 300 SL was the 'low-pivot' swing-axle rear suspension for comfortable touring. Available as a roadster, cabriolet or coupé, it was aimed at celebrities and high-profile individuals. It was hand-built to order with no regard to cost, in order to meet their exacting requirements.

The car offered here is a stunning example of the coupé variant, released from the Mercedes-Benz Sindelfingen factory on 16 March 1956. Its build sheet confirms that this car was built for the 1956 New York International Auto Show, held in its new location at the New York Coliseum. Understandably, it was fitted with a range of desirable options to showcase the level of customisation possible. These options included: a Becker Mexico radio with Reims adaptor, automatic antenna, windshield washer system, sealed beam headlamps with separate parking lamps, whitewall tyres and 1 kg of Nitro paint. A hat box and shoe box were also included.

Présentée au Salon Automobile de Francfort, la Mercedes 300 Sc était dotée du moteur à injection de la 300 SL dans une version assagie et, selon certaines rumeurs, aurait bénéficié d'une puissance de 200 ch, nettement plus élevée que ce qui était annoncé. La voiture adoptait une autre caractéristique de la 300 SL, sa suspension arrière oscillante à "pivot bas", ce qui permettait un comportement confortable. Disponible sous forme de roadster, cabriolet ou coupé, elle s'adressait aux célébrités et aux particuliers de haute volée. Elle était fabriquée à la demande et de façon artisanale, sans considération de coût, pour pouvoir satisfaire les demandes précises des acheteurs.

La voiture proposée ici est un superbe exemplaire de la version coupé, sorti le 16 mars 1956 de l'usine Mercedes de Sindelfingen. Sa fiche de fabrication confirme que cette voiture a été fabriquée pour le New York International Auto Show de 1956, organisé au sein de son nouveau site du New York Coliseum. En toute logique pour une telle occasion, elle était équipée de nombreuses options permettant de mettre en valeur le niveau de personnalisation possible. Ces options incluaient un autoradio Becker Mexico avec adaptateur Reims, une antenne automatique, un système de lave-glace, des projecteur scellés avec feux de position séparés, des pneus à flancs blancs et 1 kg de peinture nitrocellulosique. L'équipement comportait aussi une boîte à chapeau et une boîte à chaussures.





Originally leaving the factory in Light Blue Metallic (DB 353), with a Red leather interior (1079), the car is currently presented in the striking and period-correct Mercedes-Benz Dark Blue (DB 904), with a Natural leather interior (1068). This beautifully presented 300 Sc previously resided in the stable of a prominent Mercedes-Benz collector in California and was subject to a high-quality full restoration just over 10 years ago. There are also receipts for significant work undertaken in the U.S. during 2016, amounting to almost \$40,000 from the Mercedes Classic Center in Irvine, California.

This 300 Sc was featured in *Classic Mercedes* magazine, and a copy of the feature is on file and accompanies the car. The 300 Sc is among the most desirable of all Mercedes-Benz's post-war luxury models. It is a rare grand tourer and an exceptional hand-built automobile. This matching-numbers example is a credit to its current and previous custodians.

Livrée initialement de teinte bleu clair métallisé (DB 353) avec intérieur en cuir rouge (1079), cette voiture affiche aujourd'hui la couleur Mercedes bleu foncé (DB 904) correcte d'époque, avec une sellerie en cuir naturel (1068). Cette magnifique 300 Sc résidait auparavant dans les locaux d'un important collectionneur basé en Californie, et elle a fait l'objet il y a un peu plus de 10 ans d'une restauration complète de grande qualité. Il y a également des factures concernant d'importants travaux effectués en 2016 aux États-Unis, et totalisant la somme de presque 40 000 \$ par le Mercedes Classic Center d'Irvine, en Californie.

Cette 300 Sc est apparue dans le magazine *Classic Mercedes*, dont un exemplaire est inclus au dossier qui accompagne la voiture. La 300 Sc fait partie des plus désirables de toutes les Mercedes de luxe d'après-guerre. C'est une rare grande routière et une automobile de fabrication artisanale exceptionnelle. Avec ses numéros concordants ("matching numbers"), cet exemplaire est un hommage à ses propriétaires passés et à venir.



151

† □ 2003 FERRARI ENZO

Chassis / Châssis: **ZFFCZ56B000138355**

Estimate / Estimation:

€1.850.000–€2.000.000

Repainted in seldom-seen Rosso F1
2007 by Carrozzeria Zanasi

Less than 8,400 km from new

Repeinte par la Carrozzeria Zanasi en Rosso
(rouge) F1 2007, une couleur rare

Moins de 8 400 km depuis l'origine

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.



Instantly becoming the most desirable automobile on sale from the moment it was introduced in 2002, the Enzo put competitors like Porsche and Lamborghini on notice, showing that Ferrari was still king when it came to hypercars. Using the best possible technology derived directly from the company's highly successful Formula One program, the Enzo brought race car performance to a platform suitable for use on the road by the privileged few. Its performance was truly sensational, and it could sprint from a standstill to 100 km/h in 3.6 seconds, leading onwards to a top speed of 350 km/h.

Dès son lancement en 2002, la Enzo est instantanément devenue la plus convoitée des voitures alors produites. Elle est venue rappeler à des concurrents tels que Porsche et Lamborghini que Ferrari était toujours le premier en matière d'hypercars. Elle faisait appel au meilleur de la technologie issue des immenses succès remportés par Ferrari en F1, et mettait les performances d'une voiture de course à la disposition d'une voiture utilisable sur route par quelques heureux privilégiés. Ses performances étaient véritablement époustouflantes : elle était capable de passer de 0 à 100 km/h en 3,6 secondes et de continuer à accélérer jusqu'à une vitesse de 350 km/h.





Any Enzo is a rare and desirable car, but this example certainly stands out from the pack. While the majority of Enzos were painted in traditional Rosso Corsa, some cars were painted other colours, most notably Nero and Giallo Modena, and a handful of cars were painted Argento and Blu Pozzi as well. However, it is believed that this car is the only example to sport Rosso F1 2007 paintwork. Originally delivered new finished in Rosso Corsa over a black leather interior, the car was shipped back to Carrozzeria Zanasi, just around the corner from the Ferrari factory in Maranello, and fully stripped and repainted in this brilliant shade. In recent years, Carrozzeria Zanasi has been tasked with applying out of range colours to new Ferraris, and as such, there could be no better place to have the car repainted.

Some other cosmetic modifications have been undertaken to enhance this Enzo's overall visual appeal. The original wheels were painted black with a matching red rim, the taillights were slightly tinted and racing harnesses in Rosso have been fitted to both the driver and passenger seat. Presenting in excellent condition throughout, the car has been driven just under 8,400 km from new.

Toutes les Enzo sont rares et attirantes, mais celle-ci sort du lot. Elles arborent en majorité le traditionnel Rosso Corsa (rouge), mais certaines affichent d'autres couleurs, essentiellement les Nero (noir) et Giallo (jaune) Modena, ou encore pour quelques-unes l'Argento (gris argent) ou le Blu (bleu) Pozzi. Mais on pense que celle-ci est la seule à être peinte en Rosso (rouge) F1 2007. Après être sortie d'usine en Rosso Corsa avec intérieur en cuir noir, elle fut renvoyée à la Carrozzeria Zanasi, à proximité immédiate de l'usine Ferrari de Maranello, et entièrement repeinte de cette éclatante couleur. Pendant toutes ces années, la Carrozzeria Zanasi avait été chargée de repeindre des Ferrari neuves dans des tons sortant de la gamme Ferrari, ce qui fait que cette Enzo n'aurait pas pu trouver meilleure adresse pour se faire repeindre.

Elle a bénéficié de quelques autres modifications d'aspect pour renforcer son allure. Ses roues d'origine ont été repeintes en noir et ses jantes en rouge, ses feux arrière ont été légèrement teintés et ses sièges conducteur et passager se sont fait équiper de harnais de compétition Rosso. Cette voiture est en excellent état et a parcouru à peine 8 400 km depuis l'origine.

Ferrari's last limited-edition, mid-engined hypercar graced with a naturally aspirated V-12, the Enzo got Ferrari off to an excellent start in the 21st century and quickly became the gold standard of which all other hypercars would be measured against in the early 2000s. Offering the best available Formula One technology at the time rolled into a road-going package, the Enzo is truly a blast to drive and enjoy, and a car that can still keep up with many high-performance sports cars being produced today. Refinished in Rosso F1 2007 by Zanasi, this is truly a unique example to purchase an Enzo that stands out from the pack for all the right reasons.

La Enzo est la dernière édition limitée de Ferrari. C'est une hypercar à moteur central équipée d'un V12 atmosphérique qui a permis à Ferrari d'entamer le 21e siècle dans d'excellentes conditions et qui est rapidement devenue l'étalon auquel les autres hypercars se sont mesurées au cours des premières années 2000. C'est une routière qui offre le meilleur de la technologie de F1 de son époque ; c'est véritablement une bombe à conduire et à savourer, et une voiture qui peut encore se mesurer à de nombreuses sportives à hautes performances actuellement produites. Repeinte en Rosso F1 2007 par Zanasi, c'est vraiment une occasion unique d'acheter une Enzo qui se distingue des autres pour tout un tas de bonnes raisons.









152

1962 ASTON MARTIN LAGONDA RAPIDE

Chassis / Châssis: **LR/110/L**

Engine / Moteur: **400/110**

Estimate / Estimation:

€200.000 – €250.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Displayed at the Aston Martin stand during the 1962 New York Auto Show

One of only 55 produced, and one of just six built in left-hand drive

Winner of Trofeo Automobile Club Como at the 2017 Concorso d'Eleganza Villa d'Este

Displayed at the Concorso d'Eleganza Kyoto in 2018

Purchased by David Brown in 1947, Lagonda had all but disappeared by 1957 as DB4 production dominated the company's activities. In 1961, however, a new Lagonda, named the Rapide, was announced. This was a true sports saloon in the best tradition of the Lagonda name, thanks to its twin-carb version of the 4.0-litre DB5 engine and lightweight alloy Superleggera body.

Exposée sur la stand Aston Martin au Salon de New York 1962

Un des 55 exemplaires produits, dont six en conduite à gauche

Gagnante du "Trofeo Automobile Club Como", au Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2017

Exposée au Concorso d'Eleganza Kyoto, en 2018

Achetée par David Brown en 1947, la marque Lagonda a disparu de la gamme en 1957, la production de la DB4 dominant les activités du constructeur. Mais en 1961, une nouvelle Lagonda a fait son apparition, la Rapide. C'était une vraie berline sportive dans la meilleure tradition du nom, grâce au moteur DB5 de 4 litres à deux carburateurs et une carrosserie en aluminium Superleggera.

Chassis no. LR/110/L is one of only six left-hand-drive examples built and was presented on the Aston Martin stand at the 1962 New York Auto Show. Originally ordered in Black Pearl over Red Connolly leather by Group Captain Hugh Marsland Groves of Sarasota, Florida, the Rapide was sold through Aston Martin distributor J.S. Inskip of New York. Group Captain Groves clearly cherished his Rapide driving some 21,814 miles in three years before Aston Martin modified the air intakes and added the handsome bonnet vents presumably to make the car even more useable in Florida's warm climate. Although the Rapide was ordered in automatic, at some point it was converted to manual and now sports a period-correct David Brown four-speed gearbox.

By 1989, the Rapide was with Melvin Ritter in Arizona, who then sold it to an Aston Martin Service dealer in California. The extensive history file shows that LR/110/L was imported to the UK in 1990, before being exported to Australia in 1993 upon sale to Paul Sabine of Victoria. It was Mr. Sabine who undertook the extensive body-off restoration of the Rapide, including a bare-metal respray. After passing to at least two other Australian owners, the Lagonda returned to Europe. Prior to displaying the car at Villa d'Este in 2017, the new owner spent some CHF 65,960 to prepare the car cosmetically and mechanically. This work included a top end engine rebuild, suspension and recommissioning work. A further £9,268 of service work was completed in the last 12 months.

Offered for sale with an extensive history file dating back to 1962, including restoration invoices and photographs, this Aston Martin Lagonda Rapide represents a fantastic opportunity to own a rare and beautiful David Brown classic in excellent mechanical and cosmetic condition.

Faisant partie des six exemplaires à conduite à gauche produits, le châssis n°LR/110/L a été exposé sur le stand Aston Martin du Salon de New York 1962. Commandée à l'origine de teinte Black Pearl avec sellerie en cuir Connolly Red par le "Group Captain" des forces aériennes Hugh Marsland Groves, de Sarasota (Floride), cette Rapide a été vendue par l'intermédiaire du distributeur Aston Martin de New York, J.S. Inskip. Son propriétaire a de toute évidence pris grand soin de sa Rapide, couvrant 21 814 miles [35 106 km] en trois ans avant qu'Aston Martin ne modifie les prises d'air et n'ajoute les très belles ouïes de capot, probablement pour faciliter l'utilisation de la voiture dans le climat chaud de Floride. Bien que la Rapide ait été commandée avec boîte automatique, elle a été par la suite convertie en version manuelle et affiche aujourd'hui une boîte quatre rapports David Brown correcte, de l'époque de la voiture.

En 1989, cette Rapide appartenait à Melvin Ritter, en Arizona, qui l'a vendue à un garagiste Aston Martin Service de Californie. Le volumineux dossier d'entretien montre que LR/110/L a été importée en Grande-Bretagne en 1990, avant de partir en 1993 en Australie après avoir été vendue à M. Paul Sabine, de Victoria. C'est lui qui a entrepris l'important travail de restauration de la Rapide, dont un décapage et une peinture complète. Après être passée entre les mains d'au moins deux autres utilisateurs australiens, la Lagonda est revenue en Europe. Avant de la présenter à Villa d'Este en 2017, le nouveau propriétaire a dépensé environ 65 960 francs suisses pour préparer la voiture, tant sur le plan cosmétique que mécanique. Ces travaux ont inclus une remise en état moteur et suspension, ainsi que des opérations de remise à niveau. Au cours des 12 derniers mois, des travaux d'entretien ont été effectués, totalisant la somme de 9 268 £.

Proposée à la vente avec un important dossier historique remontant à 1962 et comprenant des factures d'entretien et des photos, cette Aston Martin Lagonda Rapide représente une fantastique opportunité de posséder une rare et belle classique de David Brown, en excellent état mécanique et cosmétique.





153

□ 1983 ASTON MARTIN TICKFORD LAGONDA

Chassis / Châssis: **LOOL 13178**

Engine / Moteur: **V/580/3178**

Estimate / Estimation:

€90.000 – €120.000

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Ultra-rare Tickford Example; only 11 known

Presented in its original colours; retains its original engine

Once a separate marque, upon being purchased by David Brown in 1947, the Lagonda name has been utilized by Aston Martin to create highly bespoke, extremely luxurious vehicles for their most privileged clients. In 1983, the brand partnered with engineering subsidiary Tickford to produce just 11 even more exclusive Lagondas – presented here is chassis 13178, one of these ultra-rare top-of-the-line models, which is believed to have been originally purchased by a royal family in the Middle East.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Version Tickford extrêmement rare ;
seulement 11 exemplaires connus

Teintes d'origine ; moteur d'origine

Marque d'abord indépendante, le nom Lagonda a été, après le rachat par David Brown en 1947, utilisé par Aston Martin pour créer des véhicules de très grand luxe et fabriqués en petite série pour ses clients les plus privilégiés. En 1983, la marque s'est associée à Tickford pour produire 11 Lagonda encore plus exclusives. Celle que nous présentons ici, châssis n°13178, est une de ces versions de très haut de gamme, extrêmement rares ; elle aurait été achetée à l'origine par une famille royale du Moyen-Orient.

The regular Lagonda was already classically 1980s in styling, with a wedge-like body with pop-up headlamps, and an interior filled with fully digital instrumentation. To up the ante, the Tickford Lagonda added coloured aluminium side skirts, a front air dam, and 15-in. colour-coded BBS cross-spoke wheels. Inside, the new owner could order a variety of options. Chassis 13178, painted in Rolls Royce Ice Green and delivered to Jersey in July of 1982, is equipped with a sunroof, and rear seat pockets.

Chassis 13178 was acquired by the consignor in 2016 after an extensive service with marque specialist Nicholas Mee. It has remained in storage since with just over 15,000 km on its odometer. An excellent piece of Aston Martin history, this Tickford Lagonda presents a unique opportunity for any admirer of the classic British marque.

La Lagonda “standard” affichait déjà un style classique des années 1980, avec une carrosserie à forme “en coin”, des phares escamotables et un habitacle doté d’une instrumentation complètement digitale. Pour aller encore plus loin, la Lagonda Tickford affichait des jupes latérales de teinte aluminium, un spoiler avant, des jantes BBS 15 pouces de couleur carrosserie et, à l’intérieur, il était possible de commander de nombreuses options. Cette voiture (châssis n°13178), de teinte “Rolls Royce Ice Green” et équipée d’un toit ouvrant et de vide-poches de sièges arrière, a été livrée à Jersey en juillet 1982.

Elle a été achetée en 2016 par son actuel propriétaire, après une révision complète chez le spécialiste de la marque Nicholas Mee. Elle est restée entreposée depuis et affiche à peine plus de 15 000 km au compteur. Superbe pièce de l’histoire d’Aston Martin, cette Lagonda Tickford présente une opportunité unique pour tout admirateur de la célèbre marque britannique.





154

□ 1985 AUDI QUATTRO

Chassis / Châssis:
WAUZZZ85ZF900159

Estimate / Estimation:
€40.000 – €50.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:
FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Delivered new to Spain

Just over 42,000 km from new

Bringing the benefits of four-wheel drive to a passenger car, rather than larger trucks and off-roaders, the quattro helped turn Audi into a household name and continues to influence their products to this day. In European specification, the quattro's initial 2.1-litre inline five-cylinder turbocharged engine turned out nearly 200 hp, combining performance and practicality in a wonderful package.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Livrée neuve en Espagne

A peine plus de 42 000 km

La Quattro a étendu aux véhicules particuliers le bénéfice des quatre roues motrices, jusqu'alors réservé aux camions et aux véhicules tout-terrain. Elle a beaucoup fait pour la notoriété d'Audi et continue à influencer ses produits. Dans sa version européenne, son premier moteur, un cinq-cylindres en ligne turbo de 2,1 litres, délivrait près de 200 chevaux, ce qui assurait à ce merveilleux véhicule performance et fonctionnalité.

The accompanying service book shows that this quattro was delivered new to Madrid in October of 1984, having been built earlier that month. The only service stamp shows it was serviced at the same dealer in October of 1989 with approximately 25,000 km on its odometer. Passing through the Netherlands, it was purchased by its current owner in 2017 and subsequently imported to Switzerland. Currently showing just over 42,000 km from new, an oil change was carried out in September of 2018, and the car has remained in storage since as the only quattro within the Youngtimer Collection.

Widely celebrated for their links to the Sport quattros that enjoyed so much success in Group B rallying, the quattro has become an icon for a generation of enthusiast and this example would be best enjoyed on open (or dirt) roads.

Son carnet d'entretien montre que cette Quattro fut livrée neuve à Madrid en octobre 1984, après être sortie d'usine plus tôt dans le mois. Le seul tampon apposé fait apparaître qu'un entretien fut effectué chez le même concessionnaire en octobre 1989 alors qu'elle avait environ 25 000 km au compteur. En 2017, elle fut acquise en Hollande par son propriétaire actuel puis importée en Suisse. Elle affiche maintenant à peine plus de 42 000 km et a fait l'objet d'une vidange d'huile en septembre 2018. Elle est depuis restée stockée dans cette collection de Youngtimers, dont elle est la seule Quattro.

La Quattro a été très appréciée pour sa parenté avec les Quattro Sport qui ont connu tant de succès dans les rallyes du Groupe B, et elle est devenue la voiture-culte de toute une génération de passionnés. C'est sur route ouverte ou sur terre que cet exemplaire se fera le mieux apprécier.



155

Chassis / Chassis: **08311**

Engine / Moteur: **08311**

Gearbox / Boîte de vitesses: **581**

Body / Carrosserie: **B0350**

Estimate / Estimation:

€3.000.000 – €3.300.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

† 1966 FERRARI 275 GTB/6C ALLOY BERLINETTA

COACHWORK BY SCAGLIETTI

The first of eight long-nose, six-carburettor, alloy body, torque-tube 275 GTBs

Recently restored in its original Nero over Beige colour scheme

Previous single-family ownership for 36 years

Matching numbers throughout, Ferrari Classiche certified

Première des huit 275 GTB "long-nose" à six carburateurs, carrosserie aluminium et tube de poussée

Récemment restaurée dans sa teinte "Nero" d'origine avec intérieur Beige

Restée dans une même famille pendant 36 ans

Tous numéros concordants, certification Ferrari Classiche





There is no doubt that the Ferrari 275 GTB was an incredible automobile from the moment it was initially unveiled in 1964. However, for those looking for something with a bit more panache, the model could be had with a number of optional extras to increase its potency. In addition to several updates that were implemented as rolling changes on the production line, this kept the 275 GTB ahead of the competition throughout its production run.

When considering the greater 275 GTB hierarchy, it is clear that chassis no. 08311 is truly one of the most desirable produced and

Il ne fait aucun doute que la Ferrari 275 GTB a été dès sa première présentation en 1964 une voiture incroyable pour son époque. Néanmoins, pour ceux qui cherchaient quelque chose offrant plus de panache, le modèle pouvait être commandé avec un certains nombres d'options qui en augmentaient le potentiel. En plus des améliorations apportées au fil des mois sur la chaîne de production, ces possibilités ont permis à la 275 GTB de maintenir pendant toute sa carrière son avance sur ses concurrentes.

Si l'on observe la hiérarchie des 275 GTB, il est clair que le châssis n° 08311 fait partie des plus désirables produits, et



one of the most noteworthy examples offered in quite some time. Boasting not only aluminium coachwork, six Weber carburettors and built to the later torque-tube specification, this is the very first 275 GTB to bear these particular features and just the second 275 GTB to be fitted with a torque tube. Finished in rare Nero (20-B-50) over a Beige (VM 3390) leather interior, it was sold new through Renato Nocentini in Prato-Florence to Carlo Bini.

Registered in Florence with registration no. FI 315850, the car passed through a couple of subsequent owners in Naples and finally Pero, Italy, before being imported to Los Angeles, California, and sold to Barry Le Fave in 1973. Upon its arrival in California, the car was noted as still being finished in its original colour combination and as of two years later, had only been driven 31,000 km. Later that year, it was refinished in red over black. In 1980, the car was returned to Italy and re-registered in Padua on registration no. PD 622433. Shortly thereafter, it was purchased by Luigi Compiano of Treviso, Italy, and remained in his vast car collection for nearly four decades.

constitue l'un des exemplaires les plus remarquables proposés depuis longtemps. Non seulement elle comporte une carrosserie en aluminium, six carburateurs Weber et une transmission avec tube de poussée, mais encore c'est la toute première 275 GTB à présenter l'ensemble de ces caractéristiques et la deuxième 275 GTB à être dotée d'un tube de poussée. Elle se présente dans la rare combinaison de "Nero" (20-B-50) avec intérieur en cuir Beige (VM 3390), et a été vendue neuve à Carlo Bini par l'intermédiaire de Renato Nocentini, à Prato-Florence.

Immatriculée à Florence sous le numéro FI 315850, elle a connu quelques propriétaires à Naples, et finalement Pero, en Italie, avant d'être exportée à Los Angeles, en Californie, et vendue en 1973 à Barry Le Fave. Lors de son arrivée en Californie, la voiture a été enregistrée comme encore dotée de sa combinaison de teintes d'origine et, deux ans plus tard, elle n'affichait que 31 000 km d'origine. Plus tard dans l'année, elle a été repeinte en rouge avec intérieur noir. En 1980, la voiture est revenue en Italie où elle a été immatriculée à Padoue sous le

Following its purchase by the current owner, the car was shipped to the UK where it was Ferrari Classiche certified. Subsequently, the old red paintwork was stripped back to the beautiful bare aluminium, which was found to be in superb, original and damage-free condition, and from there it was returned to its original and rare shade of Nero. The interior was fully stripped in order to return the car to its original Beige. Additionally, the correct, 10-hole knock-off wheels were refurbished and fitted with correct Michelin XWX tyres, a new period-correct exhaust was fitted, the suspension has been fully rebuilt, and the car's chrome trim was fully refinished and polished. A complete top to bottom engine rebuild was completed by Aldo Ritti at the Ferrari specialists Riverside Performance in Esher, Surrey, and paintwork was completed by Steve Moody of SMDG Ferrari specialists in Horsham, West Sussex, in his new paint facility. Additionally, it is important to note that the car is accompanied by a correct 275

numéro PD 622433. Peu de temps après, elle a été achetée par Luigi Compiano, de Trévis, en Italie, et elle est restée dans son importante collection pendant presque 40 ans.

Après son achat par le propriétaire actuel, la voiture a été acheminée en Angleterre où elle a reçu une certification Ferrari Classiche. Ensuite, la peinture rouge a été décapée pour laisser apparaître le magnifique aluminium nu qui s'est révélé être dans un état d'origine superbe et ne présentant pas de dommage. A partir de là, la carrosserie a reçu une peinture correspondant à sa rare et belle teinte "Nero". L'intérieur a été complètement déshabillé pour que la voiture retrouve son Beige d'origine. De plus, les jantes correctes à serrage central et dix trous ont été refaites et chaussées de pneus Michelin XWX corrects. Un échappement neuf correspondant au modèle d'époque a été posé, la suspension a été complètement refaite et les garnitures



GTB tool kit, jack, handbooks and history file, including photos from the car's previous restoration in the U.S., as well its most recent detailed restoration work in the UK. One other item of note accompanying the car is its original, old-style Italian Libretto, a document all too often lost over the years.

Now back in its original, striking colour scheme and fully certified by Ferrari Classiche, chassis no. 08311 is a 275 GTB that wants for nothing and is truly worthy of inclusion in any of the world's most exclusive Ferrari collections. Needless to say, it would be a brilliant car to drive and enjoy or one that would surely attract plenty of attention at the world's most exclusive concours events.

chromées de la voitures ont été remises en état. Une révision complète du moteur a été effectuée par Aldo Ritti chez le spécialiste Ferrari Riverside Performance, à Esher, dans le Surrey (GB) et les travaux de peinture ont été réalisés par Steve Moody, dans la nouvelle cabine de peinture du spécialiste Ferrari SMDG à Horsham, dans le West Sussex. Il est de plus important de noter que la voiture est accompagnée d'un nécessaire à outils correct de 275 GTB, d'un éric, de manuels d'utilisation et d'un dossier historique qui présente les détails des travaux de restauration réalisés en Angleterre. Sans oublier un document important, son Libretto italien d'origine dans sa présentation ancienne, élément dont l'on doit souvent déplorer la disparition.

Ayant maintenant retrouvé son superbe thème de teintes d'origine et dotée d'une certification Ferrari Classiche, cette 275 GTB châssis n°08311 n'a besoin de rien de plus et constituera une addition de choix aux collections de Ferrari les plus exclusives du monde. Inutile de dire que c'est une voiture qui apportera beaucoup de plaisir au volant, et qui attirera à coup sûr l'attention lors des concours d'élégance les plus prestigieux du monde.







156

† 1956 PORSCHE 550 RS SPYDER

COACHWORK BY WENDLER

Chassis / Châssis: **550-0082**

Estimate / Estimation:

€3.800.000 – €4.300.000

Documents:

**CANCELLED GERMAN
FAHRZEUGBRIEF**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Extensive racing career with Ecurie National
Belge, including the 1957 24 Hours of Le Mans

Amazing history file with period documentation,
one of the best documented 550 Spyderys

Restored by Porsche Würzburg in 2000

Series-correct engine and transmission

Eligible for a variety of vintage racing events,
including the Mille Miglia and Le Mans Classic

Palmarès en course au sein de l'Écurie National Belge,
dont une participation aux 24 Heures du Mans 1957

Dossier historique très complet avec documentation
d'époque ; un des Spyder 550 les mieux documentés

Restaurée par Porsche Würzburg en 2000

Moteur et transmission corrects,
correspondant à la série de la voiture

Éligible pour de nombreux évènements historiques,
dont les Mille Miglia et Le Mans Classic

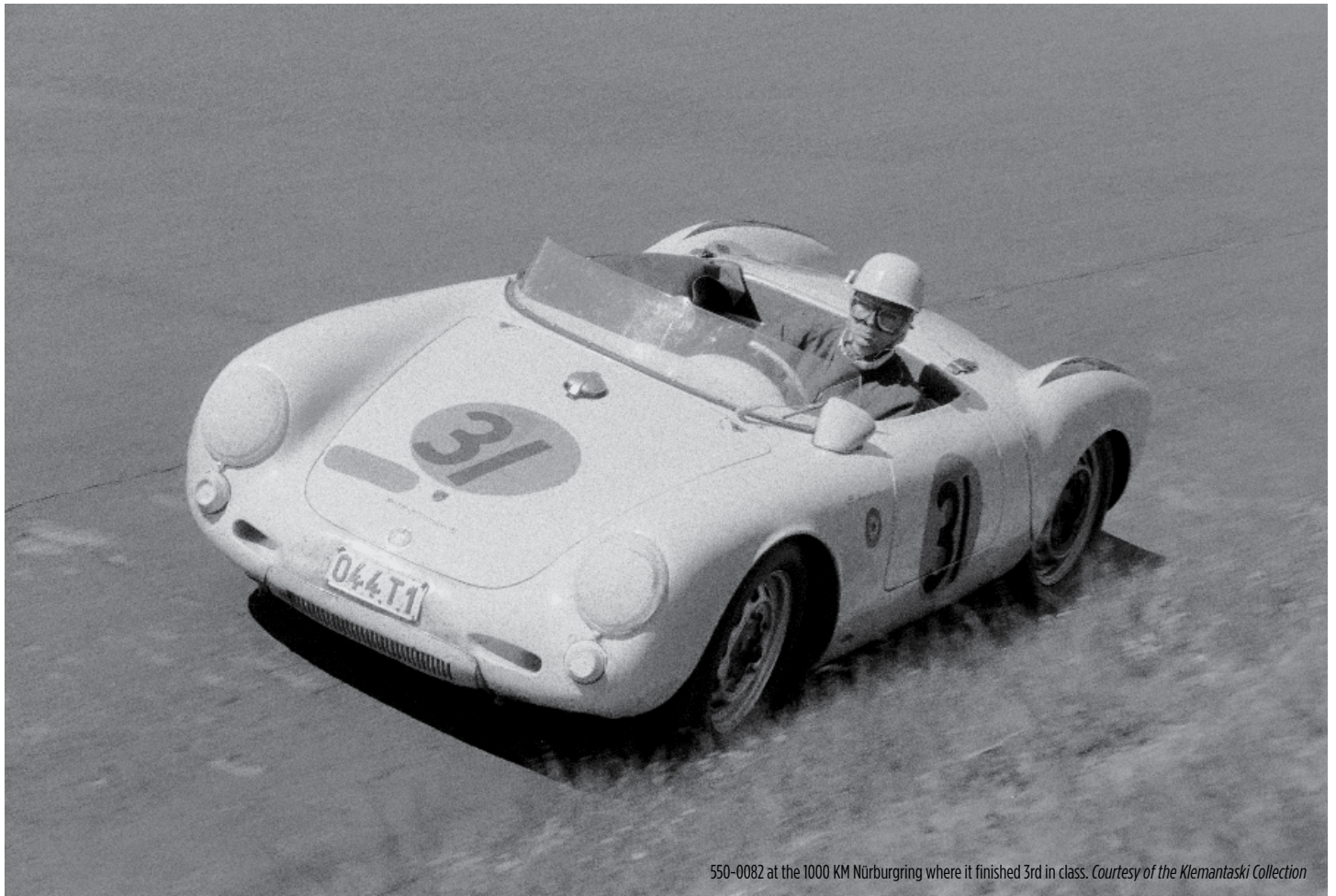


Porsche's brilliant 'giant killer', the 550 Spyder, earned a special place in the annals of international motor racing history. The fledgling automaker's first product specifically designed for competition, it was inspired by several successful Porsche-powered, privateer-built 'specials' in the early 1950s. Quick to succeed, the open-topped, mid-engined Spyderys dominated their inaugural outing at the Nürburgring in May 1953 in preparation for Le Mans a month later, where they would claim 1st and 2nd in their class.

It was an auspicious beginning; 550 RS Spyderys were steadily improved with upgraded suspensions, and most importantly, with the new 1,500-cc Type 547 DOHC engine designed by Dr Ernst Fuhrmann. Fed by a pair of twin-choke downdraft carburetors, these tough little roller-bearing motors with dry-sump lubrication and twin ignition developed a solid 110 bhp. Tipping

Pour Porsche, le brillant Spyder 550 s'est gagné une place spéciale dans les annales de l'histoire du sport automobile international. C'était en effet la première voiture du jeune constructeur conçue spécifiquement pour la compétition, et elle s'inspirait de nombreuses "spéciales" à moteur Porsche réalisées avec succès par des pilotes amateurs. Avec leur moteur central, les Spyder n'ont pas tardé à se faire remarquer par leurs performances brillantes dès leur première sortie au Nürburgring, en mai 1953, avant de remporter, un mois plus tard, les deux premières places de leur catégorie aux 24 Heures du Mans.

C'était un départ sous les meilleurs auspices ; les Spyder 550 RS n'ont ensuite cessé de progresser, avec des suspensions améliorées et, surtout, le nouveau moteur Type 547 double arbre 1 500 cm³ conçu par Ernst Fuhrmann. Alimenté par deux carburateurs double corps inversés, avec un équipement mobile sur rouleaux, une lubrification par carter sec et un double allumage, ce moteur développait 110 ch. La voiture ne dépassant pas 550 kg, cette



550-0082 at the 1000 KM Nürburgring where it finished 3rd in class. *Courtesy of the Klemantaski Collection*

the scales at approximately 550 kg, 110 bhp was plenty of power to put the 550 Spyder on the podium at races around the world.

With these new engines, the 550 RS was soon established as consistent winners in small-displacement sports racing. Production of customer Spyderys began in 1955, enjoying a reputation as a very balanced, almost docile racing car with good power and excellent handling characteristics. Not only supremely competitive, these cars were truly just as good to look at as they were to drive, and both drivers and motorsport fans alike quickly fell in love with Porsche's little Spyderys.

Presented here is a well-documented Porsche 550 RS Spyder that enjoyed motorsport success on an international scale at the hands of a number of celebrated drivers. Chassis no. 550-0082 was completed in March 1956, and was the ninth from last of just 99 of its type produced. Ordered by Porsche's Belgian distributor, D'Ieteren Freres in Liege, it was

puissance suffisait amplement à emmener le Spyder 550 sur le podium des courses auxquelles il prenait part dans le monde entier.

Avec ce nouveau moteur, la 550 RS s'est rapidement établie comme une des voitures à battre dans les catégories de petite cylindrée. En 1955 a commencé la production du Spyder client, dont la réputation était celle d'une voiture de compétition très équilibrée, presque docile, avec une puissance correcte et une très bonne tenue de route. Elle était non seulement extrêmement compétitive, mais elle présentait aussi une forme aussi réussie qu'elle était plaisante à conduire, si bien que les pilotes et les passionnés de sport automobile se sont rapidement laissés séduire par les petits Spyder Porsche.

La voiture que nous présentons ici est une 550 RS Spyder bien documentée et qui a connu une belle carrière sportive au niveau international, entre les mains de plusieurs pilotes connus. Ce Spyder (châssis n°550-0082) est sorti d'usine en mars 1956, et c'était le 90^e exemplaire de 99 produits de ce type. Commandé par le distributeur Porsche en Belgique, D'Ieteren

delivered new in Belgium's racing colour of bright yellow to Ecurie Nationale Belge, the team formed by the merger in 1955 of Jacques Swaters' Ecurie Francorchamps and Johnny Claes' Ecurie Belge. Over the course of the next several years, this car would be a key instrument in Ecurie Nationale Belge's repertoire of racing cars and was a memorable entry due to both its bright yellow paint and its propensity to race at the front of the pack in some of Europe's most competitive races.

This example was soon put to work and raced extensively by many noted amateurs, including Claude Dubois, Christian Goethals, Georges Harris, Freddy Rousselle, Georges Hacquin, Alain Dechangy, Yves Tassin and the celebrated female driver Gilberte Thirion. With six events on its calendar for the 1956 season, it achieved a number of podium finishes, including 2nd at Côte de la Roche aux Faucons with Thirion, and 3rd at the 12 Hours of Reims. Its crowning achievement that season was a class victory at the 1000 km of Paris at Montlhéry, finishing 20 seconds behind Phil Hill and Alfonso de Portago in a Ferrari 857 S.

Without a doubt, the car's most significant event was the 1957 24 Hours of Le Mans, making it just one of 10

Frères à Liège, il a été livré neuf dans la teinte de compétition belge, jaune vif, à l'Écurie Nationale Belge, équipe formée de la fusion en 1955 de l'Écurie Francorchamps de Jacques Swaters et de l'Écurie Belge de Johnny Claes. Au cours des années qui ont suivi, cette voiture a constitué une pièce mémorable parmi les machines engagées par l'Écurie Nationale Belge, aussi bien par sa peinture jaune éclatant que par sa propension à occuper le devant de la scène dans les épreuves européennes les plus difficiles.

Cette voiture a été immédiatement engagée en course et utilisée par de nombreux amateurs de renom, comme Claude Dubois, Christian Goethals, Georges Harris, Freddy Rousselle, Georges Hacquin, Alain Dechangy, Yves Tassin et la célèbre Gilberte Thirion. Sur les six épreuves auxquelles la voiture a pris part pendant la saison 1956, elle a décroché plusieurs podiums dont une deuxième place à la course de Côte de la Roche aux Faucons, avec Gilberte Thirion, et une troisième place aux 12 Heures de Reims. Mais c'est aux 1000 Km de Paris, à Montlhéry qu'elle a signé son accomplissement le plus brillant de la saison, avec une victoire de catégorie en terminant 20 secondes derrière la Ferrari 857 S de Phil Hill et Alfonso de Portago.

Mais sans aucun doute, l'épreuve la plus significative à laquelle a participé cette voiture a été les 24 Heures du Mans 1957, parmi



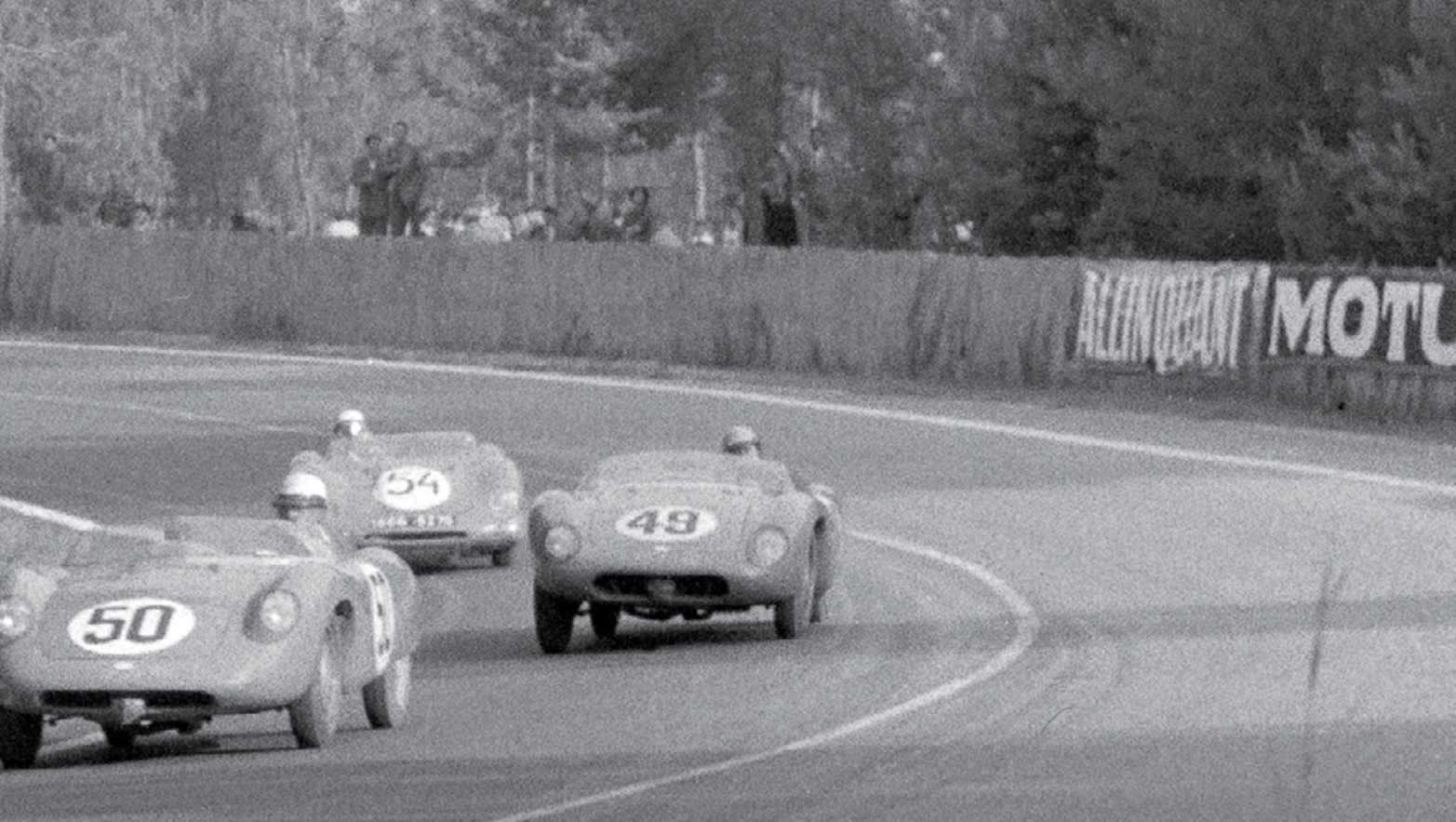


550 Spyders to contest the fabled race. Unfortunately, Dubois and Hacquin were disqualified after pitting to add oil on the 70th lap in a year that saw over half the field drop out. However, this was 550-0082's only DNF of the season, and it continued to see similar success throughout 1957. After two hill-climb victories at Roche au Faucons and Charreau de Leffe in March, the car secured a pair of 3rd place finishes at the Grand Prix de Spa and 1,000 km Nürburgring in May, finishing behind two other 550 Spyders, and a 2nd place finish at the Grand Prix des Frontières at Chimay. Its final race with Ecurie Nationale Belge was the 1957 Swedish Grand Prix where the car finished 8th in class with Tassin and Ms Hacquin.

From 1958 through the early 1960s, 550-0082 was sold to Jacques Thenaers, who ran it in hill climbs, minor races and rallies. According to a series of letters in the car's history file, it was rebodied as a coupé by APAL and fitted with a 2.0-litre Carrera engine after being purchased by Edmond Pery from Ecurie Francorchamps around 1965 and subsequently sold to Belgian racing driver Pierre Bonvoisin. In APAL guise it continued to race in Belgium through 1967. Sold to a Mr Michaelis of Embourg,

un parterre de dix Spyder 550. Malheureusement, Dubois et Hacquin ont été disqualifiés après s'être arrêtés au stand au 70e tour pour ajouter de l'huile. Cette année-là, plus de la moitié des partants ont dû abandonner. Mais c'est la seule fois de la saison où 550-0082 n'a pas pu franchir la ligne d'arrivée, comme en témoigne la série de succès qui a suivi. Après deux victoires aux courses de côte de la Roche aux Faucons et de Charreau de Leffe au mois de mars, elle a décroché en mai une troisième place au Grand Prix de Spa et aux 1000 Km du Nürburgring (derrière deux autres Spyder 550), et une deuxième place au Grand Prix des Frontières, à Chimay. Sa dernière course au sein de l'Écurie Nationale Belge a été le Grand Prix de Suède 1957, où la voiture est arrivée huitième de sa catégorie entre les mains de Tassin et Hacquin.

De 1958 au début des années 1960, 550-0082 appartenait à Jacques Thenaers, qui l'a engagée en course de côte et en rallies locaux. D'après une série de courriers qui font partie du dossier de la voiture, elle a été recarrossée vers 1965 en coupé par APAL et équipée d'un moteur Carrera 2 litres après son achat par Edmond Pery, de l'Écurie Francorchamps ; elle a été ensuite vendue au pilote amateur belge Pierre Bonvoisin. Sous sa forme APAL, elle a continué à courir en Belgique en 1967. Lorsqu'elle a été cédée en septembre 1970 à M. Michaëlis, de Embourg, en Belgique, elle avait un moteur S-90.



550-0082 as seen at the 1957 24 Hours of Le Mans. Courtesy of the Klemantaski Collection

Belgium, in September of 1970, at this time the car had a S-90 engine. Sometime thereafter in his ownership, the car was taken off the road and it remained in storage for roughly two decades. After passing through Philippe Jegher's of Esneux, Belgium, chassis no. 550-0082 was purchased by Corrado Cupellini of Bergamo, Italy, in March of 1989 missing both its engine and APAL bodywork, before passing to Bruno Ferracin in May of 1995.

The car was later purchased by Peter Ludwig of Germany in January 2000, and a comprehensive restoration, which included producing new bodywork and sourcing a correct series engine and transaxle, was undertaken by Porsche Zentrum Würzburg in 2000 at a cost of nearly €100.000, afterwards which the car participated in the 2001 Mille Miglia Storica. The Fuhrmann four-cam engine was rebuilt in 2003. Furthermore, the car is fitted with rare aluminium and steel wheels to complement the 60-mm brake discs, both of which were designed specifically for use at Le Mans.

Porsche's 550 RS Spyders are among the most-coveted sports racers from the 1950s. Stated *Road & Track* magazine in February 1957: 'Combining as it does terrific

Quelques temps après, la voiture a été entreposée dans un garage où elle est restée une vingtaine d'années. Elle a été ensuite achetée par Philippe Jegher, d'Esneux, en Belgique, qui l'a vendue en mars 1989 à Corrado Cupellini, de Bergamo, en Italie. Elle était alors dépourvue de son moteur et de sa carrosserie APAL. En mai 1995, elle a été achetée par Bruno Ferracin.

La voiture a été ensuite achetée, en janvier 2000, par Peter Ludwig, en Allemagne, et une restauration complète a été entreprise par Porsche Zentrum Würzburg, pour un coût total de presque 100 000 €. Cette remise en état a impliqué la réalisation d'une nouvelle carrosserie et la recherche d'un moteur et d'une transmission correspondant à l'origine de la voiture. Une fois terminée, elle a pu prendre part en 2001 aux Mille Miglia Storica. Le moteur Fuhrmann quatre arbres a été refait en 2003. De plus, ce Spyder est équipé des rares jantes en acier et aluminium qui complètent les disques de freins de 60 mm, composants conçus spécialement pour les 24 Heures du Mans.

Les Porsche 550 RS Spyder font partie des voitures de course des années 1950 les plus convoitées. Comme le précisait le magazine *Road & Track* en février 1957 : "Combinant de superbes performances, une tenue de route sans défaut et d'excellents freins, il n'est pas étonnant que la Porsche 550 RS Spyder... soit la voiture à battre..."

DATE	RACE #	EVENT	DRIVERS	RESULT
March 25, 1956		Course de Cote de la Roche au Faucons, Belgium	Gilberte Thirion	2nd IC
May 13, 1956	1	Grand Prix de Spa	Freddy Rouselle	5th IC
June 6, 1956	42	1000 km Paris, Monthlery	Christian Goethals, Georges Harris	1st IC
June 29, 1956	33	12 Hours of Reims	Georges Harris, Georges Hacquin	3rd IC
July 8, 1956	12	Grand Prix de Rouen	Alain de Changy	4th IC
August 12, 1956	41	Swedish Grand Prix	Gilberte Thirion, Claude Dubois	4th IC
March 24, 1957		Course de Cote de la Roche au Faucons, Belgium	Claude Dubois	1st IC
March 31, 1957		Course de Cote de Charreau de Leffe, Belgium	Alain de Changy	1st IC
May 12, 1957	1	Grand Prix de Spa	Claude Dubois	3rd IC
May 26, 1957	31	1000 km Nürburgring	Georges Harris, Claude Dubois	3rd IC
June 9, 1957	4	Grand Prix des Frontieres, Chimany	Yves Tassin	2nd IC
June 23, 1957	60	24 Hours of Le Mans	Claude Dubois, Georges Hacquin	DNF
July 6, 1957	18	Coupes Delamere-Deboutteville, Rouen	Georges Harris	5th IC
August 11, 1957	22	Swedish Grand Prix	Yves Tassin, Georges Hacquin	8th IC
May 4, 1958		Grand Prix de Charreau de Leffe, Belgium	Jacques Thenaers	RESULT UNKNOWN
July 6, 1958	24	Rallye in den Ardennen, Belgium	Jacques Thenaers	RESULT UNKNOWN
October 5, 1958		Course de Cote Citadelle de Namur, Belgium	Jacques Thenaers	2nd IC
May 31, 1959		Bergrennen Bomeree	Jacques Thenaers	2nd IC
May 29, 1960		Cours de Cote de Charleroi	Jacques Thenaers	3rd IC
July 30, 1961		Slalom de Charleroi	Jacques Thenaers	1st IC



performance, faultless handling, and excellent brakes, it is no wonder that the Porsche 550 RS Spyder . . . is the car to beat . . .”

