

5 FEBRUARY 2020
PLACE VAUBAN, PARIS
17:30 CET



| Sotheby's

THE POSTER CAR COLLECTION

Lots 124 -144



Chilli SS



600



Sebring



Chilli SS



BB512



328 GTS



XK120



testarossa



NSX





LOT 168 | 1972 Ferrari 365 GTS/4-A Daytona Spider *Coachwork by Scaglietti*



Sotheby's

PARIS

Wednesday/Mercredi | 5 February/Février 2020 | 17.30 CET

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, 5 February, is for registered bidders, consignors, and qualified media only.

ADMISSION

L'admission du public n'est possible que pendant l'exposition publique. L'admission à la vente du mercredi 5 février est réservée aux enchérisseurs inscrits, aux vendeurs 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 ENCHÉRISEURS - 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 | 4 February 2020 | 10.00 - 20.00

EXPOSITION PUBLIQUE

Mardi | 4 février 2020 | de 10 h à 20 h

ADMISSION BY CATALOGUE - €100

Wednesday | 5 February 2020 | 10.00 - 17.30

ADMISSION DES DÉTENTEURS D'UN CATALOGUE - 100 €

Mercredi | 5 février 2020 | de 10 h à 17 h 30

DRINKS RECEPTION

Wednesday | 5 February 2020 | 16.00 - 17.30

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

COCKTAIL

Mercredi | 5 février 2020 | de 16 h à 17 h 30

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

RM Auctions Deutschland GmbH d.b.a. RM Sotheby's
Kurt-Schumacher-Str. 18 - 20, 53113 Bonn Germany

Vente organisée par RM Auctions Deutschland GmbH d.b.a. RM Sotheby's
Kurt-Schumacher-Str. 18 - 20, 53113 Bonn Germany



NORTH AMERICA

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

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

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

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

Roger Willbanks
Car Specialist
Louisville, Colorado – United States
+1 303 918 0079
rwillbanks@rmsothebys.com

Zach Oller
Car Specialist
Stuart, Florida – United States
+1 316 217 2961
zoller@rmsothebys.com

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

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

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

Mike Fairbairn
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
+1 519 352 4575
mfairbairn@rmsothebys.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stephan Knobloch
Car Specialist
London, United Kingdom
Languages: English, German
+43 664 300 4002
sknobloch@rmsothebys.com

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

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



LOT 161 | 2012 Bugatti Veyron 16.4 Super Sport



Sotheby's

THE LARGEST, MOST EXPERIENCED, KNOWLEDGEABLE, & GLOBAL TEAM IN THE INDUSTRY

The RM Sotheby's team of over 25 Car Specialists represents the largest and most diverse group of car experts in the industry. Collectively, our Car Specialists bring exceptional knowledge, market insight, and experience to advise both sellers and buyers of motor cars. Our specialists are true enthusiasts—respected

vintage racing drivers, senior auction industry leaders, and automotive historians—who hold relationships with the world's leading collectors. We have a highly collaborative culture where our Car Specialists work together as a team and leverage their respective areas of expertise.



10 GLOBAL OFFICES

*New York City, New York
Culver City, California
London, United Kingdom
Munich, Germany
Abu Dhabi, UAE*

*Auburn, Indiana
Stuart, Florida
Chatham, Ontario
Paris, France
Milan, Italy*

8 LANGUAGES SPOKEN

*English
French
Italian
German*

*Dutch
Spanish
Japanese
Korean*

CLIENT SERVICE

BIDDER REGISTRATION

Bidding Requirements:

- Driver's Licence or Passport Identification
- Credit Card
- Bank Letter (please visit rmsothebys.com/bid for acceptable formats)
- Dealer Licence (if registering as a dealer)

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

SERVICE CLIENTS

INSCRIPTION DES ENCHÉRISEURS

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)
- Permis de courtier (si inscription en tant que marchand)

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 l'attente 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 ENCHÉIRIR 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 fournis 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 aux enchères par téléphone, veuillez vous rendre sur rmsothebys.com/registration ou prendre contact avec le Service Clients au +44 (0) 20 7851 7070.



Private Sales

The premier Platform for the

Discreet offering and

sale of Important motor cars

through a Global network of

specialists, offices, and Collectors.

UK +44 (0) 20 7851 7070
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93
GERMANY +49 (0) 800 000 7203
CALIFORNIA +1 310 559 4575

AVAILABLE FOR IMMEDIATE
ACQUISITION



1967 Lamborghini Miura P400
Coachwork by Bertone

TO DISCUSS WITH A SPECIALIST, CONTACT
private@rmsothebys.com

rmsothebys.com
Collectors gather here.

CLIENT SERVICE

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



**BRITTA
BUCHMANN**

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

SERVICE CLIENTS

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



**CATERINA
DE BARTOLO**

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

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 un compte (identifiant et mot de passe) avant de choisir la vente à laquelle ils veulent s'inscrire. Pour créer votre compte et vous inscrire à la vente, veuillez vous rendre sur rmsothebys.com/registration et cliquer sur "Internet".