The desirability of this 550 RS Spyder lies in its colourful racing history, including the 1957 24 Hours of Le Mans, and current eligibility. Raced across Europe at some of the most competitive and rigorous events of its time with Ecurie, Nationale Belge, 550-0082 remained in competition for over a decade, speaking to the 550 RS Spyder’s inherent competitiveness and reliability. Today, it is ready to add to that record at events such as the Mille Miglia and the Le Mans Classic amongst numerous other vintage races, in addition to concours events worldwide. Without doubt one of the most competitive and eligible cars of its class, a well-prepared 550 Spyder is an astute purchase for anyone aspiring to race to win. Boasting a very impressive and well-detailed history file, this is a very special 550 RS and one that holds a myriad of possibilities for its new owner.

L’attrait de ce Spyder 550 RS est lié à son histoire sportive haute en couleurs, à sa participation aux 24 Heures du Mans, et au fait qu’elle soit éligible aux évènements historiques les plus prestigieux. Engagée par l’Écurie National Belge dans certaines des épreuves européennes les plus disputées de leur époque, 550-0082 a pratiqué la compétition pendant plus de 10 ans, ce qui rend hommage à la compétitivité et à la robustesse inhérentes au Spyder 550 RS. Aujourd’hui, cette voiture est prête à ajouter à ce palmarès des évènements comme les Mille Miglia et Le Mans Classic, parmi un grand nombre d’autres rencontres historiques possibles, en plus des concours organisés dans le monde entier. S’agissant sans aucun doute d’une des voitures les plus compétitives et les plus polyvalentes de sa catégorie, une 550 Spyder bien préparée est un achat astucieux pour quiconque aspire à la victoire. Avec son dossier historique impressionnant, cette 550 RS est très particulière et offre à son nouveau propriétaire une myriade de possibilités.





157

1953 JAGUAR XK 120 SE ROADSTER

Chassis / Châssis: **S674489**

Engine / Moteur: **F 1393-8**

Body / Carrosserie: **F 6739**

Estimate / Estimation:

€100.000 – €130.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Prepared to fast road specification with C-Type cylinder head

Eligible for numerous national and international events

Retains its original engine block and body

Préparée pour la conduite rapide, avec culasse Type C

Éligible pour de nombreux événements nationaux et internationaux

Bloc-moteur et carrosserie d'origine

When the Jaguar XK 120 was launched in 1948, it caused a sensation. Jaguar's first post-war sports car was beautiful, relatively affordable and staggeringly fast. Demand soon outstripped the initial limited production plan, and Jaguar switched to steel bodies as production numbers increased. The car's 3,442-cc engine would remain a staple of Jaguar engine design even through to the 1980s.

Quand la Jaguar XK120 a été lancée en 1948, elle a fait sensation. Cette première Jaguar de sport d'après-guerre était une voiture magnifique, relativement abordable et extrêmement rapide. La demande n'a pas tardé à dépasser le planning de production initial et, pour y faire face, Jaguar a décidé de passer à une carrosserie en acier. Par ailleurs, le moteur 3 442 cm³ de la voiture allait représenter la base de tous ceux conçus par la marque jusqu'aux années 1980.

This car, chassis S674489, was delivered in left-hand-drive configuration to the U.S. via Jaguar's New York distributor, Charles Hornberg, in the highly attractive colour scheme of Lavender Grey over red.

By the 1990s the car had returned to Europe and was fully restored in Sweden; at this time the current colour combination of light metallic blue over dark red leather was applied. The car has been well restored to fast road specification with an original XK 140 high-compression C-Type cylinder head, five-speed gearbox and aero screens. Importantly, this XK 120 retains its matching engine block and body. Following the restoration, this XK 120 featured in a magazine article in the Swedish classic motoring magazine *Nostalgia* whilst in the ownership of Mr Helenius.

The XK 120 remains a superb sports car to this day and, more importantly, highly usable and eligible in a whole host of interesting events, this example being no exception to this and very well prepared.

La voiture présentée ici, avec son numéro de châssis S674489, a été livrée neuve aux États-Unis via Charles Hornberg, le distributeur Jaguar de New York. Elle était en conduite à gauche et affichait la couleur très séduisante de “Lavender Grey”, avec intérieur rouge.

Dans les années 1990, cette Jaguar XK 120 est revenue en Europe et a été complètement restaurée en Suède ; à cette époque, la carrosserie a été repeinte dans une teinte bleu clair métallisé, avec du cuir rouge foncé pour l'intérieur. La voiture a été bien restaurée et a bénéficié de spécifications sportives, avec une authentique culasse XK140 haute compression Type C, une boîte cinq rapports et deux petits saute-vent. Il est important de noter que cette XK 120 a gardé son bloc-moteur et sa carrosserie d'origine. A la suite de la remise en état, elle est apparue dans un article publié dans le magazine suédois de voitures anciennes *Nostalgia*, à l'époque où elle appartenait à M. Helenius.

La Jaguar XK 120 est encore aujourd'hui une superbe voiture de sport et, surtout, elle est éligible dans une grand quantité d'évènements intéressants et reste très facile à utiliser. Cet exemplaire très bien préparé ne fait pas exception.





158

2004 PORSCHE CARRERA GT

Chassis / Châssis:

WPOZZZ98Z4LOO0171

Serial / en Série: **0201**

Estimate / Estimation:

€650.000 – €750.000

Single ownership and 25,000 km from new

Porsche's iconic V-10 supercar

Ready to drive and enjoy

Un seul propriétaire et 25 000 km depuis l'origine

Emblématique supercar Porsche à moteur V10

Prête à être utilisée pour le plaisir de son nouveau propriétaire

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

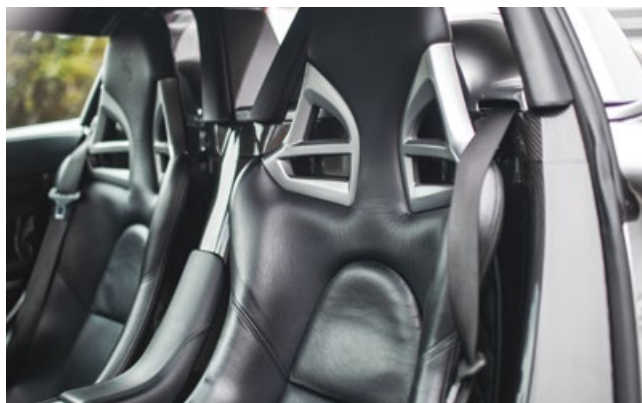
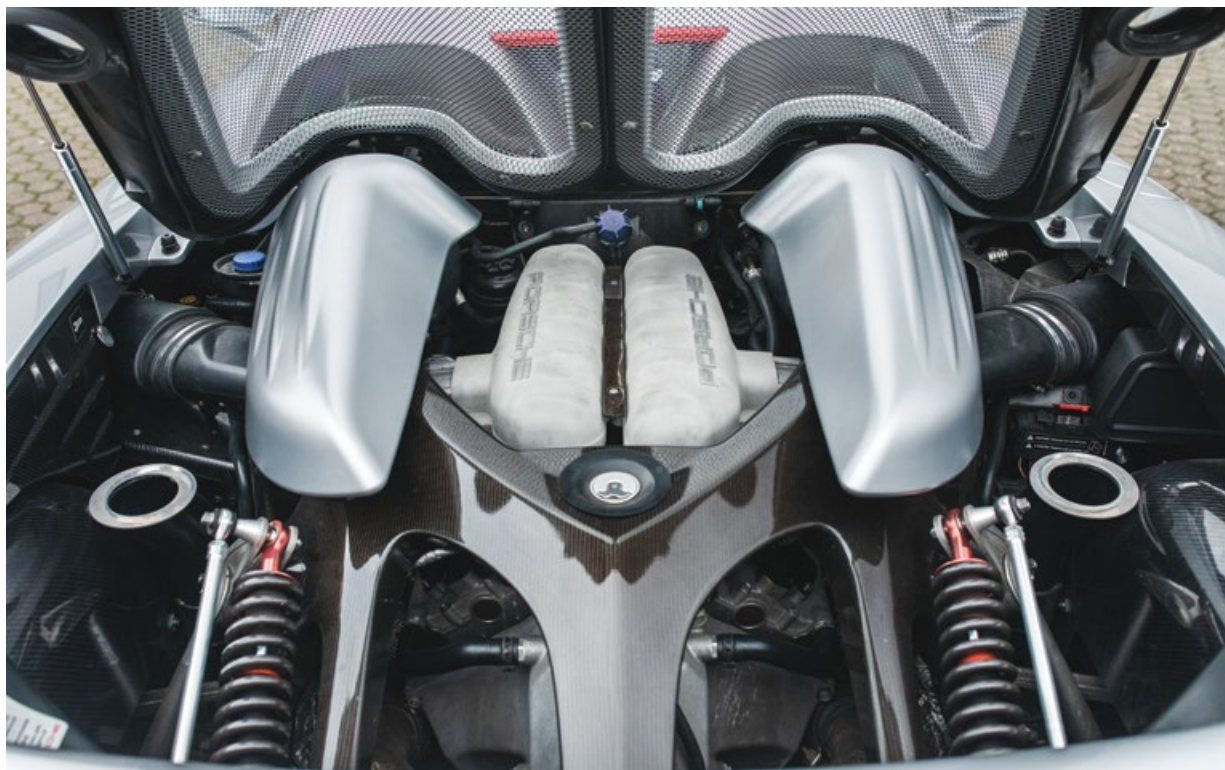
Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



Porsche's first foray into the world of supercars for the 21st century, the Carrera GT traces its roots to a stillborn racing program in the 1990s that intended to replace the 911 GT1 and contest the 24 Hours of Le Mans. However, the project, and the Formula 1-derived 5.0-litre V-10 that was at its heart, was shelved when Porsche decided to turn its attention towards developing the Cayenne. Thanks to that car's commercial success, the Carrera GT came off the backburner and was further developed for use as a halo-level road car, proving to enthusiasts that even though Porsche now built an SUV, it certainly had not lost its way.

La Carrera GT correspond à la première entrée de Porsche dans le monde des supercars du XXI^e siècle. Elle plonge ses racines dans le programme de compétition des années 1990, resté sans lendemain mais qui prévoyait de remplacer la 911 GT1 et de participer aux 24 Heures du Mans. Ce projet, tout comme le V10 de 5 litres issu de la Formule 1 qui en constituait le cœur, a été mis de côté quand Porsche a décidé de concentrer son énergie dans le développement de la Porsche Cayenne. Grâce au succès commercial de ce modèle, la Carrera GT a pu ressortir du placard et être peaufinée pour être proposée comme voiture de route de très haut niveau, ce qui prouvait aux passionnés que même si le constructeur produisait maintenant un SUV, il n'avait certainement pas perdu son âme.



Performance was astounding. With that V-10 producing 610 bhp and 42 foot-pounds of torque, and tipping the scale at under 1,300 kg, the car's official 0–100 km/h time was 3.9 seconds, but contemporary tests showed that it was nearly a half second quicker. Top speed was quoted as 334 km/h. Only 1,270 were built.

Delivered new to Germany and still in the hands of its original owner, this Carrera GT sports what is perhaps the car's quintessential colour combination of grey over a black leather interior. Rather than being tucked away and kept in storage, the car has been driven and enjoyed throughout its life,

Les performances étaient stupéfiantes. Le V10 développait 610 ch pour un couple de 590 Nm, et la voiture ne pesait que 1 300 kg, si bien qu'elle passait officiellement de 0 à 100 km/h en 3,9 secondes, mais des tests d'époque ont montré qu'elle était plus rapide de presque une demi-seconde. La vitesse de pointe atteignait 334 km/h, et la production s'est limitée à 1 270 exemplaires.

Livrée neuve en Allemagne et encore entre les mains de son premier propriétaire, cette Carrera GT présente ce qui est peut-être la combinaison de couleurs la plus emblématique de cette voiture, avec une carrosserie grise et un intérieur en cuir noir. Plutôt que de la laisser stockée dans un garage, le propriétaire a utilisé cette

accumulating 25,000 km since leaving the factory 15 years ago. The car's paintwork remains original throughout, with the exception of the front bumper, which has been resprayed to address stone chips.

Still thrilling to drive and breath-taking to behold even 15 years after entering production, the Carrera GT has proven to be a bona-fide classic, a true driver's car, and is now considered amongst the all-time great modern performance cars. Considered a must-have to many collectors, this Carrera GT certainly checks all the right boxes and coming from single ownership having been driven just 25,000 km from new, it begs to be driven and enjoyed by the lucky enthusiast that will become its second owner.

voiture pour son plaisir, parcourant 25 000 km depuis qu'elle a quitté l'usine il y a 15 ans. La peinture de la voiture est toujours entièrement d'origine, à l'exception du pare-chocs avant qui a été repeint pour effacer quelques impacts de cailloux.

Toujours extraordinaire et impressionnante à conduire même 15 ans après son lancement, la Carrera GT s'est confirmée comme une pure classique, une vraie voiture d'amateur, et elle est aujourd'hui considérée comme faisait partie des meilleures supercars modernes de tous les temps. Considérée par de nombreux collectionneurs comme une voiture à posséder, cette Carrera GT répond de toute évidence à tous les bons critères et, s'agissant d'une première main n'ayant couvert que 25 000 km, elle ne demande qu'à être utilisée pour le plus grand plaisir du passionné chanceux qui va devenir son deuxième propriétaire.



159

† 1996 FERRARI F50

Chassis / Châssis: **ZFFTA46B000104762**

Engine / Moteur: **41881**

Gearbox / Boîte de vitesses: **196**

Serrial / Série: **102/349**

Estimate / Estimation:

€1.700.000 – €1.900.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Less than 21,850 km from new

Delivered new to France via Charles Pozzi

Accompanied by its original luggage, flight case, and hardtop, amongst other accessories

Ferrari Classiche certified

Moins de 21 850 km d'origine

Livrée neuve en France via Charles Pozzi

Accompagnée de ses bagages, de sa malle de transport et de son hard-top d'origine, entre autres accessoires

Certification Ferrari Classiche





The Ferrari F50 was unveiled at the Geneva Salon in 1996 to celebrate the Scuderia's 50th anniversary. The accompanying press packs exclaimed the car to offer "Formula 1 for the road" and under the careful guidance of Paolo Martinelli for power-train and Carlo della Casa for suspension and brakes. The result was undeniably faithful to the design brief.

Underneath the carbon fibre bodywork sat a high-revving 4.7-litre V-12 engine, which was directly related to the unit that powered Alain Prost to five victories in the 1990 F1 World Championship. As in Prost's Ferrari 641 Formula 1

Le Ferrari F50 a été dévoilée au Salon de Genève 1996 à l'occasion du 50e anniversaire de la Scuderia. Selon le dossier de presse, ce nouveau modèle était considéré comme "une Formule 1 pour la route", avec un groupe motopropulseur conçu sous l'autorité de Paolo Martinelli, la suspension et les freins étant réalisés par l'équipe de Carlo della Casa. Le résultat était indéniablement fidèle au cahier des charges initial.

Sous la carrosserie en fibre de carbone se trouvait un brillant V12 de 4,7 litres, directement issu du moteur qui avait permis à Alain Prost de remporter cinq victoires lors du Championnat du monde



car, it was also employed as a stressed member of the chassis, a first for a road-going Ferrari, which enabled extreme torsional rigidity and substantial weight saving. The carbon fibre tub, to which the engine was bolted via solid mounts, weighed just 102 kg and housed an aircraft grade Sekur bag fuel tank, whilst the dampers from Bilstein were independently active to improve the performance of racing-inspired pushrod suspension. The 'no compromise' approach was even extended to the suspension bushings; anything rubberised was considered parasitic to feedback and so solid rose joints were employed throughout.

Whilst early contemporary reviews questioned the performance of the F50 compared to the F40, the numbers are irrefutable: 513 bhp and over 200 mph flat out in a chassis weighing just 1,230 kg, with a torsional rigidity figure in the region of 25,500 foot-pounds per degree. The result was a lap which was a full four seconds quicker than the F40 around Fiorano.

de F1 1990. Comme dans la monoplace Ferrari 641 de Prost, ce moteur était porteur et apportait une fonction structurelle au châssis, une première pour une Ferrari de route : cette conception entraînait une exceptionnelle résistance à la torsion, tout en limitant le poids de façon substantielle. La structure en fibre de carbone, sur laquelle le moteur était solidement boulonné, ne pesait que 102 kg et abritait une bache à carburant Sekur de niveau aéronautique, alors que les amortisseurs Bilstein bénéficiaient d'un pilotage actif, pour améliorer les performances de la suspension type compétition à basculeurs. L'approche "sans compromis" s'étendait même aux bagues de suspension, toutes les pièces en caoutchouc étant considérées comme trop imprécises et laissant place à des éléments rigides.

Alors que les premiers articles de presse s'interrogeaient sur les performances de la F50 par rapport à la F40, les chiffres répondaient de manière irréfutable : 513 ch et plus de 320 km/h dans une voiture pesant 1 230 kg, avec une résistance torsionnelle de l'ordre de 3 525 mkg par degré. Ainsi, la F50 était capable de signer un tour du circuit de Fiorano en 4 secondes de moins que la F40.

This particular F50 was produced in February 1996 and was originally sold through Charles Pozzi on 19 March of the same year. During its life in France, it was serviced regularly by its supplying dealer and was shown at various meetings, including the Ferrari Days at Spa-Francorchamps. In 2001, the car revisited Charles Pozzi for its 10,000-km major service before a further major service took place in May 2005 at 20,000 km at Aux Chataux du Sud-Ouest.

From 2005 the car has been used sparingly and in 2013 it was brought to the UK. Since then it has been serviced in 2016, 2017 and 2018 by Greypaul Ferrari of Nottingham under the stewardship of three further owners. It is worth mentioning that it also benefits from a new clutch, which was fitted along with new tyres in 2015 by renowned specialist Bob Houghton. Presented in pristine condition

La présente F50 est sortie d'usine en février 1996 et a été vendue le 16 mars de la même année par l'intermédiaire des établissements Charles Pozzi. Au cours de son existence en France, elle a été régulièrement entretenue par ce même concessionnaire et a pris part à divers évènements, comme les Ferrari Days à Spa-Francorchamps. En 2001, la voiture est revenue chez Charles Pozzi pour sa grande révision des 10 000 km, avant une autre grande révision réalisée en mai 2005 à 20 000 km chez le concessionnaire Aux Chateaux du Sud-Ouest.

A partir de 2005, elle a été utilisée avec parcimonie et, en 2013, elle a été exportée au Royaume-Uni. Depuis lors, elle a bénéficié d'une révision en 2016, 2017 et 2018 par Greypaul Ferrari, de Nottingham, tout en passant entre les mains de trois autres propriétaires. Il est intéressant de préciser que cette voiture bénéficie d'un embrayage neuf, qui a été posé en 2015 par le spécialiste Bob Houghton en même temps qu'un jeu de pneus neufs. Avec une présentation impeccable dans sa



and appropriately specified in Rosso Corsa over Nero, it is accompanied by its original books, hard roof, soft roof, roll hoops, fitted luggage set, flight case and Classiche Binder, which confirms that it still retains all of its original major mechanical components, including engine and gearbox.

Very few cars, either before or since the F50, offer such a compelling combination of thoroughbred performance and engineering pedigree, not to mention scarcity; it is rare that such a fine example is offered for sale.

teinte "Rosso Corsa" avec intérieur "Nero", elle est accompagnée de ses manuels, hard-top, soft-top, arceaux de sécurité, jeu de bagages spéciaux et malle de transport d'origine. Elle comporte aussi son classeur Ferrari Classiche, qui confirme qu'elle est encore équipée de ses principaux composants mécaniques d'origine, dont son moteur et sa boîte de vitesses.

Que ce soit avant ou après la F50, très rares sont les automobiles qui offrent une combinaison aussi convaincante de performances de très haut niveau et de pedigree technique, sans parler de sa rareté ; de plus, il n'est pas fréquent qu'un exemplaire d'une telle qualité soit proposé à la vente.







160

**† 1935 HISPANO-SUIZA K6
CABRIOLET** COACHWORK BY BRANDONE

Chassis / Châssis: **16035**

Engine / Moteur: **333054**

Estimate / Estimation:

€1.300.000 – €1.500.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Rare and elegant one-off cabriolet
coachwork by Etienne Brandone

Superb sweeping lines with tasteful chrome accents

Quality restoration to original configuration
that presents beautifully

Classic example of an extravagant convertible,
perfect for touring the Côte d'Azur

Élegant cabriolet par Étienne Brandone, modèle unique

Superbes lignes effilées, avec enjoliveurs
chromés de grande qualité

Restauration magnifique dans sa configuration
d'origine, présentation superbe

Exemplaire classique d'un cabriolet
extraordinaire, parfait pour la Côte d'Azur

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



In 1934, Hispano-Suiza introduced the lovely K6 which shared many components with its otherworldly sibling, the incredible 9.5-litre, twelve-cylinder Hispano-Suiza J12. K6 production is believed to have been a mere 204 chassis, all fitted with individually coach-built bodies, painstakingly constructed by the very finest *carrosseries* in France and abroad.

Chassis no. 16035 was delivered by Hispano-Suiza on 4 May 1935 and sent to the premier coachbuilder on the Côte d'Azur, the *Carrosserie Etienne Brandone* in Cannes. The designs of Etienne Brandone were always tasteful, well-proportioned and with a certain elegant sophistication that is perfectly epitomized in this lavish K6 cabriolet. Indeed, chassis no. 16035 has previously been falsely attributed to Saoutchik, Figoni, Letourneur et Marchand and even Kellner, unquestionably some of the greatest coachbuilders of all time.



En 1934, Hispano-Suiza a dévoilé l'excellente K6 qui partageait de nombreux composants avec sa sœur plus prestigieuse, l'incroyable Hispano-Suiza J12, à moteur V12 de 9,5 litres. La production de K6 se serait limitée à seulement 204 châssis, tous équipés individuellement d'un carrosserie réalisée spécialement par les meilleurs carrossiers de France et du monde.

Le châssis n°16035 est sorti des ateliers Hispano-Suiza le 4 mai 1935 et a été livré au meilleur carrossier de la Côte d'Azur, la Carrosserie Étienne Brandone basée à Cannes. Les réalisations d'Étienne Brandone étaient très élégantes, bien proportionnées et affichaient une certaine sophistication qui est parfaitement symbolisée par ce fastueux cabriolet. D'ailleurs, cette voiture a été par le passé attribuée à tort à Saoutchik, Figoni, Letourneur et Marchand et même Kellner, qui font indiscutablement partie des meilleurs faiseurs de tous les temps.



Originally delivered to a Mr Copley-May living in the Villa Rangimore on Avenue de la Corniche in Nice, chassis no. 16035 was given Alpes-Maritimes registration 6542 BA4 on 29 June 1935 and was shown at the Cannes concours on 27 March 1936, in light blue with darker blue accents. As reported in the May 1936 issue of the famous trade publication *La Carrosserie*: '... the two highlight prizes, the *Grand Prix d'Honneur* and the cup for the most beautiful French car were given to a splendid 1935 Mercedes-Benz coach by Saoutchik and a very beautiful roadster by Brandone on a 32 CV Hispano-Suiza, in front of all the other cars' – a perfect summation of the appreciation received in period. The following year, it was shown in Cannes once more, now repainted in an elegant dark shade of either blue or black.

Livrée neuve à un M. Copley-May demeurant à la Villa Rangimore, avenue de la Corniche, à Nice, ce cabriolet (châssis 16035) a été immatriculé le 29 juin 1935 dans les Alpes-Maritimes sous le numéro 6542 BA4, et a été présenté le 27 mars 1936 au concours d'élégance de Cannes, dans une teinte deux tons bleu clair et bleu foncé. Selon un article de mai 1936 du magazine professionnel *La Carrosserie*, "... Les deux prix les plus prisés, le *Grand Prix d'Honneur* et la coupe de la plus belle voiture française, ont été décernés à une splendide Mercedes 1935 coach Saoutchik et un très beau roadster par Brandonne sur un châssis Hispano-Suiza 32 CV, devant toutes les autres voitures" ; un parfait résumé du succès rencontré par cette voiture à l'époque. L'année suivante, elle a été de nouveau présentée à Cannes, cette fois repeinte dans une couleur foncée, bleu nuit ou noir.





Chassis no. 16035 showing off its exquisite Brandone lines at the concours in Cannes, March 1937. *Courtesy of Peter Larsen*

Still in the Alpes Maritimes, the car was re-registered 487 BB 06 on 22 May 1952 to a company in Lyon with the initials M.A.S.E. It then passed to a Mme Pierre in Villeurbanne in October 1955. By 1964, chassis no. 16035 was owned by Jim de Bickero in Chicago, Illinois, who carried out a first restoration that included a redesign of the rear deck, top and windscreen and converting the car from two to four seats. It was subsequently acquired in this configuration by the Blackhawk Collection and then the famous collector Peter Mullin.

Toujours dans les Alpes-Maritimes, la voiture a été immatriculée 487 BB 06 le 22 mai 1952 au nom d'une entreprise de Lyon, dénommée M.A.S.E. Elle est ensuite passée, en octobre 1955, entre les mains de Mme Pierre, de Villeurbanne. En 1964, ce châssis n°16035 était en possession de Jim de Bickero, de Chicago (Illinois, États-Unis), qui a fait restaurer la voiture pour la première fois, avec une modification de la partie arrière, de la capote et du pare-brise, de façon à convertir la carrosserie



The Hispano-Suiza at the 2016 Concours of Elegance at Windsor Castle. *Courtesy of Tim Scott*



After a second restoration, it was shown at the Pebble Beach Concours d'Elegance in 1986, 1991 and 1999, winning several awards.

Chassis no. 16035 then passed to noted collectors Sam and Emily Mann, and noted French historian André Vaucourt was commissioned to perform in-depth research into its provenance. Based on his findings, Mann commissioned Stone Barn Restorations in Vienna, New Jersey, to return the K6 to its precise configuration as delivered to the Copley-Mays in 1935. The car was shown at Pebble Beach once again, this time chosen as a Best of Show nominee. In 2013, it participated in the Hispano-Suiza Rally in Arizona and received a full engine rebuild by RM Auto Restoration in 2015.

de deux à quatre places. Dans cette configuration, elle a été achetée par la Collection Blackhawk, puis par le célèbre collectionneur Peter Mullin. Après une deuxième restauration, elle a été présentée en 1986, 1991 et 1999 au Concours d'Élégance de Pebble Beach où elle a reçu de nombreux trophées.

Ce châssis n°16035 a ensuite rejoint la collection de Sam et Emily Mann qui ont demandé à André Vaucourt, historien français spécialiste de la marque, d'effectuer une recherche approfondie sur son origine. Sur la base de ses découvertes, Mann a confié la voiture à Stone Barn Restorations, de Vienna, dans le New Jersey (États-Unis), pour qu'elle retrouve sa configuration d'origine, comme lors de sa livraison neuve à Copley-May en 1935. Cette K6 a été à nouveau présentée à Pebble Beach et, cette fois, a été nommée pour le prix du "Best of Show". En 2013, elle a participé au Rallye Hispano-Suiza, en Arizona, et a bénéficié en 2015 d'une restauration moteur complète par RM Auto Restoration



This presents a rare opportunity to acquire the best of several worlds: a rare and elegant cabriolet with sumptuous French style by a supremely talented coachbuilder, supported by one of the finest luxury chassis of the interwar years. From its immediately recognizable radiator topped by perhaps the most beautiful hood ornament of all time, to the beautiful flow of the sculpted fenders and rear deck, chassis no. 16035 exudes French *joie de vivre* from every panel and curve of its exquisite body and would be welcomed at high-level events worldwide.

Elle représente l'opportunité rare de faire l'acquisition d'une voiture qui combine le meilleur de plusieurs mondes : un rare et élégant cabriolet qui présente un style français d'un grand raffinement, réalisé par un carrossier extrêmement talentueux sur la base d'un des meilleurs châssis de luxe de la période de l'entre-deux-guerres. Depuis sa calandre immédiatement reconnaissable, surmontée de ce qui est peut-être la plus belle mascotte de tous les temps, jusqu'aux lignes magnifiquement fluides qui sculptent les ailes et la partie arrière, ce châssis n°16035 respire sa joie de vivre par tous les panneaux et les courbes de sa magnifique carrosserie, et sera bienvenu dans les événements les plus prestigieux organisés sur la planète.



161

1996 FERRARI F355 SPIDER

Chassis / Châssis: **ZFFXR48B000105091**

Recent service by Charles Pozzi

Entretien récemment effectué chez Charles Pozzi

Estimate / Estimation:

Delivered new to the Netherlands

Livrée neuve aux Pays-Bas

€100.000 – €130.000

Fitted with the desirable manual gearbox

Equipée d'une appréciable boîte manuelle

Documents:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

The Ferrari F355 is rightly considered to be one of the finest Ferraris of the modern era; featuring 380 bhp from the Formula 1-derived five-valves-per-cylinder V-8, a superbly precise chassis and a stunningly pretty, yet aerodynamic, Pininfarina-designed body. Another F1-inspired feature debuted that year: Ferrari's new F1-style paddle-shifted gearbox, a feature that would quickly become a mainstay for the marque, yet this example retains the now sought-after traditional manual gearbox.

On considère à juste titre que la Ferrari F355 est l'une des plus belles Ferrari de l'époque moderne. Elle se distingue par son V8 de 380 ch à cinq soupapes par cylindre, dérivé de la F1, par son châssis remarquablement précis et par son éblouissante ligne, élégante et aérodynamique, due à Pininfarina. La même année apparaît un autre équipement issu de la F1 : la boîte séquentielle à commande par palettes, qui va rapidement devenir un classique de la marque. L'exemplaire proposé est toutefois doté de la boîte manuelle traditionnelle, désormais très recherchée.

This particular F355 Spider is finished in stunning Blu Swaters paintwork and dark blue roof and tonneau. Although factory records note Rosso as the original interior colour, the interior is presently trimmed in beige with Blu carpets. Its first owner took delivery in April 1996 in the Netherlands and remained there until at least 1998. Shortly thereafter, it was taken to France and its service book shows stamps from French dealers in 2001, 2004, 2005 and 2008. It presents in fine condition, having covered 49,000 km and benefits from a recent service at Charles Pozzi.

The Ferrari F355 is the iconic link between the classic small displacement V-8 Ferraris of the past and the more recent 200-mph supercars. This example would make a fine addition to any stable.

Cette F355 Spider est d'un merveilleux bleu Swaters avec toit et tonneau bleu foncé. Les archives de l'usine mentionnent que l'intérieur était à l'origine rouge, mais il est désormais garni de beige avec des tapis bleus. Le premier propriétaire de cette voiture en a pris possession en avril 1996 aux Pays-Bas, où elle est restée jusqu'en 1998 au moins. On la retrouve peu après en France où elle a bénéficié d'entretiens effectués par des concessionnaires français en 2001, 2004, 2005, et 2008, ainsi qu'en attestent leurs estampilles sur son carnet d'entretien. Elle a parcouru 49 000 km, est en parfait état et a récemment bénéficié d'un entretien effectué chez Charles Pozzi.

La Ferrari F355 est le chaînon emblématique qui relie les classiques V8 de faible cylindrée du passé et les plus récentes supercars qui atteignent les 320 km/h. Cet exemplaire viendra compléter avec succès de nombreuses collections.





162

□ 1949 DELAHAYE 135 M CABRIOLET

COACHWORK BY GUILLORÉ

Chassis / Châssis: **800863**

Engine / Moteur: **800863**

Estimate / Estimation:

€250.000 – €325.000

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Classic design that epitomizes French style

One of only a few survivors

Exceptional restoration that presents beautifully inside and out

Numbers-matching engine

Delahaye launched the ground-breaking 135 model in 1935, which was met with instant success and remained in production for an astounding 20 years. It reigned supreme at concours d'élégance in Paris, Biarritz and Monaco, fitted with luxurious, racy and stunning coachwork by Figoni et Falaschi, Saoutchik, Franay and of course Guilloré.

But times had changed after WWII, and when chassis 800863 rolled out of the Carrosserie Guilloré works in 1949, it represented a way

Une parfaite incarnation du style classique français

L'un des rares survivants

Restauration exceptionnelle, intérieur et extérieur magnifiques

Numéro moteur concordant

C'est en 1935 que Delahaye lança la 135, un modèle sans précédent qui rencontra un succès immédiat et resta en production pendant pas moins de 20 ans. Habillé de magnifiques carrosseries, luxueuses et racées, sorties de chez Figoni et Falaschi, Saoutchik, Franay et, bien sûr, Guilloré, il domina les concours d'élégance de Paris, Biarritz et Monaco.

Mais après la Deuxième Guerre mondiale, les temps avaient changé, et quand le châssis 800863 sortit en 1949 de la Carrosserie Guilloré, il symbolisait un

of life that was already over. Clad in a classically elegant cabriolet body by one of the foremost coachbuilders in France, it was a costly exercise that few could afford: an elegant manifestation of hand-built exclusivity that would disappear in just a few years as technologically superior, mass-produced, unit-body automobiles quashed the once-proud French coachbuilding industry.

Chassis no. 800863 was first registered in 1949 in the Département de la Seine where it received no. 837 RQ 8. The car's early history is not known, but in 1985, it was sold by dealer Henri Lalanne to a Frédéric Buch. In 1998, it was given over to the well-known French restorer Carrosserie Lecoq and was comprehensively restored. It presents beautifully today, with excellent paint, chrome, top and a luxurious light blue interior that features an exceptional steering wheel in clear plexiglass that looks like crystal. In 2017, the car was comprehensively serviced by the Graber Sport Garage in Toffen, Switzerland. The engine and brakes received attention, and the bill amounted to more than CHF 11,000.

Chassis 800863 is a scarce matching-numbers example that retains its original body and is well known to the French Delahaye Club. As such, this classically beautiful Delahaye cabriolet represents a rare and desirable survivor from a time when the customer truly was king.

mode de vie désormais révolu. C'était l'un des premiers carrossiers de France, et il l'avait habillé d'une élégante et classique carrosserie de cabriolet, une réalisation coûteuse que peu de monde pouvait s'offrir. Un tel raffinement dans la réalisation, sur mesure et à la main, allait disparaître en l'espace de quelques années, lorsque les voitures à caisse autoporteuse, techniquement supérieures et fabriquées en grande série, auraient anéanti l'orgueilleuse industrie française de la carrosserie.

Le châssis n° 800863 fut immatriculé pour la première fois en 1949 dans le Département de la Seine, sous le numéro 837 RQ 8. On ne connaît pas l'histoire de ses premières années, mais on sait qu'il fut vendu en 1985 par le concessionnaire Henri Lalanne à un certain Frédéric Buch. Il fut confié en 1998 à la Carrosserie Lecoq, le restaurateur français bien connu, qui le rénova en totalité. Il est maintenant magnifique, sa peinture, ses chromes et sa capote sont en excellent état et son luxueux intérieur bleu clair s'orne d'un exceptionnel volant en plexiglass transparent à l'allure de cristal. Il a bénéficié en 2017 d'un entretien complet par les soins du Graber Sport Garage de Toffen, en Suisse, qui a porté une attention particulière au moteur et aux freins. La facture se montait à 11 000 CHF.

Le châssis 800863 est l'un des rares exemplaires à numéros concordants qui soit encore équipé de sa carrosserie d'origine, et il est bien connu du Club Delahaye de France. A ce titre, ce magnifique et classique cabriolet Delahaye est un rare et séduisant survivant d'une époque où le client était vraiment roi.





163

1962 PORSCHE 356 CARRERA 2 GS COUPÉ COACHWORK BY REUTTER

Chassis / Châssis: **120314**

Engine / Moteur: **97021**

Estimate / Estimation:

€470.000 – €580.000

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Converted to GT-spec in period and with extensive race history, including the Tour Auto

Restoration work by Harald Hackenberg, Paul Ernst Strähle and Karl Hloch

After first being delivered to Rabe Graf von Oehnhausen, Grandfather of Marcus Graf von Oehnhausen, founder of the private race track Bilster Berg, this 1962 Porsche 356 Carrera 2 GS Coupé was then pressed into a much more exciting life. This car's second owner converted the Carrera 2 to GT-spec during 1967, racing the car at Zandvoort and the Osnabrück Slalom. Its fourth owner, Heribert Küke of 'Küke Motorsport', also took to the track, racing at Brands Hatch and the Nürburgring.

Autrefois transformée en définition GT ; important historique sportif, dont le Tour Auto

Restaurée par Harald Hackenberg, Paul Ernst Strähle et Karl Hloch

Après sa livraison au Comte Rabe von Oehnhausen, grand-père du Comte Marcus von Oehnhausen, fondateur du circuit privé de Bilster Berg, cette Porsche 356 Carrera 2 GS Coupé de 1962 connut une vie bien plus trépidante. Son deuxième propriétaire la fit passer en 1967 en définition GT et la pilota à Zandvoort et au slalom d'Osnabrück. Et son quatrième propriétaire, Heribert Küke de *Küke Motorsport*, la fit également courir, à Brands Hatch et au Nürburgring.

This car's fifth and present owner acquired the car in 1998. It still retains its original engine and gearbox and has participated in many events, including the Tour Auto and Gran Premio Nuvolari. An accompanying history file contains a Porsche Certificate of Authenticity and extensive maintenance and restoration documentation. Body and engine restorations were undertaken by Harald Hackenberg and Karl Hloch, respectively – two of the most renowned Porsche restorers in Germany. From 2008 to 2010, the car was fully restored at Classic Boxers in Erkrat, Germany, which included a paintjob to the highest standards. 'On the button', this car represents an excellent opportunity for the new owner to take to the track and add to its interesting history.

Le cinquième et actuel propriétaire de cette voiture l'a acquit en 1998. Elle a toujours son moteur et sa boîte d'origine, et a participé à de nombreuses épreuves, dont le Tour Auto et le Gran Premio Nuvolari. On trouvera dans son dossier un certificat d'authenticité Porsche et une documentation complète portant sur sa restauration et son entretien. Les restaurations de la carrosserie et du moteur ont été respectivement effectuées par Harald Hackenberg et Karl Hloch, qui figurent parmi les restaurateurs de Porsche les plus renommés d'Allemagne. De 2008 à 2010, la voiture a été entièrement restaurée par Classic Boxers d'Erkrat, en Allemagne, avec un travail de peinture du meilleur niveau. Fin prête, cette voiture offrira à son futur propriétaire une excellente occasion de la faire revenir sur les circuits et d'enrichir encore son généreux historique.









164

□ 1989 ASTON MARTIN LAGONDA SERIES 4

Chassis / Châssis: **SCFDL01SJLTL13623**

Estimate / Estimation:

€100.000 – €120.000

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Showing just 12,300 miles

Presented in original specification; build record on file

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Seulement 19 800 km au compteur

Dans son état d'origine ; historique de construction présent au dossier

Hitting the market in 1976, the Lagonda stopped traffic dead. There was nothing else like it on the road at the time. With a design straight from the future, William Towns' crisp, linear 'flying wedge' styling covered a powerful twin-cam V-8 and advanced chassis beneath. In particular, the Lagonda was lauded for its early use of fully digital instrumentation, including touch-screen dashboard controls.

A son lancement en 1976, la Lagonda a sidéré le marché. Il n'existait alors rien de tel sur la route. Son style venu du futur, dû à William Towns, présentait une ligne en coin parfaitement rectiligne qui hébergeait un puissant V8 double arbre et un châssis perfectionné. La Lagonda fut entre autres encensée pour son instrumentation novatrice, totalement numérique, qui incluait un écran tactile au tableau de bord.

In 1987, Towns agreed to come back to Aston Martin to give the Lagonda wedge design a facelift in preparation for the model's 1990 retirement. The resulting model, nicknamed the Series 4, lasted for a total production run of 105 examples – one such example is on offer today. Delivered new to Japan, chassis 13623 has the characteristic Series 4 fixed headlights, which replaced the dated popup lights. Also seen are the new 16-in. Wolfrace alloy wheels. Build records on file show that chassis 13623 remains in the original colours of British Racing Green with Parchment trim and Olive carpet.

This original Japanese-delivery example would be an excellent addition to any Aston Martin collection, representing one of the most advanced and modern sedans to come out of England in the 1980s.

En 1987, Towns accepta de revenir chez Aston Martin pour moderniser la ligne en coin de la Lagonda, en préparation de sa fin de production, prévue pour 1990. Ce travail déboucha sur la Série 4, qui fut produite à 105 exemplaires, dont l'un est proposé aujourd'hui. Le châssis 13623, livré neuf au Japon, arbore les projecteurs fixes caractéristiques de la Série 4, qui avaient remplacé les projecteurs escamotables, démodés. Il est par ailleurs équipé des roues alliage Wolfrace de 16 pouces. Son historique de construction, présent au dossier, montre qu'il a toujours ses coloris d'origine, une carrosserie vert British Racing et un intérieur Parchemin avec tapis Olive.

Cet exemplaire d'origine, livré au Japon, constituerait un excellent apport à toute collection d'Aston Martin ; il représente l'une des berlines le plus modernes et les plus évoluées produites en Angleterre pendant les années 1980.



165

□+ 1994 BUGATTI EB110 SUPER SPORT

Chassis / Châssis:
ZA9BB02E0RCD39012

Engine / Moteur: **086**

Estimate / Estimation:
€1.300.000 – €1.800.000

Documents:
**CANCELLED SWISS CARTE
GRISE**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

One of just 30 regular-production EB110 Super Sports
ever built – the ultimate iteration of the EB110

Just 916 km from new, without doubt one of
the lowest mileage examples in existence

Desirable silver over black colour scheme

Retains its original books, tools, accessories,
and promotional brochures

The best of French heritage and Italian engineering

Une des 30 seules EB110 Super Sport de série jamais
construites - la version la plus aboutie de la EB110

Seulement 916 km depuis l'origine, sans aucun doute
l'un des exemplaires ayant le moins roulé

Séduisante harmonie de teintes, argent et noir

En possession de sa documentation, de ses outils, de
ses accessoires et de ses brochures publicitaires

Le meilleur de la tradition française et de la conception italienne





Model	EB 110 SS
Owner	ARIANE MULLER
Chassis	N° 012
Engine	N° 086
Colour	GRIGIO CHIARO MET





BUGATTI WITH AN ITALIAN TWIST

Although the storied manufacturer remained dormant since 1952, Italian Ferrari dealer Romano Artioli believed that he could return Bugatti to its former glory through the construction of a new supercar. Artioli established Bugatti Automobili SpA in October 1987 and broke ground on a state-of-the-art manufacturing facility the following year in Campogalliano, Italy. It was an ambitious plan, but Artioli was well prepared for such an undertaking, and there was no doubt that this new Bugatti would be nothing short of sensational.

Artioli and his crack team of engineers and designers slaved away for four years to create a car worthy of the fabled Bugatti name. Their creation was finally unveiled to the world on 15 September 1991 in Paris. In celebration of Ettore Bugatti's 110th birthday that same day, the car was appropriately named the EB110.

As the EB110 boasted a 3.5-litre V-12 fitted with five valves per cylinder and four turbochargers, it was well equipped to take the fight to the supercar establishment and win. It certainly did not disappoint in terms of looks, thanks to angular and aggressive styling penned by Giampalo Bendini and Marcello Gandini. Inside, the cabin was swathed in leather, which beautifully contrasted with its wood trim, or carbon fibre when in Super Sport trim.

UNE BUGATTI AVEC UNE TOUCHE ITALIENNE

Même si le constructeur historique n'avait plus fait parler de lui depuis 1952, Romano Artioli, un concessionnaire Ferrari italien, pensa qu'il pouvait rendre à Bugatti de sa gloire d'antan en construisant une nouvelle supercar. Artioli fonda Bugatti Automobili SpA en octobre 1987 et monta l'année suivante à Campogalliano (Italie) une usine du meilleur niveau. C'était ambitieux, mais Artioli était prêt pour une telle entreprise et à n'en pas douter, cette nouvelle Bugatti serait tout à fait sensationnelle.

Artioli et son équipe de brillants ingénieurs et stylistes s'échinèrent pendant quatre ans à créer une voiture qui soit digne de porter le nom légendaire de Bugatti. Leur création fut en définitive révélée au monde à Paris le 15 septembre 1991, jour du 110e anniversaire d'Ettore Bugatti : la voiture s'appellerait EB110.

Équipée d'un V12 de 3,5 litres à cinq soupapes par cylindre et de quatre turbos, la EB110 était en mesure d'affronter les supercars en place et de l'emporter sur elles. Son aspect ne déçut personne, grâce au dessin angulaire et agressif dû à Giampalo Bendini et Marcello Gandini. Son habitacle garni de cuir offrait un magnifique contraste avec les finitions bois, ou carbone en version Super Sport.



THE EB110 SUPER SPORT

Looking to further increase performance, Bugatti announced the EB110 SS at the Geneva Salon in 1992, six months after the launch of the EB110 GT. Through fitting a new ECU, along with larger injectors and a less restrictive exhaust system, horsepower was increased by 60 bhp to 610 bhp. Bugatti was also able to reduce overall weight by over 150 kg through replacing some aluminium panels with carbon Kevlar panels bonded to the chassis, tipping the scales at 1,400 kg.

Thanks to these upgrades, the EB110 SS boasted a 0–100 km/h time of 3.26 seconds, leading to an official top speed of 355 km/h. No other car of its period, neither the Ferrari F50 nor the Porsche GT1, matched its performance or driving capabilities. Rarer than the McLaren F1, the EB110 SS boasted highly similar performance figures. It even made a striking appearance at the 1994 24 Hours of Le Mans, the first Bugatti at the famed endurance race in 55 years. Positioned in the GT1 category, the EB110 SS was the fastest in qualifier in its class.

LA EB110 SUPER SPORT

Toujours en quête de performances supplémentaires, Bugatti annonça le EB110 SS lors du Salon de Genève 1992, six mois après le lancement de la EB110 GT. Grâce à un nouveau calculateur de contrôle moteur, de plus gros injecteurs et un échappement plus perméable, la puissance gagna 60 chevaux et passa à 610 chevaux. Bugatti parvint par ailleurs à réduire le poids de plus de 150 kg en remplaçant pour certains panneaux l'aluminium par du carbone Kevlar collé au châssis ; il atteignit ainsi les 1 400 kg.

Ces améliorations eurent pour effet d'assurer à la EB110 SS un 0 à 100 km/h en 3,26 secondes et une vitesse de pointe de 355 km/h. Aucune autre voiture à cette époque, ni la Ferrari F50 ni la Porsche GT1, ne pouvait rivaliser avec elle en performance ou en tenue de route. La EB110 SS, plus rare qu'une McLaren F1, affichait des performances très voisines. Elle fit même une apparition remarquée aux 24 Heures du Mans 1994, première Bugatti à participer à cette célèbre course d'endurance en 55 ans. Dans sa catégorie GT1, la EB110 SS fut la plus rapide aux qualifications.

SUPER SPORT RCD39012

This Super Sport was first delivered to a Mrs Muller in Germany in 1994, as detailed on the original factory warranty card, confirming that this EB110 SS was delivered with a silver-grey exterior and black leather interior on 23rd March 1994, via Auto König. After spending some time in Japan with other important supercars, this EB110 SS made its way to Switzerland in 2011 and has now covered just 916 km from new. With such low mileage under its belt, equal to just 25 miles per year, it is as close to a 'new' EB110 SS as it is possible to get. Despite its low mileage, this EB110 SS has been used sparingly but regularly and has been well cared for. Accompanying the car is a range of documentation, including original books and road test reports, highlighting the phenomenal performance and usability of the EB110 SS and the superiority of its performance compared to most of its contemporaries.

The EB 110, representing a unique segment in the fabled marque's history, was one of the most desirable supercars of the 1990s, and it holds a dear place in the hearts of many enthusiasts. With only 30 production Super Sports produced, they remain the most desirable iterations of the model. Finding one in exceptional, all-original condition and with such limited mileage is truly a rare and unique occasion.

LA SUPER SPORT RCD39012

Cette Super Sport fut d'abord livrée en Allemagne à une certaine Mme Muller, en 1994. Sa carte de garantie délivrée par l'usine précise qu'elle était gris argent avec intérieur en cuir noir, et indique qu'elle fut livrée le 23 mars 1994 par Auto König. Elle passa quelque temps au Japon avec d'autres supercars d'importance, puis elle partit en 2011 pour la Suisse ; elle n'a parcouru que 916 km depuis l'origine. Avec un aussi faible kilométrage dans les roues, seulement 40 km par an, elle est aussi proche d'une EB110 SS "neuve" que cela est possible. Malgré ce faible kilométrage, elle a été utilisée, certes avec parcimonie, mais régulièrement, et a été bien entretenue. Elle est munie de toute une documentation, dont des livres et des comptes-rendus d'essais routiers qui soulignent ses performances et sa facilité d'utilisation phénoménale, ainsi que la supériorité de ses performances sur la plupart de ses contemporaines.

La EB110, une étape exceptionnelle de l'histoire de cette marque légendaire, était l'une des plus attrayantes des supercars des années 1990, et elle occupe une place à part dans le cœur de bien des amateurs. Les seulement 30 exemplaires de Super Sport produits en font la version la plus attirante de ce modèle. En trouver une dans un état exceptionnel, entièrement d'origine et avec un kilométrage aussi faible est une occasion véritablement rare et unique.





166

† * **2014 BUGATTI VEYRON 16.4
GRAND SPORT VITESSE**

Chassis / Châssis: **VF9SV25274M795073**

Estimate / Estimation:

€1.575.000 – €1.800.000

Documents:

**MONEGASQUE CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Please note that this lot is subject to VAT
on the full hammer price (both on the Hammer
price and Commission)



Initially used by Bugatti as a factory display car

Unique specification in two-tone
Porsche Carrera White and Blue

One of 92 Grand Sport Vitesse ever built

Just two owners and 2,750 km from new

Utilisée initialement par le constructeur
comme voiture d'exposition

Spécification unique, teinte deux tons
"Porsche Carrera White" et "Blue"

Une des 92 Grand Sport Vitesse construites

Seulement deux propriétaires et 2 750 km depuis l'origine



By 2012, the Bugatti Veyron had solidified its status as the industry's gold standard for hypercars. To many, it came as no surprise that Bugatti would give the 1,200-bhp Super Sport treatment to the open-top Vitesse. In doing so, the company created the world's fastest production roadster, clocking a top speed of 408.84 km/h.

Instead of being allocated for a specific customer order, this particular Grand Sport Vitesse, the 73rd of 92 examples produced, was built for Bugatti themselves to be used as a

En 2012, la Bugatti Veyron a réussi à s'imposer comme référence absolue en matière d'hypercars. Pour beaucoup, il n'est pas surprenant que Bugatti applique à la Vitesse, avec sa carrosserie ouverte, le traitement Super Sport et sa puissance de 1 200 ch. Ce faisant, la marque donne naissance au roadster de série le plus rapide du monde, avec une vitesse de pointe de 408,84 km/h.

Au lieu d'être affectée à la commande précise d'un acheteur, la Grand Sport Vitesse présentée ici, la 73e des 92 produites, est sortie d'usine pour le compte du constructeur Bugatti lui-même,



display car at corporate and promotional events. Built to EU specifications, it boasts a unique configuration within Veyron production and is finished in two-tone Porsche Carrera White and Blue. Exterior options include painted air intakes and two-tone Super Sport wheels. Inside, the interior is trimmed in Lake Blue leather with white stitching and is fitted with sport comfort-style seats as well as a carbon fibre centre console and door inserts.

Produced in early 2014, this Grand Sport Vitesse appeared at a Bugatti event at Bassano del Grappa in Italy in July of that year, and at an event in Porto Cervo later that month. It left Bugatti's ownership in August of 2014 when it was delivered to its first private owner via Bugatti Cannes. It was first registered in Lithuania prior to being reregistered in Monaco. The accompanying service book shows regular services by Bugatti Cannes at 991 km in October of 2015, 1,197 km in November of 2016 and 1,498 km in December of 2017.

Currently, the car shows just under 2,750 km from new and presents wonderfully throughout. It is important to note that the car has recently been fitted with a new set of correct Michelin

dans le but de servir de voiture d'exposition lors des événements d'entreprise et des opérations de promotion. Produite aux spécifications européennes, elle présente une configuration unique au sein de la production Veyron, avec une livrée deux tons "Porsche Carrera White" et "Blue". Les options extérieures incluent des prises d'air peintes et des jantes Super Sport deux tons. L'habitacle comporte une sellerie en cuir "Lake Blue" avec surpiqûres blanches, des sièges sport style confort ainsi qu'une console centrale et des garnitures de portes en fibre de carbone.

Sortie d'usine au début de l'année 2014, cette Grand Sport Vitesse est apparue au mois de juillet de cette même année lors d'un événement Bugatti organisé à Bassano del Grappa, en Italie, puis lors d'un autre événement à Porto Cervo plus tard au cours du même mois. Elle a quitté le giron de Bugatti en août 2014 et a été livrée à son premier propriétaire privé par l'intermédiaire de Bugatti Cannes. Elle a été immatriculée d'abord en Lituanie, puis à Monaco. Le carnet d'entretien qui l'accompagne montre des révisions régulières effectuées par Bugatti Cannes, en octobre 2015 à 991 km, en novembre 2016 à 1 197 km et en décembre 2017 à 1 498 km.

tires and is accompanied by a car cover, owner's manuals, battery tender, HP iPaq for servicing, display box with speed key, as well as its soft and hard tops.

Nearly seven years after its initial introduction to the public at the 2012 Geneva Motor Show, the Grand Sport Vitesse can still handily outrun and outperform many of the contemporary crop of hypercars being produced today. Offered in tasteful and unique colours with only 2750 km from new, this Veyron begs to be driven and enjoyed and would certainly relish in the opportunity to explore its upper limits of performance.

Aujourd'hui, cette voiture affiche un peu moins de 2 750 km d'origine et se présente magnifiquement à tous points de vue. Il est important de noter qu'elle a été récemment équipée d'un jeu de pneus Michelin neufs corrects et qu'elle est vendue avec une housse, les manuels d'utilisation, un chargeur de batterie, un "HP iPaq" pour l'entretien, le réceptacle avec "speed key", ainsi que sa capote et son hard-top.

Presque sept ans après sa première présentation au public, au Salon de Genève 2012, la Grand Sport Vitesse peut encore aujourd'hui facilement surpasser un grand nombre d'hypercars actuelles. Avec sa livrée exclusive et élégante, et son kilométrage de 2 750 km seulement, cette Veyron ne demande qu'à être utilisée pour le plaisir de son propriétaire, à qui elle permettra d'explorer les limites les plus élevées de ses performances hors du commun.







167

□+ **2012 BUGATTI VEYRON
16.4 SUPER SPORT**

Chassis / Châssis: **VF9SG25243M795038**

Estimate / Estimation:

€1.500.000–€1.700.000

Under 2,600 km from new

Unique Chocolate Brown over Cognac colour scheme

Fitted with seldom-seen luxury seats

Moins de 2 600 km d'origine

Thème de couleurs unique, "Chocolate Brown" avec intérieur "Cognac"

Équipée de rares sièges luxe

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.





Bugatti proved to the world with the original Veyron 16.4 that it reigned supreme in the hypercar world, but indeed the French company had more tricks up its sleeve. Adding another 200 bhp allowed the car to reach a top speed of 415 km/h, a speed at which would force the 100-litre fuel tank to run dry in just 10 minutes. Styling remained largely the same, albeit with a few subtle differences. Bugatti's trademark horseshoe grille was enlarged and a new front bumper, both which allowed for greater airflow and cooling to the brakes and radiators and different air intakes to cool the engine can be found at the rear.

Avec la première Veyron 16.4, Bugatti a prouvé qu'elle dominait le monde des hypercars, mais la marque française a montré depuis qu'elle avait d'autres cartes dans sa manche. Avec une puissance augmentée de 200 ch, la voiture pouvait atteindre la vitesse de 415 km/h, une allure à laquelle le réservoir de 100 litres se vidait en 10 mn. La forme ne changeait pratiquement pas, à part quelques différences subtiles. La célèbre calandre Bugatti en fer à cheval était agrandie et la voiture recevait un nouveau pare-chocs avant, ce qui permettait d'augmenter le flux d'air de refroidissement vers les radiateurs et les freins. A l'arrière, des prises d'air différentes favorisaient aussi le refroidissement du moteur.



The 38th Veyron Super Sport built and the sixth delivered to Switzerland, this Super Sport boasts a fascinating specification that truly needs to be seen to be appreciated. Finished in Chocolate Brown with black exterior accents, including a black horseshoe grille, wheels, fuel filler cap and rear emblem, the theme carries through to the interior as well. With a brown upper dashboard and door panels, the remainder of the interior is trimmed in Cognac leather. Furthermore, the interior is fitted with luxury seats rather than the more commonly seen sport seats.

Acquired by a prominent Dubai-based collector, it resided in his large collection of supercars for a number of years prior to returning to Europe early last year. Having only been driven less than 2,600 km since leaving the assembly line in Molsheim, it is presented today in excellent condition throughout, ready to be driven and enjoyed as its manufacturers intended.

With McLaren F1s now truly within the realm of blue-chip collectible, this makes the Veyron and its derivatives look like exceedingly good value. Offering the very best in terms

Trente-huitième Veyron Super Sport produite et sixième livrée en Suisse, cette Super Sport bénéficie de spécifications fascinantes qui méritent d'être remarquées et appréciées. De teinte "Chocolate Brown" rehaussée par des enjoliveurs noirs, comme la grille de calandre en fer à cheval, les jantes, le bouchon de réservoir d'essence et l'insigne arrière, le thème se retrouve aussi à l'intérieur. Avec des garnitures de portes et de tableau de bord marron, le reste de l'habitacle présente une sellerie en cuir "Cognac". De plus, l'intérieur est équipé de sièges luxe plutôt que des sièges sport, plus répandus.

Achetée par un important collectionneur basé à Dubaï, cette voiture est restée dans sa collection de supercars pendant plusieurs années avant de revenir en Europe au début de l'an dernier. N'ayant été utilisée que sur 2 600 km depuis qu'elle a quitté la chaîne d'assemblage de Molsheim, elle se présente aujourd'hui en excellent état, prête à être utilisée comme son constructeur le prévoyait.

Maintenant que les McLaren F1 font partie intégrante du monde des voitures de collection, la Veyron et ses dérivées représentent

of refinement and excellent performance, there is no doubt that the Veyron is not only a car that can deliver world-beating performance by every standard, but a car that is engineered and designed to be driven on a regular basis. The 1,200-hp Veyron Super Sport is a car with few peers and one that will remain adored by owners and enthusiasts for generations. The opportunity to acquire a low-mileage example in a unique specification should not be overlooked.

un investissement très prometteur. Offrant le meilleur en terme de raffinement et de performances, il est évident que la Veyron propose non seulement des performances inégalées à tous points de vue, mais qu'elle est aussi conçue pour être utilisée régulièrement. Avec ses 1 200 ch, la Veyron Super Sport est une voiture qui n'a guère d'équivalent, et qui va continuer à être admirée par les propriétaires et les passionnés pendant de nombreuses générations. L'opportunité d'en acquérir un exemplaire ayant très peu roulé et offrant des spécifications uniques ne doit pas être négligée.







168

†* 2018 BUGATTI CHIRON

Chassis / Châssis: **VF9SP3V33JM795060**

Estimate / Estimation:

€2.360.000 – €2.750.000

Less than 1,800 km from new

Annual service in October of 2018 by Bugatti Dusseldorf

Delivered new to Germany

Unrivalled performance and comfort, truly
an awe-inspiring automobile

Moins de 1 800 km d'origine

Révision annuelle effectuée en octobre 2018 chez Bugatti Düsseldorf

Livrée neuve en Allemagne

Voiture fascinante, sans rivale sur le plan
des performances et du luxe

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Please note that this lot is subject to VAT on the
full purchase price (both on the Hammer price and
Commission)

Veillez noter que ce lot est soumis à la TVA sur la totalité
du prix d'achat (enchère au marteau et commission)





Aspiring to continue to push the automotive envelope, Bugatti's engineers were keenly looking to the future and began working on the Veyron's successor soon after the Veyron itself entered production. The Veyron's successor would need to be faster and more technologically advanced than its predecessor, but Bugatti's engineers would rise to the occasion, and the Chiron upped the ante in every regard. Named after the famed Monegasque racing driver Louis Chiron, it was first introduced to the public at the Geneva Motor Show in 2016.

Dans le but de pousser encore plus loin les limites automobiles, les ingénieurs Bugatti se sont résolument tournés vers l'avenir et ont commencé à travailler sur la remplaçante de la Veyron peu de temps après que la production de cette dernière ait été lancée. Il fallait que la nouvelle voiture soit plus rapide et affiche une technologie encore plus avancée que sa devancière. En fait, les ingénieurs Bugatti se sont pris au jeu à tel point que la Chiron a surpassé sur tous les plans la version précédente. Portant le nom du célèbre pilote monégasque Louis Chiron, elle a été dévoilée pour la première fois au public lors du Salon de Genève 2016.



Having learned numerous lessons with the Veyron through their own testing as well as customer feedback, Bugatti would use that car as a starting point and managed to find an additional 300 bhp within their quad-turbocharged W-16 engine. Electronically limited to 420 km/h, the Chiron is capable of faster speeds but is limited due to the fact that tires capable of handling higher speeds simply do not yet exist. It is said that special tires are under development, which should enable future examples of the Chiron to approach 458 km/h, a previously unheard-of pinnacle of performance that must truly boggle the mind. Five hundred Chirons are slated for production and upon the car's unveiling in 2016, one third of the production run had been spoken for.

Delivered new to its first owner through Bugatti Dusseldorf in August 2017, this Chiron boasts a brilliant specification, finished two-tone in Nocturne and Bugatti light blue over a matching interior in Beluga Black and Bugatti Light blue, the car boasts a variety of interesting options, including a carbon fibre steering wheel and centre console, comfort seats and 'Classique' style diamond-cut wheels with blue brake callipers.

Ayant beaucoup appris de la Veyron, aussi bien grâce à leurs propres essais qu'avec les retours des utilisateurs, les ingénieurs Bugatti sont partis de la base qu'elle constituait, tout en trouvant le moyen d'augmenter de 300 ch la puissance du W16 à quatre turbocompresseurs. Limitée électroniquement à 420 km/h, la Chiron pourrait atteindre une vitesse encore plus élevée, mais elle est limitée par le simple fait que des pneus capables de supporter de telles allures n'existent pas. Il semblerait que de tels modèles soient en cours d'étude, ce qui devrait permettre aux futures exemplaires de Chiron d'approcher 458 km/h, une vitesse absolument incroyable jamais atteinte par une automobile commercialisée. La production de la Chiron est limitée à 500 exemplaires et, lors de la présentation du modèle en 2016, un tiers avait déjà été réservé.

Livrée neuve en août 2017 à son premier propriétaire par le biais de Bugatti Düsseldorf, cette Chiron affiche de brillantes spécifications, avec une peinture deux-tons "Nocturne" et bleu clair Bugatti, et une sellerie intérieure "Beluga Black" et bleu clair Bugatti. Elle comporte de nombreuses options intéressantes, comme un volant et une console centrale en fibre de carbone, des sièges confort et des jantes diamant de style "Classique", avec étriers de freins bleus.

Residing in a large collection of supercars with its first owner, the car has been used sparingly and has accumulated less than 1,800 km since departing Bugatti's Molsheim, France, factory. In October of 2018, the Chiron returned to Bugatti Dusseldorf where it received its first annual service which included an oil and brake fluid change. Having accumulated only a handful of kilometres since, it remains in virtually as-new condition throughout.

The present gold-standard for hypercars, the Chiron is truly a worthy successor to the Veyron and shows that Bugatti has a bright future and continues to build upon the exceptional engineering and performance that the Veyron pioneered. Offering the very best in terms of performance, exclusivity and automotive engineering, the Chiron is the perfect car for someone who wants to have the very best.

Faisant partie d'une importante collection de supercars appartenant à son premier propriétaire, cette voiture a été utilisée avec parcimonie et n'a couvert que 1 800 km depuis qu'elle a quitté l'usine Bugatti de Molsheim, en Alsace. En octobre 2018, la Chiron est revenue chez Bugatti Düsseldorf pour faire l'objet de sa première révision annuelle, opération comprenant une vidange d'huile et de liquide de frein. N'ayant pratiquement pas roulé depuis, elle est encore dans un état quasiment neuf à tous points de vue.

Représentant la référence la plus élevée en matière d'hypercars, la Chiron est une digne héritière de la Veyron et prouve que l'avenir de Bugatti est prometteur, en s'appuyant sur les performances et la technologie exceptionnelles dont la Veyron était la pionnière. Offrant ce qui existe de mieux en terme de performances, exclusivité et technologie automobile, la Chiron est la voiture idéale pour celui qui souhaite ne disposer que du meilleur.









169

1970 FERRARI DINO 246 GT

COACHWORK BY SCAGLIETTI

Chassis / Châssis: **01406**

Engine / Moteur: **0006668**

Body/ Carrosserie: **149**

Estimate / Estimation:

€300.000 – €350.000

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Formerly owned by Dino authority Matthias Bartz and featured in the Dino Compendium

One of only 69 Dinos delivered in 'Verde Germoglio'

Retains its original chassis, engine and gearbox

Ferrari Classiche certified

Autrefois propriété de Matthias Bartz, une autorité en matière de Dino, et citée dans le Dino Compendium

Une des 69 seules Dino livrées en 'Verde Germoglio'

Toujours équipée de ses châssis, moteur et boîte de vitesses d'origine

Certifiée Ferrari Classiche



By 1970, Ferrari's immensely successful 246 Dino was in its third iteration with the Tipo 607M (M-Series). Whilst retaining the same dimensions as the preceding L-Series, the new model featured a redesigned gearbox and improved brakes from ATE, along with stylistic updates, including a smaller steering wheel, five-bolt alloy wheels and redesigned bumpers. Only 497 of the improved M-series cars would be produced. With the new model a range of new colours also became available, including *Verde Germoglio*, or 'Bud Green' in English. Only 69 cars were finished in this striking hue.

This car, chassis no. 01406, was delivered in December 1970 to Germany via Auto Becker of Dusseldorf. The car remained in the area around Köln until it passed into the long-term care of Dr Volker Reimers in Esslingen. Dr Reimers cared for the car from 1983 to 2001 when it was purchased by Mr and Mrs Peter Scheyrer in Schwäbisch Gmünd.

En 1970, l'immense succès de Ferrari qu'était la Dino 246 en était à sa troisième version, le Type 607M (Série M). Ce nouveau modèle conservait les dimensions du précédent, la Série L, mais il disposait d'une boîte de vitesses reconçue et de freins améliorés, de fourniture ATE ; il bénéficiait aussi de mises à jour esthétiques, dont un volant plus petit, des roues alliage à cinq fixations et de nouveaux parechocs. Seuls 497 exemplaires de cette Série M améliorée furent produits. Ce nouveau modèle s'accompagnait d'une nouvelle gamme de couleurs, dont le *Verde Germoglio* (vert bourgeon). Seules 69 voitures reçurent cette teinte éclatante.

Cette voiture, n° de châssis 01406, fut livrée en Allemagne en décembre 1970 par les soins d'Auto Becker à Düsseldorf. Elle resta dans la région de Cologne jusqu'à ce qu'elle arrive, et pour longtemps, chez le Dr Volker Reimers, d'Esslingen. Celui-ci en prit soin de 1983 à 2001, jusqu'à ce qu'elle soit achetée par M. et Mme Peter Scheyrer, de Schwäbisch Gmünd.



In 2005 the car was purchased by Mr Matthias Bartz, author of the definitive guide to the model, *Dino Compendium* (Verlag Matthias Bartz, 2011). Mr Bartz embarked on a restoration of the car, including rebuilding the engine with a higher power output for better usability. Discussing the car recently with an RM Sotheby's specialist, Mr Bartz explained that he used the car a great deal during his ownership as it was almost his daily driver. It is no surprise, therefore, that the

Puis elle fut vendue en 2005 à M. Matthias Bartz, l'auteur de l'ouvrage de référence consacré à ce modèle, *Dino Compendium* (Verlag Matthias Bartz, 2011). M. Bartz s'engagea alors dans une restauration de la voiture, allant jusqu'à refaire le moteur pour en augmenter la puissance et le rendre ainsi plus agréable. A l'occasion d'un échange récent avec un spécialiste de RM Sotheby's, M. Bartz expliqua qu'il avait beaucoup utilisé la voiture quand il la possédait,



car features heavily in *Dino Compendium* as the archetypal example of the M-Series car, owned and restored quite literally by the man who wrote the book.

Furthermore, chassis no. 01406 has been granted Ferrari Classiche certification and the accompanying certification binder confirms that the Dino retains its original engine and gearbox, as well as its stunning original colour scheme of Verde Germoglio over Nero. This is the opportunity to acquire one of the most famous examples of one of Ferrari's greatest models.

quasi quotidiennement. On ne sera dès lors pas surpris que cette voiture soit abondamment citée dans le *Dino Compendium* en tant qu'archétype de la Série M, puisque l'auteur de l'ouvrage en avait été le propriétaire et, littéralement, le restaurateur.

Le châssis n° 01406 a par ailleurs reçu la certification Ferrari Classiche ; le classeur de certification qui l'accompagne confirme qu'elle est toujours équipée de son moteur et de sa boîte d'origine, et que sa merveilleuse harmonie Verde Germoglio et noir est elle aussi d'origine. Voici l'occasion d'acquérir l'un des plus célèbres exemplaires de l'un de plus importants modèles de Ferrari.



170

† 1959 BMW 507 ROADSTER SERIES II

Chassis / Châssis: **70241**

Engine / Moteur: **41298**

Estimate / Estimation:

€2.000.000–€2.200.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Equipped with desired Rudge wheels and factory hardtop

Full 1990s restoration by TT Motorsports with recent,
extensive work by Tom Fisher Classic & Race Car Service

The only 507 delivered new to Mozambique

One of 217 Series II 507s built

Equipé de séduisantes roues Rudge et d'un hard-top d'usine

Entièrement restauré dans les années 1990 par
TT Motorsports ; importants travaux récemment
effectués par Tom Fisher Classic & Race Car Service

Seule 507 livrée au Mozambique

L'un des 217 exemplaires de 507 Série II construits

Documents:

GERMAN FAHRZENGEBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.





Great art is created from vision, not necessity. Never was this truer than with the legendary BMW 507 Roadster. In the early 1950s, BMW bore little resemblance to the global manufacturer and corporate giant that produces the 'ultimate driving machines' of today. The company needed a halo car that would boost sales of other models and grow brand awareness. Quick to offer assistance was legendary New York car dealer Max Hoffman, of Porsche 356 Speedster and Mercedes-Benz 300 SL fame. Hoffman had the magic touch, so his request for a mid-end European sports car was swiftly granted, and development work got under way.

Utilizing components from both the 502 and the 503 series, the 507 was designed by Count Albrecht von Goertz at Hoffman's insistence. Equipped with a 3.2-litre overhead-valve V-8 engine capable of delivering 148 bhp, it was the sweeping lines of the 507 that truly took the breath away. Beginning at the front with BMW's signature grille and a chrome bumper, the car stayed low to the ground, curving sensuously before ending in twin exhausts. Priced at more than \$11,000 the car was hardly mid-level and only the lucky few could afford one. Only 252 507s were made before production ended.

Offered here is one of the final examples built. A late-production Series II 507, it benefits from increased engine displacement and therefore higher performance, as well as additional space behind the seats, affording taller drivers a more comfortable seating position. The Series II was also equipped with a smaller fuel tank under the boot – redesigned due to complaints of the smell of fuel in the earlier cars.

Delivered new to Mozambique, this 507 was specified in Japan Red with Rudge wheels and a hardtop – features it retains today.



Le grand art naît d'une vision et non d'un besoin. Cela n'a jamais été aussi vrai qu'avec le légendaire roadster BMW 507. Au début des années 1950, BMW n'avait rien à voir avec le constructeur de taille mondiale et géant industriel qui produit les "parfaites machines à rouler" d'aujourd'hui. L'entreprise avait alors besoin d'une voiture image qui fasse augmenter les ventes de ses autres modèles et qui asseye sa réputation. Elle reçut rapidement l'aide du concessionnaire new-yorkais Max Hoffman, auréolé du succès des Porsche 356 Speedster et Mercedes 300 SL. Lorsqu'il réclama une sportive européenne du segment supérieur, cette sorte de génie qu'il possédait fit qu'il fut rapidement entendu et que les travaux de développement démarrèrent aussitôt.

La 507, qui réutilisait des composants des 502 et 503, fut dessinée par le Comte Albrecht von Goertz, sur demande expresse de Hoffman. Elle était équipée d'une V8 à soupapes en tête de 3,2 litres et 148 chevaux, mais c'est surtout la fluidité de ses lignes qui coupa le souffle de tous. Elle commençait par un avant orné de la traditionnelle

calandre BMW et de parechocs chromés, elle continuait en ondulant de façon sensuelle au ras du sol et se terminait par ses deux échappements. Affichée à plus de 11 000 dollars, elle ne se situait pas dans le milieu de gamme ; seuls quelques rares privilégiés pouvaient se l'offrir. Il n'y eut que 252 exemplaires de 507 produits.

Celle qui est proposée est l'une des dernières 507 Série II produites. Elle avait bénéficié d'un moteur à cylindrée augmentée, et donc de performances améliorées, ainsi que de davantage d'espace derrière les sièges, ce qui offrait aux plus grands une meilleure position de conduite. Elle avait aussi un réservoir plus petit, sous le coffre, reconçu pour éliminer les odeurs d'essence connues sur les premiers exemplaires.







In the 1970s the engine was replaced with a BMW 3200 CS engine fitted with original 507 Zenith carburetors, the same powerplant it sports today. By the 1990s chassis no. 70241 had made its way to the UK, where it was fully restored by TT Motorsports in the late 1990s, which included the installation of a more modern five-speed ZF gearbox. Importantly, the original four-speed gearbox will accompany the car. The 507 then made its way to the U.S., before returning to Europe and settling with its current owner in Germany. Invoices on file for restoration work undertaken by Tom Fisher Classic & Race Car Service in Brannenburg in late 2016 and early 2017 total to over €22.000 with the intention of making the car a perfect driver in modern conditions.

Thanks to its upgrades, this example of the 507 Series II is an upgraded and highly usable specimen of a rare and iconic design.

Cette 507 fut livrée neuve au Mozambique ; elle était rouge Japon, avec des roues Rudge et un hard-top, accessoires qu'elle possède toujours. Dans les années 1970, son moteur fut remplacé par un moteur de BMW 3200 CS, qui reprit ses carburateurs Zenith d'origine et qui l'équipe encore actuellement. Dans les années 1990, ce châssis n° 70241 partit au Royaume-Uni, où il fut entièrement restauré par TT Motorsports à la fin de cette même décennie. Il reçut alors une boîte plus moderne, une cinq rapports ZF, mais il est important de noter que sa boîte quatre rapports d'origine fera partie du lot. Puis la 507 partit pour les Etats-Unis, avant de revenir en Europe et de se fixer chez son propriétaire actuel, en Allemagne. Son dossier comprend des factures pour des travaux de restauration effectués de fin 2016 à début 2017 par Tom Fisher Classic & Race Car Service, de Brannenburg ; plus de 22 000 € lui ont été consacrés pour en faire une voiture parfaitement adaptée aux conditions actuelles.

Cette 507 Série II est une représentante d'un design rare et emblématique que sa mise à niveau a rendue parfaitement utilisable.



171

2005 FORD GT

Chassis / Châssis: **1FAFP90S05Y400666**

Estimate / Estimation:

€300.000 – €350.000

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

One of just 101 GTs delivered to Europe and one of just 26 delivered to Switzerland

Only one registered owner since 2006 and just 12,600 miles from new

Ford's modern classic – an instant collectible

Built to celebrate Ford's 100th anniversary, the GT takes visual cues from the iconic GT40. With performance provided by a 550-bhp, 5.4-liter supercharged V-8, a top speed of 205 mph and a 0–60 mph time of 3.3 seconds, it was a very close rival to the Porsche Carrera GT and Mercedes-Benz SLR McLaren.

Of the 101 Ford GTs delivered to Europe, this is one of 26 delivered to Switzerland and has remained in the care of just one registered owner since 2006. The Ford GT was offered with just four options, and

L'une des seules 101 GT livrées en Europe, et des seules 26 livrées en Suisse

Immatriculée par un seul propriétaire depuis 2006 ; seulement 12,600 miles parcourus

Une Ford moderne, déjà objet de collection

Construite pour célébrer le 100e anniversaire de Ford, la GT rappelle la légendaire GT40. Avec son V8 suralimenté de 5,4 litres et 550 chevaux qui lui assure une vitesse de 330 km/h et un 0 à 100 km/h en 3,3 secondes, elle vient rivaliser avec les Porsche Carrera GT et Mercedes SLR McLaren.

Sur les 101 Ford GT livrées en Europe, 26 le furent en Suisse ; elle y a été conservée, immatriculée par un seul propriétaire, depuis 2006. La Ford GT était proposée avec seulement quatre options et avait en



many were specified with all of them. This car, however, did without the frequently seen BBS wheels, painted callipers, racing stripes and McIntosh stereo, making it exceptionally rare in this specification.

It has since been fitted with a much more aesthetically pleasing rear bumper by Capricorn, the company that helped import those 101 Ford GTs to Europe. This has the effect of slimming down the rear of the car and emphasising its kamm-style tail, and is accompanied by the original unit which can be refitted easily. The Ford GT has aged exceptionally well and is one of the most exciting and desirable cars ever built by Ford.

général été commandée avec les quatre. Mais celle-ci s'est dispensée des roues BBS, des étriers peints, des bandes décoratives et de l'installation audio McIntosh tellement vues sur les autres, ce qui en fait un exemplaire exceptionnellement rare.

Elle a entre-temps été dotée du parechoc arrière beaucoup plus esthétique proposé par Capricorn, l'entreprise qui a aidé à importer les 101 Ford GT en Europe. Ce parechoc a pour effet d'amincir l'arrière de la voiture et de mettre en valeur le profil de Kamm de son extrémité arrière. Le parechoc d'origine est toutefois disponible et peut être remonté sans difficulté. La Ford GT a particulièrement bien vieilli ; c'est l'une des voitures les plus enthousiasmantes et les plus attirantes jamais construites par Ford.



172

1957 ASTON MARTIN DB2/4 MK III

Chassis / Châssis: **AM300/3/1394**

Engine / Moteur: **DBA/1034**

Estimate / Estimation:

€225.000 – €275.000

Documents:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Factory left-hand-drive, matching-numbers example

One of the first 100 produced

Delivered new to the U.S.

The ultimate and most highly refined variant of the successful Aston Martin DB2/4, the Mark III was introduced in March 1957 and produced through July 1959 in both fixed and drophead coupé form.

New to Aston Martin, engineer Tadek Marek was given the task of thoroughly revising the six-cylinder engine – increasing output substantially. Front disc brakes supplemented Alfin rear drum brakes, with this upgrade being optional on the first 100 Mk IIIs, and this car is equipped as such. Styling and body fittings were updated, most notably with a new DB3S-style grille opening. This style grille would become a trademark of Aston Martin models through

Direction à gauche d'origine, numéros concordants

L'une de 100 premières produites

Livrée neuve aux Etats-Unis

La Mark III fut la dernière variante, la plus raffinée, de la talentueuse Aston Martin DB2/4. Elle fut lancée en mars 1957 et produite jusqu'en juillet 1959, en deux versions de coupé, toit fixe et décapotable.

L'ingénieur Tadek Marek, tout juste arrivé chez Aston Martin, se vit confier la tâche de revoir de fond en comble le six-cylindres et d'en augmenter significativement la puissance. Des freins avant à disques vinrent en renfort des tambours Alfin de l'arrière ; cette amélioration n'était qu'une option sur les cent premières Mk III, mais cette voiture en est équipée. Sa ligne et ses équipements furent modernisés, et elle reçut en particulier une nouvelle

the present day. For many, the Mk III was the most beautiful road-going Aston Martin yet.

Offered here is one of the earlier Mk IIIs, originally delivered to Mrs M.S. Collier of San Francisco, California, and is one of just 83 original factory left-hand-drive vehicles. While its early history is not known this Mk III does retain its original engine, which was restored in 2014 by a noted French specialist and invoices are on file. Originally ordered in Moonbeam Grey, the saloon now presents beautifully in the classic colour combination of British Racing Green over black leather.

This Aston Martin DB2/4 Mk III is perfect for an owner looking for a sports car eligible for numerous events.

calandre de style DB3S, dont le dessin allait devenir la signature des Aston Martin jusqu'à nos jours. Nombreux sont ceux qui tiennent la Mk III pour la plus belle des Aston Martin de route.

Celle qui est proposée est l'une des premières Mk III, l'une des 83 seules à être sorties d'usine en direction à gauche. Elle fut livrée neuve à Mme M. S. Collier, de San Francisco. On n'en connaît pas l'historique, mais on sait qu'elle est toujours équipée de son moteur d'origine, rénové en 2014 par un spécialiste français réputé dont les factures figurent au dossier. Elle avait été commandée en Moonbeam Grey (gris), mais elle se pare désormais de la classique harmonie de teintes vert anglais et cuir noir, d'un rendu magnifique.

Cette Aston Martin DB2/4 Mk III sera parfaite pour quiconque recherche une sportive éligible à de nombreuses manifestations.



173

□ 2017 FERRARI F12tdf

Chassis / Châssis: **ZFF81BHT1HO222120**

Estimate / Estimation:

€825.000–€950.000

Stunning Brunito paint over a special tan interior
Single ownership and less than 2,600 km from new
Truly one of the most spectacular F12tdfs built

Magnifique couleur extérieure Brunito;
intérieur brun spécifique

Un seul propriétaire ; moins de 2 600 km depuis l'origine
Véritablement l'une des F12tdf les plus spectaculaires

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.



Looking to harken back to their great GT cars of the 1950s with the high-performance version of the F12 Berlinetta, Ferrari chose to name it the F12tdf, for Tour de France. A nickname originally given to the 250 GT Berlinetta Competizione in the late 1950s after its stunning streak of wins at the Tour de France Automobile. Very much echoing those cars in terms of silhouette, only 799 examples would be produced, keeping it a truly limited-production automobile.

Ferrari voulait que sa version hautes performances de la F12 Berlinetta fasse référence aux glorieuses GT des années 1950, aussi choisit-il de la nommer F12tdf, pour Tour de France. C'était le surnom qui avait été donné à la 250 GT Berlinetta Competizione de la fin des années 1950 à l'issue de sa série de magnifiques victoires au Tour de France Automobile. L'actuelle, dont la silhouette évoquait fort celle de ses ancêtres, ne serait produite qu'à 799 exemplaires, de façon à demeurer une automobile rare.





Much like the Tour de France of the 1950s, at the F12tdf's heart is a V-12 engine, producing a massive 769 bhp, 39 bhp more than the standard F12 Berlinetta. Furthermore, Ferrari's engineers were able to shed 110 kg of weight. Its performance figures are truly outstanding. Accelerating from 0–100 km/h takes just 2.9 seconds, and arriving at 200 km/h will happen precisely five seconds later. To put this performance into perspective, the F12tdf will lap Fiorano in 1:21:00, only 1.3 seconds after the LaFerrari.

Tout comme dans les Tour de France des années 1950, le cœur des F12tdf est un V12 qui délivre l'énorme puissance de 769 chevaux, 39 de plus que celui de la F12 Berlinetta standard. Par ailleurs, les ingénieurs de Ferrari ont réussi à gagner 110 kg, et l'ensemble donne des chiffres de performance vraiment incroyables : elle accélère de 0 à 100 km/h en seulement 2,9 secondes et les 200 km/h sont atteints exactement 5 secondes plus tard. Pour apprécier ces chiffres, il faut savoir que la F12tdf boucle le tour de piste de Fiorano en 1'21"00, soit en seulement 1,3 secondes de plus que la LaFerrari.

Produced in September of 2016, what makes this F12tdf stand out from the rest is its absolutely stunning specification. Specified with the assistance of Ferrari's Tailor Made department, the colour chosen for the exterior was Brunito, a light purple, almost aubergine colour, which gives the car a subtle, yet sophisticated look, in addition to several carbon fibre accents and the car's black painted wheels.

Inside, the F12tdf's interior is trimmed in a very high-quality, distressed tan leather, allegedly sourced after the owner brought a horse saddle to Ferrari and requested they match it for the seats in his new car. With embossed cavallinos in the headrests, further details on the seats includes deep red piping around the edges of the seats. The upper segment of the dashboard and steering wheels are trimmed in black leather to prevent glare whilst driving, but the lower dashboard, transmission tunnel and even the shielding around the passenger footwell-mounted fire extinguisher are trimmed in the same leather as the seats, making for a truly luxurious driving environment.

Having travelled just less than 2,600 km from new, the F12tdf presents in excellent condition both inside and out. It is without doubt the ultimate front-engined Ferrari supercar and a true modern-day collectable that will continue to be held in high esteem by collectors and enthusiasts for years to come.

Cette F12tdf a été produite en septembre 2016 ; ce qui la fait ressortir des autres, c'est sa définition absolument éblouissante. Sa teinte extérieure, définie avec l'aide du Département personnalisation de Ferrari, est le Brunito, un pourpre clair, presque aubergine, qui confère à la voiture un aspect raffiné et sophistiqué, confirmé par de nombreux décors en fibre de carbone et des roues peintes en noir.

L'intérieur de la F12tdf est garni d'un cuir brun patiné de très haute qualité ; il se dit que sa couleur est celle d'une selle d'équitation que son acheteur avait apportée chez Ferrari en lui demandant de la reproduire pour les sièges de sa future voiture. Ces sièges, aux Cavallinos estampés sur les appuie-têtes, sont dotés sur leur périphérie de passepoils rouge profond. Le dessus de la planche de bord et le volant sont gainés de cuir noir, pour éviter les reflets gênants pour le conducteur, mais la partie inférieure de la planche de bord, le tunnel de transmission et même le capotage de l'extincteur monté aux pieds du passager sont gainés du même cuir que les sièges, ce qui donne à l'habitacle une touche véritablement luxueuse.

Cette F12tdf n'a parcouru qu'à peine 2 600 km depuis l'origine. Elle est en excellent état, tant intérieur qu'extérieur. C'est sans aucun doute la plus aboutie des supercars à moteur avant de Ferrari, et un véritable objet de collection contemporain qui va continuer, pendant les années à venir, à être fort prisé des collectionneurs et des passionnés.





174

□ 1982 BMW ALPINA B7 TURBO S

Chassis / Châssis: **WBACJ7103B6579936**

Offered from the Youngtimer Collection

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

One of only 60 examples built

L'un des 60 seuls exemplaires produits

Estimate / Estimation:

€200.000 – €240.000

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Replacing what was then the fastest four-door saloon in the world, the B7 Turbo S certainly had big shoes to fill. Now graced with a 3.5-litre inline-six cylinder engine, boost on the turbos was increased and with a new ignition system, output was increased to 330 bhp and 500 nm of torque . . . the same amount of torque produced by BMW's E39 M5, a car that would not go into production for another 17 years.

La B7 Turbo S avait un sacré défi à relever, car elle venait remplacer ce qui était alors la berline quatre portes la plus rapide au monde. Son six-cylindres en ligne de 3,5 litres, avec une pression de suralimentation augmentée et un nouveau dispositif d'allumage, disposait désormais de 330 chevaux et de 500 Nm de couple... le même niveau de couple que la BMW E39 M5 qui ne sortirait que 17 ans plus tard.

First registered in January of 1982 and delivered new in Germany, this is the 22nd B7 Turbo S built

Livrée neuve en Allemagne et immatriculée pour la première fois en janvier 1982, c'est la 22e B7 Turbo

of a total production run of just 60 examples. Finished in Dark Sapphire Blue metallic over an interior swath in Alpina cloth, the car resided in Germany prior to being purchased by the consignor in 2015. Invoices on file show that the car was serviced at a cost of over 8,500 CHF in October of 2016 and has been driven roughly 100 km since. More recently, it was shown at the 2018 Concours d'Elegance Suisse.

Today, the B7 Turbo S presents in excellent, well-preserved condition, showing 57,861 km at the time of cataloguing. For the family of four looking for an exciting and modern classic, this would be a blast to drive and enjoy.

S d'une série de seulement 60 exemplaires. Elle est bleu Dark Sapphire métallisé avec intérieur en tissu à bandes Alpina. Elle se trouvait en Allemagne avant que son vendeur ne l'acquière en 2015. Les factures présentes à son dossier font état d'opérations d'entretien en octobre 2016 pour un montant de plus de 8 500 CHF ; elle n'a parcouru qu'environ 100 km depuis. Plus récemment, elle a participé au Concours d'Elégance Suisse de 2018.

Cette B7 Turbo S est bien conservée et en excellent état ; elle affiche 57 861 km au moment de l'édition de ce catalogue. Ce serait une bombe à conduire et à apprécier pour toute famille de quatre personnes recherchant une voiture de collection à la fois moderne et enthousiasmante.





175

□ 1969 MERCEDES-BENZ 300 SEL 6.3 SALOON

Chassis / Châssis: **109.018.12.002268**

Estimate / Estimation:

€70.000 – €90.000

Documents:

**CANCELLED SWISS
CARTE GRISE**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Complete with original *Fahrzeug-Daten*, 1969
German registration, and service book

Described as the 'greatest sedan in
the world' upon introduction

Powered by Mercedes-Benz's venerable 6.3-litre engine, the 300 SEL was certainly worthy of the three-pointed star. An engine born and bred on the race track, it could catapult a car that weighed nearly two tons to a top speed of over 130 mph and to 60 mph from a dead stop in under seven seconds – respectable numbers for modern automobiles and an extraordinary feat for a luxury saloon in 1969. Adored with the finest luxury fittings of the time, this was a car for those who were looking for the very best.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

En possession de son *Fahrzeug-Daten*, son immatriculation
allemande de 1969 et son carnet d'entretien d'origine

Présentée à son lancement comme "la
meilleure berline du monde"

Motorisée par le respectable 6,3 litres de Mercedes, la 300 SEL était à coup sûr digne de l'étoile à trois branches. Ce moteur né et mis au point sur les circuits la catapultait, malgré ses près de deux tonnes, à plus de 210 km/h et lui assurait un 100 km/h départ arrêté en moins de sept secondes, des chiffres déjà très honorables pour une voiture moderne et qui, en 1969, relevaient de l'exploit pour une berline de luxe. Cette voiture, équipée de tous les raffinements de l'époque, était destinée à ceux qui recherchaient ce qui se faisait de mieux.

Ordered in Stuttgart, this 300 SEL 6.3 Saloon retains a copy of its original data card, which lists a host of desirable options. Fitted with heat-insulating glass, front safety-belts, electrically heated rear window and air conditioning, this Mercedes-Benz would have been an absolute luxury to drive. The data card also reveals that the 300 SEL remains in its original colour of Beige, with a dark brown interior – a subtle colour combination that highlights the elegance of this particular model.

Offered with a host of original documents, including the original German *Kraftfahrzeugbrif* stamped from Stuttgart and a well-stamped service book, this 300 SEL would serve as an excellent show car or daily driver.

Cette berline 300 SEL 6.3, commandée à Stuttgart, possède une copie de son dossier d'origine, qui fait apparaître une série d'options attrayantes. Elle est équipée de vitrages athermiques, de ceintures de sécurité avant, d'une lunette arrière chauffante et de l'air conditionné : sa conduite devait relever du luxe le plus absolu. Son dossier révèle aussi qu'elle a conservé sa couleur beige et son intérieur brun foncé d'origine, une combinaison de teintes raffinée qui met en valeur l'élégance de ce modèle si particulier.

Cette 300 SEL est proposée avec ses documents d'origine, dont son *Kraftfahrzeugbrif* (certificat d'immatriculation) allemand d'origine émis à Stuttgart, ainsi qu'un carnet d'entretien dûment estampillé. Elle peut aussi bien être mise en exposition que conduite quotidiennement.





176

□ 2015 MORGAN AERO SUPERSPORTS

Chassis / Châssis:
SA9EASSATFE004069

Estimate / Estimation:
€150.000 – €200.000

Documents:
FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Presented in virtually as-new condition
with less than 120 km from new

A modern Morgan for the 21st century

The first all-new Morgan to come out of Pickersleigh Road since the +4+ in 1964, the Aero 8 was earth-shattering to Morgan faithful when introduced in 2001. With an all-aluminium chassis – a Morgan first – and a BMW V-8, Morgan hoped that the Aero 8 would keep the family owned company relevant in the 21st century. It proved to be quite successful, and the car's first major revision came in 2010 for the company's centenary, the Aero SuperSports. With 362 bhp, 370 foot-pounds of torque on tap, a kerb weight of 1,110 kg and slightly subdued styling compared to the original Aero 8, it was a sports car for the sophisticate.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

État pratiquement neuf, moins de 120 km d'origine

Une Morgan moderne, pour le XXI^e siècle

Première Morgan complètement nouvelle à sortir de Pickersleigh Road depuis la +4+ de 1964, l'Aero 8 était pour les fidèles de la marque une véritable révolution, lors de son lancement en 2001. Avec une structure entièrement en aluminium (une première pour Morgan) et un V8 BMW, Morgan espérait que l'Aero 8 permettrait à l'entreprise familiale d'entrer avec succès dans le XXI^e siècle. Elle s'est montrée prometteuse, et la première évolution importante est apparue en 2010 pour le centenaire du constructeur, avec l'Aero SuperSports. Avec 362 ch, 51 mkg de couple, un poids de 1 110 kg et un style légèrement plus discret que la première Aero 8, c'était une voiture de sport pour amateur sophistiqué.

Delivered through London Morgan and finished in Lapis Blue over a Tan leather interior with a silver roof and fitted with an automatic transmission, this example was produced for the 2015 model year, the last year of production for the Aero SuperSports. Imported to Switzerland by its current owner in 2017, this Morgan presents today in virtually as-new condition. Oozing British character throughout, a Morgan SuperSports is the perfect car for someone looking for modern performance, hand-built character and to stand out from the sports car establishment. It would certainly not disappoint.

Livré par l'intermédiaire de Morgan Londres, affichant une teinte "Lapis Blue" avec intérieur en cuir beige et toit argent, et doté d'une transmission automatique, cet exemplaire correspond à l'année-modèle 2015, la toute dernière pour la production de l'Aero SuperSports. Importée en Suisse en 2017 par son actuel propriétaire, cette Morgan se présente aujourd'hui en état pratiquement neuf. Typiquement britannique, une Morgan SuperSports est la voiture idéale pour ceux qui recherchent un comportement et des performances modernes, un caractère artisanal et une personnalité qui se distingue de la majorité des voitures de sport actuelles. Elle ne décevra certainement pas.





177

1967 PORSCHE 911 S COUPÉ

Chassis / Châssis: **307873S**

Engine / Moteur: **961584**

Transmission / Boîte de vitesses: **104608**

Estimate / Estimation:

€170.000 – €240.000

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Desirable first-year production 911 S

Finished in its original shade of 'Blutorange'

Retains its original engine and gearbox

Delivered new to California

This Porsche 911 S was delivered in 1967, the first year of production for the top-of-the-range model, on 3 April via VW Pacific of Culver City in Los Angeles to Dr. Juan Araujo and would remain in the Golden State for over 40 years. Its next documented owner was Peter Triolo of Modesto. He purchased the car in October of 1997, selling in August 2011 to Mike Miller. Exported to Germany in 2014, it was purchased by the current owner one year later. Highly original throughout, it still retains its original engine and gearbox, as confirmed by accompanying documentation from Porsche, in addition to

Attrayante 911 S de la première année de production

Dans sa teinte d'origine, le Blutorange

Toujours équipée de son moteur et de sa boîte d'origine

Livrée neuve en Californie

Cette Porsche 911 S a été livrée au Dr Juan Araujo le 3 avril 1967 – première année de production de cette version haut de gamme – par VW Pacific de Culver City, Los Angeles. Elle est demeurée en Californie pendant plus de 40 ans. Son deuxième propriétaire connu a été Peter Triolo, de Modesto, qui l'a achetée en octobre 1997, puis l'a revendue en août 2011 à Mike Miller. Elle a ensuite été exportée en Allemagne en 2014, où son propriétaire actuel l'a achetée l'année suivante. Tout entière dans sa configuration d'origine, elle possède toujours son moteur et sa boîte des premiers jours, ainsi qu'en attestent les documents de Porsche qui l'accompagnent, ainsi que son plancher d'origine. On

sealed original floor panels. Stampings on fenders, doors and motor lid all bear the last three digits of the chassis number.

Furthermore, the 911 S comes with an original sales brochure, service manual, jack and tool bag. The front seats have been refurbished, retaining the original black vinyl, while the back seats are original and preserved. The engine, gearbox and suspension were overhauled in 2017, with the engine producing at 161 ps on the dyno. Finally, the car boasts a new coat of its original 'Blutorange' paintwork.

With its long-term Californian history, rare colour and stunning condition, this short-wheelbase 911 S is one of the most intact and correct Porsche cars currently offered for sale.

trouve frappés sur ses ailes, ses portes et son capot les trois derniers chiffres de son numéro de châssis.

Cette 911 S est de plus proposée avec son catalogue d'origine, son carnet d'entretien, son cric et sa trousse à outils. Ses sièges avant ont été refaits avec le vinyle noir d'origine, et ses sièges arrière, bien conservés, sont restés d'origine. Sa boîte de vitesses et ses suspensions ont été révisés en 2017 ; il en va de même pour son moteur, qui délivre 161 chevaux au banc. Sa peinture a été refaite, toujours dans sa teinte d'origine, le *Blutorange*.

Cette 911 S à empattement court, qui a longtemps vécu en Californie, est dans un état impressionnant, et elle se pare d'une couleur rare. Parmi les Porsche actuellement en vente, c'est l'une des plus irréprochables et des mieux conservées.





178

† 1960 FERRARI 250 GT CABRIOLET SERIES II

COACHWORK BY PININ FARINA

Chassis / Châssis: **1983 GT**

Engine / Moteur: **1983 GT**

Estimate / Estimation:

€1.200.000–€1.400.000

Just two owners and 65,952 km from new;
single-family ownership for over 50 years

Retains its original engine and rear axle

The 50th example of just 200 built

Deux propriétaires et 65 952 km seulement depuis
l'origine ; dans la même famille pendant plus de 50 ans

Moteur et pont arrière d'origine

50e exemplaire de 200 produits

Documents:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



Intended for a different customer and style of driving than Ferrari's other open-top offering, the 250 GT California Spider, the 250 GT Cabriolet was a true gentleman's Ferrari designed for high-speed touring in comfort. With the performance one would expect from Maranello's finest, the cabriolet gave no concessions to luxury and was exquisitely trimmed and appointed to please Ferrari's demanding clientele. With a spacious boot that could hold more than enough luggage for two for a long-weekend trip, this was the ideal touring car for the California coast or the South of France.

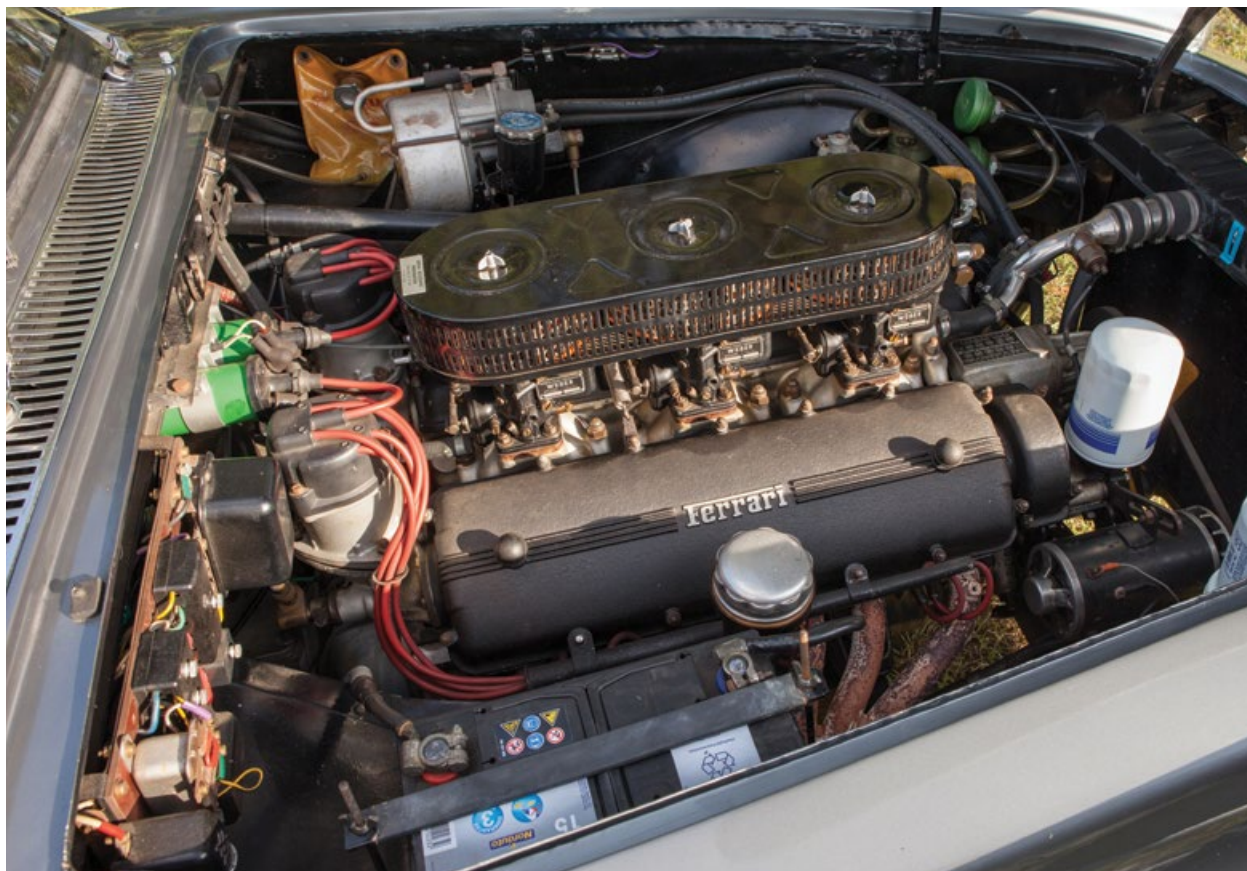
The cabriolet offered here, chassis no. 1983 GT, is a superbly presented Series II example, the 50th of 200 cars built. According to Ferrari historian Marcel Massini, the chassis was



Proposée pour un autre style de client et d'utilisation que sa sœur la 250 GT California Spider, la 250 GT Cabriolet était une vraie Ferrari de gentleman conçue pour la conduite rapide mais dans un grand confort. Avec des performances qui étaient à la hauteur de ce que l'on pouvait attendre des meilleures voitures de Maranello, le cabriolet ne sacrifiait pas le luxe et offrait une finition superbe et un équipement complet, de façon à satisfaire la clientèle Ferrari la plus exigeante. Avec un coffre spacieux qui pouvait accueillir des bagages plus que suffisants pour un long voyage de week-end, c'était la voiture idéale pour se rendre sur la côte de Californie ou dans le sud de la France.

Le cabriolet proposé ici, châssis n° 1983 GT, est une version Série 2 en superbe état, le 50e exemplaire de 200 fabriqués. Selon l'historien Ferrari Marcel Massini, le châssis a été livré le 11 mai 1960 des ateliers Ferrari à l'usine de la Carrozzeria Pinin Farina à Turin, d'où





delivered from Ferrari to the Carrozzeria Pinin Farina plant in Torino on 11 May 1960 and was completed exactly four months later. It was originally finished in Grigio Conchiglia (MM 16249) with a Beige vinyl and leather interior (VM 3218) and was delivered new to Ferrari's official importer Franco-Britannic Autos Ltd., in Paris, France.

Chassis no. 1983 GT was sold to its first owner, Raymond Veuillez, also of Paris, and registered 1042 KF 75. Interestingly, when the prefecture recorded the registration to Mr Veuillez, they transposed the last two numbers of the chassis number, recording it as '1938 GT'. A simple error, as Ferrari's early racing cars had even-numbered chassis numbers, while the road cars received odd numbers. In 1965, the car was sent back to Ferrari for servicing and was refinished in dark blue with black leather interior at that time. Mr Veuillez owned the car until 4 November 1967 when it was sold to the second owner in Toulouse, France. It was registered there under plate 9237 QP 31. The car has remained with that owner's family since 1967, making this a highly uncommon opportunity to own such a magnificent machine with known history, including time spent in long-term single-family ownership.

la voiture terminée est sortie exactement quatre mois plus tard. Elle était à l'origine de teinte "Grigio Conchiglia" (MM 16249) avec intérieur en vinyle et cuir beige (VM 3218), et a été livrée neuve à l'importateur officiel Ferrari en France, Franco-Britannic Autos, à Paris.

Le premier acheteur de cette voiture était Raymond Veuillez, demeurant à Paris, qui l'a immatriculée 1042 KF 75. Il est intéressant de noter que, quand la préfecture a enregistré l'immatriculation de M. Veuillez, elle a inversé le deux derniers chiffres du numéro de châssis, notant "1938 GT". Une simple erreur, car les premières voitures de course Ferrari recevaient des numéros pairs, alors que les voitures de route se voyaient attribuer des numéros impairs. En 1965, la voiture a été renvoyée chez Ferrari pour une révision et, à cette occasion, elle a été repeinte de couleur bleu foncé et a reçu une sellerie en cuir noir. M. Veuillez a gardé la voiture jusqu'au 4 novembre 1967, date à laquelle elle a été vendue à son deuxième propriétaire, un habitant de Toulouse. Elle a donc été immatriculée en Haute-Garonne, sous le numéro 9237 QP 31, et elle est ensuite restée dans la famille de 1967 jusqu'à aujourd'hui. Ainsi, cette machine magnifique, avec une histoire connue, représente une opportunité très rare d'entrer en possession d'une voiture ayant appartenu aussi longtemps à une même famille.



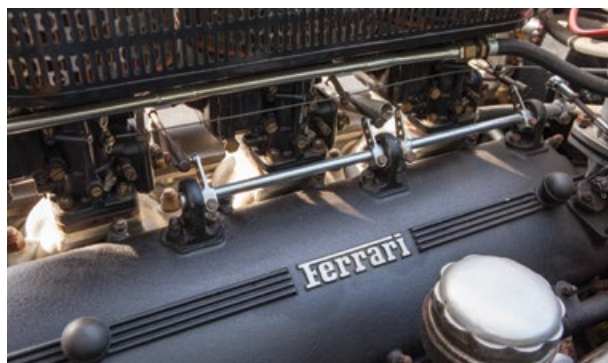


After many years of service, the car was mechanically restored approximately 20 years ago. Having covered approximately 10,000 km since the work was completed, the odometer now reads 65,952 km from new. The car was repainted several years ago in its original shade of Grigio Conchiglia, though it still wears the black leather interior which was fitted by Ferrari in 1965. It presents beautifully with an exceptionally attractive patination and signs of use consistent with a well-loved automobile of this vintage.

Overall, this is a truly beautiful machine with the exceptional performance one comes to expect from a 250 GT. Ready for its third owner within its nearly 60-year history, it will make a fine centerpiece to any Ferrari collection and would be an exceptional companion for any driving tour or show.

Après plusieurs années de service, la voiture a été restaurée mécaniquement il y a une vingtaine d'années. Ayant couvert quelque 10 000 km depuis les travaux, elle affiche aujourd'hui 65 952 km d'origine au compteur. La voiture a été repeinte il y a plusieurs années dans sa teinte d'origine "Grigio Conchiglia", mais elle est toujours équipée de la sellerie en cuir noir dont elle avait été dotée en 1965. Sa présentation est superbe, avec une patine extrêmement séduisante et des signes d'utilisation qui correspondent à l'usage soigneux d'une belle automobile.

D'une façon générale, c'est une voiture de toute beauté, qui offre les performances exceptionnelles que l'on attend d'une 250 GT. Prête pour son troisième propriétaire au terme d'une histoire de presque 60 ans, elle constituera une très belle pièce maîtresse pour toute collection Ferrari, et une compagne exceptionnelle pour tout voyage ou toute exposition.





179

1957 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Chassis / Châssis: **198.042.7500547**

Engine / Moteur: **198.980.7500562**

Body / Carrosserie: **198.042.75000473**

Estimate / Estimation:

€800.000 – €1.000.000

Documents:

**FINNISH VEHICLE
REGISTRATION CERTIFICATE**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Just three owners, including single ownership for 44 years

Retains its original engine, gearbox and differential

Restored in its original colours

Offered with original service book, instruction
manuals and spare parts book

Trois propriétaires seulement, dont le même pendant 44 ans

Moteur, boîte de vitesses et pont arrière d'origine

Restaurée dans ses teintes d'origine

Présentée avec carnet d'entretien, manuels d'utilisation
et manuel de pièces détachées d'origine

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



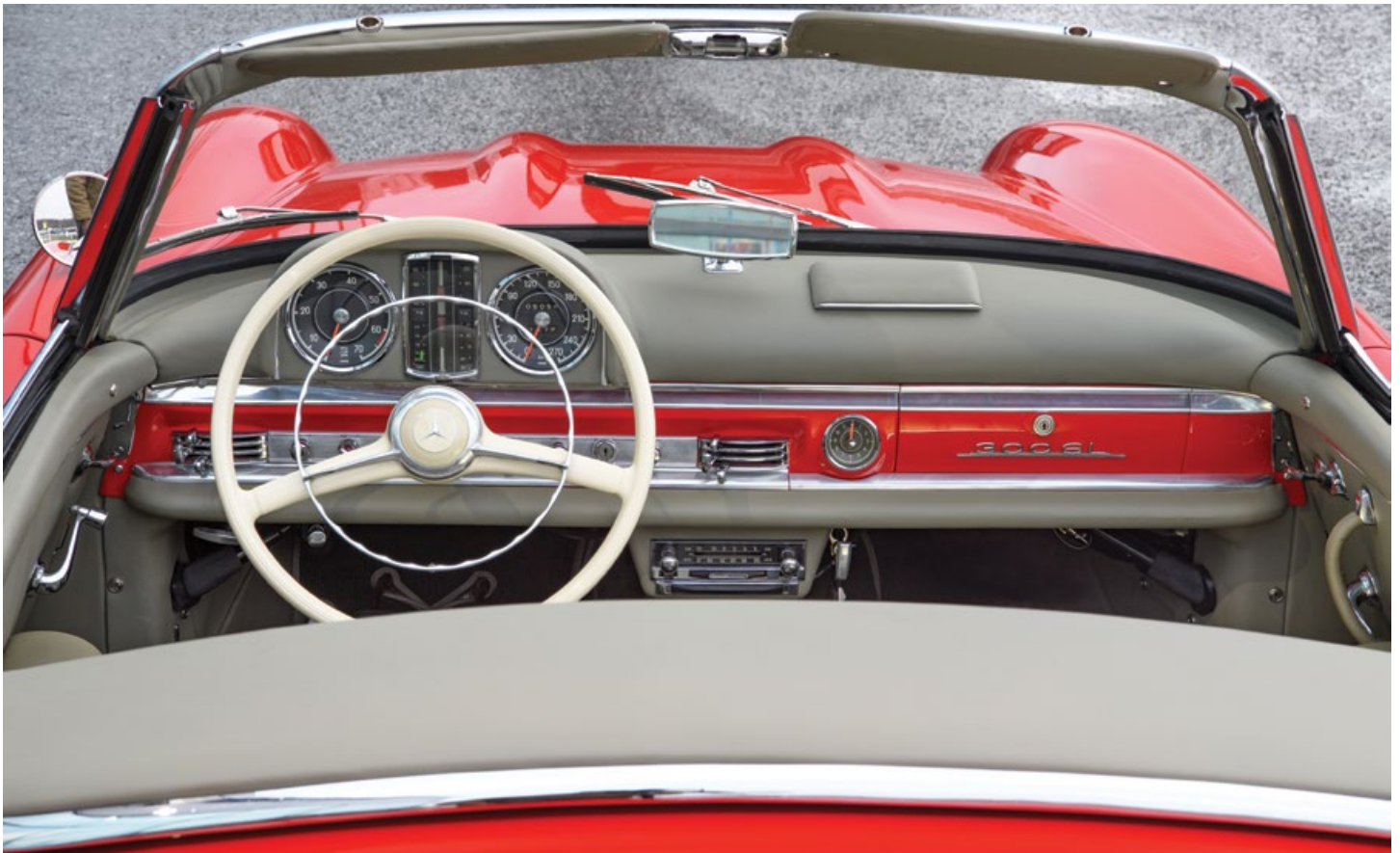
A la suite de l'incroyable succès de la 300 SL "Papillon", Mercedes a souhaité enrichir sa gamme d'une version découverte. Un prototype de ce nouveau modèle a été vu au cours de l'été 1956, la version de série étant dévoilée au Salon de Genève 1957. A la fin de cette même année, les 70 derniers des 1 400 coupés et les 618 premiers roadsters 300 SL sortaient des usines de la marque.

En plus de son pavillon remplacé par une capote, cette nouvelle 300 SL présentait de nombreuses améliorations par rapport à sa devancière. Les parties latérales de la structure tubulaire étaient abaissées, les bas de caisse étaient moins hauts et les portes étaient agrandies pour améliorer l'accès à bord. La rigidité ne changeait pas, grâce à l'ajout de barres diagonales qui venaient renforcer le châssis, et la suspension était modifiée dans le but d'améliorer le confort et la tenue de route. A l'arrière, la roue de secours trouvait place sous le plancher de coffre, ce qui nécessitait de réduire la taille du réservoir d'essence mais permettait de maintenir un espace correct pour

Following the incredible success of the 300 SL Gullwing, Mercedes-Benz was eager to add a convertible version to its line-up. A prototype of this new model was spotted in the summer of 1956, whilst the production model would debut at the 1957 Geneva Motor Show. By the end of that year, the final 70 of the 1,400 coupés and the first 618 of the 300 SL Roadsters were assembled.

Along with a convertible top, the 300 SL brought a host of advancements to its predecessor. The central section of the Gullwing's space-frame chassis was lowered, the sills were smaller, and the doors were enlarged to allow improved entrance and egress. Strength was maintained, with the addition of diagonal struts, which braced the lowered side sections to the rear tubular members. Revised suspension





allowed for a more comfortable ride and improved handling. At the rear, the spare tyre was repositioned below the boot floor, necessitating a smaller fuel tank but also maintaining reasonable luggage space. Whilst these revisions added some 113 kg, with the majority of the weight being associated with the convertible top and its mechanisms, the car remained an excellent performer, with a claimed 137-mph top speed.

Just like the coupé, the Roadster proved to be the vehicle of choice for those with exceptional taste. Many featured in the garages of celebrities, racing drivers and other successful individuals. With a list price of \$11,000, ownership of a 300 SL Roadster was a dream to most, but to those with the funds to spare, the car was worth every penny. For those looking to make a statement with the purchase of a new car, there was no better option available in 1957.

This magnificent 300 SL Roadster was delivered to its first owner in the U.S. during 1957 with a range of options, including the fire engine red exterior (534), light grey interior (955), drivers' side mirror, fog lights, safety belts on both seats and a Becker Mexico radio. The first owner would retain the car until 1960. While the first few years of this car's life are not well known, it is understood

les bagages. L'ensemble de ces modifications provoquaient une augmentation de poids de quelque 113 kg dont une bonne partie était à mettre au crédit de la capote et de son mécanisme d'ouverture et de fermeture. Mais cela n'empêchait pas la voiture de continuer à afficher des performances enviables, avec une vitesse de pointe annoncée de 220 km/h.

Tout comme le coupé, le Roadster s'est révélé une voiture de choix pour les connaisseurs. Il n'a pas tardé à rejoindre le garage de nombreuses célébrités, pilotes automobiles et autres individus connus. Avec un prix de 11 000 \$, l'achat d'une 300 SL restait un rêve pour le commun des mortels mais, pour ceux qui en avaient les moyens, cette voiture méritait amplement cette somme. Pour ceux qui cherchaient à s'affirmer à travers l'achat d'une voiture neuve, il n'y avait pas, en 1957, meilleure option que celle-ci.

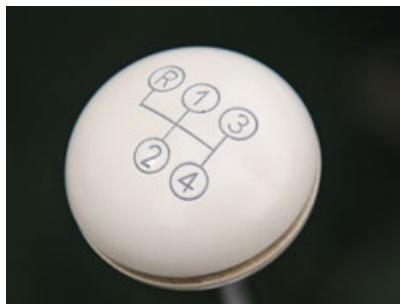
Cette magnifique 300 SL Roadster a été livrée neuve en 1957 aux États-Unis à son premier propriétaire, avec toute une série d'options dont la peinture extérieure rouge pompier (534), un intérieur gris clair (955), un rétroviseur extérieur côté conducteur, des phares antibrouillard, des ceintures de sécurité pour les deux occupants et un autoradio Becker Mexico. Le premier propriétaire a gardé la voiture jusqu'en 1960. Ses

that the car resided in Hollywood and had covered just a few thousand kilometres by 1960, when it was acquired from a dealer by its second owner. Between 1960 and 1974, this second owner was unafraid to use his 300 SL as intended, adding around 100,000 km before it was consigned to a warm and dry garage – a place it would remain for the next 30 years.

In 2004, this 300 SL Roadster was acquired by the consignor (just its third owner) and was immediately serviced, with brakes, tyres and other consumables replaced as necessary, prior to its importation to Finland. The consignor exercised his 300 SL Roadster prior to its transportation to Germany, where it would be fully restored, retaining and repairing original components where possible and replacing where necessary. In total, around 3,800 hours of work was undertaken, over a period of one and a half years. The restoration included the addition of European-specification headlights. During November 2017, this 300 SL Roadster was sent for a full evaluation by Classic Data, with a detailed report on file, highlighting its exceptional condition and the originality of many of the components. In addition to this report, original service books and instruction manuals accompany the vehicle.

When it comes to 300 SL Roadsters, there are beautifully restored examples, and there are cars that are well sorted for fast driving. Offered here is the best of both worlds.

premières années ne sont pas connues avec précision, mais elle aurait résidé à Hollywood et n'affichait qu'un kilométrage limité lorsqu'elle a été achetée en 1960 par son deuxième propriétaire. De 1960 à 1974, ce deuxième possesseur a largement utilisé sa 300 SL, parcourant quelque 100 000 km avant qu'elle ne soit entreposée dans un garage chaud et sec. Elle allait y rester pendant les 30 années suivantes.



En 2004, cette 300 SL Roadster a été achetée par l'actuel propriétaire (le troisième seulement) et a immédiatement fait l'objet d'une révision avec remplacement des freins, pneus et autres consommables quand c'était nécessaire, avant d'être exportée vers la Finlande. Elle a été ensuite utilisée normalement avant d'être transportée en Allemagne pour une restauration complète au cours de laquelle les composants d'origine ont été préservés et réparés quand c'était

possible, et remplacés lorsque c'était nécessaire. Au total, environ 3 800 heures ont été consacrées aux travaux, sur une période d'un an et demi et, pendant cette restauration, les phares ont été remplacés par des éléments aux spécifications européennes. Au cours du mois de novembre 2017, cette 300 SL Roadster a été confiée à Classic Data pour une évaluation complète et le rapport détaillé qui s'en est suivi, et qui fait partie du dossier, souligne l'état exceptionnel de la voiture et le caractère original de nombreux composants. En plus de ce rapport, des carnets d'entretien et manuels d'utilisation d'origine accompagnent la voiture.

Quand il s'agit de 300 SL Roadster, il y a les exemplaires magnifiquement restaurés et ceux qui sont aménagés pour la conduite rapide. Celui que nous proposons ici présente le meilleur des deux mondes.



180

□ 2015 PORSCHE 918 SPYDER

Chassis / Châssis:
WPOZZZ91ZFS800394

Less than 4,100 km from new

Moins de 4 100 km depuis l'origine

Estimate / Estimation:

€950.000–€1.100.000

Finished in desirable Liquid Metal Chrome
Blue amongst other desirable options

Désirable teinte "Bleu Chrome Métal Liquide",
entre autres enviabes options

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.



Competing against the Ferrari LaFerrari and McLaren P1, the Porsche 918 Spyder proved to be able to hold its own against the very best that the automotive industry could muster. Utilizing the very best materials, components and technology, Porsche created a car that was not only stunning in its performance, but one that was equally stunning in its looks and sheer attention to detail.

Concurrente des Ferrari LaFerrari et McLaren P1, la Porsche 918 Spyder a montré qu'elle savait tenir son rang face à ce que l'industrie automobile pouvait produire de meilleur. En utilisant les meilleurs matériaux, composants et technologie, Porsche a créé une voiture qui n'était pas seulement stupéfiante en matière de performances, mais qui était également étonnante par sa forme et par l'attention portée aux détails de réalisation.





Utilizing a chassis constructed almost entirely of carbon fibre reinforced plastic composite, at the 918's heart is a 90-degree V-8 based upon that found in Porsche RS Spyder LMP2 Le Mans prototypes. Thanks to its flat-plane crankshaft, titanium connection rod, four valves per cylinder and dry-sump lubrication, it can rev to an ear-piercing 9,000 rpm. As a result, it puts out a 608 bhp, which equates to an incredible 133 bhp per litre of displacement. Its delivery can be further refined through five driving modes, ranging from full electric to 'Hot Lap', which utilizes every ounce of available performance from the powertrain.

In addition to this, the 918 Spyder's combustion engine is supported by a pair of electric motors, with one being mated to the engine itself and another providing drive to the front axle. These electric motors produce an additional 284 bhp, bringing the 918 Spyder's total output to 887 bhp and 994 foot-pounds of torque. All this horsepower is managed through Porsche's tried and true PDK seven-speed transmission, and its delivery can be further refined through five driving modes, ranging from full electric to 'Hot Lap', which utilizes every ounce of available performance from the powertrain.

Basée sur un châssis presque entièrement en plastique composite renforcé de fibre de carbone, la 918 recevait un V8 à 90° issu de celui qui équipait les prototypes Porsche RS Spyder LMP2 Le Mans. Grâce à son vilebrequin "flat-plane", ses bielles en titane, ses quatre soupapes par cylindre et sa lubrification par carter sec, il pouvait atteindre le régime incroyable de 9 000 tr/mn. Cela lui permettait de développer 608 ch, ce qui équivalait à une puissance spécifique de 133 ch/l.

De plus, le moteur à combustion interne de la 918 Spyder était complété par deux moteurs électriques, l'un étant relié au moteur principal, et l'autre à l'essieu avant. Ces deux moteurs apportaient un complément de puissance de 284 ch, ce qui amenait la puissance totale de la 918 Spyder à 887 ch, avec un couple de 1374 mkg. Toute cette puissance était gérée par le système de transmission éprouvé Porsche PDK à sept rapports, qui de plus disposait de cinq modes de conduite différents, depuis une fonction "tout automatique" jusqu'à une fonction "circuit" qui exploitait dans leur totalité les performances que permettait la voiture.

The 394th 918 Spyder built, this example has been beautifully outfitted from the factory with a number of desirable options. Finished in Liquid Metal Chrome Blue and boasting the optional 918 Spyder Magnesium wheels and the Weissach package rear spoiler, these options combined would have cost the owner over \$100,000. Inside, the interior is trimmed in Agate Grey leather with Garnet Red accents throughout, making for a very tasteful colour combination. The car presents in wonderful condition throughout, having only been driven less than 4,100 km since leaving the factory.

Arguably the most practical and user-friendly of the trio of hybrid hypercars, the 918 is truly a marvel of 21st century engineering, clearly a relative of Porsche's ground-breaking 959. The 918 Spyder provides seemingly everything an enthusiast could want from a car packing this kind of performance, and this example would surely please its next

Le présent exemplaire correspond à la 394e 918 Spyder produite, et il a été magnifiquement doté par l'usine de plusieurs options désirables. De teinte "Bleu Chrome Métal Liquide", cette voiture était équipée des jantes "Magnesium" optionnelles et de l'aile arrière du package Weissach : l'ensemble de ces options, combinées, coûtaient à l'achat plus de 100 000 \$. À l'intérieur, la sellerie est en cuir Agate Gris avec des accents Garnet Rouges, une combinaison particulièrement élégante. La voiture se présente dans un superbe état à tous points de vue et n'a été utilisée que sur 4 100 km depuis qu'elle a quitté l'usine d'assemblage.

Sans aucun doute la plus pratique et la plus facile à utiliser des trois hypercars hybrides existantes, la 918 est une merveille du XXIe siècle, une cousine germaine de la très avant-gardiste Porsche 959. La 918 Spyder offre évidemment tout ce qu'un passionné peut attendre d'une voiture proposant ce genre de performances, et cet exemplaire ne manquera pas de combler son prochain propriétaire.









181

1965 PORSCHE 911

Chassis / Châssis: **301389**

Engine / Moteur: **901467**

Estimate / Estimation:

€200.000 – €240.000

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Professionally restored to original colours

Retains its original engine

An ideal connoisseur's example, ready for anything

The first offering of the storied line of sports cars, the iconic 1965 Porsche 911 needs no introduction. These early 911s are considered by many to be the purest and finest driver's automobiles ever built and are consistently amongst the most sought-after models by collectors. The example offered here, chassis no. 301389, is certainly no exception.

Fully restored by noted Porsche experts Classic Cars Lollar of Lollar, Germany, chassis no. 301389 retains its original engine according to the Kardex yet is fitted with a replacement

Restaurée par des professionnels, dans ses couleurs d'origine

Equipée de son moteur d'origine

Exemplaire idéal pour un connaisseur ; prête pour tous usages

La mythique Porsche 911 de 1965 est la première version d'une lignée légendaire de voitures de sport. Nombreux sont ceux qui tiennent ces premières 911 pour être les plus abouties et les plus raffinées des voitures jamais construites ; elles figurent en permanence parmi les modèles les plus recherchés des collectionneurs. L'exemplaire proposé, le châssis n° 301389, n'échappe à coup sûr pas à cette règle.

Ce châssis n° 301389 a été totalement restauré en Allemagne par l'expert Porsche bien connu qu'est Classic Cars Lollar, basé à Lollar. Il est toujours équipé, d'après le Kardex, de son moteur d'origine,

gearbox of the correct type. The car is presented in its original shade of Silver Metallic 6206 and is fitted with a proper black interior with houndstooth cloth seat inserts. During the frame-off restoration every major component, including the engine and gearbox, was fully rebuilt. Consequently, the car is in superb condition and would make an ideal companion fit for any tour or show.

The earliest examples of the 911 are among the most desirable sports cars of all time. The example offered here is a perfect opportunity to discover why. Fully restored to its original colours and specifications, chassis no. 301389 is fully ready to be enjoyed by its next owner.

mais sa boîte a été remplacée par une autre, de la bonne définition. La voiture arbore sa teinte d'origine, argent métallisé 6206, et son intérieur est, comme il se doit, noir avec des inserts de sièges en tissu pied-de-poule. La restauration à cœur ouvert a permis de refaire chaque composant majeur, y compris le moteur et la boîte. La voiture est ainsi en parfait état et sera idéale pour toute balade ou exposition.

Les premières 911 font partie des sportives les plus convoitées de tous les temps. L'exemplaire proposé est une parfaite occasion de comprendre pourquoi. Le châssis n° 301389 a été entièrement restauré dans sa définition et ses couleurs d'origine ; il est prêt pour se faire apprécier de son prochain propriétaire.





182

□ 2018 MERCEDES-BENZ G65 AMG 'FINAL EDITION'

Chassis / Châssis: **WDC4632741X291804**

Estimate / Estimation:

€250.000 – €300.000

Documents:

**KUWAITI VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

One of sixty-five Final Edition variants built

Single ownership and virtually as
new with delivery mileage

The most powerful and fastest
Mercedes-Benz G-Wagen

If a 5.5-litre, V-8 engined G63 AMG with 563 bhp on tap is not quite enough, Mercedes-Benz and AMG offer something with a little extra punch to satisfy those looking for something even faster: enter the G65 AMG. At its heart is a twin-turbocharged 6.0-litre V-12 producing 621 bhp. Capable of hauling five adults on and off road in supreme comfort, it has a towing capacity of 3,175 kilos and what is perhaps most impressive is its 0–100 km/h time of 5.3 seconds. Not bad for a vehicle that tips the scales at 2,581 kilos.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Seulement 65 exemplaires de la version "Final Edition"

Un seul propriétaire, état pratiquement
neuf, kilométrage de livraison

La plus puissante et la plus rapide des
Mercedes Classe G

Pour ceux qui considèrent qu'une G63 AMG à moteur V8 de 5,3 litres et 563 ch n'est pas tout à fait suffisant, Mercedes et AMG ont mis au point quelque chose qui affiche encore plus de punch, pour satisfaire leur recherche de performances de haut niveau : la G65 AMG. Au cœur de cette machine se trouve un V12 de 6 litres double turbo développant 621 ch. Capable de transporter sur route et sur piste cinq adultes dans un confort suprême, elle peut tracter une remorque jusqu'à 3 175 kg et, ce qui est encore plus impressionnant, elle accélère de 0 à 100 km/h en 5,3 secondes. Pas mal pour une voiture qui affiche 2 581 kg sur la balance.

Offered here is one of the desirable Final Edition G65 AMGs. Only 65 were built to commemorate the end of production of the first-generation, W463 G-Wagen. Each car is finished in black with matte bronze 21-in. wheels and exterior trim details. Inside, black Nappa leather is contrasted with brown stitching and carbon-fibre trim. This example was delivered to its first owner in Kuwait and remains in his collection today in virtually as-new condition, having only accumulated delivery mileage since new.

For decades, the G-Wagen has been considered the very best luxury off-road vehicle. As such, a G65 AMG Final Edition is surely the best of the best.

La voiture proposée ici est une des désirables G65 AMG “Final Edition”. Seulement 65 exemplaires en ont été commercialisés pour célébrer la fin de la production de la première génération de Classe G W463. Chaque voiture est de couleur noire, avec des jantes de 21 pouces bronze mat et des garnitures extérieures de même teinte. A l’intérieur, le cuir Nappa comporte des surpiqûres marron et des garnitures en fibre de carbone. Cet exemplaire a été livré à son premier propriétaire au Koweït et se trouve aujourd’hui dans sa collection dans un état pratiquement neuf, avec un kilométrage qui correspond à celui de la livraison.

Depuis des années, la Mercedes Classe G est considérée comme la meilleure voiture tout terrain de luxe. En tant que telle, une G65 AMG “Final Edition” en est sûrement l’absolu summum.





183

1960 FERRARI 250 GT COUPÉ

COACHWORK BY PININ FARINA

Chassis / Châssis: **1831 GT**

Engine / Moteur: **1831 GT**

Gearbox / Boîte de vitesses: **55442**

Estimate / Estimation:

€600.000 – €700.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

The 309th example of just 353 made

Desirable second series example with disc brakes and Tipo 128F outside-plug engine

Interesting ownership history in Europe and the U.S.

Subject of concours-winning restoration

309e exemplaire des 353 produits

Désirable exemplaire de deuxième série, avec freins à disque et moteur Tipo 128F à bougies à l'extérieur

Intéressante histoire de propriété en Europe et aux États-Unis

Restauration de niveau concours

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



Pour de nombreux passionnés, le meilleur choix parmi les coupés Ferrari 250 GT est celui des exemplaires de deuxième série, sortis d'usine à partir de 1960. Ils comportent de nombreuses améliorations, comme des pare-chocs revus, une meilleure insonorisation et des disques sur les quatre roues, ainsi que le nouveau moteur Tipo 128F à bougies à l'extérieur du V, qui développait 240 ch.

Cet exemplaire, châssis n°1831 GT, est sorti des ateliers en février 1960 avec une carrosserie de teinte "Blu Sera", et un intérieur en vinyle et cuir "Pelle Naturale". Il a été livré à Rome à son premier propriétaire, Filippo Palma, de Civitavecchia.

Il est resté en Italie pendant 10 ans, avant son achat par Lee Chambers, pilote d'hélicoptère de l'armée américaine basé en Allemagne. La voiture a été ensuite, en mars 1971, transportée jusqu'à sa résidence de l'Oregon, puis vendue à un dentiste de Lake Oswego, également dans l'Oregon. Des photos d'époque

For many enthusiasts, the driver's choice of Ferrari's 250 GT Coupés are the later, second-series examples for 1960 and onwards. These boast major improvements, including revised shock absorbers, better sound insulation and all-round disc brakes and the new outside-plug Tipo 128F engine, which developed 240 bhp.

This example, chassis no. 1831 GT, was built in February 1960 featuring a Blu Sera body with vinyl and hide interior in Pelle Naturale. It was delivered via a dealer in Rome to its first owner, Filippo Palma of Civitavecchia.

It remained in Italy for the next 10 years when U.S. Army helicopter pilot Lee Chambers purchased the car to enjoy





while stationed in Germany. It was shipped back to his home in Oregon in March 1971 before being sold to a dentist in Lake Oswego, Oregon. Photographs exist showing the car in both Germany and Oregon under Chamber's ownership. The car passed through Ron Tonkin Gran Turismo before being purchased in 1973 by the Edgar family.

At that time, the Ferrari needed a full restoration and was repainted in Rosso Chiaro while the leather interior was dyed black in 1993. In 1997, it was imported to the UK in exchange for a BTCC touring car by Scottish racing driver Hamish Irvine. He sold it to a Mr McLeod of Glasgow who drove the car sparingly. With the odometer reading just 31,628 km, it was acquired by the current owner in 2013, who sent it to marque specialist Foskers of Kent to be refinished in metallic blue over a tan interior. They found it to be a highly original and rust-free example, still showing factory welds in the bodywork. Also, it is important to note that the cylinder head is of a later type.

existent et montrent la voiture en Allemagne et dans l'Oregon, quand elle appartenait à Chambers. Puis elle est passée entre les mains de Ron Tonkin Gran Turismo avant d'être achetée en 1973 par la famille Edgar.

A cette époque, la Ferrari avait besoin d'une restauration complète et elle a été repeinte "Rosso Chiaro", le cuir de la sellerie étant teint en noir en 1993. En 1997, elle était importée en Angleterre par le pilote écossais Hamish Irvine, en échange d'une voiture du championnat BTCC. Il l'a ensuite vendue à un M. McLeod, de Glasgow, qui ne l'a utilisée qu'avec parcimonie. Alors que le compteur affichait 31 628 km, elle a été achetée en 2013 par son actuel propriétaire, qui l'a envoyée chez Foskers, le spécialiste de la marque basé dans le Kent, pour qu'elle soit repeinte en bleu métallisé, avec intérieur beige. Les travaux ont révélé que la voiture était complètement dénuée de rouille, avec encore les soudures d'usine dans la carrosserie. Il est important de noter aussi que les culasses sont d'un type ultérieur.



The quality of work was proven with a Best in Class win at The Hurlingham Club concours, London, and other awards and has been shown at several Ferrari Owners Club events, and even Salon Privé. Accompanied by an original owner's manual, sales brochure and a history file which chronicles its restoration, it would continue to be a lovely show candidate or stately driver.

La qualité de la restauration a été reconnue par le prix "Best in Class" du concours de Hurlingham Club, à Londres, et par d'autres récompenses. Cette voiture a été présentée à de nombreux événements du Ferrari Owners Club, et même à Salon Privé. Accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine, d'un catalogue de vente et d'un dossier historique, elle continuera à attirer le succès dans les expositions, et à apporter toute satisfaction à son nouvel utilisateur.



Chassis number 1831 as seen in Germany in the ownership of Lee Chambers.
Photo by Lee Chambers. Courtesy of Ed Gallow.



184

□ 1994 MERCEDES-BENZ E 500 LIMITED

Chassis / Châssis: **WDB1240361C160081**

Estimate / Estimation:

€40.000–€50.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Nicknamed the 'Wolf in Sheep's Clothing'
by the press of the day

Final-year model of the Porsche-
designed high-performance W124

Just 24,572 km on the odometer

From 1991 to 1994, Mercedes-Benz sold a high-performance version of the W124, the Mercedes-Benz 500 E. Created in close cooperation with Porsche, each 500 E was transported back and forth between the Mercedes plant and Porsche's Rossle-Bau plant in Zuffenhausen, Germany, during assembly – taking a full 18 days to complete each model. Called '500 E' through model year 1993, for model year 1994 it was face-lifted and renamed 'E 500'.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Surnommée par la presse à sa sortie
"Le loup déguisé en agneau"

Seulement 24 572 km au compteur

Entre 1991 et 1994, Mercedes mit sur le marché une version à hautes performances de sa W124, la Mercedes 500 E, qui avait été développée en étroite coopération avec Porsche. Chaque 500 E faisait pendant son montage un aller-retour entre l'usine Mercedes et les ateliers Porsche de Rossle-Bau à Zuffenhausen (Allemagne), l'ensemble du processus prenant 18 jours. Baptisée 500 E jusqu'à l'année modèle 1993, elle devint la E 500 lors de son restylage, en année modèle 1994.

Ordered new to Switzerland with an Italian owner's manual, this 1994 E 500 presents here in the original special-order Sapphire Black (009U) with distinctive Black and Red abstract leather interior. Options ordered new include an electric sliding roof, adjustable steering column, roller blind for rear window, Evo-Design light alloy wheels and automatic climate control. Still present is the trunk-installed CD changer and black Birdseye maple wood trim surrounding the dashboard.

After being purchased from Japan, the current owner returned this stunning E 500 to its home in Switzerland where it was carefully maintained and now awaits its new owner.

Commandée neuve en Suisse avec une documentation de bord en italien, cette E 500 de 1994 est d'un noir Sapphire Black (009U) réalisé sur commande spéciale, avec un intérieur particulier, en cuir noir et rouge. On trouve parmi ses options d'usine un toit ouvrant électrique, une colonne de direction réglable, un store de lunette arrière enroulable, des roues alliage Evo-Design et une climatisation automatique. Il y a également dans le coffre un changeur de CD, et sa planche de bord est entourée de boiseries en érable noir moucheté.

Son propriétaire actuel a acheté cette magnifique E 500 au Japon et l'a ramenée chez lui en Suisse, où elle a fait l'objet d'un entretien soigneux ; elle attend désormais son futur propriétaire.



185

☞ **2011 FERRARI SP30**

Chassis / Châssis: **ZFF70RDT7B0188026**

Estimate / Estimation:

Estimate Available Upon Request

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

A true one-off built by Ferrari's Special Projects department

Single ownership and less than 110 km from new, virtually as-new throughout

Based on the Ferrari 599 GTO

The very first Special Projects car to be offered publicly for purchase

Modèle vraiment unique, réalisé par le département Ferrari "Special Projects"

Un seul propriétaire et moins de 110 km d'origine, comme neuve à tous points de vue

Basée sur la Ferrari 599 GTO

La toute première voiture "Special Projects" proposée publiquement à la vente





COACHBUILDING IN THE MODERN ERA

In the late the 20th century, the art of coachbuilding had truly been lost. Gone were the days of purchasing a chassis and drivetrain from a noted manufacturer and commissioning your designer of choice to build a body to your own specifications and requirements. With mass-production luxury automobiles becoming the norm and homologation requirements becoming costlier and more difficult, true coachbuilt cars were reserved for the ultra-wealthy or heads of state, with the Sultan of Brunei being the archetypical example.

L'ART DE LA CARROSSERIE DANS L'ERE MODERNE

A la fin du XXe siècle, l'art de la carrosserie n'était plus du tout au goût du jour. Il y avait longtemps que l'on n'achetait plus un châssis et sa mécanique chez un constructeur de renom pour le faire carrosser selon ses propres goûts et exigences dans un atelier de son choix. Avec le développement de la fabrication en grande série des automobiles de luxe, ainsi que l'augmentation du coût et des difficultés dues aux contraintes d'homologation, les vraies voitures de carrossier sont devenues de plus en plus rares, réservées aux acheteurs extrêmement riches ou aux chefs d'État, le sultan de Brunei en étant l'exemple le plus représentatif.



Nevertheless, well-heeled enthusiasts were still intrigued by commissioning their own coachbuilt cars. Upon the advent of the 21st century, coachbuilding began to make a return in limited numbers with cars like the Zagato-bodied Ferrari 575 GTZ and Aston Martin DB7 Zagato and DB AR1, yet these were produced in limited quantities. Looking to build something truly unique in the traditional style of coachbuilding, Pininfarina approached American Ferrari collectors Jim Glickenhaus and Peter Kalikow in the early 2000s to see if they would be interested in commissioning such a car. Both responded enthusiastically and in short order had their own Ferraris with unique Pininfarina coachwork.

Glickenhaus' car, dubbed the P 4/5, was based on the Enzo and designed as a forward-thinking homage to the Ferrari 330 P4 and was truly modern in conception and execution. Kalikow's car, the 612 Kappa, largely resembled the 612 Scaglietti it was based on. Kalikow directed Pininfarina to make subtle changes to each of the car's body panels to enhance its visual elegance, so subtle that they would only be noticeable to 10% of Ferrari experts at first glance, recalling coachbuilt 250 GTs of the 1950s.

Pourtant, les passionnés aisés n'ont pas renoncé à essayer d'obtenir leur propre voiture carrossée spécialement. Ainsi, au début du XXI^e siècle, les carrosseries spéciales, en série limitée, ont commencé à réapparaître avec des voitures comme la Ferrari 275 GTZ réalisée par Zagato ou les Aston Martin DB7 Zagato et DB ARI, mais ces dernières étaient produites en petite série. Ayant le souhait de réaliser quelque chose de vraiment unique et répondant à l'art traditionnel de la carrosserie, Pininfarina a approché au début des années 2000 les collectionneurs américains Jim Glickenhaus et Peter Kalikow pour savoir s'ils seraient intéressés de commander une telle voiture. Ils ont tout deux répondu avec enthousiasme et, peu de temps après, ils disposaient de leur propre Ferrari à carrosserie Pininfarina spéciale.

La voiture de Glickenhaus, dénommée P4/5, était basée sur la Ferrari Enzo. Elle s'affichait comme un hommage avant-gardiste à la Ferrari 330 P4 et elle était vraiment moderne de conception et de fabrication. La voiture de Kalikow, la 612 Kappa, ressemblait beaucoup à la 612 Scaglietti dont elle était issue. Kalikow avait demandé à Pininfarina d'effectuer des changements subtils sur les panneaux de la voiture pour en améliorer l'élégance, tellement subtils que seulement 10% des spécialistes Ferrari étaient capables de les identifier au premier regard, ce qui rappelait les 250 GT spéciales des années 1950.

Both cars generated much positive press upon their debut and quickly got the attention of Ferrari themselves. Sensing an opportunity, Ferrari's own one-off program was unveiled in 2008. Customers would first select a current production chassis and drivetrain to work with. The new car had to retain that chassis' particular hard points as well as other homologated details, such as headlights, taillights and steering wheels with air bags, to remain road-legal in most jurisdictions. But in terms of design, customers are given a blank sheet and creative power of Ferrari's own designers to work within those limits and turn their dreams into reality.

Dubbed the Special Projects division, roughly 40 cars have been produced for Ferrari's very best clients. Approximately a third of these are known to the public, with some being formally announced upon their delivery and some masked in supreme secrecy from start to finish.

Les deux voitures ont reçu lors de leur présentation un accueil très positif de la presse, et n'ont pas tardé à attirer l'attention du constructeur lui-même. Comprenant l'opportunité qui se présentait, Ferrari lançait en 2018 son propre programme de modèles uniques. Les clients commençaient par choisir un modèle de la gamme qui constituait la base du projet. La nouvelle voiture devait conserver les éléments vitaux du châssis ainsi que certains équipements liés à la sécurité et aux contraintes d'homologation, comme les phares, les feux arrière ou le volant avec airbag, de façon à ce qu'elle soit acceptée dans la plupart des juridictions. Mais en terme de design, les clients disposaient d'une feuille blanche et de la puissance créatrice des ingénieurs de Ferrari, pour travailler en respectant ces limites et transformer leurs rêves en réalité.

De ce département "Special Projects" sont sorties une quarantaine de voitures, produites pour les meilleurs clients Ferrari. Environ un tiers de ces réalisations sont connues du public : certaines d'entre elles ont fait l'objet d'une présentation officielle lors de leur livraison, mais d'autres sont restées protégées par un secret bien gardé, du début à la fin du projet.





THE SP30

This car, dubbed the SP30, received a bit of early attention in the automotive press, but has largely remained out of the spotlight since. During the initial design phases, the SP30 was announced as a project underway for a client based in the United Arab Emirates and preliminary design drawings were shown, showcasing the potential final product based on early conversations with the owner prior to production. After that, the project remained out of the public eye until only very recently.

LA SP30

La présente voiture, dénommée SP30, a fait initialement l'objet de quelques informations publiées dans la presse automobile, mais elle est ensuite restée hors de la lumière des projecteurs. Lors des premières phases de création, la SP30 a été présentée comme un projet lancé pour un client basé dans les Émirats Arabes Unis, et quelques dessins préliminaires ont été dévoilés ; ils esquisaient ce que pouvait être la voiture finale, à partir des premières discussions avec le propriétaire. Par la suite, le projet est resté loin des yeux du public, jusqu'à très récemment.



Based on a 599 GTO chassis and drivetrain, the bodywork is completely unique to this car, defined by the 599 XX style rear winglets and speedster humps at the rear. Utilizing 458 Italia headlights and 599 tail lights, the car's silhouette is clearly reminiscent of other front-engined, twelve-cylinder Ferraris. Boasting unique wheels, the scalloped bonnet most certainly inspired designers of the F12tdf.

The interior switchgear and components are sourced from two different Ferraris. With gauges, steering wheel and seats sourced directly from the 599 GTO, the car's switchgear and infotainment system appears to be from the 612 OTO, characterized by the large satellite navigation system in the center console. Trimmed in two-tone grey Alcantara, standard carbon fiber is seen on the dashboard, transmission tunnel, steering wheel and paddle shifters, but red carbon is utilized on the parking brake handle and passenger side grab-handle, and red paint on the rims of the air vents matches the red tachometer and seatbelts. Like the 599 GTO, the SP30's interior is devoid of carpets, hinting at its sporty atmosphere. Behind the seats is a rear parcel shelf suitable for two small weekend bags.

Presented in virtually as-new condition, the SP30 has barely, if ever, seen the open road, showing less than 110 km from new on its odometer. Even the original plastic protective covering is still affixed to the infotainment screen. Very much the crown jewel of its collection, the SP30 represents the ultimate manifestation of the wildest automotive desires of its first owner, and plainly was treated with respect as a piece of automotive artistry and history.

The opportunity to acquire a Ferrari Special Projects car is simply unprecedented and this marks the very first example to be offered for sale to the public. Visually linked to a number of Ferraris to come before and obviously inspirational to some that followed, it is a unique piece of the marque's history, akin to the much celebrated one-offs of the Enzo-era. It goes without saying that this is an unprecedented opportunity to acquire something truly unique.

Basée sur un ensemble châssis et moteur de 599 GTO, la carrosserie est entièrement spécifique à cette voiture et elle se caractérise par les petits ailerons et les bossages de speedster à l'arrière, dans le style de la 599 XX. En reprenant des phares de 458 Italia et des feux arrière de 599, la forme de la voiture rappelle celle d'autres Ferrari à moteur V12 à l'avant. La SP30 est équipée de jantes uniques et le dessin du capot, avec ses prises d'air, a très certainement inspiré les stylistes de la F12 tdf.

À l'intérieur, les commandes et interrupteurs proviennent de deux Ferrari différentes. Les instruments, le volant et les sièges viennent directement de la 599 GTO, mais les interrupteurs et le système d'infodivertissement sont ceux de la 612 OTO, caractérisés par le grand système de navigation par satellite qui occupe la console centrale. La sellerie est en Alcantara deux tons et des garnitures en fibre de carbone classique habillent le tableau de bord, le tunnel de transmission et les palettes de la transmission, mais c'est du carbone rouge qui est utilisé pour le levier de frein à

main et la poignée de maintien du passager.

La teinte rouge des grilles de ventilation s'accorde au compte-tours et aux ceintures de sécurité rouges. Comme celui de la 599 GTO, l'intérieur de la SP30 est dépourvu de tapis, ce qui entretient une atmosphère sportive. Derrière les sièges se trouve une tablette qui peut accueillir deux petits sacs de voyage.

Dans un état pratiquement neuf, la SP30 n'a quasiment jamais roulé sur route ouverte et n'affiche que 110 km d'origine au compteur. Même le plastique de protection d'origine est encore présent sur l'écran du système d'infodivertissement. De loin le joyau de sa collection, la SP30 représente la manifestation ultime des désirs automobiles les plus extrêmes de son premier propriétaire, et elle a été traitée en tant que telle comme une pièce d'histoire et d'art automobile.

L'opportunité d'acquérir une Ferrari du département "Special Projects" est tout simplement sans précédent, puisqu'il s'agit du tout premier exemplaire qui soit proposée publiquement à la vente. Liée par sa forme à de nombreuses Ferrari qui l'ont précédée, et source d'inspiration évidente pour certaines de celles qui ont suivi, cette voiture est une pièce unique dans l'histoire de la marque, semblable aux modèles spéciaux de la période Enzo. Il va sans dire qu'il s'agit d'une opportunité sans précédent d'acheter quelque chose de vraiment unique.







186

□ 2000 BMW ALPINA B12 6.0

Chassis / Châssis:
WAPBC60LOOLD32013

Estimate / Estimation:
€25.000 – €35.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:
FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

6.0-litre V-12 with 430 bhp, an
autobahn cruiser par excellence

One of only 94 examples produced

Over the years, Alpina has carefully cultivated a reputation of perfecting BMWs to tread the line between sophistication, subtlety and outright performance. The B12 6.0 offers exactly that. Debuted at the 1999 Geneva Motor Show to replace the 5.7-litre B12 on BMW's E38 7-Series platform, the previous V-12 was enlarged to 6.0-litres, producing 430 bhp and 600 nm of torque at 4,200 rpm. For devouring swaths of autobahn in a single jaunt, there could be no better automobile.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

V12 de 6 litres et 430 ch, "Autobahn cruiser" par excellence

Seulement 94 exemplaires produits

Au fil des ans, Alpina a soigneusement développé sa réputation et sa capacité à produire des BMW qui présentaient l'équilibre idéal entre sophistication, subtilité et performances très élevées. C'est exactement ce à quoi correspond la B12 6.0. Présentée au Salon de Genève 1999 pour remplacer la B12 5,7 litres sur la plateforme de la BMW E38 Série 7, elle recevait un V12 issu du précédent et dont la cylindrée passait à 6 litres, développant la puissance de 430 ch et le couple de 600 nm à 4 200 tr/mn. Pour dévorer d'une traite des kilomètres d'"Autobahn", il n'y avait pas mieux.

This B12 6.0 was originally delivered to Japan and first registered in June of 2000. Boasting full-leather upholstery in black with Alpina detailing and special Alpina *Dunkelsaphirblau* metallic paint and contrasting gold Alpina pinstripes, it oozes German sophistication throughout. Its accompanying Japanese Export Certificate shows it was exported from Japan in 2016, when it was purchased by the consignor and imported to Switzerland showing 65,727 km on its odometer at the time.

At its time, the B12's performance was blistering for its class; following a 0-100 km/h sprint in 5.9 seconds, the B12 6.0 would cross the 1 km mark in 23.5 seconds, faster than a Ferrari F355. It goes without saying that this Alpina is the quintessential gentleman's hot rod.

Cette B12 6.0 a été livrée neuve au Japon et immatriculée pour la première fois en juin 2000. Dotée d'une sellerie complète en cuir noir, avec une finition Alpina, une peinture "*Dunkelsaphirblau*" métallisé Alpina et des filets Alpina de teinte or, elle est un reflet absolu de la sophistication germanique. Le "Japanese Export Certificate" qui l'accompagne montre qu'elle a été exportée du Japon en 2016, quand elle a été achetée par le propriétaire actuel et importée en Suisse. A ce moment-là, le compteur indiquait 65 727 km.

A son époque, les performances de la B12 étaient extrêmement élevées pour sa catégorie ; elle était capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 5,9 secondes et de passer la barre du km départ arrêté en 23,5 secondes, plus vite qu'une Ferrari F355. Il va sans dire que cette Alpina représente toute la quintessence du hot-rod de gentleman.





187

□ 1980 MERCEDES-BENZ 450 SLC 5.0

Chassis / Châssis: **WDB10702612001603**

Offered from the Youngtimer Collection

Showing less than 56,100 km

Very rare compared to the 450 SL; only 1,636 made

Estimate / Estimation:

€50.000 – €70.000

Documents:

**CANCELLED SWISS CARTE
GRISE**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

In 1971, Mercedes-Benz introduced the successors to its W111 coupé and W113 sports models. Designated in house as C107 and R107, respectively, these cars featured crisp modern styling by Paul Bracq and used the chassis components of the W114 sedans.

In addition to the roadster, a coupé was available, the SLC. A sleek and sporting grand tourer, the SLC was distinguished by its fluted rear-quarter "sail panels." It was produced only through 1981, while the roadster would continue in the offering through 1989; of a total 62,888 built, only 1,636 were ordered

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Moins de 56 100 km

Très rare par rapport à la 450 SL ; 1
636 exemplaires seulement

En 1971, Mercedes a présenté les remplaçantes des modèles de sport W111 et W113. Dénommées en interne C107 et R107 respectivement, ces voitures affichaient le style moderne et vif de Paul Bracq et reprenaient les composants de châssis des berlines W114.

En plus du cabriolet, un coupé était disponible, la version SLC. Grand routière élégante et sportive, la SLC se distinguait par ses petites vitres de custode "à lamelles". Elle n'a été produite que jusqu'en 1981, alors que le cabriolet a continué à être commercialisé jusqu'en 1989, avec un total de 62 888 exemplaires, contre 1 636 exemplaires



in the coupé model. It is this rarity that makes the 450 SLC among the most scarcely seen modern Mercedes-Benzes, and a model which is instantly recognizable.

Still presented in the original Lapis Blue Metallic paint, this 450 SLC was originally ordered with a Central Locking System (466), Thermoking Air Conditioner and Electric Window Lifters (588), all-round insulated glass and heated rear window (592), and cruise control (440). Although its early life is unknown, in 2003 the 450 SLC was registered in Switzerland before being exported to Germany in 2015.

A wonderful “daily use classic” with the bonus of being a car that one will rarely see, this 450 SLC is a perfect purchase for that Mercedes-Benz connoisseur.

seulement au coupé. C’est à cause de cette rareté que cette 450 SLC fait partie des Mercedes que l’on croise le moins souvent ; elle est aussi un modèle immédiatement reconnaissable.

Encore dans sa peinture d’origine “Lapis Blue” métallisé, cette 450 SLC a été commandée à l’origine avec un dispositif de verrouillage centralisé (466), un système de climatisation Thermoking et des vitres électriques (588), des vitres isolantes avec système de dégivrage de la lunette arrière (592) et un régulateur de vitesse (440). La première partie de son histoire n’est pas connue mais, en 2003, cette 450 SLC a été immatriculée en Suisse avant d’être exportée en Allemagne en 2015.

Superbe classique utilisable tous les jours avec le bonus d’être une voiture rare, cette 450 SLC constitue un achat parfait pour le connoisseur de Mercedes.





188

1952 CONNAUGHT A-TYPE

Chassis / Châssis: **A6**
Engine / Moteur: **C-16**

Estimate / Estimation:
€240.000 – €320.000

Documents:
BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

A rare and historic Grand Prix car from the early fifties

Driven by Sir Stirling Moss for the Works team

Raced in the 1952 British Grand Prix at Silverstone and 1952 Italian Grand Prix at Monza

Run by Ecurie Ecosse for two seasons, including the 1953 and 1954 British Grand Prixes

Rebuilt, well maintained and ready to compete at Goodwood and Monaco

Designed for the 2.0-litre Grand Prix rules of 1952, the Connaught Type A used a tubular chassis with double wishbone suspension at the front, a De Dion rear-end and a Wilson pre-selector gearbox. The Type A was also light at 554 kg thanks to its Lea-Francis aluminium four-cylinder engine and components such as Magnesium Alloy wheels.

Rare voiture historique de Grand Prix du début des années 1950

Pilotée par Sir Stirling Moss pour l'équipe usine

A participé en 1952 au Grand Prix d'Angleterre à Silverstone et au Grand Prix d'Italie à Monza

Utilisée pendant deux ans par l'Ecurie Ecosse, y compris aux Grand Prix d'Angleterre 1953 et 1954

Reconstruite, bien entretenue et prête à prendre la piste à Goodwood et Monaco

Conçue pour répondre à la réglementation 2 litres en Grand Prix, la Connaught Type A était équipée d'un châssis tubulaire avec suspension à doubles triangles à l'avant, essieu De Dion à l'arrière et boîte présélective Wilson. La Type A était légère (554 kg) grâce à son moteur quatre-cylindres Lea-Francis en aluminium et à la présence de composants en alliage de magnésium, comme ses jantes.

Built in 1952 as a Works car, chassis A6 made its debut at the 1952 British Grand Prix in the hands of Eric Thompson, who finished a respectable 5th overall scoring 2 points in the World Championship. In September, a young rising star called Stirling Moss was given A6 to drive for the Italian Grand Prix at Monza; despite qualifying 9th out of 35 entries and driving commendably, he was forced to retire at 6th after 60 laps.

After another couple of races with the Works team, A6 joined the stable of Ecurie Ecosse alongside their Jaguar C-Types. Driven at circuits such as Goodwood, Dundrod, Silverstone and Aintree, A6 competed in the hands of prominent drivers such as Jimmy Stewart (Jackie Stewart's older brother) and Ian Stewart. In total, it is believed that A6 competed in approximately 30 races over two years with Ecurie Ecosse with participation in both the 1953 and 1954 British Grand Prixes. For the 1955 and 1956 seasons, A6 was raced by the Holt brothers around the UK before being retired to storage. A6 was not seen on a race circuit for another 33 years whilst in the care of two further owners, when it was purchased in 1989 by Bob Burrell who rebuilt it and would race it for two years before storing this Connaught.

Produite en 1952 comme voiture d'usine, cette monoplace (châssis A6) a fait ses débuts au Grand Prix d'Angleterre entre les mains d'Eric Thompson qui a obtenu une honorable cinquième place au classement général, totalisant deux points au Championnat du monde. Au mois de septembre, cette même voiture était confiée pour le Grand Prix d'Italie, à Monza, à une jeune étoile anglaise montante du nom de Stirling Moss. Malgré un neuvième temps aux essais (sur 35 engagés) et un pilotage brillant, il était contraint à l'abandon au 60e tour, alors qu'il occupait la sixième place.

Après d'autres courses au sein de l'équipe usine, A6 a rejoint l'Ecurie Ecosse, à côté des Jaguar Type C de l'équipe. Utilisée sur des circuits tels que Goodwood, Dundrod, Silverstone et Aintree, A6 a été confiée à des pilotes importants, comme Jimmy Stewart (frère aîné de Jackie Stewart) et Ian Stewart. Au total, l'on estime que A6 a pris part avec l'Ecurie Ecosse à une trentaine de courses pendant deux ans, dont les Grand Prix d'Angleterre 1953 et 1954. Pour les saisons 1955 et 1956, A6 a été utilisée en compétition en Angleterre par les frères Holt, avant d'être mise de côté. Cette monoplace est ensuite restée loin des circuits de course pendant 33 ans, entre les mains de deux autres propriétaires. En 1989, cette Connaught a été achetée par Bob Burrell qui l'a restaurée et a couru avec pendant deux ans, avant de l'entreposer à son tour.



The Connaught alongside the rest of the Ecurie Ecosse team at the British GP Meeting in 1953. Courtesy of Ferret Photographic



Stirling Moss behind the wheel of the Connaught at the 1952 Italian Grand Prix at Monza.
Courtesy of Motorsport Images



Purchased by the current owner in 2005, this Connaught was rebuilt again and has been well maintained ever since. During this time, it has made several appearances on track at meetings such as the Goodwood Revival and Monaco Historique Grand Prix. Ready to be competed with by its new owner or simply admired in a collection, this wonderful example of a historic fifties Grand Prix car represents unrepeatable value for a car raced by Sir Stirling Moss, Connaught Engineering and Ecurie Ecosse.

Achetée en 2005 par son propriétaire actuel, elle a bénéficié à nouveau d'une restauration et, depuis, a toujours été bien entretenue. Elle a fait plusieurs apparitions sur circuit lors d'évènements comme le Goodwood Revival et le Grand Prix Historique de Monaco. Prête à courir entre les mains de son nouveau propriétaire, ou à être tout simplement admirée au sein d'une collection, cette magnifique monoplace historique de Grand Prix des années 1950 représente une valeur exceptionnelle pour une voiture utilisée par Sir Stirling Moss, Connaught Engineering et l'Ecurie Ecosse.





189

1981 FERRARI 512 BB

Chassis / Châssis: **36445**

Engine / Moteur: **854**

Gearbox / Boîte de vitesses: **866**

Estimate / Estimation:

€250.000 – €280.000

Documents:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Beautifully restored in its original colours

Retains its original engine and gearbox

Ferrari Classiche certified

Recent cam-belt service at Charles Pozzi

Penned by Leonardo Fioravanti of Pininfarina with coachwork handcrafted at Scaglietti and boasting a sonorous 5.0-litre flat twelve-cylinder engine, it is easy to see why Ferrari's 512 Berlinetta Boxer was revered for both its beauty and potency. *Autocar* remarked at the time that 'Ferrari had done a magnificent job' with the 512 BB, whilst *Road & Track* declared it to be 'the best all-around sports and GT car we've tested.'

Magnifiquement restaurée dans ses couleurs d'origine

Moteur et boîte de vitesses d'origine

Certification Ferrari Classiche

Dessinée par Leonardo Fioravanti pour Pininfarina, avec une carrosserie fabriquée par Scaglietti et un impressionnant moteur 12-cylindres à plat 5 litres, il est facile de comprendre pourquoi la Ferrari 512 Berlinetta Boxer a été admirée tant pour sa beauté que pour sa puissance. Le magazine *Autocar* soulignait à l'époque : "Ferrari a fait un travail magnifique" avec la 512 BB, alors que, pour *Road & Track*, il s'agissait de "la meilleure voiture de sport et de Grand Tourisme que nous ayons jamais essayée".



This example was delivered in July of 1981 to a dealer in Bolzano and retains its factory specification of Grigio Ferro metallic, with Pelle Nera interior. In contrast to many other examples, it was also specified senza strisce nera, meaning that the body is uniformly painted metallic, rather than having black below the waistline. It is all the more desirable for it.

It is offered in wonderful condition and is accompanied by its Classiche binder and certification, which attests to the fact that the car is entirely original. Its fully stamped service book and original warranty card also remain with the car and weave a rich tapestry of its life to date, tracing its journeys from Italy to Germany, Belgium and finally France.

Provided with a fresh service prior to sale, this 512 BB is sure to provide plenty of thrills for its next owner.

Cet exemplaire a été livré en juillet 1981 à un distributeur de Bolzano et affiche ses spécifications d'usine, Grigio Ferro métallisé, avec intérieur Pelle Nera. Par contraste avec d'autres exemplaires, cette voiture a été commandée senza strisce nera, ce qui signifie que la carrosserie est uniformément revêtue d'une peinture métallisée, au lieu de présenter un bandeau noir sous la ceinture de caisse. Elle n'en est que plus désirable.

Elle est proposée en superbe état et elle est accompagnée de son classeur et de sa certification Ferrari Classiche, ce qui atteste que cette voiture est entièrement d'origine. Son carnet d'entretien complètement tamponné et son certificat de garantie d'origine donnent l'image d'un riche passé et retracent ses déplacements d'Italie en Allemagne, Belgique et finalement France.

Bénéficiant d'une révision avant la vente, cette 512 BB ne manquera pas de gratifier son nouveau propriétaire d'abondantes sensations fortes.





190

□ 1940 FIAT 2800 BERLINETTA

COACHWORK BY CARROSSERIE TOURING

Chassis / Châssis: **000561**

Engine / Moteur: **000593**

Estimate / Estimation:

€200.000 – €250.000

Documents:

SWISS CARTE GRISE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

**One of only three examples bodied by Carrozzeria Touring
Offered from two decades of single ownership**

One of the last Fiats designed before the outbreak of WWII, a grand total of 624 2800s were built. Of these, 210 were built for military use and 414 for private individuals. Only three were bodied by Touring, making this example amongst the most desirable of those in existence.

Expensive when new, especially with custom coachwork, it would not be surprising to learn that some wound up with Italy's Partito Nazionale Fascista. While no details have been confirmed, the story of chassis no. 000561 is not without drama. It is said to have been part of the convoy of vehicles used by Benito Mussolini, Claretta

**Un des trois exemplaires carrossés par Touring
Même propriétaire depuis 20 ans**

Une des dernières Fiat conçue avant la deuxième Guerre Mondiale, la 2800 a été produite à 624 exemplaires toutes versions confondues. Sur ce nombre, 210 voitures ont été consacrées à un usage militaire et 414 au marché civil. Seulement trois ont été carrossées par Touring, ce qui fait de cet exemplaire un des plus désirables de ceux qui ont survécu.

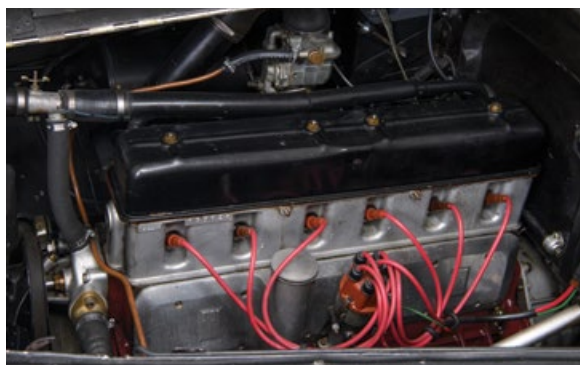
Chère quand elle était neuve, surtout avec une telle carrosserie spéciale, il ne serait pas surprenant qu'elle ait été liée au Partito Nazionale Fascista italien. Bien que cette histoire n'ait pas été confirmée, le passé de ce châssis n°000561 sort de l'ordinaire. En effet, la voiture aurait fait partie du convoi qui a transporté Benito

Petacci, her brother Marcel and his family to escape Italy in April of 1945. Documents on file allude to this, yet none are conclusive.

Following WWII, the Fiat was smuggled into Switzerland and later sold to an Italian family residing in Martigny. It would reside with them for 50 years. During their ownership, the car was restored in its present black and red colour scheme, and has been seldom used since. The restoration presents very well, especially when considering its age. Purchased by its current owner 20 years ago, its second Swiss owner since the war, the car has mostly remained in storage since and would be a thrilling acquisition for someone looking to delve deeper into its history.

Mussolini, Claretta Petacci, son frère Marcel et sa famille pour s'enfuir du pays, en avril 1945. Le dossier de la voiture contient des documents qui font allusion à cette aventure, mais aucun ne constitue une preuve.

Au lendemain de la guerre, la Fiat a été emmenée clandestinement en Suisse et vendue plus tard à une famille italienne résidant à Martigny. Elle y est restée pendant 50 ans et, pendant cette période, elle a été restaurée dans sa livrée actuelle, noir et rouge, et n'a été ensuite que peu utilisée. La restauration se présente encore très bien, surtout compte tenu de son âge. Achetée il y a 20 ans par son actuel propriétaire (son deuxième propriétaire suisse depuis la guerre), cette voiture est ensuite restée entreposée pratiquement sans rouler et constituera un achat passionnant pour celui qui souhaite creuser plus avant les mystères de son passé.



At Villa d'Este with Felice Bianchi Anderloni in the late 1990s. Courtesy of the Bianchi Anderloni Family Archives



191

1980 FERRARI 512 BB 'COMPETIZIONE'

Chassis / Châssis: **31159**
Engine / Moteur: **00088**

Estimate / Estimation:
€395.000 – €455.000

Upgraded by the first owner with the factory-specified 'Le Mans Kit'

Delivered as new to founding member of Ferrari Club Deutschland Markus Kiesgen

Competed at the CER in Port di Mao, Spa Classic and the 2016 and 2018 Le Mans Classic

Accompanied by a current FIA Rennpass

Modifiée par le premier propriétaire avec le "Kit Le Mans" d'usine

Livrée neuve à Markus Kiesgen, membre fondateur du Ferrari Club Deutschland

A couru en CER à Port di Mao, Spa Classic et au Mans Classic 2016 et 2018

Accompagnée d'un passeport FIA actuel

Documents:

BILL OF SALE

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Visit rmsothebys.com to view all photos. / Pour voir toutes les photos, veuillez visiter rmsothebys.com.



At the 2018 Le Mans Classic.

Courtesy of the owner

Nineteen seventy-six was a dark year for Ferrari in terms of GT racing. Distracted by Niki Lauda's success in Formula 1, Ferrari had left its clients with no factory assistance, and for the first time in Ferrari's fabled history, no Ferraris would compete at that year's 24 Hours of Le Mans. Just up the road, however, Ferrari had just unveiled the successor to the 365 GT4 BB – the Ferrari 512 BB.

A larger 5.0-litre V-12 engine, clothed within a beautifully styled body proved a success – the 512 BB was Ferrari's top supercar until the Testarossa. With petitioning from serious customers, Ferrari's Customer Assistance department started development on a racing version of the 512 in 1978. The result, a gentle monster packed in one of the sexiest GT bodies around, can be seen here.

L'année 1976 n'a pas été brillante pour Ferrari, en terme de compétition GT. Concentré sur les succès de Niki Lauda en Formule 1, le constructeur a abandonné ses clients en ne leur fournissant aucune assistance et, pour la première fois dans la fabuleuse histoire de la marque, aucune Ferrari n'a pris cette année-là le départ des 24 Heures du Mans. Mais pour la route, Ferrari a tout de même dévoilé la remplaçante de la 365 GT4 BB, la Ferrari 512 BB.

Avec un plus gros moteur V12 de 5 litres, habillé d'une superbe carrosserie, elle a ouvert la route du succès : la 512 BB était la supercar de Ferrari, avant la Testarossa. Sous la pression de plusieurs clients sérieux, le département assistance clients de Ferrari a commencé en 1978 la mise au point d'une version compétition de la 512. Le résultat, un monstre doté de la carrosserie GT la plus séduisante du moment, peut être admiré ici.



Chassis no. 31159 was fitted with the factory 'Le Mans Kit' by original owner Markus Kiesgen, a founding member of the Ferrari Club Deutschland, immediately after taking delivery. This upgrade saw power output increased to 460 bhp, with the overall weight of the car decreased to 1,230 kg. The bodywork of chassis 31159 was also modified – this included 9- and 12-in. rims, the removal of the pop-up headlights, front and rear spoilers to aid in aerodynamics, and fender flares to cover the racing tyres. The car also received larger brakes to keep its additional performance in check.

Ce châssis n°31159 a été équipé du "Kit Le Mans" d'usine par son premier propriétaire Markus Kiesgen, membre fondateur du Ferrari Club Deutschland, juste après qu'il a pris livraison de la voiture. Cette modification permettait une augmentation de puissance de 46 ch, tout en abaissant le poids à 1 230 kg. La carrosserie de 31159 a été elle aussi modifiée à cette occasion, avec des jantes de 9 et 12 pouces de large, le remplacement des phares escamotables, des spoilers avant et arrière pour améliorer l'aérodynamique, et des extensions d'ailes pour abriter les pneus compétition. La voiture a également reçu des freins plus gros, pour qu'ils soient à la hauteur des nouvelles performances.

Raced by Kiesgen between 1980 and 1985 in Germany, the vehicle was entirely revised by Bratke Motorsport in 2006. The engine and gearbox were overhauled, the bodywork restored, a FT 3 tank installed, and a contemporary FIA-approved roll cage mounted. After a 2012 race at the Red Bull Ring where the oil supply caused engine seizure, a yearlong engine restoration was undertaken with the goal to bring the 512 BB LM up to 2014 safety standard. Most recently, chassis 31159 competed at the Le Mans Classic in 2016 and 2018. Prior to Le Mans in 2018, an engine rebuild was undertaken and inspection, confirming it adheres to current safety standards. Accompanied by a current FIA Rennpass and engine rebuild invoices confirming it produces 475 bhp, this would continue to be an excellent entry to historic racing events around Europe.

Utilisée en course par Kiesgen en Allemagne entre 1980 et 1985, cette voiture a été entièrement révisée en 2006 par Bratke Motorsport. Le moteur et la boîte de vitesses ont été revus, la carrosserie restaurée, un réservoir FT 3 installé, de même qu'un arceau-cage contemporain homologué FIA. Après une course en 2012 sur le Red Bull Ring où un défaut de lubrification a provoqué le blocage du moteur, celui-ci a fait l'objet d'une restauration qui a duré un an, avec pour ambition d'amener cette 512 BB LM aux standards de sécurité de 2014. Plus récemment, ce châssis n°31159 a pris part au Mans Classic en 2016 et 2018. Avant l'épreuve de 2018, une reconstruction moteur a été menée à bien et une inspection a pu constater qu'il répondait bien aux standards de sécurité actuels. Accompagnée d'un passeport FIA actuel et de factures de reconstruction moteur confirmant qu'il développe 475 ch, cette 512 BB LM reste une excellente machine pour prendre part aux compétitions historiques organisées en Europe.





192

□ 1994 MERCEDES-BENZ E 500

Chassis / Châssis: **WDB1240361C146785**

Estimate / Estimation:

€40.000 – €50.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Built only for the 1994 model year

Fitted with several tasteful aesthetic upgrades

The W124-generation Mercedes-Benz E-Class models remained in production for over a decade and amongst the most desirable versions of this body style were the 500 E and E 500 models. Designed and produced with assistance from Porsche, it boasted a 4,973-cc engine capable of propelling it from 0–100 km/h in just 6.1 seconds onto a top speed of 260 km/h.

This example is one of only 1,735 built for the 1994 model year, the penultimate year of production. Imported to Switzerland from

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Produite seulement pour l'année-modèle 1994

Bénéficie d'intéressants accessoires esthétiques

Les Mercedes Classe E de la génération W124 sont restées au catalogue pendant plus de 10 ans et, parmi les versions les plus désirables de ce style de carrosserie, se trouvaient les modèles 500 E et E 500. Conçus et produits avec l'assistance de Porsche, ils étaient dotés d'un moteur de 4 973 cm³ qui leur permettait de passer de 0 à 100 km/h en 6,1 secondes et d'atteindre une vitesse de pointe de 260 km/h.

Cet exemplaire fait partie des 1 735 correspondant à l'année-modèle 1994, avant-dernière année de production. Importée du Japon en Suisse il y a un peu

Japan just over two years ago, this E500 is menacing in black over black leather. It appears as if a previous owner installed some tasteful updates to make it look like an E60 AMG, including fitting E60 badging to the boot lid, six-spoke AMG wheels and a dual exhaust at the rear. Japanese stickers found in the engine bay confirm its 5.0-litre engine capacity. Optional extras include air conditioning, a sunroof and heated front seats.

Well regarded for their stately looks, bulletproof reliability and impressive performance, this is an excellent modern classic for any enthusiast looking to purchase their first collectable car.

plus de deux ans, cette E 500 affiche une allure menaçante avec sa teinte noire et son cuir noir également. Il semble que son précédent propriétaire lui ai attribué quelques améliorations esthétiques pour lui donner l'allure d'une E60 AMG, comme le badge E60 sur le couvercle de coffre, des jantes AMG à six rayons et une double sortie d'échappement à l'arrière. Des autocollants japonais trouvés dans le compartiment moteur confirment la cylindrée de 5 litres. Parmi les options se trouvent un système d'air conditionné, un toit ouvrant et des sièges avant chauffant.

Bien considérée pour son allure imposante, sa robustesse à toute épreuve et ses performances impressionnantes, voilà une excellente classique moderne qui répondra aux passionnés cherchant à acquérir leur première automobile de collection.





193

2005 FERRARI SUPERAMERICA

Chassis / Châssis: **ZFFGT61B000143094**

Just under 8,100 km from new

A peine 8 100 km depuis l'origine

Recently serviced by Charles Pozzi

Récemment révisée chez Charles Pozzi

Estimate / Estimation:

€325.000 – €355.000

With its Fioravanti 'Revochromic' roof mechanism and 533-bhp naturally aspirated V-12 engine, the open-topped variant of the 575M Maranello is rightfully considered to be a fitting continuation of the ultra-exclusive and revered 'Superamerica' nomenclature, first used on the 1955 Ferrari 410 Superamerica.

Avec son système de toit "Revochromic" Fioravanti et son moteur V12 atmosphérique de 533 ch, la version découvrable de la 575M Maranello est à juste titre considérée comme dans la parfaite continuité de la nomenclature "Superamerica", extrêmement exclusive, recherchée et utilisée pour la première fois sur la Ferrari 410 Superamerica de 1955.

Documents:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Delivered new to its first owner in Rome in August 2005, this example is tastefully specified in Grigio Silverstone with Nero seats and carpets, complemented by Grigio Scuro stitching and piping. It features further tasteful options that set it apart, including Scuderia shields, a Rosso

Livrée neuve en août 2005 à son premier propriétaire, à Rome, cet exemplaire est de la teinte raffinée Grigio Silverstone avec sièges et moquettes Nero, complétés de coutures et passepoils Grigio Scuro. Cette voiture est équipée d'options qui la distinguent, comme des insignes Scuderia, un compte-tours Rosso, des étriers

tachometer, matching Rosso calipers and the desirable HiFi upgrade. Delivered new to Rome and now residing in France, the accompanying service books show stamps from 2007, 2011 and 2015, in addition to a recent service carried out by Charles Pozzi. Presented in immaculate condition, it has covered less than 8,100 km from new.

Like many of the most collectable Ferraris, the Superamerica is revered for its all-round ability; equally capable of attacking a lap time on a circuit as whisking two occupants plus luggage to the Riviera, either top down or top up. Already considered a modern classic, this spotless example would be a fine addition to any collection.

également Rosso et le désirable système HiFi amélioré. Alors qu'elle est actuellement basée en France, son carnet d'entretien comporte des tampons des années 2007, 2011 et 2015, en plus d'une révision récente effectuée chez Charles Pozzi. En état immaculé, cette voiture a couvert moins de 8 100 km depuis sa livraison neuve.

Comme de nombreuses Ferrari parmi les plus "collectionnables", la Superamerica est recherchée pour sa polyvalence ; elle peut tout aussi facilement signer un temps sur un circuit qu'effectuer un voyage sur la Riviera, avec deux occupants et leurs bagages, toit ouvert ou fermé. Déjà considérée comme une moderne classique, cette Superamerica sans reproche constituera un ajout de qualité à





194

□ 1985 BMW ALPINA B7 TURBO

Chassis / Châssis:
WAPB7TC015B720048

Estimate / Estimation:
€80.000 – €100.000

Documents:
FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA
et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Alpina's first 6-Series conversion

Gorgeous Arktisblau metallic over beige leather

Alpina's first full conversion on BMW's 6-Series platform, the B7 Turbo was introduced in December 1978. It had the same engine as the 5-Series-based B7 Turbo saloon and was based on BMW's 3.0-litre inline six-cylinder engine, but rebuilt with lower-compression Mahle pistons and a new fuel-injection system. A variable boost control for the turbocharger meant that output could be modulated between 250 and 300 bhp.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Première conversion Alpina sur BMW Série 6

Magnifique "Arktisblau" métallisé
avec intérieur en cuir beige

Première conversion Alpina complète sur la plateforme de la BMW Série 6, la B7 Turbo a été dévoilée en décembre 1978. Son moteur, le même que celui qui équipait la berline B7 Turbo basée sur la BMW Série 5, était issu du six-cylindres en ligne BMW 3 litres, mais modifié avec des pistons Mahle plus basse compression et un nouveau système d'injection. Une commande de la pression du turbocompresseur permettait de faire varier la puissance de 250 à 300 ch.

Finished in *Arktisblau* metallic with contrasting gold Alpina graphics and a beige leather interior, this B7 boasts perhaps the quintessential BMW Alpina colour combination, subtle yet sophisticated. Previous registrations on file show that the car previously resided in Germany and then Austria before being purchased by its current owner two years ago.

One of 183 examples produced, the E24-generation Alpina B7 Turbo showcases what Alpina does best: take BMW's finest products and make them better, yet in a subtle way that only makes them noticeable to true enthusiasts. This B7 Turbo would be an excellent driver for the individual looking for something different, something special, and something fun.

De teinte "Arktisblau" métallisé avec filets Alpina or et sellerie en cuir beige, cette B7 présente peut-être la couleur BMW Alpina la plus emblématique, à la fois subtile mais sophistiquée. Les immatriculations précédentes qui apparaissent dans le dossier de la voiture montrent qu'elle a résidé d'abord en Allemagne, puis en Autriche, avant que son propriétaire actuel en fasse l'acquisition il y a deux ans.

Produite à 183 exemplaires seulement, la Alpina B7 Turbo de la génération E24 met en valeur ce qu'Alpina sait faire de mieux : prendre les meilleurs modèles BMW et les améliorer, mais d'une façon suffisamment discrète pour qu'ils ne soient identifiables que par les vrais passionnés. Cette B7 Turbo constituera une excellente voiture pour celui qui recherche quelque chose de différent, de spécial et de grisant à conduire.





195

□ 2009 LAMBORGHINI MURCIÉLAGO LP640-4 COUPÉ

Chassis / Châssis:
ZHWBA37S49LA03567

Estimate / Estimation:
€200.000 – €250.000

Documents:
U.A.E VEHICLE REGISTRATION CARD

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Just 8,100 km from new

After a decade of Diablo production and Lamborghini's recent purchase by corporate giant Volkswagen, this gave the company a perfect opportunity to produce a new supercar that could address the Diablo's build quality and reliability issues to ensure their future success and profitability. Introduced in 2001, the Murciélago proved to be an instant hit and the model's first major update, the LP640-4, only improved upon what was already an excellent car.

Fitted with the optional E-Gear paddle-shift transmission, this Murciélago LP640-4 was originally delivered new to Dubai and is finished in the popular colour scheme of Orange over a

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Seulement 8 100 km

À l'issue d'une décennie de production de la Diablo, le rachat de Lamborghini par le géant Volkswagen donna à l'entreprise les moyens de lancer une supercar qui s'affranchisse des problèmes de fiabilité et de qualité de construction de la Diablo, et qui soit promise au succès et à la rentabilité. Lancée en 2001, la Murciélago fut une réussite immédiate et sa première mise à jour d'importance, la LP640-4, ne fit qu'améliorer ce qui était déjà une excellente voiture.

Cette Murciélago LP640-4, équipée de la boîte optionnelle E-Gear à commande par palettes, fut livrée neuve à Dubaï dans la classique harmonie de teintes extérieur orange et intérieur en orange

two-tone orange and black interior. Regularly serviced throughout its life, it should be noted that the front bumper was repainted to keep the condition of the nose just as good as that of the rest of the car. Furthermore, it is important to note that it retains its original manuals and tool kit.

A landmark model for Lamborghini, with the Volkswagen group's corporate oversight, the Murciélago truly brought Lamborghini into the 21st century and proved that it could compete with Ferrari's twelve-cylinder offerings. With only 8,100 km from new, this Murciélago would certainly be just as thrilling to drive as it is to behold.

et noir. Elle a été régulièrement entretenue tout au long de sa vie ; il faut noter que son parechoc avant a été repeint, pour que l'avant soit aussi beau que le reste de la voiture. De plus, il importe de savoir qu'elle est munie de sa documentation de bord et de sa trousse à outils d'origine.

Modèle-clé de Lamborghini ayant bénéficié de l'environnement du groupe Volkswagen, la Murciélago a véritablement fait entrer Lamborghini dans le 21e siècle et a prouvé que la marque pouvait affronter Ferrari et ses douze-cylindres. Cette Murciélago qui n'a parcouru que 8 100 km sera certainement aussi excitante à conduire qu'à admirer.





196

1959 JAGUAR XK 150 3.4 DROPHHEAD COUPÉ

Chassis / Châssis: **S 837992 DN**

Engine / Moteur: **V6247-8**

Body / Carrosserie: **P7254**

Estimate / Estimation:

€100.000 – €130.000

Documents:

UK V5

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Original left-hand-drive example with desirable Laycock de Normanville overdrive fitted

Matching-numbers engine and body

Fully restored in the last five years.

Jaguar's XK 150 was developed from its predecessors to meet growing U.S. demand for more comfortable and refined sports cars. This was achieved by utilizing a wider body and floorplan and inserting a four-inch-wide central section. Another welcome addition was Dunlop disc brakes at all four wheels, making Jaguar the first manufacturer to offer four-wheel disc brakes on a series-production car.

Exemplaire à conduite à gauche d'origine avec le désirable overdrive Laycock de Normanville

Moteur et carrosserie à numéros concordant

Complètement restaurée ces cinq dernières années

Évolution des modèles précédents, la Jaguar XK 150 était destinée à répondre à la demande américaine grandissante pour des voitures de sport plus luxueuses et confortables. Grâce à l'ajout d'une section centrale de 10 cm, ce modèle a donc bénéficié d'une carrosserie et d'un plancher plus larges. De plus, il a été équipé de freins à disque Dunlop sur les quatre roues, ce qui a fait de Jaguar le premier constructeur automobile à proposer quatre freins à disque sur une voiture de série.

Chassis no. S 837992 DN left the Browns Lane production line on 2 January 1959 and was delivered new to its first owner, Mr L. Mooney of San Francisco. The car returned to Europe in 1988 when it was imported and registered in France. By the early 2000s, this XK 150 had moved to Germany and was subject to a full body-off restoration in 2004; a quantity of documentation records regular maintenance and use from 1988 through to 2014 along with photos of the restoration. The car was refinished in a period-correct colour combination of dark green over tan, and the restoration has held up very well with signs of only light use. Most importantly, the car retains its original engine and body.

This beautifully presented XK 150 is one of the very best examples of Jaguar's final and most developed XKs, encapsulating the best of Jaguar: sporting, comfortable and refined.

Cette voiture (châssis n° S 837992 DN) a quitté les chaînes de Browns Lane le 2 janvier 1956 et a été livrée neuve à son premier propriétaire, M. Mooney, de San Francisco. Elle est revenue en Europe en 1988, importée et immatriculée en France. Au début des années 2000, cette XK 150 était en Allemagne où elle a fait l'objet en 2004 d'une restauration complète avec mise à nu de la carrosserie ; un grand nombre de documents attestent de son entretien et de son utilisation régulière, de 1988 à 2014, avec des photos de la restauration. La voiture a reçu une combinaison de couleurs conforme à l'origine, vert foncé et cuir beige, et la restauration a très bien résisté au temps, ne montrant aujourd'hui que de discrètes traces d'utilisation. Et surtout, la voiture est encore équipée de son moteur et de sa carrosserie d'origine.

Cette XK 150 à la présentation magnifique est un des meilleurs exemplaires de la dernière Jaguar XK, la plus aboutie, celle qui incarne le meilleur de Jaguar : sportive, confortable et raffinée.





197

2002 LOTUS ESPRIT V8 25TH ANNIVERSARY

Chassis / Châssis: **SCCDC08252HA10379**

Estimate / Estimation:

€60.000 – €80.000

Documents:

FORM 13.20A

See page 7 for VAT status explanation.

Voir page 7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Offered from the Youngtimer Collection

Under 22,000 miles from new

The 36th example of 100 built

Built to celebrate the 25th Anniversary of the Lotus Esprit, the V-8-powered Esprits were the last of their breed, and the 25th Anniversary Editions are amongst the final Esprits built. Celebrating 25 years of Esprit production, just 100 25th Anniversary Edition Esprits were built, all of which were shipped to the U.S. These were equipped with the 3.5-litre V-8 engine fitted with twin Garrett turbochargers that could be found in other V-8 Esprits, which was capable of producing 350 bhp, powering the Esprit to a top speed in excess of 280 km/h.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Moins de 22 000 miles d'origine

Le 36e exemplaires de 100 produits

Produite pour célébrer le 25e anniversaire de la Lotus Esprit, la version à moteur V8 était la dernière du genre, et les séries limitées "25th Anniversary" font partie des toutes dernières Esprit fabriquées. En hommage à 25 ans de production d'Esprit, exactement 100 exemplaires d'Esprit "25th Anniversary" sont sortis d'usine, dont l'intégralité a été expédiée aux États-Unis. Ces voitures étaient équipées du nouveau moteur V8 de 3,5 litres doté de deux turbocompresseurs Garrett et qui trouvait place également sous le capot d'autres Esprit V8 ; il développait 350 ch, ce qui permettait à l'Esprit d'atteindre une vitesse de pointe de plus de 280 km/h.

The 36th example built, this example was finished in Calypso Red over a Beige leather interior and completed in March of 2002. According to an accompanying CARFAX report, the car spent the majority of its life on the U.S. East Coast, having been driven only 18,389 miles during this time. Exported to Germany in 2011, it was subsequently purchased by its current collector and brought to Switzerland, where it has resided ever since.

Considered by many to be a landmark Esprit, these cars were amongst the fastest sports cars available when new and are still thrilling to drive even by today's elevated standards. This example will not disappoint.

Le présent exemplaire, le 36e fabriqué, était de teinte “Calypso Red” avec intérieur en cuir beige et a quitté les lignes de production en mars 2002. Selon un rapport “Carfax” qui accompagne la voiture, elle a passé le plus clair de son existence sur la Côte Est des États-Unis, période pendant laquelle elle n’a parcouru que 18 389 miles [29 594 km]. Exportée en Allemagne en 2011, elle a été ensuite achetée par son collectionneur actuel et transportée en Suisse, où elle est restée.

Souvent considérée comme importante dans l’histoire de l’Esprit, cette version faisait partie des voitures de sport les plus rapides de son époque, et elle est encore extrêmement excitante à conduire même selon les standards actuels. Cet exemplaire ne décevra pas.



ACKNOWLEDGEMENTS

PHOTOGRAPHY

Stephen Bauer
Mathieu Bonnevie
Simone Caldirola
Rémi Dargegen
Dirk De Jager
Jason Dodd
Neil Fraser
Tom Gidden
Loic Kernen
Jack Passey
Scott Pattenden
Ahmed Qadri
Tim Scott
Peter Seabrook
Peter Singhof
Marc Souvrain
Cymon Taylor
Kevin Van Campenhout
Adam Warner
Tom Wood

CREATIVE DEPARTMENT MANAGER

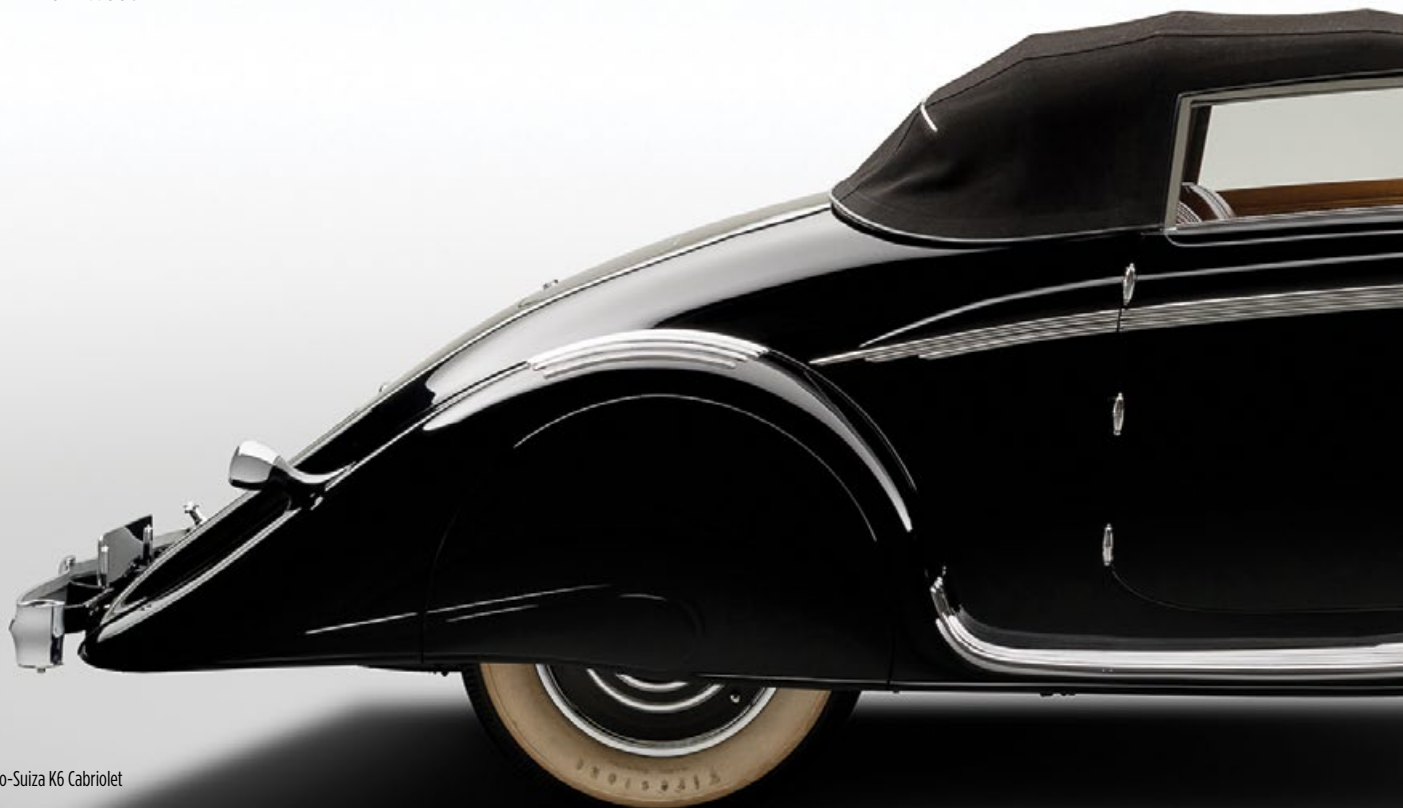
Craig Plowman

CREATIVE DEPARTMENT

Adriaan Geluk
Jordan Kwasnycia
MacKenzie McEwen
Chris Montpetit
Patrick Olds
Anthony Poupard
Martin Steele
Bartłomiej Wnęk

RESEARCH & EDITORIAL

Katie Blaszkiewicz
Peter Burton
Paul Darvill
Zachary Dillinger
Greg Duckloe
Kit Foster
Simon Ham
Peter Larsen
Peter Linsky
Meagan Lobzun
Dave Lowery
Matt Lynch
Eugene Robertson
Jarrett Rothmeier
Chris Smith
Michael Squire
Jacopo Villa
Lauren Warchol



Lot 160
1935 Hispano-Suiza K6 Cabriolet

REMERCIEMENTS

SPECIAL THANK YOU

Actualfoto

Aston Martin Heritage Trust

Automobile Club de l'Ouest

Jürgen Barth

Matthias Bartz

Thomas Böhler

British Motor Industry Heritage Trust

Ed Callow

Ferrari Classiche

Ferret Photographic

Robert Fleming

Ford Show Parts

Jaguar Heritage Trust

The Klemantaski Collection

Peter Marshall

Marcel Massini

Maserati Classiche

Motorsport Images

Museo Nazionale dell'Automobile

Antonio Palacín

Johann Petit

Porsche Cars North America

Christophe Pund

Marc Rabineau

Registro Internazionale Touring Superleggera

The Revs Institute for Automotive Research

Ned Scudder

Jean-Paul Tissot

Franco Varani

Andre Vaucourt



GUIDE TO BUYING AT AUCTION

CONTRACTUAL OBLIGATIONS

Please consult the Bidders' Conditions of Business for details on your contractual obligations of bidding at this or any other RM Auctions Limited d.b.a. RM Sotheby's ("RMS") auction.

POST-SALE SETTLEMENT

In the event of a successful bid, our Administration department will e-mail you a copy of your Bill of Sale and wire transfer instructions following the sale. Payment is due in full on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction, and payment is to be made to RMS. All payments must be in the form of wire transfer unless other arrangements have been approved in advance. International Bidders are advised that wire transfers may take multiple days for funds to transfer, and as such, we ask for banking institutions to confirm the transfer directly with our Administration department once initiated.

BUYERS' PREMIUM

In addition to the Hammer Price, the winning Bidder is required to pay RMS a percentage of the Hammer Price, which RMS retains as the Buyers' Premium for their purchase of each motor car or any other lot ("**Buyers' Premium**") in accordance with the following clauses:

- In the event of a final Hammer Price of €200.000 (EUR) and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium).
- In the event of a final Hammer Price above €200.000 (EUR) on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first €200.000 (EUR), and receive a Buyers' Premium of twelve and a half percent (12.5%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on a Hammer Price above €200.000 (EUR).
- Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewellery, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of twenty percent (20%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of that particular lot.

This sale will be conducted in euros, and as such, all bids must be submitted in euros.

VENTES AUX ENCHÈRES - GUIDE DE L'ACHETEUR

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Pour toute précision sur vos obligations contractuelles d'enchérisseur lors de cette vente ou de toute autre organisée par RM Auctions Limited d.b.a. RM Sotheby's ("RMS"), veuillez vous reporter aux Conditions Générales de Service, partie Enchérisseurs.

RÈGLEMENT À L'ISSUE DE LA VENTE

Si vous avez emporté l'enchère, notre département Administration vous fera parvenir par e-mail après la vente une copie de votre bordereau d'achat et les coordonnées de virement bancaire. Le paiement doit être effectué en totalité, à l'ordre de RMS, et au plus tard à 17 h le lendemain ouvrable du jour de la vente. Sauf si un autre mode de paiement a été préalablement convenu, tous les paiements doivent être effectués sous forme de virement bancaire. Nous attirons l'attention des enchérisseurs internationaux sur le fait que le virement des fonds peut prendre plusieurs jours et que nous demandons donc aux banques de confirmer directement auprès de notre département Administration le transfert, dès qu'il a été engagé.

FRAIS D'ADJUDICATION

Pour l'achat de toute automobile ou de tout autre lot, il sera demandé à l'adjudicataire de payer à RMS, en sus du montant de l'adjudication, un pourcentage de celui-ci, que RMS conserve en tant que frais d'adjudication, selon les règles suivantes:

- Pour tout lot d'automobile, si le prix d'adjudication est inférieur ou égal à 200.000 € (EUR), RMS percevra des frais d'adjudication de quinze pour cent (15%) (plus TVA sur les frais d'adjudication).
- Pour tout lot d'automobile, si le prix d'adjudication dépasse 200.000 € (EUR), RMS percevra des frais d'adjudication de quinze pour cent (15%) (plus TVA sur les frais d'adjudication) sur les premiers 200.000 € (EUR), plus des frais d'adjudication de douze et demi pour cent (12,5%) (plus TVA sur les frais d'adjudication) sur la fraction du prix d'adjudication qui dépasse 200.000 € (EUR).
- Il sera demandé aux acheteurs de tous les lots autres que des automobiles, ce qui recouvre, mais de façon non limitative, les memorabilia, les motos, les bateaux, les remorques, les bijoux et les vêtements, de payer à RMS des frais d'adjudication de vingt pour cent (20%) (plus TVA sur les frais d'adjudication) du montant de l'adjudication du lot en question.

Cette vente sera menée en euros; toutes les enchères doivent donc être effectuées en euros.

YOU COLLECT ART THAT MOVES YOU.



Protecting the world's finest collections.
Exclusive collector vehicle insurance sponsor for RM Sotheby's.

Drive with us.  800.922.4050  877.922.9701  0333 323 0989

ADDITIONAL FEES AND TAXES

The final bid price does not include the Buyers' Premium or applicable taxes on each lot purchased. The Buyer is responsible to pay all city, state, federal, provincial, territorial, and any and all other taxes due for which the Buyer does not qualify as exempt, subject to RMS verification; proof of exemption is the Buyer's responsibility. The Buyer is responsible for any applicable duty, import tariffs, charges, or any and all other required payments that are due upon the import of the lot to its final destination.

IMPORTANT NOTICE TO BUYERS AND SELLERS

Please note that RMS has placed a guarantee with QBE Insurance (Europe) Limited, a company incorporated in England with registered number 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, London, EC3M 3BD, to secure availability of sale proceeds as required by law.

Please be aware that this sale is conducted in accordance with our Conditions of Business printed at the back of this catalogue. Potential Bidders should familiarise themselves with this important information prior to registering to bid. Any queries relating to the operation of this sale or its content should be addressed to an RM representative.

IMPORT TO THE USA

Please be aware that certain motor cars, including those less than twenty-five (25) years old, may not be eligible for import into the United States. Interested parties are advised to consult with a licensed U.S. customs broker to make their own determinations prior to bidding on any lots in the sale. In any event, RMS and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

IMPORT TO CANADA

Please be aware that most motor cars less than fifteen (15) years old cannot be imported to Canada. Import rules are subject to change, and interested parties are advised to make their own determinations prior to bidding on any lots in the sale. In any event, RMS and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

FRAIS ET TAXES ADDITIONNELS

Le prix d'adjudication de chaque lot acheté n'inclut pas les frais d'adjudication, ni les taxes qui peuvent s'appliquer. L'acheteur a la responsabilité de payer toutes les taxes municipales, nationales, fédérales, provinciales, territoriales et autres, pour lesquelles il ne bénéficie pas d'une exemption, que RMS pourra vérifier; la preuve de l'exemption est de la responsabilité de l'acheteur. L'acheteur est responsable de tous les droits, taxes d'importation, frais et tous autres paiements exigibles pour l'importation du lot dans son pays de destination finale.

INFORMATION IMPORTANTE À L'ATTENTION DES ACHETEURS ET DES VENDEURS

Veuillez noter que RMS a souscrit une assurance auprès de QBE Insurance (Europe) Limited, une société constituée en Angleterre sous le numéro 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, Londres, EC3M 3BD, afin de garantir la disponibilité du produit de la vente comme l'exige la loi.

Veuillez par ailleurs noter que cette vente est organisée en accord avec nos Conditions Générales de Service telles qu'imprimées à la fin de ce catalogue. Les enchérisseurs potentiels doivent se familiariser avec ces importantes informations avant de s'inscrire pour enchérir. Toute question relative au déroulement de cette vente ou à son contenu doit être posée à un représentant de RMS.

IMPORTATION AUX ÉTATS-UNIS

Veuillez noter que certaines automobiles, y compris celles de moins de vingt-cinq (25) ans, peuvent ne pas être importables aux États-Unis. Il est conseillé aux personnes concernées de consulter un courtier en douane américain agréé pour se faire un avis avant d'enchérir sur quelque lot de la vente que ce soit. En aucun cas, RMS ni ses filiales ne fournissent quelque donnée que ce soit sur les exigences d'importation, quels que soient le lot et le pays considérés et quel que soit l'âge du lot.

IMPORTATION AU CANADA

Veuillez noter que la plupart des automobiles de moins de quinze (15) ans ne peuvent pas être importées au Canada. Les règlements relatifs à l'importation peuvent évoluer, aussi est-il conseillé aux personnes concernées de se faire un avis avant d'enchérir sur quelque lot de la vente que ce soit. En aucun cas, RMS ni ses filiales ne fournissent quelque donnée que ce soit sur les exigences d'importation, quels que soient le lot et le pays considérés et quel que soit l'âge du lot.



**ARCHIVE
RESTORATION
CERTIFICATION
ORIGINAL SPARE PARTS**

Lamborghini Polo Storico
Via Modena, 12
40019, Sant'Agata Bolognese (IT)
Phone +39 051 215 6282
polostorico@lamborghini.com
polostorico.lamborghini

BIDDING INCREMENTS

Under normal circumstances, the auction estimate of the lot being auctioned off will determine the minimum increment the auctioneer will accept. Please note that due to the nature of a live auction, it is at the auctioneer's sole discretion to accept bids outside of what is being asked for during the live auction.

TRANSPORTATION, SHIPPING, AND STORAGE

RMS strongly advises Buyers to make immediate arrangements for the collection and transport of purchased lots. It is the Buyer's responsibility to make their own arrangements, but RMS is pleased to offer our clients the services of the following companies:

Cosdel UK Ltd.
Peter Matcham
t: +44 (0) 1304 803 000
peter@cosdel.com

Roger Benaim
Frank Benaim
t: +33 146 27 4848
frank@rogerbenaim.com

CARS
Hayley Dawson
t: +44 (0) 1284 850 950
m: +44 (0) 7943 065 813
hayley@carseurope.net

PROGRESSION DANS LES ENCHÈRES

Normalement, l'estimation initiale du lot mis aux enchères permet de déterminer la progression minimale acceptable par le commissaire-priseur. Veuillez noter que, du fait de la spécificité d'une vente aux enchères, il demeure à la discrétion du commissaire-priseur d'accepter des enchères différentes de ce qui est attendu lors d'une vente.

TRANSPORT, EXPÉDITION ET STOCKAGE

RMS conseille fortement aux acheteurs de prendre des dispositions immédiates pour la récupération et le transport des lots achetés. Il est de la responsabilité de l'acheteur de s'organiser, mais RMS peut proposer à ses clients les services des sociétés suivantes:

ADMINISTRATION CONTACT INFORMATION COORDONNÉES DU SERVICE ADMINISTRATIF



**BESS
WALKER**

t: 44 (0) 20 7851 7070
bwalker@rmsothebys.com



**REBECCA
JOHNSON**

t: +1 519 437 3006
m: +1 226 229 0662
rjohnson@rmsothebys.com



**BRITTA
BUCHMANN**

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

SERIOUS COLLECTORS TRUST

WWW.COSDEL.COM

COSDEL

In September 2017, Cosdel was given the distinctive honor of shipping 10 of the existing Ferrari 250 GTOs from the USA to a reunion event commemorating Ferrari's 70th Anniversary in Italy—*on time and without drama.*



COSDEL INTERNATIONAL—*Trusted Shipper of the World's Finest Cars Since 1960*



IMPORT-EXPORT-EVENTS-CUSTOMS CONSULTATION

USA +1 (415) 777-2000 / UK +44(0)1304 803 000 / JAPAN +81-80-4791-0077

REMOVAL OF PURCHASED LOTS

All purchased lots will be removed from the auction room by 17:00 on Thursday, 7th February 2019 and taken to a secure storage facility in Paris operated by CARS.

The Buyer will be charged a removal fee up to a maximum of €550 (EUR) plus VAT per 'motor car' lot (including motorcycles, boats and trailers), and a daily storage fee of up to €40 (EUR) plus VAT per lot will commence on Saturday, 9th February 2019 until full payment for the lot and instructions for transportation have been received. Please note that it is the Buyer's responsibility to insure their purchased lot(s) whilst in storage.

IMPORTANT NOTE: The storage facility is run by CARS, and any party wanting to collect a lot must call in advance to arrange payment of removal and storage fees. For questions regarding the removal and collection of lots, please contact Hayley Dawson at CARS.

Please note that the Paris storage location will close on Thursday, 28th February 2019, and any motor car still in storage by this date will be moved to CARS' storage facility in the UK at the Buyer's expense. This cost will be €900 plus VAT.

For the collection of motor cars under temporary import, please contact a member of RM Sotheby's staff.

RETRAIT DES LOTS ACHETÉS

Tous les lots achetés seront retirés de la salle des ventes le jeudi 7 février 2019 avant 17h et acheminés vers un lieu de stockage sécurisé géré par CARS et situé à Paris.

L'acheteur se verra facturé des frais de retrait pouvant aller jusqu'à 550 € (EUR) plus TVA par "automobile" (ceci est aussi valable pour les motos, les bateaux et les remorques), ainsi que des frais de stockage de 40 € (EUR) plus TVA par lot et par jour à partir du samedi 9 février 2019 et jusqu'à ce que le lot ait été payé en totalité et que des instructions de transport aient été reçues. Veuillez noter qu'il est de la responsabilité de l'acheteur d'assurer le(s) lot(s) acheté(s) pendant son (leur) stockage.

IMPORTANT: Le lieu de stockage est géré par CARS. Toute personne désireuse de retirer un lot doit préalablement les appeler pour définir les formalités de paiement des frais de retrait et de stockage. Pour tout ce qui concerne le retrait des lots, veuillez prendre contact avec Hayley Dawson chez CARS.



CARS
Hayley Dawson
t: +44 (0) 1284 850 950
m: +44 (0) 7943 065 813
hayley@cars europe.net

Veuillez noter que les locaux de stockage de Paris fermeront le jeudi 28 février 2019 et que toute automobile encore stockée à cette date sera transférée dans les locaux de stockage de CARS au Royaume-Uni, aux frais de l'acheteur, pour un montant de 900 € (EUR) plus TVA.

Pour le retrait des automobiles sous importation temporaire, veuillez prendre contact avec un membre de RM Sotheby's.

TRANSPORTATION CONTACT INFORMATION

CONTACTS POUR LE TRANSPORT



GREG ANDERSON

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7960 068 687
ganderson@rmsothebys.com

OFFICIAL EVENT PARTNER



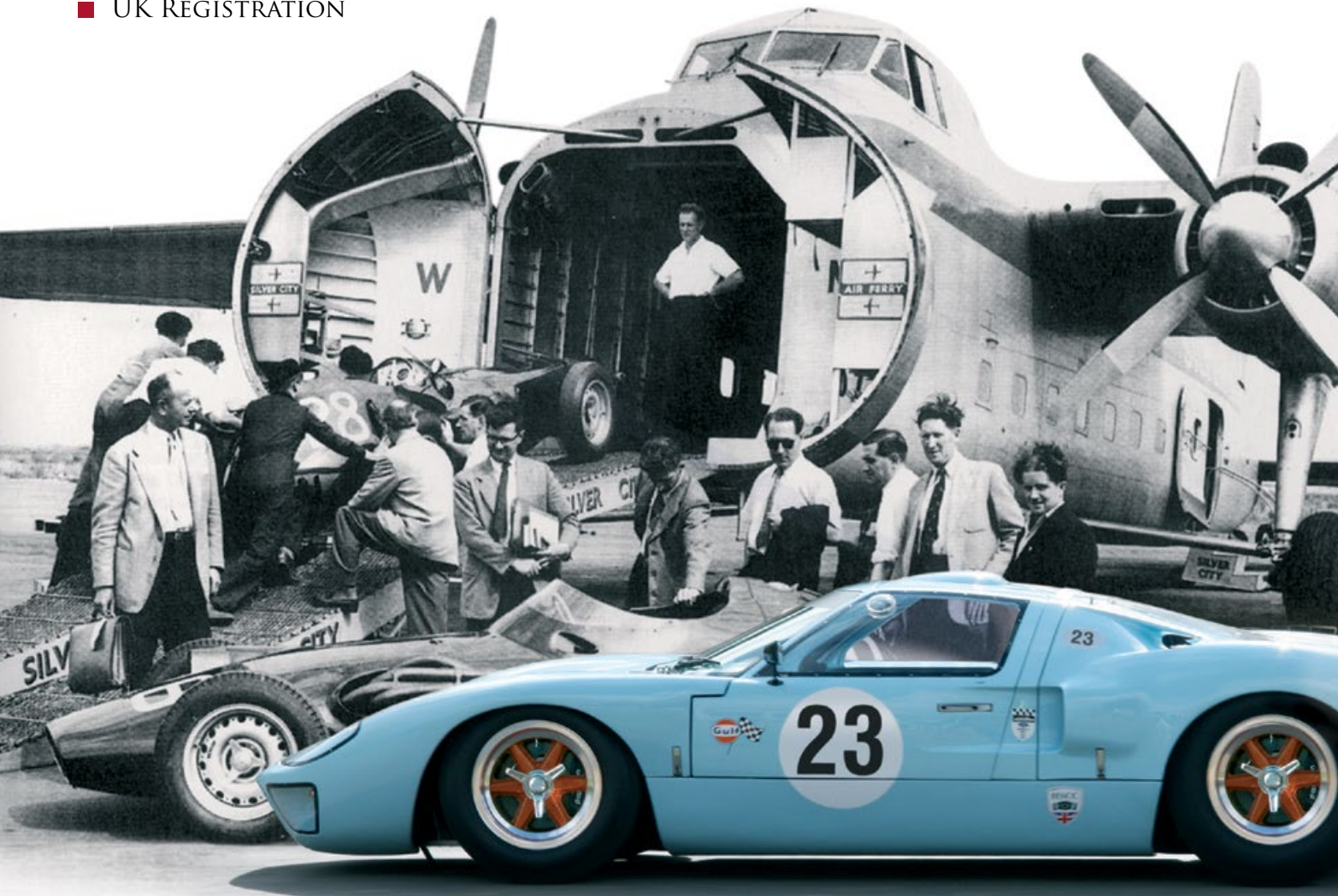
AMELIA ISLAND 2019
CONCOURS D'ELEGANCE

CARS

Classic Automotive Relocation Services

TRADITIONAL VALUES
MODERN THINKING

- SEA AND AIR FREIGHT
- WORLDWIDE CUSTOMS BROKERAGE
- RACE AND RALLY TRANSPORTATION
- INTERNATIONAL STORAGE
- UK AND EUROPEAN TRUCKING
- UK REGISTRATION



DUBAI

+971 (0) 4882 1334
info@carsmiddleeast.com
www.carsmiddleeast.com

JAPAN

+81 (0) 45 306 7043
info@carsjp.net
www.carsjp.net

NEW YORK

+1 (718) 947 2277
info@carsusa.com
www.carsusa.com

LOS ANGELES

+1 310 695 6403
info@carsusa.com
www.carsusa.com

NETHERLANDS

+31 (0) 252 682 526
info@carseurope.net
www.carseurope.net

UNITED KINGDOM

+44 (0) 1284 850 950
info@carseurope.net
www.carseurope.net

CONSIGNORS' CONDITIONS OF BUSINESS

1. Introduction.

- 1.1 Please ensure that you read and understand these Conditions of Business prior to consigning a motor car or any other lot at this or any other RM Auctions, Inc. d.b.a. RM Sotheby's ("RMS") sale.
- 1.2 RMS' contractual relationship with the Consignors is governed by:
 - 1.2.1 these Consignors' Conditions of Business;
 - 1.2.2 the Consignment Agreement Package; for the avoidance of doubt, this is the fillable package containing the Consignors' personal information and information regarding the motor car or any other lot;
 - 1.2.3 the Conditions of Business displayed in the auction salesroom;
 - 1.2.4 the Conditions of Business displayed on RMS' website; and
 - 1.2.5 in each case as amended by any salesroom notice or auctioneer's announcement at the auction.

(Clauses 1.2 to 1.2.5 together "**Contractual Obligations**".)

- 1.3 As auctioneer, RMS acts as the agent for the Consignor, and a sale contract is made directly between the Consignor and the Buyer.
 - 1.3.1 Occasionally, RMS may own a motor car or any other lot (and in such circumstances, acts in a principal capacity as the Seller) and/or may have a legal, beneficial, or financial interest in a motor car or any other lot as a secured creditor or otherwise.

2. RMS Receiving Motor Car or Any Other Lot in Trust. Any consigned motor car or any other lot is delivered to RMS in trust under the exact terms set forth in this agreement. RMS agrees to receive the motor car or any other lot in trust and not to permit its use for any other purposes, other than those contained in this agreement, without the expressed written consent of the Consignor.

3. Services. RMS agrees to act as an agent for the Consignor and provide auction services including, but not limited to, a sale facility, clerks, support staff, event advertising, and promotion. In connection with the auction, RMS will have absolute discretion with regard to the motor car and any other lot or any RMS auction as to (a) consulting any expert either before or after the sale, (b) researching the provenance, (c) grouping and providing catalogue and other descriptions as may be appropriate, (d) marketing and promotion of the sale, and (e) any other services required to conduct the sale.

4. Commissions. In the event that the motor car or any other lot is sold, the Consignor agrees to pay the Sellers' Commission on the last accepted bid to RMS, as indicated in the Commissions Section of the consignment package. Further, the Consignor acknowledges that RMS will collect a Buyers' Premium from the Buyer of the motor car or any other lot in question based on the last accepted bid on the motor car or any other lot. Please note that the Buyers' Premium may be subject to change at the discretion of RMS if the standard Buyers' Premium for the auction changes. To be clear, the Buyers' Premium on the motor car or any other lot will not be different from the Buyers' Premium for other motor car lots or any other lots in the auction.

5. Proceeds to Consignor.

- 5.1 As an accommodation to the Consignor, RMS agrees to act as an intermediary between the Consignor and the Buyer by accepting the purchase price from the Buyer, transferring the motor car or any other lot to the Buyer, and delivering the amounts due to the Consignor under this agreement. If the motor car or any other lot is sold by RMS during the term of this agreement, the money due to the Consignor shall be disbursed within twenty (20) business days after the sale provided the purchase price, applicable commissions, and fees have been received by RMS, in accordance with the terms of this agreement.
- 5.2 As used in this agreement, a "sale" occurs between the Consignor and the Buyer when the hammer or equivalent device or mechanism drops on the last accepted bid or when the auctioneer awards the motor car or any other lot to the highest Bidder.
- 5.3 The Consignor authorizes RMS to release the motor car or any other lot to the successful Buyer upon RMS receiving full payment from the Buyer or financing terms as agreed to with RMS.
- 5.4 The Consignor agrees to rely solely upon the Buyer for payment.
- 5.5 Before payment of any money due to the Consignor is to be made, the Consignor agrees to provide RMS with the documents necessary to transfer the ownership of the motor car or any other lot to the Buyer.
- 5.6 If RMS has reason to believe or is notified that the Consignor's breach or alleged breach of the Contractual Obligations or Consignor's action could potentially cause RMS liability ("**dispute**"), RMS, at its sole discretion, may withhold payment to the Consignor until the dispute has been resolved; further, RMS may deduct any sums that are due to it from the sum held.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

1. Introduction.

- 1.1 Veuillez vous assurer d'avoir lu et compris les présentes Conditions Générales avant de vendre un véhicule automobile ou tout autre lot lors de la présente vente ou de toute autre vente organisée par RM Limited exerçant sous le nom de RM Sotheby's (« RMS »).
- 1.2 La relation contractuelle de RMS avec les Vendeurs est régie par :
 - 1.2.1 les présentes Conditions Générales de Vente ;
 - 1.2.2 le Dossier du Contrat de Vente ; afin d'écartier toute ambiguïté, il s'agit du dossier à remplir renfermant les renseignements personnels du Vendeur et les informations concernant le véhicule automobile ou tout autre lot ;
 - 1.2.3 les Conditions Commerciales affichées dans la salle des enchères ;
 - 1.2.4 les Conditions Commerciales affichées sur le site Internet de RMS ; et
 - 1.2.5 dans chaque cas, dans leur version modifiée par toute annonce en salle de vente ou annonce du commissaire-priseur lors de la vente aux enchères.

(les Articles 1.2 à 1.5 sont désignés collectivement les « **Obligations Contractuelles** »).

- 1.3 En tant que commissaire-priseur, RMS agit en qualité de mandataire du Vendeur, et un contrat de vente est conclu directement entre le Vendeur et l'Acheteur.

1.3.1 À l'occasion, RMS peut détenir un véhicule automobile ou tout autre lot (et dans ces circonstances, elle agit principalement en qualité de Vendeur) et/ou peut détenir un titre de propriété légitime, effectif ou financier sur un véhicule automobile ou tout autre lot en tant que créancier garanti ou autre.

2. Réception en fiducie d'un véhicule automobile ou de tout autre lot par RMS. Tout véhicule automobile ou tout autre lot vendu est remis à RMS en fiducie en vertu des conditions exactes énoncées dans le présent contrat. RMS accepte de recevoir le véhicule automobile ou tout autre lot en fiducie et de ne pas permettre son usage à d'autres fins que celles prévues au présent contrat, sans le consentement exprès écrit du Vendeur.

3. Services. RMS accepte d'agir en qualité de mandataire du Vendeur et de fournir des services de vente aux enchères, y compris notamment, un dispositif de vente, des employés, du personnel d'appoint, des services de publicité événementielle et de promotion. Dans le cadre de la vente aux enchères, RMS disposera d'un pouvoir discrétionnaire absolu, à l'égard du véhicule automobile et de tout autre lot ou de toute vente aux enchères RMS, de décider (a) de consulter tout expert avant ou après la vente, (b) rechercher la provenance, (c) rassembler et fournir un catalogue et autres descriptions utiles, (d) commercialiser et promouvoir la vente, et (e) d'assurer d'autres services requis pour réaliser la vente.

4. Commissions. En cas de vente du véhicule automobile ou de tout autre lot, le Vendeur consent à régler à RMS la Commission de Vente sur la dernière offre acceptée, indiquée à la Section Commissions des documents de vente. De plus, le Vendeur reconnaît que RMS collectera une Prime d'Achat auprès de l'Acheteur du véhicule automobile ou de tout autre lot en question sur la base de la dernière offre acceptée faite sur le véhicule automobile ou tout autre lot. Veuillez noter que la Prime d'Achat est susceptible d'être modifiée au gré de RMS si la Prime d'Achat type de la vente aux enchères évolue. En d'autres termes, la Prime d'Achat sur le véhicule automobile ou tout autre lot ne sera pas différente de la Prime d'Achat d'autres lots de véhicules automobiles ou d'autres lots mis aux enchères.

5. Produit versé au Vendeur.

- 5.1 Afin de faciliter la vente pour le Vendeur, RMS accepte d'agir en qualité d'intermédiaire entre le Vendeur et l'Acheteur en acceptant le prix d'achat de l'Acheteur, en lui transférant le véhicule automobile ou tout autre lot, et en lui versant les sommes lui revenant en vertu du présent contrat. En cas de vente du véhicule automobile ou de tout autre lot par RMS pendant la durée du présent contrat, l'argent revenant au Vendeur est versé dans les vingt (20) jours ouvrés suivant la vente sous réserve de la réception par RMS du prix d'achat, des commissions applicables et des frais, conformément aux conditions du présent contrat.
- 5.2 Utilisée dans le présent contrat, une « vente » survient entre le Vendeur et l'Acheteur lorsqu'un coup de marteau ou tout dispositif ou mécanisme équivalent est frappé sur la dernière offre acceptée, ou lorsque le commissaire-priseur accorde le véhicule automobile ou tout autre lot à l'Enchérisseur faisant l'offre la plus élevée.
- 5.3 Le Vendeur autorise RMS à remettre le véhicule automobile ou tout autre lot à l'Acheteur ayant remporté l'enchère après avoir reçu le paiement intégral de l'Acheteur ou selon les conditions financières convenues avec RMS.
- 5.4 Le Vendeur accepte de se fier uniquement à l'Acheteur pour obtenir le paiement.
- 5.5 Avant le versement de toute somme revenant au Vendeur, ce dernier accepte de fournir à RMS les documents nécessaires au transfert de la propriété du véhicule automobile ou de tout autre lot à l'Acheteur.
- 5.6 Si RMS a des raisons de croire ou si elle est informée que le manquement ou manquement allégué du Vendeur aux Obligations Contractuelles ou que les agissements du Vendeur sont susceptibles d'engager sa responsabilité (« **litige** »), RMS peut, à son gré, retenir le paiement revenant au Vendeur jusqu'au règlement du litige ; de plus, RMS peut déduire les sommes exigibles de la somme détenue.



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

dal
1929



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

24TH – 26TH MAY 2019, CERNOBBIO / ITALY

Each year, Cernobbio becomes the destination for friends of classic vehicles on two and four wheels. At the Concorso d'Eleganza Villa d'Este, the most beautiful automobiles – like the Ferrari 335 Sport, voted last year's Best of Show by the Jury – and motorcycles in history come together at one of the world's most exclusive locations. Elegance and uniqueness from eras gone by meet in the fabulous parkland of the Grand Hotel Villa d'Este and Villa Erba over a period of three days.

Owners and enthusiasts can now enter the date for next year's event in their diaries. Sign up now for the Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2019 – we look forward to seeing you and your exquisite car or motorcycle on 24th–26th May.

For more detailed information go to concorsodeleganzavilladeste.com

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

CONSIGNORS' CONDITIONS OF BUSINESS

6. Exclusivity.

- 6.1 The Consignor grants to RMS the exclusive right and authority to advertise and sell the motor car or any other lot for a period beginning with the date of this agreement and ending sixty (60) business days following the auction.
- 6.1.1 If the motor car or any other lot is sold prior to the auction and RMS has not agreed in writing to this sale, the motor car or any other lot will then be considered "withdrawn" from the auction by the Consignor, and the Consignor agrees to abide by clause 19 *Withdrawn Motor Car or Any Other Lot* of these Conditions.
- 6.1.2 If the motor car or any other lot does not sell at auction, the Consignor grants RMS the authority to list the motor car or any other lot for sale on RMS' Private Sales website and advertise in other mediums at RMS' discretion the motor car or any other lot for sale up to sixty (60) days after the auction.
- 6.1.2.1 RMS does not have the authority to unilaterally sell the Consignor's motor car or any other lot after the auction and must submit what RMS believes to be commercially reasonable offers for sale to the Consignor.
- 6.1.2.2 If the Consignor agrees to the sale of the motor car or any other lot, the Consignor will be required to pay RMS a percentage of the sale price as an administrative fee, based on RMS' standard payment grid.

7. Title, Registration Documents, and/or Appropriate Documents Evidencing Chain of Ownership to Motor Car or Any Other Lot.

- 7.1 It is the absolute requirement of the Consignor that they provide any and all titles, registration documents, or appropriate documents evidencing ownership and/or government registrations (such as Purchase Agreements and Bills of Sale) ("**Titles**") to the motor car or any other lot to RMS prior to the auction of the motor car or any other lot.
- 7.2 The Consignor warrants that the Consignor is the sole and only owner of the motor car or any other lot and that the Consignor has full right and authority to sell the motor car or any other lot.
- 7.3 The Consignor agrees to provide RMS with a good, clear, and transferable Title to the motor car or any other lot in advance of the auction.
- 7.3.1 If for whatever reason RMS is forced to correct any Title defect, the Consignor agrees to pay for any and all reasonable expenses.
- 7.4 In order to facilitate and transfer the Title for the motor car or any other lot, the Consignor agrees to sign a Power of Attorney attached in this Consignment Agreement package.

8. Non-Payment by Buyer. In the event of non-payment by the Buyer, RMS will endeavor to use reasonable efforts to enforce payment from the Buyer; however, RMS shall not be liable to the Consignor for payment. If the Buyer does not pay RMS, then at RMS' sole discretion, RMS may cancel the sale and return the motor car or any other lot to the Consignor, enforce payment by the Buyer, or take other actions permitted by law. Notwithstanding the preceding sentences, if RMS has paid any portion of the purchase price to the Consignor, but the purchase price has not been collected from the Buyer of the motor car or any other lot, the Consignor hereby agrees, simultaneously with such payment, to assign to RMS any and all rights that the Consignor may have against such Buyers to the extent of such payment, whether at law, in equity, or under the Contractual Obligations. The Consignor agrees to execute any documents reasonably necessary to evidence this assignment, including, with respect to the Consignor's representations, warranties and indemnities set forth in this agreement. The Consignor authorizes RMS, at RMS' sole discretion, to impose on any Buyer, and retain for RMS' account, a late charge if payment is not made in accordance with the Contractual Obligations.

9. Motor Car or Any Other Lot Description.

- 9.1 The Consignor agrees to accept sole responsibility and liability for any representations made by RMS that accurately repeat the information supplied by the Consignor as to the character, features, condition, correctness, authenticity, or history of the motor car or any other lot and to indemnify, defend, and hold RMS harmless from any claims that may be made with respect to any such representations.
- 9.2 The Consignor is required to review and approve any and all catalogue descriptions within two (2) business days of receiving the catalogue descriptions from RMS' Research department.

10. Motor Car or Any Other Lot Operation.

- 10.1 The Consignor warrants that the motor car or any other lot is in a safe, operable condition to be driven or moved by RMS' employees or representatives. The Consignor acknowledges that should RMS, at RMS' sole discretion, determine that the motor car or any other lot is not safe to operate or move, the motor car or any other lot will not be allowed across the block under its own power.
- 10.2 The Consignor authorizes RMS to perform minor work on the motor car or any other lot to facilitate the motor car or any other lot to start and drive across the auction block or be presentable for sale. The Consignor will hold RMS harmless and indemnify RMS from any damage or liability caused by the minor work performed by RMS' staff on the motor car or any other lot.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

6. Exclusivité.

- 6.1 Le Vendeur accorde à RMS le droit et le pouvoir exclusifs de faire la publicité et de vendre le véhicule automobile ou tout autre lot pendant une période commençant à la date du présent contrat et prenant fin soixante (60) jours ouvrés suivant la vente aux enchères.
- 6.1.1 Si le véhicule automobile ou tout autre lot est vendu avant la vente aux enchères et que RMS n'a pas convenu par écrit de cette vente, le véhicule automobile ou tout autre lot sera alors considéré comme « retiré » de la vente aux enchères par le Vendeur, et ce dernier accepte de respecter l'article 19 *Retrait du véhicule automobile ou de tout autre lot* des présentes Conditions.
- 6.1.2 Si le véhicule automobile ou tout autre lot n'est pas vendu lors de la vente aux enchères, le Vendeur donne à RMS le pouvoir de répertorier le véhicule automobile ou tout autre lot destiné à la vente sur le site de Ventes Privées de RMS, et, à son gré, de faire la publicité sur d'autres supports du véhicule automobile ou de tout autre lot destiné à la vente jusqu'à soixante (60) jours après la vente aux enchères.
- 6.1.2.1 RMS n'a pas le pouvoir de vendre unilatéralement le véhicule automobile ou tout autre lot du Vendeur après la vente aux enchères, et elle doit soumettre au Vendeur les offres de vente qu'elle juge commercialement raisonnables.
- 6.1.2.2 Si le Vendeur accepte la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot, il sera tenu de verser à RMS un pourcentage du prix de vente en guise de frais administratifs, basé sur la grille tarifaire type de RMS.

7. Titre de propriété, documents d'immatriculation et/ou documents appropriés attestant la chaîne de propriété du véhicule automobile ou de tout autre lot.

- 7.1 Le Vendeur a l'obligation absolue de remettre à RMS avant la vente aux enchères du véhicule automobile ou de tout autre lot l'intégralité des titres de propriété, documents d'immatriculation ou documents appropriés attestant la propriété et/ou les immatriculations auprès des autorités publiques compétentes (tels que les Contrats d'Achat et Actes de Vente) (les « **Titres de Propriété** ») relatifs au véhicule automobile ou à tout autre lot.
- 7.2 Le Vendeur garantit être le seul et unique propriétaire du véhicule automobile ou de tout autre lot et détenir les pleins pouvoirs de vendre ledit véhicule automobile ou tout autre lot.
- 7.3 Le Vendeur accepte de remettre à RMS un Titre de Propriété valable, indéniable, et cessible sur le véhicule automobile ou tout autre lot avant la vente aux enchères.
- 7.3.1 Si pour une raison quelconque, RMS est contrainte de rectifier tout défaut de Titre de Propriété, le Vendeur accepte de régler l'ensemble des dépenses raisonnables.
- 7.4 Afin de faciliter et de transférer le Titre de Propriété du véhicule automobile ou de tout autre lot, le Vendeur accepte de signer une Procuration jointe au présent dossier de Contrat de Vente.

8. Défaut de paiement de l'Acheteur. En cas de défaut de paiement de l'Acheteur, RMS s'efforcera de déployer des efforts raisonnables afin d'exiger le paiement de la part de l'Acheteur. Toutefois, RMS ne sera pas tenue pour responsable du paiement vis-à-vis du Vendeur. Si l'Acheteur ne règle pas RMS, RMS pourra, à son gré, annuler la vente et restituer le véhicule automobile ou tout autre lot au Vendeur, exiger le paiement de la part de l'Acheteur, ou prendre d'autres mesures légalement permises. Nonobstant les phrases précédentes, si RMS a réglé une partie du prix d'achat au Vendeur, mais que le prix d'achat n'a pas été recouvré auprès de l'Acheteur du véhicule automobile ou de tout autre lot, le Vendeur accepte par les présentes de céder à RMS, en même temps que ce paiement, l'ensemble des droits dont le Vendeur peut disposer à l'encontre de ces Acheteurs dans la mesure de ce paiement, en vertu du droit, de l'équité ou des Conditions Contractuelles. Le Vendeur accepte de signer les documents raisonnablement nécessaires afin d'attester cette cession, y compris à l'égard des déclarations, garanties et indemnités qu'il a formulées dans le présent contrat. Le Vendeur autorise RMS à imposer, à son gré, à tout Acheteur et à conserver pour son compte des indemnités de retard si le paiement n'est pas effectué conformément aux Obligations Contractuelles.

9. Description du véhicule automobile ou de tout autre lot.

- 9.1 Le Vendeur consent à assumer l'entière responsabilité des déclarations faites par RMS répétant fidèlement les informations qu'il a fournies quant au caractère, aux caractéristiques, à l'état, à l'exactitude, à l'authenticité ou à l'historique du véhicule automobile ou de tout autre lot, et il accepte d'indemniser, de défendre et de dégager RMS de toute responsabilité en cas de réclamations pouvant être formulées à l'égard de ces déclarations.
- 9.2 Le Vendeur est tenu d'examiner et d'approuver toutes les descriptions de catalogue dans les deux (2) jours ouvrés après les avoir reçues de la part du service Recherche de RMS.

10. Fonctionnement du véhicule automobile ou de tout autre lot.

- 10.1 Le Vendeur garantit que le véhicule automobile ou tout autre lot est sans risque, et en état d'être conduit ou déplacé par les employés ou représentants de RMS. Le Vendeur reconnaît que si RMS estime, à son seul gré, que la conduite ou le déplacement du véhicule automobile ou de tout autre lot est dangereux, le véhicule automobile ou tout autre lot ne pourra traverser la salle mû par ses propres moyens.
- 10.2 Le Vendeur autorise RMS à réaliser des travaux mineurs sur le véhicule automobile ou tout autre lot afin de faciliter son démarrage et sa conduite au sein de la salle de vente aux enchères ou qu'ils soient présentables pour la vente. Le Vendeur couvrira RMS et la dégagera de toute responsabilité en cas de dommage ou de responsabilité causé par les travaux mineurs réalisés par son personnel sur le véhicule automobile ou sur tout autre lot.

Join this luxury road trip from Venice through the Tyrol, into the Dolomites and around the Italian lakes to the Concorso d'Eleganza at the hotel Villa d'Este. Three days touring followed by two days on the banks of Lake Como with privileged entry to the world's most glamorous concours as guests of RM Sotheby's. Luxury hotels and gourmet food in the company of a small party of like-minded people. For a brochure, please contact Jack Little, email: jlittle@rmsothebys.com or Tel. +44 20 7851 7070

A GRAND TOUR TO THE CONCORSO D'ELEGANZA

VENICE TO LAKE COMO 22-26 MAY 2019



Sotheby's

CONSIGNORS' CONDITIONS OF BUSINESS

11. Drivers. The Consignor acknowledges and grants permission for RMS and its employees and agents to drive or move the motor car or any other lot from time to time before, during, or after the sale. The Consignor acknowledges that it is the Consignor's responsibility to maintain sufficient insurance coverage to permit such driving or moving, and the Consignor specifically agrees to indemnify, defend, and hold RMS harmless, as provided in this agreement, from any liability that may result from such driving or movement of the motor car or any other lot.

12. No-Sale of Motor Car or Any Other Lot.

12.1 If there is a no-sale, any and all fees owing must be paid to RMS before the motor car or any other lot is released to the Consignor.

12.2 If there is a no-sale, the Consignor is required to remove their non-sold motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, from the auction site by the next business day by five PM (5:00 p.m.) in the applicable time zone where the auction is held ("**Removal Deadline**").

12.3 Contingent upon clause 12.2 being satisfied, the motor car's Title (as long as the Consignor does not owe RMS any money) will be returned to the Consignor within sixty (60) business days.

12.4 If any motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, are not removed by the Removal Deadline (or are not granted authority to be removed due to clause 12.1), RMS will remove the motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, and the Consignor is required to pay RMS a removal fee of up to €600 (EUR) plus VAT per motor car and a daily storage fee of up to €40 (EUR) plus VAT per motor car.

12.5 For the removal of any non-motor car lot, including but not limited to memorabilia, jewellery, and clothing, from the storage facility, a direct shipping company will contact the Consignor after the sale; please note that a reasonable memorabilia removal and storage fee will apply.

12.6 If the Consignor has not removed their motor car or any other lot from the storage facility within six (6) months of the sale date, RMS has the right to enter the motor car or any other lot into an auction at no reserve or sell via private treaty for fair market value.

12.6.1 Once sold, RMS will retain all reasonable expenses, auction fees if sold via auction, and if sold via private treaty, a twenty percent (20%) commission; if there are any remaining funds, these will be returned to the Consignor within thirty (30) business days of the sale.

12.7 RMS shall have the right to exercise a charge or lien on the non-sold motor car or any other lot, or any other property belonging to the Consignor in the possession of RMS if the Consignor owes RMS money, and to apply any money due or to become due to the Consignor, to the outstanding money the Consignor owes to RMS.

13. Cancellation/Rescission of Auction.

13.1 RMS will use reasonable efforts to avoid cancellation/rescission; however, RMS has the sole discretion to cancel/rescind the auction and will not be liable to the Consignor for any losses or damages resulting from the cancellation/rescission if RMS believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:

13.1.1 Force Majeure events including but not limited to:

13.1.1.1 any natural disaster, which despite reasonable efforts, restricts RMS from holding the auction;

13.1.1.2 structural damage to the auction venue prior to the auction, which despite reasonable efforts, restricts RMS from holding the auction; and

13.1.1.3 a terrorist event, which despite reasonable efforts, restricts RMS from holding the auction.

13.1.2 Government/Court action, order, injunction, regulation, or law that necessitates a cancellation.

14. Cancellation/Rescission of Motor Car or Any Other Lot.

14.1 RMS will use reasonable efforts to avoid cancellation/rescission; however, RMS has the sole discretion to cancel/rescind the sale of a motor car or any other lot and will not be liable to the Consignor for any losses or damages resulting from the cancellation/rescission if RMS believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:

14.1.1 RMS opines that the motor car or any other lot has been intentionally and materially misrepresented by the Consignor;

14.1.2 RMS opines that physical damage to the motor car or any other lot, which cannot be sufficiently repaired prior to the auction, occurred after this agreement was signed;

14.1.3 RMS is served with a lawsuit from a third party in relation to the motor car or any other lot;

14.1.4 RMS faces significant reputational damages that would cause monetary damages for selling the motor car or any other lot;

14.1.5 material issues regarding Title, registration, or transfer of ownership that cannot be reasonably cured;

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

11. Conducteurs. Le Vendeur reconnaît et donne à RMS et à ses employés et mandataires la permission de conduire ou de déplacer occasionnellement le véhicule automobile ou tout autre lot, avant, pendant ou après la vente. Le Vendeur reconnaît qu'il lui incombe de maintenir une couverture d'assurance suffisante pour permettre cette conduite ou ce déplacement, et il accepte expressément d'indemniser, de défendre et de dégager RMS, comme prévu dans le présent contrat, de toute responsabilité pouvant résulter de cette conduite ou de ce déplacement du véhicule automobile ou de tout autre lot.

12. Défaut de vente du véhicule automobile ou de tout autre lot.

12.1 En cas de défaut de vente, l'intégralité des frais exigibles doit être réglée à RMS avant remise du véhicule automobile ou de tout autre lot au Vendeur.

12.2 À défaut de vente, le Vendeur est tenu de retirer du site de vente aux enchères ses véhicules automobiles vendus, y compris ses motos, bateaux et remorques, avant le jour ouvré suivant, à dix-sept heures (17h00) dans le fuseau horaire applicable où se tient la vente aux enchères (« **Délai de Retrait** »).

12.3 Sous réserve de la satisfaction de l'article 12.2, le Titre de Propriété du véhicule automobile sera restitué au Vendeur sous soixante (60) jours ouvrés (tant que le Vendeur ne doit pas d'argent à RMS).

12.4 En cas de non-retrait de véhicules automobiles, y compris des motos, bateaux et remorques, avant le Délai de Retrait (ou ne sont pas autorisés à être retirés en vertu de l'article 12.1), RMS retirera les véhicules automobiles, y compris les motos, bateaux et remorques, et le Vendeur est tenu de régler à RMS des frais de retrait pouvant atteindre 600 € (EUR) plus la TVA par véhicule automobile, ainsi que des frais journaliers de stockage à hauteur de 40 € (EUR) plus la TVA par véhicule automobile.

12.5 S'agissant du retrait de tout lot de véhicules non motorisés, y compris notamment, des souvenirs, bijoux et vêtements, du site de stockage, une société de transport direct contactera le Vendeur après la vente ; veuillez noter que des frais raisonnables de stockage et de retrait de souvenirs s'appliqueront.

12.6 Si le Vendeur n'a pas retiré son véhicule automobile ou tout autre lot du site de stockage dans les six (6) mois suivant la date de la vente, RMS a le droit de mettre le véhicule automobile ou tout autre lot aux enchères sans aucune réserve, ou de le vendre de gré à gré, à sa juste valeur marchande.

12.6.1 Une fois vendu, RMS conservera toutes les dépenses raisonnables, les frais d'enchères en cas de vente aux enchères et, en cas de vente de gré à gré, une commission de vingt pour cent (20 %) ; les éventuels fonds restants seront restitués au Vendeur dans les trente (30) jours ouvrés suivant la vente.

12.7 RMS a le droit d'exercer une charge ou un privilège sur le véhicule automobile ou tout autre lot inventu, ou sur tout autre bien appartenant au Vendeur et en la possession de RMS, si le Vendeur lui doit de l'argent, et à affecter toute somme due ou revenant au Vendeur, aux montants en souffrance que le Vendeur doit à RM.

13. Annulation/résiliation de la vente aux enchères.

13.1 RMS déploiera des efforts raisonnables afin d'éviter toute annulation/résiliation. Toutefois, RMS a toute latitude pour annuler/résilier la vente aux enchères et ne sera pas responsable vis-à-vis du Vendeur des pertes ou dommages résultant de cette annulation/résiliation si RMS pense que les événements suivants se sont produits ou ont une probabilité raisonnable de se produire :

13.1.1 Cas de Force Majeure, y compris notamment :

13.1.1.1 toute catastrophe naturelle qui, en dépit d'efforts raisonnables, empêche RMS d'assurer la vente aux enchères;

13.1.1.2 dégradation structurelle du lieu des enchères avant la vente aux enchères qui, en dépit d'efforts raisonnables, empêche RMS d'assurer la vente aux enchères; et

13.1.1.3 un événement terroriste qui, malgré des efforts raisonnables, empêche RMS d'assurer la vente aux enchères.

13.1.2 Mesure, ordonnance, injonction, règlement du gouvernement/tribunal ou loi nécessitant une annulation.

14. Annulation/résiliation de la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot.

14.1 RMS déploiera des efforts raisonnables afin d'éviter toute annulation/résiliation. Toutefois, RMS a toute latitude pour annuler/résilier la vente d'un véhicule automobile ou de tout autre lot et ne sera pas responsable vis-à-vis du Vendeur des pertes ou dommages résultant de cette annulation/résiliation si RMS pense que les événements suivants se sont produits ou ont une probabilité raisonnable de se produire :

14.1.1 RMS estime que le Vendeur a fait une fausse déclaration intentionnelle et importante concernant le véhicule automobile ou tout autre lot ;

14.1.2 RMS estime que les dommages physiques du véhicule automobile ou de tout autre lot, ne pouvant être réparés de manière suffisante avant la vente aux enchères, se sont produits après la signature du présent contrat ;

14.1.3 RMS est signifiée ou notifiée de poursuites engagées par un tiers à l'égard du véhicule automobile ou de tout autre lot ;

14.1.4 RMS s'expose à d'importants dommages à sa réputation qui entraîneraient des dommages pécuniaires au titre de la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot ;

14.1.5 questions importantes concernant le Titre de Propriété, l'immatriculation ou le transfert de propriété auxquelles il ne peut être remédié raisonnablement ;

EXPOSITION CONCEPT CARS ET DESIGN AUTOMOBILE



DS AUTOMOBILES

DS X E-TENSE



CONCEPTION JC DECAUX - MARTIAL DASSONVILLE | L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

#FAI
2019

FESTIVAL AUTOMOBILE
INTERNATIONAL
34^{ÈME} ÉDITION

PARIS, LES INVALIDES
31 JANVIER AU 3 FÉVRIER 2019
WWW.FESTIVALAUTOMOBILE.COM

Le Point

DASSAULT
SYSTEMES

JCDecaux

CEREALIS

LALIQUE

CHAMPAGNE
Laurent-Perrier
MAISON FONDÉE
1842

BFM
TV

GOUVENEUR
MILITAIRE
DE
PARIS

Musée
de l'Armée
Invalides

GQ
TAILLEVENT

Roy
ROYALTY

Sotheby's

Signature

Ludovic Événement

RMC
INFO TALK SPORT

CONSIGNORS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 14.1.6 material issues regarding the provenance, merchantability, or authenticity of the motor car or any other lot that cannot be reasonably cured; or
- 14.1.7 if there are legitimate claims, accusations, notices, or similar communications made by the Buyer in regard to their purchase of a motor car or any other lot not being authentic, being misrepresented, having an encumbered title or registration, having undisclosed material issue, or having a similar claim, RMS has the right to retain the Buyer's funds on account and be the arbitrator as to the merit of the Buyer's claims and to cancel the sale of the motor car or any other lot and reimburse the payment to the Buyer if RMS deems the Buyer's claims to be valid.
- 15. Estimates and Catalogue Descriptions.** Any pre-sale estimates are intended as guides for prospective Bidders. RMS makes no representation or warranty of the anticipated selling price of a motor car or any other lot, and no estimate anywhere by RMS of the selling price of a motor car or any other lot may be relied upon as a prediction of the actual selling price. Estimates included in catalogues, online, in pre-mailers, in any advertisements, or elsewhere are preliminary only, and they are subject to revision by RMS from time to time at its sole discretion. The Consignor acknowledges that RMS will not be liable for any errors or omissions in the catalogue or other descriptions of a motor car or any other lot, and these descriptions make no guarantees, representations, or warranties whatsoever to the Consignor with respect to a motor car or any other lot, its attribution, legal title, condition, value, or other characteristics.
- 16. Odometer Statement.** The Consignor will provide a duly executed odometer statement on or before the first day of the auction and to accept sole responsibility for the accuracy or inaccuracy of such statement.
- 17. Reserve.**
- 17.1 A reserve price noted in the fillable section of the Auction Consignment Agreement is the lowest bid acceptable to the Consignor. Reserve prices may be lowered at any time by the Consignor, either verbally or in writing, but may not be raised. The reserve does not include commissions to RMS. RMS has the right to sell the motor car or any other lot at a price below the agreed verbal or written reserve provided that the Consignor receives the same net proceeds as the Consignor would have received had the reserve been met. If no reserve, indicate clearly by writing "NONE" in the space provided in the fillable section of the Auction Consignment Agreement.
- 17.2 If RMS contributes to the hammer price to meet a reserve, the reserve for the respective motor car or any other lot becomes the hammer price plus RMS' contribution for purposes of commissions.
- 18. Insurance.** The Consignor will be responsible for maintaining adequate property insurance on the motor car or any other lot at all times, and this insurance must be at least equal to the aggregate low pre-sale auction estimate for the motor car or any other lot, which in each case shall include insurance for damages to the motor car or any other lot and shall not be cancellable by the insurance company until after ownership and Title have passed to the Buyer and the Buyer has taken possession of the motor car or any other lot from RMS. RMS does not maintain insurance with respect to the Consignor's motor car or any other lot, but RMS does carry Garage Keeper's Insurance to cover RMS employees' acts of gross negligence while the motor car or any other lot is in the care, custody, and control of RMS. With the exception of RMS' employees' acts of gross negligence, the Consignor agrees that RMS and its respective affiliates and agents will not be responsible for, and the Consignor releases RMS and its respective affiliates, agents, and warehouses from, any and all liability for loss of, theft of, or damage to the motor car or any other lot.
- 19. Withdrawn Motor Car or Any Other Lot.**
- 19.1 The Consignor acknowledges that RMS has incurred and will incur significant costs preparing, advertising, marketing, and promoting the motor car or any other lot for the auction.
- 19.2 If the Consignor withdraws one or more of the motor cars or any other lots from the auction after the signing of this agreement, the Consignor will pay RMS the Buyers' Premium and Sellers' Commission that would have been due under this agreement had the motor car or any other lot met (i) their reserve, (ii) if offered without reserve, then the motor car's or any other lot's published low estimate, or (iii) if no published low estimate, then the motor car's or any other lot's fair market value as determined by RMS, by five PM (5:00 p.m.) of the next business day following the auction.
- 20. Legal Action.**
- 20.1 These Conditions (and any dispute or claim relating to them or their subject matter, their enforceability, or their termination (including non-contractual claims)) are to be governed by and construed in accordance with French law.
- 20.2 The courts of France shall have jurisdiction to settle any claim, dispute, or issue whether arising out of or in connection with these Conditions or otherwise (including non-contractual claims). In the case of a dispute which is the subject of a claim by RMS, such jurisdiction shall be non-exclusive. In any other case, such jurisdiction shall be exclusive, and the Buyer and Consignor agree that it will not institute proceedings in the courts of the country other than France.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

- 14.1.6 questions importantes concernant la provenance, la qualité marchande, ou l'authenticité du véhicule automobile ou de tout autre lot auxquelles il ne peut être remédié raisonnablement; ou
- 14.1.7 en cas de réclamations, accusations, notifications ou communications similaires légitimes de la part de l'Acheteur concernant son achat d'un véhicule automobile ou de tout autre lot et le fait qu'il ne soit pas authentique, fasse l'objet d'une déclaration erronée, que son titre de propriété ou son immatriculation soit grevé, qu'une question importante n'ait pas été divulguée, ou formulant toute réclamation similaire, RMS a le droit de conserver les fonds de l'Acheteur sur un compte et d'agir en qualité d'arbitre quant au bien-fondé des réclamations de l'Acheteur, puis d'annuler la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot et de rembourser le paiement à l'Acheteur si elle estime que les réclamations de l'Acheteur sont légitimes.
- 15. Estimations et descriptions de catalogue.** Les estimations préalables à la vente servent de guide pour les potentiels Enchérisseurs. RMS ne fait aucune déclaration ou garantie du prix de vente anticipé d'un véhicule automobile ou de tout autre lot, et aucune estimation des prix de vente d'un véhicule automobile ou de tout autre lot fournie par RMS ne peut être invoquée comme une prédiction du prix de vente réel. Les estimations figurant dans les catalogues, affichées en ligne, dans des courriers en nombre, dans des publicités ou sur tout autre support ne sont que des estimations préliminaires et sont soumises à la révision occasionnelle de RMS à son gré. Le Vendeur reconnaît que RMS ne sera pas responsable des erreurs ou omissions figurant dans le catalogue ou autres descriptions d'un véhicule automobile ou de tout autre lot, et ces descriptions ne donnent aucune garantie ni ne font de déclaration au Vendeur concernant un véhicule automobile ou tout autre lot, son attribution, son titre de propriété légitime, son état, sa valeur ou d'autres caractéristiques.
- 16. Relevé du compteur kilométrique.** Le Vendeur fournira un relevé de compteur kilométrique dûment signé au plus tard le premier jour de la vente aux enchères et assumera la responsabilité exclusive de l'exactitude ou de l'inexactitude de ce relevé.
- 17. Réserve.**
- 17.1 Le prix de réserve mentionné dans la rubrique à remplir du Contrat de Vente aux Enchères constitue l'offre la plus basse acceptable par le Vendeur. Le Vendeur peut baisser les prix de réserve à tout moment, verbalement ou par écrit, mais il ne peut les augmenter. La réserve n'inclut pas les commissions revenant à RMS. RMS a le droit de vendre le véhicule automobile ou tout autre lot à un prix inférieur à la réserve convenue à l'oral ou par écrit, sous réserve que le Vendeur reçoive un produit net identique à celui qu'il aurait perçu si la réserve avait été atteinte. En l'absence de réserve, l'indiquer clairement en écrivant « ZÉRO » dans l'espace prévu dans la rubrique à remplir du Contrat de Vente aux Enchères.
- 17.2 Si RMS contribue à ce que le prix d'adjudication atteigne une réserve, la réserve du véhicule automobile ou de tout autre lot concerné devient le prix d'adjudication plus la contribution de RMS aux fins des commissions.
- 18. Assurance.** Il incombera au Vendeur de maintenir une assurance de biens appropriée sur le véhicule automobile ou tout autre lot à tout moment, et cette assurance doit être au moins égale à l'estimation inférieure globale préalable à la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot, laquelle dans chaque cas inclura une assurance contre les dommages du véhicule automobile ou de tout autre lot et ne pourra être annulée par la compagnie d'assurance qu'après que la propriété et le Titre de Propriété ont été transmis à l'Acheteur et que ce dernier a pris possession du véhicule automobile ou de tout autre lot auprès de RMS. RMS ne maintient pas d'assurance à l'égard du véhicule automobile ou de tout autre lot du Vendeur, mais souscrit une Assurance Garagiste afin de couvrir la négligence grave des employés de RMS lorsque le véhicule automobile ou tout autre lot est sous ses soins, sa garde et son contrôle. À l'exception de la négligence grave des employés de RMS, le Vendeur convient que RMS et ses affiliés et mandataires concernés ne seront pas responsables de toute(s) perte, vol ou dommage du véhicule automobile ou de tout autre lot et il convient de dégager RMS et ses affiliés, mandataires et entrepôts concernés de toute responsabilité à cet égard.
- 19. Retrait du véhicule automobile ou de tout autre lot.**
- 19.1 Le Vendeur reconnaît que RMS a engagé ou engagera des frais considérables de préparation, de publicité, de commercialisation et de promotion du véhicule automobile ou de tout autre lot en vue de la vente aux enchères.
- 19.2 Si le Vendeur retire un ou plusieurs véhicules automobiles ou autres lots de la vente aux enchères après la signature du présent contrat, il versera à RMS la Prime d'Achat et la Commission de Vente qui auraient été dues au titre du présent contrat si le véhicule automobile ou tout autre lot avait atteint (i) sa réserve, (ii) l'estimation inférieure publiée du véhicule automobile ou de tout autre lot s'il avait été proposé sans réserve, ou (iii) si aucune estimation inférieure n'avait été publiée, la juste valeur marchande du véhicule automobile ou de tout autre lot déterminée par RMS, avant dix-sept heures (17h00) le jour ouvré suivant la vente aux enchères.
- 20. Action en justice.**
- 20.1 Les présentes Conditions (et tout litige ou réclamation y afférent ou afférent à leur objet, leur caractère applicable, ou leur résiliation (y compris les réclamations non contractuelles)) doivent être régies par le droit français et interprétées conformément à celui-ci.
- 20.2 Les tribunaux français sont compétents pour régler tout litige, réclamation ou question découlant des présentes Conditions ou autres (y compris les réclamations non contractuelles) ou lié à celles-ci. Si un litige fait l'objet d'une réclamation de la part de RMS, ce territoire n'aura pas la compétence exclusive. Dans tout autre cas, ce territoire aura la compétence exclusive, et l'Acheteur et le Vendeur acceptent de ne saisir les tribunaux d'un autre pays que la France.



Upcoming Watch Auctions 2019

19 – 25 February
Watches Online

24 March
Watches, Dubai

25 March – 1 April
Watches Online

3 April
Important Watches, Hong Kong

16 April
Watches, London

15 May
Important Watches, Geneva

31 May – 13 June
Watches Online

4 June
Important Watches, New York

8 – 17 July
Watches Online

ENQUIRIES

GENEVA +41 22 908 48 13
NEW YORK +1 212 606 7184
SOTHEBYS.COM/WATCHES

HONG KONG +852 2822 8117
LONDON +44 (0)20 7293 5793
#SOTHEBYSWATCHES

Patek Philippe

Retailed by Asprey: Ref 2499 possibly unique and highly important,
yellow gold perpetual calendar chronograph wristwatch with moon phases made in 1952
Estimate 2,000,000–4,000,000 CHF **Lot sold 3,915,000 CHF, Geneva November 2018**



DOWNLOAD SOTHEBY'S APP
FOLLOW US @SOTHEBYSWATCHES

CONSIGNORS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 21. Marketing Fee.** The marketing fee is non-refundable and is not credited toward the sales commission.
- 22. Bidding Restrictions.** The Consignor hereby agrees not to bid on his/her/their motor car or any other lot. Although the auctioneer shall be entitled to bid on the Consignor's behalf up to the amount of the reserve (if applicable), the Consignor shall neither instruct nor permit any other person to bid on behalf of the Consignor for his/her/their motor car or any other lot. If, however, in violation of the foregoing, the Consignor (or his or her agent) bids on his/her/their motor car or any other lot and becomes the successful Bidder, the expenses, marketing fee, repair expenses, Buyers' Premium, and Sellers' Commission on the hammer price shall be payable by the Consignor. If the Consignor does not pay in accordance with this clause, his/her/their motor car or any other lot may be sold without reserve.
- 23. Motor Car's or Any Other Lot's Batteries.** If a motor car or any other lot arrives at the auction with a dead battery, or shows signs of a draining battery, an automatic \$200.00 (USD) (or the local currency equivalent) replacement fee will be charged to the Consignor.
- 24. Anti-Freeze Is the Responsibility of the Consignor.**
 - 24.1** As the Consignor's motor car or any other lot could be shipped to a location where below freezing temperatures are a possibility, it is the Consignor's responsibility to ensure that within the last six (6) months they have winterized their motor car or any other lot for shipping in freezing temperatures. Winterizing one or more of the motor cars or any other lots means that the Consignor has completely filled and properly mixed, at a minimum, negative twenty degrees Fahrenheit rated (-20°F) anti-freeze into their motor car's or any other lot's radiator.
 - 24.2** If any damage occurs because the Consignor did not properly winterize their motor car or any other lot, it will be the Consignor's responsibility to cover the damages, and RMS may recap these damages from the Consignor's settlement. If it is found that the Consignor did not properly winterize their motor car or any other lot, the associated costs with checking, filling, and disposing the anti-freeze will be recapped from the Consignor's settlement; if the motor car or any other lot is not sold, the Consignor must pay RMS before the Consignor can re-take possession of their motor car or any other lot. If already settled, the Consignor must pay RMS directly.
- 25. Entire Agreement.** This document shall be binding upon the parties and their respective heirs, personal representatives, and assigns. Except as otherwise expressly provided herein, this agreement shall not be modified, except in writing. Whenever used in this agreement, as the contract requires, the singular number shall include the plural, the plural number shall include the singular, the masculine gender shall include the feminine and neuter, the feminine gender shall include the masculine and neuter, and the neuter gender shall include the masculine and feminine.
- 26. No Legal or Tax Advice.** This agreement is an important legal document. The Consignor acknowledges that the Consignor has had the opportunity to consult an attorney before signing this agreement and has signed this agreement after having the opportunity to consult with an attorney of their own choosing. Notwithstanding any references to any transactions or arrangements in this agreement, or any contemporaneous written, oral, or implied understandings of the Parties relating to the subject matter of this agreement, RMS has not provided legal or tax advice or tax planning services to the Consignor or for the Consignor's benefit in connection with the transactions contemplated by this agreement, and no one at RMS has acted as the Consignor's attorney or tax advisor.
- 27. Data Use.** The Consignor agrees to allow RMS to use their personal information in accordance with RMS' privacy policy. RMS uses your personal information to provide services specifically tailored toward your requirements and to treat you in a personal way; to fulfill your agreements regarding the consignment and purchases of items at RMS auctions and private sales; to provide you with information on upcoming sales; to carry out analysis and market research; to undertake targeted online advertising; to send status updates and service communications; to improve our websites, products and services; to provide payment services; and for management and administrative purposes. The full Privacy Policy can be found at the bottom of the RMS website homepage under the Privacy and Terms tab. If you wish to ask any questions regarding the use of your personal information; request a full accounting of what personal information is on file with RMS; unsubscribe to any services or purge your personal information from RMS' systems, please email privacy@rmsothebys.com.
- 28. Anti-Money Laundering.** The Consignor agrees to provide all information and assistance reasonably requested by RMS to comply with RMS' internal Anti-Money Laundering process and to comply with any and all Anti-Money Laundering Laws and Regulations in force in the jurisdiction in which the auction is held.
- 29. Photography, Videography, and Illustrations.** All photographs, videography, and illustrations commissioned by RMS for the motor car or any other lot are the absolute property of RMS, and RMS shall have the absolute right to use the photographs, videography, and illustrations as RMS deems fit.
- 30. Guarantee.** Please note that RMS has placed a guarantee with QBE Insurance (Europe) Limited, a company incorporated in England with registered number 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, London, EC3M 3BD, to secure availability of sale proceeds as required by law.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

- 21. Frais de commercialisation.** Les frais de commercialisation ne sont pas remboursables et ne sont pas crédités en paiement de la commission de vente.
- 22. Restrictions aux enchères.** Le Vendeur s'engage par les présentes à ne pas enchérir sur son véhicule automobile ou sur tout autre lot. Bien que le commissaire-priseur soit en droit d'enchérir pour le compte du Vendeur à hauteur du montant de la réserve (le cas échéant), le Vendeur ne donnera d'instruction ni ne permettra à un tiers d'enchérir en son nom sur son véhicule automobile ou sur tout autre lot. Toutefois, si, en violation de ce qui précède, le Vendeur (ou son mandataire) enchérit sur son véhicule automobile ou sur tout autre lot et devient l'Enchérisseur retenu, il devra régler les dépenses, les frais de commercialisation, les frais de réparation, la Prime d'Achat et la Commission de Vente sur le prix d'adjudication. Si le Vendeur ne procède pas au règlement conformément au présent article, son véhicule automobile ou tout autre lot pourra être vendu sans réserve.
- 23. Batteries du véhicule automobile ou de tout autre lot.** Si un véhicule automobile ou tout autre lot arrive à la vente aux enchères avec une batterie déchargée ou présente des signes de déchargement de la batterie, des frais de remplacement de 200,00 \$ (USD) (ou l'équivalent dans la devise locale) seront facturés au Vendeur.
- 24. L'antigel relève de la responsabilité du Vendeur.**
 - 24.1** Le véhicule automobile ou tout autre lot du Vendeur pouvant être expédié vers un pays où il peut geler, il incombe au Vendeur de s'assurer d'avoir hivernisé son véhicule automobile ou tout autre lot dans les six (6) derniers mois en vue de leur transport sous des températures glaciales. Hiverner un ou plusieurs véhicules automobiles ou autres lots signifie que le Vendeur a entièrement rempli et correctement mélangé, de l'antigel efficace à moins six degrés Celsius (-6°C) dans le radiateur de son véhicule automobile ou de tout autre lot.
 - 24.2** Si un dommage survient en raison du défaut du Vendeur d'hiverner correctement son véhicule automobile ou tout autre lot, il incombera au Vendeur de couvrir les dommages, et RMS pourra déduire ces dommages du règlement du Vendeur. S'il s'avère que le Vendeur n'a pas correctement hivernisé son véhicule automobile ou tout autre lot, les frais liés à la vérification, au remplissage et à l'élimination de l'anti-gel sera déduit du règlement du Vendeur ; si le véhicule automobile ou tout autre lot n'est pas vendu, le Vendeur devra régler RMS avant de pouvoir reprendre possession de son véhicule automobile ou de tout autre lot. Si le règlement a déjà été effectué, le Vendeur devra régler RMS directement.
- 25. Intégralité du contrat.** Le présent document a force obligatoire pour les parties et leurs héritiers, représentants personnels, et ayants droit respectifs. Sauf stipulation expresse contraire dans les présentes, le présent contrat ne peut être modifié que par écrit. Chaque fois qu'il est utilisé dans le présent contrat, selon ce qu'exige le contrat, le singulier inclut le pluriel et inversement, et le masculin inclut le féminin et l'inversement.
- 26. Absence de conseils d'ordre juridique ou fiscal.** Le présent contrat constitue un document juridique important. Le Vendeur reconnaît avoir eu l'occasion de consulter un avocat avant de signer le présent contrat et avoir signé le présent contrat après avoir eu l'occasion de consulter un avocat de son choix. Nonobstant les mentions faites à des opérations ou arrangements dans le présent contrat, ou à des ententes écrites, verbales ou implicites applicables des Parties relatives à l'objet du présent contrat, RMS n'a pas fourni de conseils d'ordre juridique ou fiscal ou de services de planification fiscale au Vendeur ou à son profit dans le cadre des opérations envisagées par le présent contrat, et nul au sein de RMS n'a agi en qualité de mandataire ou de conseiller fiscal du Vendeur.
- 27. Utilisation des données.** Le Vendeur accepte d'autoriser RMS à utiliser ses renseignements personnels conformément à la politique de confidentialité de celle-ci. RMS utilise vos renseignements personnels afin de dispenser des services adaptés spécifiquement à vos besoins et de vous traiter de manière personnelle ; d'honorer vos accords concernant la vente et les achats d'articles aux ventes aux enchères et ventes privées de RMS ; de vous informer des ventes à venir ; de réaliser une analyse et une étude de marché ; d'entreprendre des publicités en ligne ciblées ; d'envoyer des communications sur les services et mises à jour de statut ; d'améliorer nos sites Internet, produits et services ; de dispenser des services de paiement ; et à des fins administratives et de gestion. La Politique de Confidentialité intégrale est disponible au bas de la page d'accueil du site Internet de RMS sous l'onglet Confidentialité et Conditions. Si vous souhaitez poser des questions concernant l'utilisation de vos renseignements personnels, demander un recensement de tous les renseignements personnels qui sont conservés dans les archives de RMS ; vous désabonner de services ou supprimer vos renseignements personnels des systèmes de RMS, veuillez écrire à l'adresse email privacy@rmsothebys.com.
- 28. Lutte contre le blanchiment d'argent.** Le Vendeur accepte de fournir toutes les informations et toute l'assistance raisonnablement demandées par RMS afin de se conformer à sa procédure interne de lutte contre le Blanchiment d'Argent et aux Lois et Règlements en matière de Lutte contre le Blanchiment d'Argent en vigueur sur le territoire où se déroule la vente aux enchères.
- 29. Photographies, vidéographies et illustrations.** Toutes les photos, vidéos et illustrations commandées par RMS relatives au véhicule automobile ou à tout autre lot sont la propriété absolue de RMS et RMS a le droit absolu de les utiliser comme bon lui semble.
- 30. Garantie.** Veuillez noter que RMS a souscrit une assurance auprès de QBE Insurance (Europe) Limited, une société constituée en Angleterre sous le numéro 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, Londres, EC3M 3BD, afin de garantir la disponibilité du produit de la vente comme l'exige la loi.

Sotheby's EST. 1744 Wine

provenance.

wine is a never-ending journey.
sothebyswine.com

AUCTION • RETAIL • ADVISORY
New York Hong Kong London

CONSIGNORS' CONDITIONS OF BUSINESS

31. Vehicle Registration Number (if applicable).

- 31.1 If the Consignor wishes to sell the motor car but retain the right to the registration number of the motor car, it is the Consignor's responsibility to notify RMS in writing.
- 31.2 It shall be the Consignor's responsibility to take all necessary steps to ensure that the current motor car registration number is reserved and that a new number is allocated prior to the motor car being sold at the auction, and if the Consignor does not do so RMS shall not be responsible for any loss or damage whatsoever arising out of the sale of the motor car or its registration number.
- 31.3 RMS may, at its discretion (without any assumption of responsibility or duty toward the Consignor or the Buyer), take such steps to facilitate the reservation or transfer of any particular registration number as it thinks fit in order to assist the Consignor or Buyer but strictly on condition that no claim attaches to RMS for taking any such steps whether arising out of RMS' negligence or any other cause whatsoever.

32. Motor Car or Any Other Lot Under Temporary Import.

- 32.1 If a motor car or any other lot is brought into the European Union from a country outside of the European Union, the motor car or any other lot must be placed on either RMS' bond in the United Kingdom or one of RMS' nominated customs agencies for Paris, Monaco, or Italy. Fees and charges vary from sale to sale, and for some countries this is also determined by the value of the motor car or any other lot.
- 32.2 Motor car or any other lot subject to temporary importation restrictions cannot be discharged from RMS' custody without the completion of customs procedures and until full payment has been received. Customs charges will be levied appropriately depending on each individual scenario and will be payable directly to the relevant authorities, which RMS will provide the details of as and when necessary.
- 32.3 If the motor car or any other lot does not sell at auction, the motor car or any other lot must be re-exported to the country of origin, transferred to another temporary bond or alternatively the Consignor must pay any and all relevant taxes if the Consignor would like the motor car or any other lot to remain in the European Union. The motor car or any other lot cannot be released from RMS' care until an option is executed.
- 32.4 Should the Consignor decide for the motor car or any other lot to remain in the European Union when purchased, the Buyer is responsible to pay any and all import fees for the motor car or any other lot.

33. Translated Consignors' Conditions of Business. If there is a contradiction due to translation in our Consignors' Conditions of Business, please note that the French version of RMS' Consignors' Conditions of Business will supersede.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

1. Introduction.

1.1 Please ensure that you read and understand these Conditions of Business prior to bidding on a motor car or any other lot at this or any other RM Auctions, Inc. ("RMA") or RM Sotheby's ("RMS") auction (RMA and RMS together "RM"). Even though the RM Bidders' Conditions of Business are standardized, there are unique jurisdictional requirements and terms that may not apply to every auction, and it is each Bidder's responsibility to understand and review these Conditions of Business as they apply. By agreeing to these Conditions of Business, you are agreeing to be bound by these Conditions of Business for both RMS and RMA auctions. Please note that the Bidders' Conditions of Business are subject to change, and it is each Bidder's responsibility to apprise themselves of any changes to the Bidders' Conditions of Business. Bidders are encouraged to contact RM's Client Service department at clientservices@rmothebys.com with any questions or concerns regarding these Bidders' Conditions of Business.

1.2 RM's contractual relationship with the Bidders is governed by:

- 1.2.1 these Bidders' Conditions of Business;
- 1.2.2 the Bidders' Conditions of Business displayed in the auction salesroom;
- 1.2.3 the Bidders' Conditions of Business displayed on RM's website; and
- 1.2.4 in each case as amended by any salesroom notice, auctioneer's announcement at the auction, or website update.

(Clauses 1.2 to 1.2.4 together "Contractual Obligations".)

1.3 As auctioneer, RM acts as the agent for the Consignor, and a sale contract is made directly between the Consignor and the Buyer.

1.3.1 Occasionally, RM may own a motor car or any other lot (and, in such circumstances, acts in a principal capacity as the Seller) and/or may have a legal, beneficial, or financial interest in a motor car or any other lot as a secured creditor or otherwise.

2. Services. RM agrees to act as an agent for the Bidders and provide auction services including, but not limited to, a sale facility, clerks, support staff, event advertising, and promotion. In connection with the auction, RM will have absolute discretion with regard to the motor car and any other lot or any RM auction as to (a) consulting any expert either before or after the sale, (b) researching provenance, (c) grouping and providing catalogue and other descriptions as may be appropriate, (d) marketing and promotion of the sale, and (e) any other services required to conduct the sale.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

31. Numéro d'immatriculation du véhicule (le cas échéant).

- 31.1 Si le Vendeur souhaite vendre le véhicule automobile mais conserver le droit sur le numéro d'immatriculation du véhicule automobile, il lui incombe d'en informer RMS par écrit.
- 31.2 Il incombe au Vendeur de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que le numéro actuel d'immatriculation du véhicule automobile est réservé et qu'un nouveau numéro est alloué avant que le véhicule automobile ne soit vendu aux enchères, et en cas de manquement de la part du Vendeur, RMS ne sera responsable d'aucune perte ou d'aucun dommage quel qu'il soit découlant de la vente du véhicule automobile ou de son numéro d'immatriculation.
- 31.3 RMS peut, à son gré (sans assumer de responsabilité ou d'obligation à l'égard du Vendeur ou de l'Acheteur) prendre les mesures nécessaires pour faciliter la réservation ou le transfert de tout numéro d'immatriculation particulier qu'elle juge appropriées afin d'aider le Vendeur ou l'Acheteur mais uniquement à la condition qu'aucune réclamation ne soit formulée à l'encontre de RMS en raison de cette prise de mesures découlant de la négligence de RMS ou de toute autre cause quelle qu'elle soit.

32. Véhicule automobile ou tout autre lot sous importation provisoire.

- 32.1 Si un véhicule à moteur ou tout autre lot est importé dans l'Union européenne depuis un pays situé hors de l'Union européenne, le véhicule à moteur ou tout autre lot doit être mis sur la caution de RMS au Royaume-Uni ou sur celle de l'une de ses agences douanières nommées situées à Paris, à Monaco ou en Italie. Les frais et charges varient d'une vente à l'autre et pour certains pays, ils sont également déterminés par la valeur du véhicule automobile ou de tout autre lot.
- 32.2 Un véhicule à moteur ou tout autre lot soumis à des restrictions d'importation provisoire ne peut être retiré de la garde de RMS sans avoir accompli les procédures douanières et tant que le paiement intégral n'a pas été perçu. Les frais de douane seront convenablement prélevés au cas par cas et seront payables directement auprès des autorités compétentes, dont RMS fournira les données en tant que de besoin.
- 32.3 Si le véhicule à moteur ou tout autre lot n'est pas vendu aux enchères, il doit être réexporté vers le pays d'origine, transféré vers une autre caution temporaire ou le Vendeur doit régler toutes les taxes applicables s'il souhaite que le véhicule à moteur ou tout autre lot reste dans l'Union européenne. Le véhicule à moteur ou tout autre lot ne peut être libéré de la garde de RMS qu'après la signature d'une option.
- 32.4 Si le Vendeur décide que le véhicule à moteur ou tout autre lot doit rester dans l'Union européenne au moment de son achat, il incombe à l'Acheteur d'en régler tous les droits d'importation.

33. Traduction des Conditions Générales de Vente. En cas de contradiction en raison de la traduction de nos Conditions Générales de Vente, veuillez noter que leur version française fera foi.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES

1. Introduction.

1.1 Veuillez vous assurer d'avoir lu et compris les présentes Conditions Générales avant d'enchérir sur un véhicule automobile ou sur tout autre lot lors de la présente vente ou de toute autre vente organisée par RM Auctions, Inc. (« RMA ») ou RM Sotheby's (« RMS ») (RMA et RMS étant collectivement désignées « RM »). Même si les Conditions Générales de Vente aux Enchères sont uniformisées, il existe des exigences et des modalités propre à chaque juridiction de réalisation d'une vente, et il incombe à chaque Enchérisseur de comprendre et d'étudier les présentes Conditions Générales telles qu'elles sont applicables en fonction de la juridiction concernée. En acceptant les présentes Conditions Générales, vous acceptez d'être lié (e) par celles-ci dans le cadre des ventes aux enchères de RMS et RMA. Veuillez noter que les Conditions Générales de Vente aux Enchères sont susceptibles d'être modifiées, et qu'il incombe à chaque Enchérisseur de s'informer des modifications apportées aux Conditions Générales de Vente aux Enchères. Les Enchérisseurs sont invités à contacter le Service Client de RM à l'adresse clientservices@rmothebys.com pour toute question ou préoccupation concernant les présentes Conditions Générales de Vente aux Enchères.

1.2 La relation contractuelle de RM avec les Enchérisseurs est régie par:

- 1.2.1 les présentes Conditions Générales de Vente aux Enchères;
- 1.2.2 les Conditions Générales de Vente aux Enchères affichées dans la salle des enchères;
- 1.2.3 les Conditions Générales de Vente aux Enchères affichées sur le site Internet de RM; et
- 1.2.4 dans chaque cas, dans leur version modifiée par toute annonce en salle des ventes, annonce du commissaire-priseur lors de la vente aux enchères, ou mise à jour du site Internet.

(Les Articles 1.2 à 1.2.4 sont désignés collectivement les « Obligations Contractuelles »).

1.3 En tant qu'opérateur de ventes volontaires aux enchères, RM agit en qualité de mandataire de Vendeur, et un contrat de vente est conclu directement entre le Vendeur et l'Acheteur.

1.3.1 À l'occasion, RM peut détenir un véhicule automobile ou tout autre lot (et dans ces circonstances, elle agit principalement en qualité de Vendeur) et/ou peut détenir un titre de propriété légitime, effectif ou financier sur un véhicule automobile ou tout autre lot en tant que créancier garanti ou autre.

2. Services. RM accepte d'agir en qualité de mandataire des Enchérisseurs et de fournir des services de vente aux enchères, y compris notamment, un dispositif de vente, des employés, du personnel d'appoint, des services de publicité événementielle et de promotion. Dans le cadre de la vente aux enchères, RM disposera du pouvoir discrétionnaire absolu, à l'égard du véhicule automobile et de tout autre lot ou de toute vente aux enchères RM, de décider (a) de consulter tout expert avant ou après la vente, (b) de rechercher la provenance, (c) de rassembler et fournir un catalogue et autres descriptions utiles, (d) de commercialiser et promouvoir la vente, et (e) d'assurer d'autres services requis pour réaliser la vente.



Sotheby's

REGISTER TO BID
ONLINE



1934 Rolls-Royce Phantom II Continental Close-Coupled Saloon
Coachwork by Barker
Chassis no. 83RY



1936 Horch 853 Special Roadster Recreation
Chassis no. 853268



1909 Delaunay-Belleville Type IA Victoria
Coachwork by Brewster
Engine no. 4131U

OFFERED FROM A PRIVATE COLLECTION

8-9 MARCH 2019

AMELIA ISLAND

REGISTER TO BID ONLINE

HEADQUARTERS +1 519 352 4575

UK +44 (0) 20 7851 7070

NEW YORK +1 212 894 1562

CALIFORNIA +1 310 559 4575

RM Sotheby's Lic. No. VI/1004739/2; Licensed Auctioneer Alain Squindo #AU4865

rmsothebys.com
Collectors gather here.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

3. Registration Fee.

- 3.1 In order to register to bid onsite at auction, Bidders must pay a bidder registration fee as outlined below:
 - 3.1.1 up to a \$300 (USD) bidder registration fee for RMS North American auctions;
 - 3.1.2 up to a \$200 (USD) bidder registration fee for RMA North American auctions;
 - 3.1.3 a €200 (EUR) bidder registration fee for RMS Paris auctions;
 - 3.1.4 a €200 (EUR) bidder registration fee for RMS Monaco and Villa Erba auctions; and
 - 3.1.5 a £150 (GBP) bidder registration fee for RMS London, United Kingdom, auctions.

4. Bidding.

- 4.1 To bid at an RM auction, a Bidder must be at least 21 years of age.
- 4.2 At auction, there is no "cooling-off period." If you are awarded the final bid, ownership changes hands at the drop of the gavel. You own the motor car or any other lot and are responsible for payment in full. No Bidder may retract a bid made during the sale for any reason.
- 4.3 The Bidder is responsible for all risk of loss or damage and insurance immediately upon purchase of the motor car or any other lots.
- 4.4 RM reserves the right to reject any bid. The highest Bidder acknowledged by the auctioneer will be the Buyer. The auctioneer has absolute and sole discretion in the case of error or dispute with respect to bidding and, whether during or after the sale, to determine the successful Bidder, to re-open the bidding, to cancel the sale, or to re-offer and re-sell the motor car or any other lot in dispute. If any dispute arises after the sale, RM's sale record is conclusive. At RM's discretion, RM will execute order or absentee bids and accept telephone bids and online bids via rmsothebys.com as a convenience to clients who are not present at auctions; RM is not responsible for any errors or omissions in connection therewith. Prospective Bidders should also consult rmsothebys.com for the most up-to-date cataloging of the motor cars or any other lots.
- 4.5 By participating in the sale, the Bidder represents and warrants that any bid placed by them, or on their behalf, is not the product of any collusive or other anti-competitive agreement and is otherwise consistent with federal and state antitrust law. RM may require such necessary financial references, guarantees, deposits, and/or such other security, at their absolute discretion, as security for any bid. Please bear in mind that RM is unable to obtain financial references over weekends or public holidays.

5. Purchase Price.

- 5.1 The Purchase Price shall consist of the following:
 - 5.1.1 the Hammer Price of the motor car or any other lot, and
 - 5.1.2 the applicable Buyers' Premium.

(Clauses 5.1 to 5.1.2 together "Purchase Price").

6. Buyers' Premium.

- 6.1 In addition to the Hammer Price, the winning Bidder is required to pay RM a percentage of the Hammer Price, which RM retains as the Buyers' Premium for the purchase of each motor car or any other lot ("Buyers' Premium").
- 6.2 RMS North American auctions will have the following Buyers' Premiums:
 - 6.2.1 In the event of a final Hammer Price of \$250,000 (USD) and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of twelve percent (12%).
 - 6.2.2 In the event of a final Hammer Price above \$250,000 (USD) on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of twelve percent (12%) on the first \$250,000 (USD) and will receive a Buyers' Premium of ten percent (10%) on the Hammer Price above \$250,000 (USD).
 - 6.2.3 Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of twenty percent (20%) on the Hammer Price of those particular lots.
- 6.3 RMA North American auctions will have the following Buyers' Premiums:
 - 6.3.1 RMA will receive a Buyers' Premium of ten percent (10%) on all motor car lots.
 - 6.3.2 Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMA a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) on the Hammer Price of those particular lots.
- 6.4 RM European auctions will have the following Buyers' Premiums:
 - 6.4.1 In the event of a final Hammer Price of €200,000 (EUR) and below on all motor car lots, RM will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium).

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES

3. Frais d'inscription.

- 3.1 Afin de s'inscrire pour enchérir sur le lieu des enchères, les Enchérisseurs doivent payer des frais d'inscription comme indiqué ci-dessous:
 - 3.1.1 jusqu'à concurrence de 300 \$ (USD) de frais d'inscription pour les enchères RMS en Amérique du Nord;
 - 3.1.2 jusqu'à concurrence de 200 \$ (USD) de frais d'inscription pour les enchères RMA en Amérique du Nord;
 - 3.1.3 200 € (EUR) de frais d'inscription pour les enchères RMS à Paris;
 - 3.1.4 200 € (EUR) de frais d'inscription pour les enchères RMS à Monaco et Villa Erba; et
 - 3.1.5 150 £ (GBP) de frais d'inscription pour les enchères RMS à Londres, au Royaume-Uni.

4. Enchères.

- 4.1 Pour enchérir à une enchère RM, un Enchérisseur doit être âgé d'au moins 21 ans, ou de 18 ans en France.
- 4.2 Aux enchères, il n'y a pas de « délai de réflexion ». Si vous remportez l'enchère finale, la propriété change de mains au coup de marteau. Vous êtes propriétaire du véhicule automobile ou de tout autre lot et êtes responsable du paiement intégral. Aucun Enchérisseur ne peut rétracter une enchère faite durant la vente pour quelque raison que ce soit.
- 4.3 L'Enchérisseur est responsable de tout risque de perte ou de dommage et de l'assurance dès l'achat du véhicule automobile ou de tout autre lot.
- 4.4 RM se réserve le droit de refuser toute enchère. L'Enchérisseur le plus offrant reconnu par le commissaire-priseur sera l'Acheteur. La personne habilitée à diriger la vente a le pouvoir discrétionnaire absolu en cas d'erreur ou de litige concernant les enchères et, que ce soit pendant ou après la vente, de déterminer l'Enchérisseur retenu, de rouvrir les enchères, d'annuler la vente ou de proposer de nouveau et revendre le véhicule automobile ou tout autre lot en litige. Si un litige survient après la vente, le dossier de vente de RM est décisif. Au gré de RM, RM exécutera l'ordre ou les ordres d'achat et acceptera les enchères par téléphone et en ligne via rmsothebys.com pour la commodité des clients qui n'assistent pas aux ventes; RM n'est pas responsable des erreurs ou omissions en rapport avec ces ordres ou enchères. Les Enchérisseurs potentiels devraient également consulter le site rmsothebys.com pour obtenir les derniers catalogues des véhicules automobiles ou autres lots.
- 4.5 En participant à la vente, l'Enchérisseur déclare et garantit que toute enchère placée par lui-même ou en son nom n'est pas le produit d'une entente collusive ou de tout autre accord anticoncurrentiel et est par ailleurs conforme au droit de concurrence applicable (fédéral et étatique). RM peut exiger les références financières, garanties, cautions et/ou autres garanties nécessaires, de son plein gré, en garantie de toute enchère. Veuillez noter que RM n'est pas en mesure d'obtenir de références financières les week-ends ou jours fériés.

5. Prix d'Achat.

- 5.1 Le Prix d'Achat se compose des éléments suivants:
 - 5.1.1 le Prix d'Adjudication du véhicule automobile ou de tout autre lot, et
 - 5.1.2 la Commission d'Achat applicable.

(les Articles 5.1 à 5.1.2 sont désignés collectivement le « Prix d'Achat »).

6. Commission d'Achat.

- 6.1 Outre le Prix d'Adjudication, l'Enchérisseur retenu est tenu de verser à RM un pourcentage du Prix d'Adjudication, que RM retient comme Commission d'Achat au titre de l'achat de chaque véhicule automobile ou de tout autre lot (« Commission d'Achat »).
- 6.2 Les enchères de RMS en Amérique du Nord donneront lieu aux Commissions d'Achat suivantes:
 - 6.2.1 Si le Prix d'Adjudication final est inférieur ou égal à 250 000 \$ (USD) sur l'ensemble des lots de véhicules automobiles, RMS percevra une Commission d'Achat de douze pour cent (12 %).
 - 6.2.2 Si le Prix d'Adjudication final est supérieur à 250 000 \$ (USD) sur l'ensemble des lots de véhicules automobiles, RMS percevra une Commission d'Achat de douze pour cent (12 %) sur les premiers 250 000 \$ (USD) et une Commission d'Achat de dix pour cent (10 %) sur le Prix d'Adjudication supérieur à 250 000 \$ (USD).
 - 6.2.3 Les Acheteurs de tous les lots de véhicules non motorisés, y compris, mais sans s'y limiter, les souvenirs, motos, bateaux, remorques, bijoux et vêtements, sont tenus de verser à RMS une Commission d'Achat de vingt pour cent (20 %) sur le Prix d'Adjudication de ces lots particuliers.
- 6.3 Les enchères RMA en Amérique du Nord donneront lieu aux Commissions d'Achat suivantes:
 - 6.3.1 RMA percevra une Commission d'Achat de dix pour cent (10 %) sur l'ensemble des lots de véhicules automobiles.
 - 6.3.2 Les acheteurs de tous les lots de véhicules non motorisés, y compris, mais sans s'y limiter, les souvenirs, motos, bateaux, remorques, bijoux et vêtements, sont tenus de verser à RMA une Commission d'Achat de quinze pour cent (15 %) sur le Prix d'Adjudication de ces lots particuliers.
- 6.4 Les enchères RMA en Europe donneront lieu aux Commissions d'Achat suivantes:
 - 6.4.1 Si le Prix d'Adjudication final est inférieur ou égal à 200 000 € (EUR) sur l'ensemble des lots de véhicules automobiles, RM percevra une Commission d'Achat de quinze pour cent (15 %) (plus la TVA sur la Commission d'Achat).



Sotheby's

NEW AUCTION



11-12 APRIL 2019

ESSEN 2019

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH 20 FEBRUARY

HEADQUARTERS +1 519 352 4575

GERMANY +49 172 7151 251

FRANCE +1 33 (0) 1 76 75 32 93

ITALY +39 02 9475 3812

rmsothebys.com
Collectors gather here.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 6.4.2 In the event of a final Hammer Price above €200,000 (EUR) on all motor car lots, RM will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first €200,000 (EUR) and will receive a Buyers' Premium of twelve and a half percent (12.5%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above €200,000 (EUR).
- 6.4.3 Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RM a Buyers' Premium of twenty percent (20%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of those particular lots.
- 6.5 RMS London, United Kingdom, auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 6.5.1 In the event of a final Hammer Price of £200,000 (GBP) and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium).
- 6.5.2 In the event of a final Hammer Price above £200,000 (GBP) on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first £200,000 (GBP) and will receive a Buyers' Premium of twelve and a half percent (12.5%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above £200,000 (GBP).
- 6.5.3 Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of twenty percent (20%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of those particular lots.
- 6.6 For those Bidders utilizing the online service Live Auctioneers for any RM auction, in addition to the applicable Buyers' Premium, an additional two percent (2%) of the Hammer Price will be charged to the Buyer of a motor car lot, and an additional three percent (3%) of the Hammer Price will be charged to the Buyer of a non-motor car lot, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing.
- 7. Tax.**
- 7.1 The Buyer is responsible to pay all city, state, federal, provincial, territorial, and any and all other taxes due for which the Buyer does not qualify as exempt, subject to RM verification; proof of exemption is the Buyer's responsibility. The Buyer is responsible for any applicable duty, import tariffs, charges, or any and all other required payments that are due upon the import of the motor car or any other lot to its final destination.
- 7.2 Although by no means an exhaustive list, please be aware of the tax scenarios below.
- 7.2.1 For auctions held in the United States, if the Buyer of a motor car or any other lot resides in an American state in which RM is registered to collect/remittance sales tax, RM is required to collect/remittance sales tax on the purchase of that motor car or any other lot. RM is registered to collect/remittance sales tax in the following states: California, Florida, Indiana, Pennsylvania, Arizona, New York, and Michigan. RM reserves the right to collect/remittance sales tax from residents from other jurisdictions if RM deems the collection/remittance of tax necessary.
- 7.2.2 For auctions in the EU, according to the EU VAT Directive, motor cars that have been in use for no more than six (6) months or that have been driven for no more than 6,000 kilometers are considered new means of transport and will be subject to VAT. Payment of VAT is the responsibility of the Buyer. Where applicable, RM may take a deposit from the Buyer equal to the amount of VAT due, which will be refunded upon receiving satisfactory evidence that the motor car has been transported to and registered in another EU country.
- 8. No Legal or Tax Advice.** This agreement is an important legal document. The Bidder acknowledges that the Bidder has had the opportunity to consult an attorney before signing this agreement and has signed this agreement after having the opportunity to consult with an attorney of their own choosing. Notwithstanding any references to any transactions or arrangements in this agreement, or any contemporaneous written, oral, or implied understandings of the Parties relating to the subject matter of this agreement, RM has not provided legal or tax advice or tax planning services to the Bidder or for the Bidder's benefit in connection with the transactions contemplated by this agreement, and no one at RM has acted as the Bidder's attorney or tax advisor. It is the Bidder's responsibility to satisfy themselves and comply with all applicable tax, duty, or any and all other payments associated with the purchase of a motor car or any other lot at an RM auction.
- 9. Payment.**
- 9.1 Subject to fulfillment of the Contractual Obligations, on the fall of the auctioneer's hammer or equivalent device or mechanism ("**Hammer Price**"), the contract between the Consignor and the Bidder is concluded; payment is due in full on or before 5:00 p.m. of the next business day ("**Payment Deadline**"), and payment is to be made to RM.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES

- 6.4.2 Si le Prix d'Adjudication final est supérieure à 200 000 € (EUR) sur l'ensemble des lots de véhicules automobiles, RM percevra une Commission d'Achat de quinze pour cent (15 %) (plus la TVA sur la Commission d'Achat) sur les premiers 200 000 € (EUR) et une Commission d'Achat de douze virgule cinq pour cent (12,5 %) (plus la TVA sur la Commission d'Achat) sur le Prix d'Adjudication supérieure à 200 000 € (EUR).
- 6.4.3 Les Acheteurs de tous les lots de véhicules non motorisés, y compris, mais sans s'y limiter, les souvenirs, motos, bateaux, remorques, bijoux et vêtements, sont tenus de verser à RM une Commission d'Achat de vingt pour cent (20 %) (plus la TVA sur la Commission d'Achat) sur le Prix d'Adjudication de ces lots particuliers.
- 6.5 Les enchères RMS à Londres (Royaume-Uni) donneront lieu aux Commissions d'Achat suivantes :
- 6.5.1 Si le Prix d'Adjudication final est inférieur ou égal à 200 000 £ (GBP) sur l'ensemble des lots de véhicules automobiles, RMS percevra une Commission d'Achat de quinze pour cent (15 %) (plus la TVA sur la Commission d'Achat).
- 6.5.2 Si le Prix d'Adjudication final est supérieur à 200 000 £ (GBP) sur l'ensemble des lots de véhicules automobiles, RMS percevra une Commission d'Achat de quinze pour cent (15 %) (plus la TVA sur la Commission d'Achat) sur les premières 200 000 £ (GBP) et une Commission d'Achat de douze virgule cinq pour cent (12,5 %) (plus la TVA sur la Commission d'Achat) sur le Prix d'Adjudication supérieure à 200 000 £ (GBP).
- 6.5.3 Les Acheteurs de tous les lots de véhicules non motorisés, y compris, mais sans s'y limiter, les souvenirs, motos, bateaux, remorques, bijoux et vêtements, sont tenus de verser à RMS une Commission d'Achat de vingt pour cent (20 %) (plus la TVA sur la Commission d'Achat) sur le Prix d'Adjudication de ces lots particuliers.
- 6.6 Pour les Enchérisseurs utilisant le service en ligne Live Auctioneers pour toute enchère RM, en plus de la Commission d'Achat applicable, un supplément de deux pour cent (2 %) du Prix d'Adjudication sera facturé à l'Acheteur d'un lot de véhicules automobiles, et un supplément de trois pour cent (3 %) du Prix d'Adjudication sera facturé à l'Acheteur d'un lot de véhicules non motorisés, y compris, mais sans s'y limiter, les souvenirs, motos, bateaux, remorques, bijoux et vêtements.
- 7. Impôts et taxes.**
- 7.1 Il incombe à l'Acheteur de s'acquitter de l'intégralité des impôts et taxes municipaux, étatiques, fédéraux, provinciaux, territoriaux et autres impôts exigibles et applicables dans la juridiction concernée dont il ne peut être exonéré, sous réserve de la vérification de RM; il revient à l'Acheteur de prouver cette exonération. L'Acheteur est responsable des droits de douane, droits à l'importation, frais ou tout autre paiement requis qui sont dus lors de l'importation du véhicule automobile ou de tout autre lot vers sa destination finale.
- 7.2 Bien que cette liste ne soit pas exhaustive, veuillez prendre connaissance des éléments fiscaux ci-dessous
- 7.2.1 Concernant les enchères tenues aux États-Unis, si l'Acheteur d'un véhicule automobile ou de tout autre lot réside dans un État américain dans lequel RM est inscrite afin de percevoir et reverser la taxe sur les ventes, RM est tenue de percevoir et reverser la taxe sur les ventes sur l'achat de ce véhicule automobile ou de tout autre lot. RM est inscrite afin de percevoir et reverser la taxe sur les ventes dans les États suivants : Californie, Floride, Indiana, Pennsylvania, Arizona, New York, et Michigan. RM se réserve le droit de percevoir et reverser la taxe sur les ventes auprès des résidents d'autres territoires si elle juge que la collecte et le paiement de la taxe est nécessaire.
- 7.2.2 Concernant les enchères tenues dans l'UE, conformément à la Directive TVA de l'UE, les véhicules automobiles qui ont été utilisés pendant six (6) mois maximum ou qui ont parcouru 6 000 kilomètres maximum sont considérés comme des moyens de transport neufs et seront soumis à la TVA. Le paiement de la TVA incombe à l'Acheteur. Le cas échéant, RM peut exiger de l'Acheteur un acompte égal au montant de la TVA due, qui sera remboursé sur réception de preuves satisfaisantes que le véhicule automobile a été transporté et immatriculé dans un autre pays de l'UE.
- 8. Absence de conseils d'ordre juridique ou fiscal.** Le présent contrat constitue un document juridique important. L'Enchérisseur reconnaît avoir eu l'occasion de consulter un avocat avant de signer le présent contrat et avoir signé le présent contrat après avoir eu l'occasion de consulter un avocat de son choix. Nonobstant les mentions faites à des opérations ou arrangements dans le présent contrat, ou à des ententes écrites, verbales ou implicites applicables des Parties relatives à l'objet du présent contrat, RM n'a pas fourni de conseils d'ordre juridique ou fiscal ou de services de planification fiscale à l'Enchérisseur ou à son profit dans le cadre des opérations envisagées par le présent contrat, et personne au sein de RM n'a agi en qualité de conseiller juridique ou fiscal de l'Enchérisseur. Il incombe à l'Enchérisseur de s'assurer et de se conformer à tout droit, taxe ou autre paiement applicable lié à l'achat d'un véhicule automobile ou de tout autre lot lors de la vente aux enchères organisée par RM.
- 9. Paiement.**
- 9.1 Sous réserve de l'exécution des Obligations Contractuelles, le contrat entre le Vendeur et l'Enchérisseur est conclu au coup de marteau de la personne habilitée à diriger la vente ou d'un dispositif ou mécanisme équivalent (« **Prix d'Adjudication** ») ; le paiement est dû en intégralité au plus tard à 17h00 le jour ouvré suivant (« **Date Limite de Paiement** »), et le paiement doit être réglé à RM.



Sotheby's

CONSIGNMENTS AND
BIDDERS INVITED



25 MAY 2019

VILLA ERBA

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH 10 APRIL

16-17 AUGUST 2019

MONTEREY

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH 3 JULY

5 NOVEMBER 2019 **NEW DATE**

LONDON

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH 18 SEPTEMBER

HEADQUARTERS +1 519 352 4575

UK +44 (0) 20 7851 7070

NEW YORK +1 212 894 1562

CALIFORNIA +1 310 559 4575

RM Sotheby's Lic. No. VI/1004739/2; Licensed Auctioneer Alain Squindo #AU4865

rmsothebys.com
Collectors gather here.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 9.2 For RM North American auctions, all payments must be in the form of cash or certified funds unless other arrangements have been approved in advance. Cash payments will be reported according to U.S. federal government requirements.
- 9.3 For RM United Kingdom and European auctions, all payments must be in the form of wire transfer unless other arrangements have been approved in advance.
- 9.4 RM is not obligated to release the motor car or any other lot to the winning Bidder until the winning Bidder has met all of the Contractual Obligations and paid the Purchase Price plus applicable taxes.
- 9.5 In the event that the winning Bidder does not pay any portion of the Purchase Price plus applicable taxes by the Payment Deadline, the Bidder agrees to and acknowledges the following: If RM elects to pay the Consignor any portion of the Purchase Price plus applicable taxes, RM shall have all of the rights of the Consignor to pursue the Buyer for any amounts paid to the Consignor, whether at law, in equity, or under these Conditions of Business. The Bidder hereby authorizes RM to deduct the Purchase Price plus applicable taxes from the Bidder's cash deposit or to charge this amount to the credit card that the Bidder has provided. If the Bidder's cash deposit and/or credit card payment does not cover the Purchase Price plus applicable taxes, in addition to other remedies available by law, RM reserves the right to impose, from the Payment Deadline until the full Purchase Price plus applicable taxes has been made by the Buyer, a late charge of ten percent (10%) interest per annum on the (1) Purchase Price plus applicable taxes, (2) maximum published Sellers' Commission, (3) Buyers' Premium, (4) applicable expenses, (5) any collection costs, attorneys' fees, and court costs incurred to enforce payment, and (6) other damages.
- 10. All Sales Are "As Is" and "Where Is."** The Bidder is responsible for inspections and verification of the condition, authenticity, and completeness of any motor car or any other lot purchased. No warranties or representations of any type whatsoever are made by RM. Statements printed in catalogues, online content, pre-mailers, advertisements, brochures, signs, and window cards, as well as verbal statements made by auctioneers or auction staff, are representations made by the Consignor, and RM has no obligation to verify or authenticate any such claims or representations. Except as herein provided, all motor cars or any other lots are sold as is, where is, with no representations or warranties, expressed or implied. **THE CONSIGNORS AND RM DISCLAIM ALL WARRANTIES, EXPRESSED OR IMPLIED, AS TO CONDITION, ORIGINALITY, OR AUTHENTICITY; ORIGIN OR PROVENANCE; PREVIOUS USE OR OWNERSHIP; MANUFACTURING OR RESTORATION PROCESSES; YEAR OR AGE; SERIAL NUMBER, MAKE, OR MODEL; OPTIONS AND TOOLS; ENGINE HOURS; AND MILEAGE OF ANY MOTOR CAR OR ANY OTHER LOT OR COMPONENT OF ANY MOTOR CAR OR ANY OTHER LOT, AND THEY SPECIFICALLY DISCLAIM ANY WARRANTIES OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE.**
- 11. Reserves.** Motor cars or any other lots not marked as "no reserve" (or similar) are subject to a reserve bid set by the Consignor. When a motor car or any other lot is sold subject to such a reserve bid, the auctioneer may bid on the Consignor's behalf in an amount not to exceed the amount of the reserve bid.
- 12. Absentee and Telephone Bidding.** Absentee and telephone bidding are services provided by RM for the Bidder's benefit, and RM cannot be held responsible for errors or omissions with respect to the bidding process, including failure to execute any bid. By submitting one or more bids, the Bidder has entered into a binding contract to purchase each motor car or any other lot if the Bidder's bid is successful. If the Bidder's bid is successful, the Bidder is to pay the Purchase Price plus applicable taxes, including the Buyers' Premium and sales tax, if not otherwise exempt. It is the Bidder's responsibility to provide proof of exemption from sales tax. By participating in telephone bidding, the Bidder acknowledges that RM has the right to record all telephone calls.
- 13. Cancellation/Rescission of Auction.**
- 13.1 RM will use reasonable efforts to avoid cancellation/rescission; however, RM has the sole discretion to cancel/rescind the auction and will not be liable to the Bidder for any losses or damages resulting from the cancellation/rescission if RM believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:
- 13.1.1 Force Majeure events including but not limited to:
- 13.1.1.1 any natural disaster, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction;
- 13.1.1.2 structural damage to the auction venue prior to the auction, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction; and
- 13.1.1.3 any terrorist event, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction.
- 13.1.2 Government/Court action, order, injunction, regulation, or law that necessitates a cancellation.
- 14. Cancellation/Rescission of Motor Car or Any Other Lot.**
- 14.1 RM will use reasonable efforts to avoid cancellation/rescission; however, RM has the sole discretion to cancel/rescind the sale of a motor car or any other lot and will not be liable to the Bidder for any losses or damages resulting from the cancellation/rescission if RM believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES

- 9.2 Pour les enchères RM en Amérique du Nord, tous les paiements doivent être effectués en espèces ou en fonds certifiés, à moins que d'autres arrangements n'aient été approuvés au préalable. Les paiements en espèces seront déclarés conformément aux exigences du gouvernement fédéral américain.
- 9.3 Pour les enchères RM au Royaume-Uni et en Europe, tous les paiements doivent être effectués par virement bancaire, à moins que d'autres arrangements n'aient été approuvés au préalable.
- 9.4 RM n'est pas tenue de remettre le véhicule automobile ou tout autre lot à l'Enchérisseur retenu tant que ce dernier n'a pas satisfait à toutes les Obligations Contractuelles et réglé le Prix d'Achat et les taxes applicables.
- 9.5 Dans l'éventualité où l'Enchérisseur retenu ne paie pas une partie du Prix d'Achat et les taxes applicables avant la Date Limite de Paiement, l'Enchérisseur accepte et reconnaît ce qui suit : si RM choisit de régler au Vendeur une partie du Prix d'Achat et les taxes applicables, RM aura tous les droits du Vendeur de poursuivre l'Acheteur au titre des montants réglés au Vendeur, que ce soit en droit ou, si applicable, en equity, ou en vertu des présentes Conditions Générales. L'Enchérisseur autorise par les présentes RM à déduire le Prix d'Achat et les taxes applicables du dépôt en espèces de l'Enchérisseur ou de débiter ce montant de la carte de crédit qu'il a fournie. Si le dépôt en espèces et/ou le paiement par carte de crédit de l'Enchérisseur ne couvre pas le Prix d'Achat et les taxes applicables, en plus des autres recours prévus par la loi, RM se réserve le droit d'imposer, à compter de la Date Limite de Paiement jusqu'au paiement intégral du Prix d'Achat et des taxes applicables par l'Acheteur, des intérêts de retard de dix pour cent (10 %) par an sur (1) le Prix d'Achat et les taxes applicables, (2) la Commission de Vente maximale publiée, (3) la Commission d'Achat, (4) les dépenses applicables, (5) les frais de recouvrement, honoraires d'avocats, et frais de justice engagés pour faire exécuter le paiement, et (6) d'autres dommages.
- 10. Toutes les ventes se font « en l'état » et « là où elles se trouvent ».** L'Enchérisseur est responsable des inspections et de la vérification de l'état, de l'authenticité, et de l'exhaustivité de tout véhicule automobile ou de tout autre lot acheté. RM ne donne aucune garantie et ne fait aucune déclaration quelle qu'elle soit. Les déclarations imprimées dans les catalogues, le contenu en ligne, les courriers en nombre, les brochures, les enseignes et cartons vitrine, ainsi que les déclarations verbales faites par les commissaires-priseurs ou le personnel de la vente aux enchères, sont des déclarations faites par le Vendeur, et RM n'est nullement tenue de vérifier ou d'authentifier ces revendications ou déclarations. À l'exception des stipulations des présentes, tous les véhicules automobiles ou autres lots sont vendus en l'état, là où ils se trouvent, sans aucune déclaration ou garantie, explicite ou implicite. **LES VENDEURS ET RM DÉCLINENT TOUTE GARANTIE, EXPLICITE OU IMPLICITE, QUANT À L'ÉTAT, L'ORIGINALITÉ OU L'AUTHENTICITÉ ; L'ORIGINE OU LA PROVENANCE ; L'UTILISATION OU LA PROPRIÉTÉ ANTÉRIEURE ; AUX PROCÉDÉS DE FABRICATION OU DE REMISE EN ÉTAT ; L'ANNÉE OU L'ÂGE ; AU NUMÉRO DE SÉRIE, À LA MARQUE OU AU MODÈLE ; AUX OPTIONS ET OUTILS ; AUX HEURES DE FONCTIONNEMENT ; ET AU KILOMÈTRE DE TOUT AUTRE VÉHICULE AUTOMOBILE OU DE TOUT AUTRE LOT OU COMPOSANT DE TOUT VÉHICULE AUTOMOBILE OU AUTRE LOT, ET ILS DÉCLINENT EXPRESSÉMENT TOUTE GARANTIE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADÉQUATION À UN USAGE PARTICULIER.**
- 11. Prix de réserve.** Les véhicules automobiles ou autres lots ne portant pas la mention « sans prix de réserve » (ou mention similaire) font l'objet d'un prix de réserve fixé par le Vendeur. Lorsqu'un véhicule automobile ou tout autre lot est vendu sous réserve d'un tel prix de réserve, la personne habilitée à diriger la vente peut porter une enchère au nom du Vendeur pour un montant ne dépassant pas le montant du prix de réserve.
- 12. Ordres d'achat et enchères par téléphone.** Les ordres d'achat et enchères par téléphone sont des services dispensés par RM au profit de l'Enchérisseur, et RM ne peut être tenue pour responsable des erreurs ou omissions liées au processus de vente aux enchères, y compris l'inexécution d'une enchère. En soumettant une ou plusieurs enchères, l'Enchérisseur a conclu un contrat exécutoire pour acheter chaque véhicule automobile ou tout autre lot si l'enchère de l'Enchérisseur est retenue. Si l'enchère de l'Enchérisseur est retenue, ce dernier doit régler le Prix d'Achat plus les taxes applicables, y compris la Commission d'Achat et la taxe sur les ventes, s'il n'en est pas exonéré. Il incombe à l'Enchérisseur de fournir la preuve d'exonération de la taxe sur les ventes. En participant aux enchères par téléphone, l'Enchérisseur reconnaît que RM a le droit d'enregistrer tous les appels téléphoniques.
- 13. Annulation de la vente aux enchères.**
- 13.1 RM déploiera des efforts raisonnables afin d'éviter toute annulation/résiliation. Toutefois, RM a toute latitude pour annuler la vente aux enchères et ne sera pas responsable vis-à-vis de l'Enchérisseur des pertes ou dommages résultant de cette annulation/résiliation si RM pense que les événements suivants se sont produits ou ont une probabilité raisonnable de se produire:
- 13.1.1 Cas de Force Majeure, y compris notamment:
- 13.1.1.1 toute catastrophe naturelle qui, en dépit d'efforts raisonnables, empêche RM d'assurer la vente aux enchères;
- 13.1.1.2 dégradation structurelle du lieu de la vente avant la vente aux enchères qui, en dépit d'efforts raisonnables, empêche RM d'assurer la vente aux enchères; et
- 13.1.1.3 tout événement terroriste qui, en dépit d'efforts raisonnables, empêche RM d'assurer la vente aux enchères.
- 13.1.2 Mesure, ordonnance, injonction, règlement d'un gouvernement/tribunal ou loi nécessitant une annulation.
- 14. Annulation/résiliation de la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot.**
- 14.1 RM déploiera des efforts raisonnables afin d'éviter toute annulation/résiliation. Toutefois, RM a toute latitude pour annuler/résilier la vente d'un véhicule automobile ou de tout autre lot et ne sera pas responsable vis-à-vis de l'Enchérisseur des pertes ou dommages résultant de cette annulation/résiliation si RM pense que les événements suivants se sont produits ou ont une probabilité raisonnable de se produire:



TWIN SPARK FINANCE

in partnership with



Sotheby's

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

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

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

Karsten Le Blanc

(Managing Director of Twin Spark Finance)

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

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

Nicholas Barton

(Sales Director of Twin Spark Finance)

For information:

0203 930 9293 | info@twinsparkfinance.com



www.twinsparkfinance.com

The information above is not an offer of finance or a solicitation to borrow money. It is restricted and is not for publication in the United States of America, Canada or any other jurisdiction in which publication would be unlawful. If you reside in such a jurisdiction, the information is not directed at you.

This advertisement is a financial promotion. It has been approved for the purposes of section 21 of the Financial Services and Markets Act 2000 by Keith, Bayley, Rogers & Co. Limited. For full details of our terms and conditions please see our website.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 14.1.1 RM opines that the motor car or any other lot has been intentionally and materially misrepresented by the Consignor;
- 14.1.2 RM opines that physical damage to the motor car or any other lot, which cannot be sufficiently repaired prior to the auction, occurred after this agreement was signed;
- 14.1.3 RM is served with a lawsuit from a third party in relation to the motor car or any other lot;
- 14.1.4 RM faces significant reputational damages that would cause monetary damages for selling the motor car or any other lot;
- 14.1.5 material issues regarding Title, registration, or transfer of ownership that cannot be reasonably cured;
- 14.1.6 material issues regarding the provenance, merchantability, or authenticity of the motor car or any other lot that cannot be reasonably cured; or
- 14.1.7 if there are legitimate claims, accusations, notices, or similar communications made by the Buyer in regard to their purchase of a motor car or any other lot not being authentic, being misrepresented, having an encumbered title or registration, having undisclosed material issue, or having a similar claim, RM has the right to retain the Buyer's funds on account and be the arbitrator as to the merit of the Buyer's claims and to cancel the sale of the motor car or any other lot and reimburse the payment to the Buyer if RM deems the Buyer's claims to be valid.

15. Online Services Are "As Is" and "As Available."

- 15.1 Bidders may be able to bid via websites, telephone services, applications, and tools (collectively "Services").
- 15.2 RM tries to keep the Services safe, secure, and functioning properly, but RM cannot guarantee the continuous operation of or access to the Services. Bid update and other notification functionality may not occur in real time. Such functionality is subject to delays beyond RM's control.
- 15.3 Bidders agree that they are making use of the Services at their own risk and that they are being provided to Bidders on an "AS IS" and "AS AVAILABLE" basis. Accordingly, to the extent permitted by applicable law, RM excludes all expressed or implied warranties, terms, and conditions, including but not limited to implied warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, and non-infringement.

16. Currency Display. RM may use a currency display in the salesroom for informational purposes only. The currencies listed on the currency converter are not real-time conversions pegged to market rates and are not to be relied on by anyone. Errors and inaccuracies may occur in the operation of the currency converter. To be clear, the bid price stated by the auctioneer is the prevailing and binding bid price.

17. Bank Letter. Please note that in order to register to bid at an RM sale, RM requires that all Bidders provide a Bank Letter. All Bank Letters must be written on bank letterhead. Please note that RM may waive this requirement at its sole discretion.

18. Credit Card Hold and Pre-authorization.

18.1 Please note that in order to register to bid at an RM sale, RM requires a hold and pre-authorization to be placed on the Bidder's credit card, which is dependent on the particular auction as listed in clause 18.2 ("CC Hold"). If the Bidder fails to pay for a motor car or any other lot purchased on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction, the Bidder acknowledges that their credit card will be charged the applicable CC Hold for the missed payment; please note that the Bidder is still bound to pay their remaining balance. The CC Hold will not be charged to their credit card if the Bidder makes full payment on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction. If the Bidder does not purchase a motor car or any other lot, their credit card will not be charged. If their credit card is not to be charged, the CC Hold should fall off their credit card within ten (10) business days, depending on their credit card company. Please note that RM may waive this requirement at its sole discretion.

18.2 A CC Hold as outlined below will be placed on the Bidder's credit card:

- 18.2.1 a \$5,000 (USD) CC Hold for RMS North American auctions;
- 18.2.2 a \$2,000 (USD) CC Hold for RMA North American auctions;
- 18.2.3 a €5,000 (EUR) CC Hold for RM European auctions; and
- 18.2.4 a £5,000 (GBP) CC Hold for RMS London, United Kingdom, auctions.

19. Title Transfer.

19.1 For RM North American auctions, in an effort to ensure all titles are free and clear of liens or encumbrances, RM manages the process of title reassignment on behalf of the Buyer. Buyers will receive titles in the mail up to twenty (20) business days following the auction. A \$75 (USD) administration fee or its equivalent in local currency of the auction location (\$65 (USD) in the State of California) will be assessed per motor car purchased, but this fee will not apply to nostalgia lots.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES

- 14.1.1 RM estime que l'Enchérisseur a fait une fausse déclaration intentionnelle et importante concernant le véhicule automobile ou tout autre lot ;
- 14.1.2 RM estime que les dommages physiques du véhicule automobile ou de tout autre lot, ne pouvant être réparés de manière suffisante avant la vente aux enchères, se sont produits après la signature du présent contrat;
- 14.1.3 RM est signifiée ou notifiée de poursuites engagées par un tiers à l'égard du véhicule automobile ou de tout autre lot;
- 14.1.4 RM s'expose à d'importants dommages à sa réputation qui entraîneraient des dommages pécuniaires au titre de la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot;
- 14.1.5 questions importantes concernant le Titre de Propriété, l'immatriculation ou le transfert de propriété auxquelles il ne peut être remédié raisonnablement;
- 14.1.6 questions importantes concernant la provenance, la qualité marchande ou l'authenticité du véhicule automobile ou de tout autre lot auxquelles il ne peut être remédié raisonnablement; ou
- 14.1.7 en cas de réclamations, accusations, notifications ou communications similaires légitimes de la part de l'Acheteur concernant son achat d'un véhicule automobile ou de tout autre lot et le fait qu'il ne soit pas authentique, fasse l'objet d'une déclaration erronée, que son titre de propriété ou son immatriculation soit grevé, qu'une question importante n'ait pas été divulguée, ou formulant toute réclamation similaire, RM a le droit de conserver les fonds de l'Acheteur sur un compte et d'agir en qualité d'arbitre quant au bien-fondé des réclamations de l'Acheteur, puis d'annuler la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot et de rembourser le paiement à l'Acheteur si elle estime que les réclamations de l'Acheteur sont légitimes.

15. Les services en ligne sont « en l'état » et « selon leur disponibilité ».

- 15.1 Les Enchérisseurs peuvent être en mesure d'enchérir par l'intermédiaire de sites Internet, de services téléphoniques, d'applications ou d'outils (collectivement désignés les « Services »).
- 15.2 RM s'efforce d'assurer la sécurité, la sûreté et le bon fonctionnement des Services mais ne peut garantir le fonctionnement continu ou l'accès aux Services. La mise à jour des enchères et autre fonctionnalité de notification ne peuvent se produire en temps réel. Cette fonctionnalité est sujette à des retards indépendants de la volonté de RM.
- 15.3 Les Enchérisseurs conviennent d'utiliser les Services à leurs risques et périls et conviennent qu'ils sont fournis aux Enchérisseurs « EN L'ÉTAT » et « SELON LEUR DISPONIBILITÉ ». Par conséquent, dans la mesure où la loi applicable le permet, RM exclut toutes les garanties, modalités et conditions explicites ou implicites, y compris notamment les garanties implicites de qualité marchande, d'adéquation à un usage particulier et d'absence de contrefaçon.

16. Affichage des devises. RM peut utiliser l'affichage de devises dans la salle des ventes à titre indicatif uniquement. Les devises figurant sur le convertisseur de devises ne sont pas des conversions en temps réel basées sur les taux du marché et nul ne doit les utiliser. Des erreurs et des inexactitudes peuvent survenir dans le fonctionnement du convertisseur de devises. Pour être clair, le prix de l'enchère indiqué par le commissaire-priseur est le prix de l'enchère en vigueur et contraignant.

17. Lettre de garantie bancaire. Veuillez noter que pour s'inscrire en tant qu'enchérisseur lors d'une vente RM, RM exige que tous les Enchérisseurs remettent une Lettre de Garantie Bancaire. Toutes les Lettres de Garantie Bancaire doivent être rédigées sur du papier à en-tête de la banque. Veuillez noter que RM peut renoncer à cette exigence à son gré.

18. Garantie sur carte de crédit et autorisation préalable.

18.1 Veuillez noter que pour s'inscrire en tant qu'enchérisseur lors d'une vente RM, RM exige une garantie et une autorisation préalable placée sur la carte de crédit de l'Enchérisseur, qui dépend de la vente aux enchères particulière mentionnée à la clause 18.2 (« Garantie sur CC »). En cas de défaut de paiement de la part de l'Enchérisseur d'un véhicule automobile ou de tout autre lot acheté au plus tard à 17h00 le premier jour ouvré suivant la vente aux enchères, il reconnaît que sa carte de crédit sera débitée de la Garantie sur CC applicable au titre de sa dette ; veuillez noter que l'Enchérisseur est toujours tenu de régler le solde de la somme due. La Garantie sur CC ne sera pas débitée de la carte de crédit de l'Enchérisseur s'il effectue le règlement de la totalité de la somme due au plus tard à 17h00 le premier jour ouvré suivant la vente aux enchères. Si l'Enchérisseur n'achète pas de véhicule automobile ou tout autre lot, sa carte de crédit ne sera pas débitée. Dans ce cas, la Garantie sur CC devra être débloquée sur sa carte de crédit dans les dix (10) jours ouvrés, selon la société émettrice de sa carte de crédit. Veuillez noter que RM peut renoncer à cette exigence à son gré.

18.2 Une Garantie sur CC telle que celle énoncée ci-dessous sera placée sur la carte de crédit de l'Enchérisseur:

- 18.2.1 une Garantie sur CC de 5 000 \$ (USD) pour les enchères RMS en Amérique du Nord;
- 18.2.2 une Garantie sur CC de 2 000 \$ (USD) pour les enchères RMA en Amérique du Nord;
- 18.2.3 une Garantie sur CC de 5 000 € (EUR) pour les enchères RM en Europe; et
- 18.2.4 une Garantie sur CC de 5 000 £ (GBP) pour les enchères RMS à Londres, au Royaume-Uni.

19. Transfert de propriété.

19.1 Concernant les enchères RM en Amérique du Nord, afin de garantir que tous les titres de propriété sont libres de privilèges ou de sûretés, RM gère le procédé de transfert de titre au nom de l'Acheteur. Les Acheteurs recevront les titres par courrier dans les vingt (20) jours ouvrés suivant la vente aux enchères. Des frais administratifs de 75 \$ (USD) ou leur équivalent dans la devise locale (65 \$ (USD) dans l'État de Californie) seront imposés par véhicule automobile acheté, mais ces frais ne s'appliqueront pas aux lots nostalgiques.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

19.2 For RM European and London, United Kingdom auctions, RMS will use its best efforts to ensure that all titles are free and clear of liens and encumbrances. Where possible, RMS will also assist with the process of title reassignment on behalf of the Buyer. RMS cannot however be held responsible for the successful completion of this procedure due to the various regional rules and guidelines.

20. Removal of Purchased Motor Car or Any Other Lot.

20.1 For RM North American and European auctions, all purchased motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, must be removed from the auction site by the next business day by five PM (5:00 p.m.) in the applicable time zone where the auction is held ("**RM Removal Deadline**").

20.1.1 Specifically, for RM North American auctions:

20.1.1.1 If a motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is not removed by the RM Removal Deadline, the Buyer will be charged a removal fee of up to \$600 (USD) and a daily storage fee of up to \$40 (USD) until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

20.1.1.1.1 Please note that for RM auctions in Auburn, Indiana, no removal fee will apply.

20.1.2 Specifically, for RM European auctions:

20.1.2.1 The Buyer will be charged a removal fee of up to €600 (EUR) plus VAT per motor car, and a daily storage fee of up to €40 (EUR) plus VAT per motor car until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

20.1.2.2 Specifically, if a boat lot is not removed by the RM Removal Deadline, RM will remove the boat lot, and the Consignor is required to pay RM a removal fee plus VAT per boat lot and a daily storage fee plus VAT per boat lot. The removal fee and daily storage fee for a boat lot will be determined based on the size of the boat lot and therefore cannot be confirmed until the boat lot is consigned.

20.2 For RMS London, United Kingdom, auctions:

20.2.1 All purchased motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, will be removed and taken to the CARS Europe storage facility located in either Chedburgh, Suffolk, United Kingdom, or Fairoaks Chobham, United Kingdom, by the next business day by twelve PM (12:00 p.m.) in the applicable time zone where the auction is held.

20.2.2 The Buyer will be charged a removal fee of up to £600 (GBP) plus VAT per motor car and a daily storage fee of up to £40 (GBP) plus VAT per motor car until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

20.3 Regarding the collection of any non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, jewelry, and clothing, from the auction site: Once the Buyer has made payment by the Payment Deadline, a direct shipping company will contact the Buyer. Please note that a reasonable memorabilia removal and storage fee will apply.

20.4 Please note that the Buyer is required to insure their motor car or any other lot while the motor car or any other lot is being stored on their behalf.

21. Legal Action.

21.1 For RM North American auctions, in the event that either party brings action against the other, arising from or relating to this auction, the prevailing party, as determined by the court, shall be entitled to recover its reasonable attorneys' fees and costs. Jurisdiction for any action brought shall lie exclusively in a court of competent jurisdiction in the judicial district in which the auction is located.

21.2 For RM European auctions:

21.2.1 These Bidders' Conditions of Business (and any dispute or claim relating to them, their subject matter, their enforceability, or their termination [including non-contractual claims]) are to be governed by and construed in accordance with English law.

21.2.2 The courts of England and Wales shall have jurisdiction to settle any claim, dispute, or issue, whether arising out of or in connection with these Bidders' Conditions of Business or otherwise (including non-contractual claims). In the case of a dispute that is the subject of a claim by RM, such jurisdiction shall be non-exclusive. In any other case, such jurisdiction shall be exclusive, and the Buyer and Consignor agree that it will not institute proceedings in the courts of any country other than England and Wales.

21.3 For RMS' Paris auctions:

21.3.1 These Bidders' Conditions of Business (and any dispute or claim relating to them, their subject matter, their enforceability, or their termination [including non-contractual claims]) are to be governed by and construed in accordance with French law.

21.3.2 The courts of France shall have jurisdiction to settle any claim, dispute, or issue, whether arising out of or in connection with these Bidders' Conditions of Business or otherwise (including non-contractual claims). In the case of a dispute that is the subject of a claim by RM, such jurisdiction shall be non-exclusive. In any other case, such jurisdiction shall be exclusive, and the Buyer and Consignor agree that they will not institute proceedings in the courts of any country other than France.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES

19.2 Concernant les enchères RM en Europe et à Londres (Royaume-Uni), le transfert du titre de propriété, de l'immatriculation ou tout document similaire concernant le véhicule automobile ou tout autre lot relève de la responsabilité de l'Acheteur. RM aidera l'Acheteur, mais décline toute responsabilité si le titre de propriété ou l'immatriculation d'un véhicule automobile ou de tout autre lot ne peut être transféré comme le souhaite l'Acheteur.

20. Retrait du véhicule automobile ou de tout autre lot acheté.

20.1 Concernant les enchères RM en Amérique du Nord et en Europe, tous les véhicules automobiles achetés, y compris les motos, bateaux et remorques, doivent être retirés du lieu de la vente le jour ouvré suivant avant dix-sept heures (17h00) dans le fuseau horaire applicable où se tient la vente ("**Délai de Retrait de RM**").

20.1.1 En particulier, s'agissant des enchères RM en Amérique du Nord :

20.1.1.1 Si un véhicule automobile (y compris des motos, bateaux et remorques) n'est pas retiré avant le Délai de Retrait de RM, des frais de retrait pouvant atteindre 600 \$ (USD) et des frais journaliers de stockage pouvant atteindre 40 \$ (USD) seront facturés à l'Acheteur jusqu'à ce que le véhicule automobile (y compris les motos, bateaux et remorques) soit retiré.

20.1.1.1.1 Veuillez noter que les frais de retrait ne s'appliqueront pas pour les ventes RM effectuées à Auburn, en Indiana.

20.1.2 En particulier, s'agissant des enchères RM en Europe:

20.1.2.1 Des frais de retrait pouvant atteindre 600 € (EUR) plus la TVA par véhicule automobile, ainsi que des frais journaliers de stockage pouvant atteindre 40 € (EUR) plus la TVA par véhicule automobile (y compris les motos, bateaux et remorques) seront facturés à l'Acheteur.

20.1.2.2 En particulier, si un lot de bateaux n'est pas retiré avant le Délai de Retrait de RM, RM retirera le lot de bateaux et le Vendeur sera tenu de régler à RM des frais de retrait plus la TVA par lot de bateaux ainsi que des frais journaliers de stockage plus la TVA par lot de bateaux. Les frais de retrait et les frais journaliers de stockage d'un bateau seront déterminés en fonction de la taille du lot de bateaux. Par conséquent, ils ne peuvent être confirmés tant que le lot de bateaux n'a pas été vendu.

20.2 Concernant les enchères RMS à Londres (Royaume-Uni):

20.2.1 Tous les véhicules automobiles achetés, y compris les motos, bateaux et remorques, seront retirés et conduits dans un lieu de stockage géré par CARS Europe situé soit à Chedburgh, Suffolk (Royaume-Uni), soit à Fairoaks Chobham (Royaume-Uni), le jour ouvré suivant avant midi (12h00) dans le fuseau horaire applicable où se tient la vente.

20.2.2 Des frais de retrait pouvant atteindre 600 £ (GBP) plus la TVA par véhicule automobile, et des frais journaliers de stockage pouvant atteindre 40 £ (GBP) plus la TVA par véhicule automobile (y compris les motos, bateaux et remorques) seront facturés à l'Acheteur.

20.3 S'agissant du retrait de lots de véhicules non motorisés, y compris notamment des souvenirs, bijoux et vêtements, du lieu de la vente : Une fois que l'Acheteur a effectué le règlement avant la Date Limite de Paiement, une société de transport direct contactera l'Acheteur. Veuillez noter que des frais raisonnables de retrait et de stockage de souvenirs s'appliqueront.

20.4 Veuillez noter que l'Acheteur est tenu d'assurer lui-même son véhicule automobile ou tout autre lot lorsque celui est stocké en son nom.

21. Action en justice.

21.1 Concernant les enchères RM en Amérique du Nord, si l'une des parties intente une action contre l'autre partie, découlant de cette enchère ou s'y rapportant, la partie qui obtient gain de cause, telle que déterminée par le tribunal, aura le droit de recouvrer ses frais et honoraires raisonnables d'avocats. Toute action intentée relève de la compétence exclusive d'un tribunal compétent de l'arrondissement judiciaire dans lequel se situe la vente aux enchères.

21.2 Concernant les enchères RM en Europe:

21.2.1 Les présentes Conditions Générales de Vente aux Enchères (et tout litige ou réclamation y afférent ou afférent à leur objet, leur caractère applicable, ou leur résiliation y compris les réclamations non contractuelles) doivent être régies par le droit anglais et interprétées conformément à celui-ci.

21.2.2 Les tribunaux anglais et gallois sont compétents pour régler tout litige, réclamation ou question découlant des présentes Conditions Générales de Vente aux Enchères ou autres (y compris les réclamations non contractuelles) ou lié à celles-ci. Si un litige fait l'objet d'une réclamation de la part de RM, ces tribunaux n'auront pas la compétence exclusive. Dans tout autre cas, ces tribunaux auront la compétence exclusive, et l'Acheteur et le Vendeur acceptent de ne pas saisir les tribunaux d'un autre pays que l'Angleterre et le pays de Galles.

21.3 Concernant les enchères RMS à Paris:

21.3.1 Les présentes Conditions Générales de Vente aux Enchères (et tout litige ou réclamation y afférent ou afférent à leur objet, leur caractère applicable, ou leur résiliation, y compris les réclamations non contractuelles) sont régies par le droit français et interprétées conformément à celui-ci.

21.3.2 Les tribunaux français sont compétents pour régler tout litige, réclamation ou question découlant des présentes Conditions Générales de Vente aux Enchères, ou autres (y compris les réclamations non contractuelles) ou lié à celles-ci. Si un litige fait l'objet d'une réclamation de la part de RM, ces tribunaux n'auront pas la compétence exclusive. Dans tout autre cas, ces tribunaux auront la compétence exclusive, et l'Acheteur et le Vendeur acceptent de ne pas saisir les tribunaux d'un autre pays que la France.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 22. Packing and Shipping.** RM is not responsible for the acts or omissions in our packing or shipping of purchased motor car or any other lot or of other carriers or packers of purchased motor car or any other lot, whether or not recommended by RM. Packing and handling of purchased motor car or any other lot are at the entire risk of the Buyer.
- 23. Data Use.** The Bidders agree to allow RM to use their personal information in accordance with RM's Privacy Policy. RM uses your personal information to provide services specifically tailored toward your requirements and to treat you in a personal way; to fulfill your agreements regarding the consignment and purchase of items at RM auctions and private sales; to provide you with information on upcoming sales; to carry out analysis and market research; to undertake targeted online advertising; to send status updates and service communications; to improve our websites, products, and services; to provide payment services; and for management and administrative purposes. The full Privacy Policy can be found at the bottom of the RM website homepage under the Privacy & Terms tab. If you wish to ask any questions regarding the use of your personal information, to request a full accounting of what personal information is on file with RM, or to unsubscribe to any services or purge your personal information from RM's systems, please email privacy@rmsothebys.com.
- 24. Anti-Money Laundering.** The Bidder agrees to provide all information and assistance reasonably requested by RM to comply with RM's internal Anti-Money Laundering process and to comply with any and all Anti-Money Laundering Laws and Regulations in force in the jurisdiction in which the auction is held.

FOR RM CALIFORNIA AUCTIONS SPECIFICALLY:

- 25. Notice to Buyers as Required by the California Department of Motor Vehicles Code Section 11729.** Failure of RM to comply with the terms of this agreement may be in violation of statute, which could result in criminal or administrative sanctions, or both. If you feel RM has not complied with the terms of this agreement, please contact an investigator of the Department of Motor Vehicles.
- 26. Contract Cancellation Agreement.** In the event of a successful bid, if a motor car or any other lot has a combined hammer price and Buyers' Premium equaling less than \$40,000 (USD), under the Car Buyer's Bill of Rights (FFVR 35), RM is required to offer a two (2) day contract cancellation option agreement to the successful Buyer. If the Buyer exercises this contract cancellation option, RM is obligated to return any funds paid by the Buyer and cancel the sale. If the sale is canceled, RM is under no obligation to pay the Consignor for the motor car or any other lot, and the motor car or any other lot will be deemed to have not sold.

FOR RM EUROPEAN AUCTIONS SPECIFICALLY:

27. Motor Car or Any Other Lot Under Temporary Import.

- 27.1 A temporary import bond is used in all EU sales. If a motor car or any other lot is brought into the EU from a country outside of the EU, the motor car or any other lot must be placed on either RM's bond in the United Kingdom or one of RM's nominated customs agencies for Paris, Monaco, or Italy. Fees and charges vary from sale to sale, and for some countries, this is also determined by the value of the motor car or any other lot.
- 27.2 Motor cars or any other lots subject to temporary importation restrictions cannot be discharged from RM's custody without the completion of customs procedures and until full payment has been received. Customs charges will be levied appropriately depending on each individual scenario and will be payable directly to the relevant authorities, which RM will provide the details of as and when necessary.
- 27.3 Should the Buyer decide for the motor car or any other lots to remain in the EU when purchased, the Buyer is responsible to pay any and all import fees for the motor car or any other lots.
- 28. Translated Bidders' Conditions of Business.** If there is a contradiction due to translation in our Bidders' Conditions of Business, please note that the French version of RM's Bidders' Conditions of Business will supersede.

FOR RMS' PARIS AUCTIONS SPECIFICALLY:

- 29. Guarantee.** Please note that RMS has placed a guarantee with QBE Insurance (Europe) Limited, a company incorporated in England with registered number 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, London, EC3M 3BD, to secure availability of sale proceeds as required by law.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES

- 22. Emballage et expédition.** RM n'est pas responsable des actes ou omissions lors de l'emballage ou l'expédition d'un véhicule automobile ou de tout autre lot acheté ni n'est responsable des actes ou omissions d'autres transporteurs ou emballeurs d'un véhicule automobile ou de tout autre lot acheté, que RM les recommande ou non. L'emballage et la manutention du véhicule automobile ou de tout autre lot acheté sont aux risques et périls de l'Acheteur.
- 23. Utilisation des données.** Les Enchérisseurs acceptent d'autoriser RM à utiliser leurs données personnelles conformément à la Politique de Confidentialité de celle-ci. RM utilise vos renseignements personnels afin de vous dispenser des services spécifiquement adaptés à vos besoins et de vous traiter de manière personnelle; d'honorer vos accords concernant la vente et l'achat d'articles lors de ventes aux enchères et ventes privées de RM; de vous informer des ventes à venir; de réaliser une analyse et une étude de marché; d'entreprendre des publicités en ligne ciblées; d'envoyer des communications sur les services et mises à jour de statut; d'améliorer nos sites Internet, produits et services; de dispenser des services de paiement; et à des fins administratives et de gestion. La Politique de Confidentialité intégrale est disponible au bas de la page d'accueil du site Internet de RM sous l'onglet Confidentialité et Conditions. Si vous souhaitez poser des questions concernant l'utilisation de vos renseignements personnels, demander un compte rendu complet des données personnelles qui sont conservées dans les archives de RM ou vous désabonner de services ou supprimer vos données personnelles des systèmes de RM, veuillez écrire à l'adresse privacy@rmsothebys.com.
- 24. Lutte contre le blanchiment d'argent.** L'Enchérisseur accepte de fournir toutes les informations et toute l'assistance raisonnablement demandées par RM afin de se conformer à sa procédure interne de Lutte contre le Blanchiment d'Argent et aux Lois et Règlements en matière de Lutte contre le Blanchiment d'Argent en vigueur sur le territoire où se déroule la vente aux enchères.

CONCERNANT LES ENCHERES RM EN CALIFORNIE EN PARTICULIER:

- 25. Notification aux Acheteurs comme l'exige l'article 11729 du Code du département des Véhicules automobiles de Californie.** Le défaut de RM de se conformer aux conditions du présent contrat peut constituer une violation de la loi, ce qui pourrait entraîner des sanctions pénales ou administratives, ou les deux. Si vous estimez que RM n'a pas respecté les conditions du présent contrat, veuillez contacter un enquêteur du département des Véhicules automobiles.
- 26. Accord d'annulation de contrat.** En cas d'enchère adjudagée, si le prix d'adjudication et la Commission d'Achat combinés d'un véhicule automobile ou de tout autre lot sont inférieurs à 40 000 \$ (USD), en vertu de la Déclaration des droits de l'acheteur d'automobiles (FFVR 35), RM doit proposer à l'Acheteur retenu une option d'annulation du contrat de deux (2) jours. Si l'Acheteur exerce cette option d'annulation de contrat, RM est tenue de restituer les fonds versés par l'Acheteur et d'annuler la vente. Si la vente est annulée, RM n'est nullement tenue de payer au Vendeur le véhicule automobile ou tout autre lot, et le véhicule automobile ou tout autre lot sera réputé ne pas avoir été vendu.

CONCERNANT LES ENCHERES RM EN EUROPE EN PARTICULIER:

27. Véhicule automobile ou tout autre lot sous importation provisoire.

- 27.1 Une garantie d'importation provisoire est utilisée pour toutes les ventes dans l'UE. Si un véhicule à moteur ou tout autre lot est importé dans l'UE depuis un pays situé hors de l'UE, le véhicule à moteur ou tout autre lot doit être mis sur la caution de RM au Royaume-Uni ou sur celle de l'une de ses agences douanières nommées situées à Paris, à Monaco ou en Italie. Les frais et charges varient d'une vente à l'autre et pour certains pays, ils sont également déterminés par la valeur du véhicule automobile ou de tout autre lot.
- 27.2 Les véhicules à moteur ou autres lots soumis à des restrictions d'importation provisoire ne peuvent être retirés de la garde de RM sans avoir accompli les procédures douanières et tant que le paiement intégral n'a pas été perçu. Les droits de douane seront convenablement prélevés au cas par cas et seront payables directement auprès des autorités compétentes, dont RM fournira les données en tant que de besoin.
- 27.3 Si l'Acheteur décide que le véhicule automobile ou d'autres lots doivent rester dans l'UE au moment de l'achat, il lui incombe d'en régler tous les droits d'importation.
- 28. Traduction des Conditions Générales de Vente aux Enchères.** En cas de contradiction en raison de la traduction de nos Conditions Générales de Vente aux Enchères, veuillez noter que leur version française fera foi.

CONCERNANT LES ENCHERES RMS A PARIS EN PARTICULIER:

- 29. Garantie.** Veuillez noter que RMS a souscrit une assurance auprès de QBE Insurance (Europe) Limited, une société constituée en Angleterre sous le numéro 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, Londres, EC3M 3BD, afin de garantir la disponibilité du produit de la vente comme l'exige la loi.



Lot 170 1959 BMW 507 Roadster Series II





Sotheby's

rmsothebys.com

Collectors gather here.