Financial Services

THE EXPERTS IN FINANCING THE
WORLD'S FINEST MOTOR CARS

YOU CAN HAVE IT ALL



TAILORED FINANCING OPTIONS USING MOTOR CARS AS COLLATERAL

PRIMARILY FOCUSED ON PROVIDING SECURED LOANS ABOVE US\$500,000, OUR FINANCING SOLUTIONS INCLUDE:

- **CONSIGNOR ADVANCE** – to provide immediate liquidity to clients who are consigning their motor cars at one of our auctions or offering them through our Private Sales division
- **EQUITY RELEASE** – to provide liquidity to clients who have significant equity “tied up” in a motor car, thereby providing financial flexibility while retaining ownership of the vehicle
- **ACQUISITION FINANCING/BRIDGE LOANS** – to provide financing to clients who are acquiring a significant motor car through a private sale or auction
- **PORTFOLIO LOANS** – to provide financing to clients or estates who have a collection of motor cars and require near-term liquidity while maintaining ownership of the collection

HEADQUARTERS + 1 519 352 4575
FINANCING@RMSOTHEBYS.COM

rmsothebys.com
Collectors gather here.

CLIENT SERVICE

PUBLIC TRANSPORT

METRO

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

BUS

- Lines 92 and 82, Place Vauban

RER

- Line C, Invalides

PUBLIC CAR PARK OR PARKING

- Vinci, 2 Place Joffre

SERVICE CLIENTS

TRANSPORTS EN COMMUN

MÉTRO

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

AUTOBUS

- Lignes 92 et 82, Place Vauban

RER

- Ligne C, Invalides

PARKING PUBLIC

- Vinci, 2 Place Joffre

VAT, IMPORT DUTIES, AND TAXES

As the UK is due to leave the European Union on 31st January 2020, please be aware that by the time of sale the tax status of UK cars may have changed.

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

Comme le Royaume-Uni doit quitter l'Union européenne le 31 janvier 2020, merci de noter qu'au moment de la vente, le statut fiscal des voitures britanniques peut avoir changé.

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.





TWIN SPARK

FINANCE

in partnership with



| Sotheby's



Finance your passion

Bespoke | Flexible | Personal

info@twinsparkfinance.com

| 0203 930 9293

| www.twinsparkfinance.com

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.

LEGEND

‡ **NO INTERNET BIDDING AND ADVANCE REGISTRATION REQUIRED:** This particular lot is available only to specially credentialed bidders who have registered their interest with RM Sotheby's ("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 rmssothebys.com. Please contact Client Service at clientservices@rmssothebys.com for further information.

† **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 rmssothebys.com.

□ **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 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

‡ **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 rmssothebys.com. Pour de plus amples informations, veuillez prendre contact avec le Service Clients sur clientservices@rmssothebys.com

† **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 rmssothebys.com.

□ **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.

○ **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.

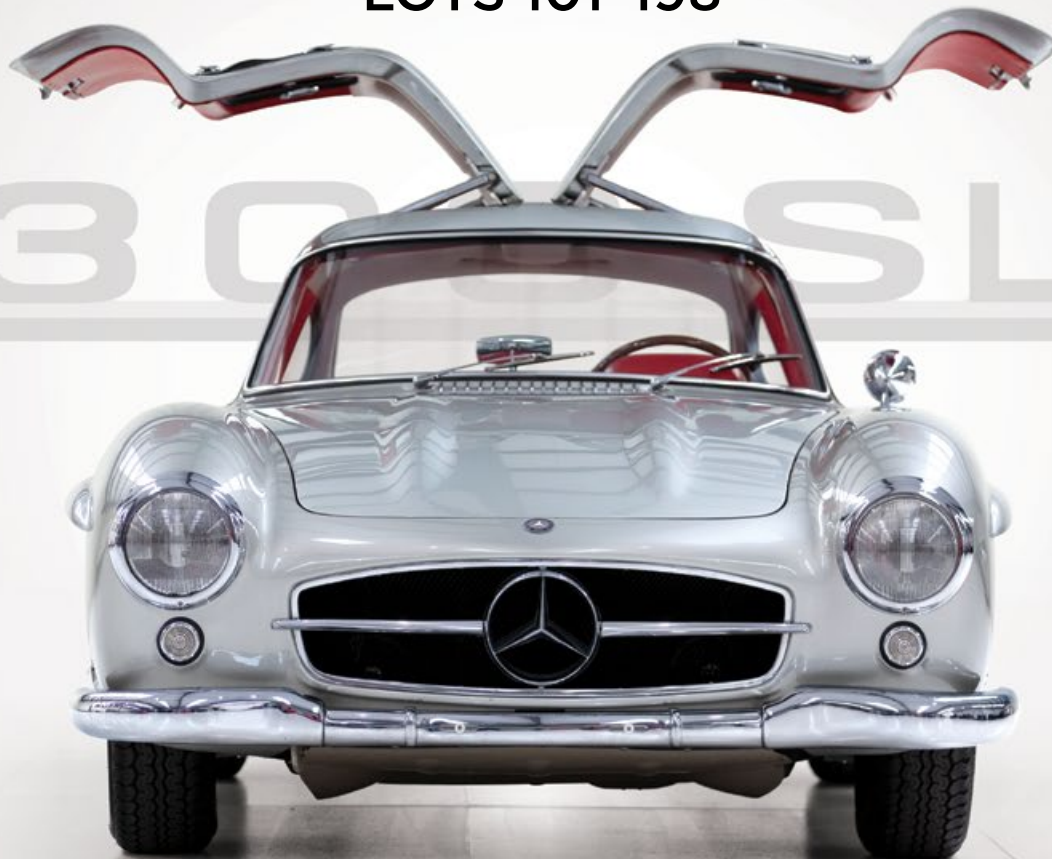


Sotheby's

PARIS

WEDNESDAY/MERCREDI | 5 FEBRUARY/FÉVRIER 2020 | 17.30 CET

LOTS 101-198



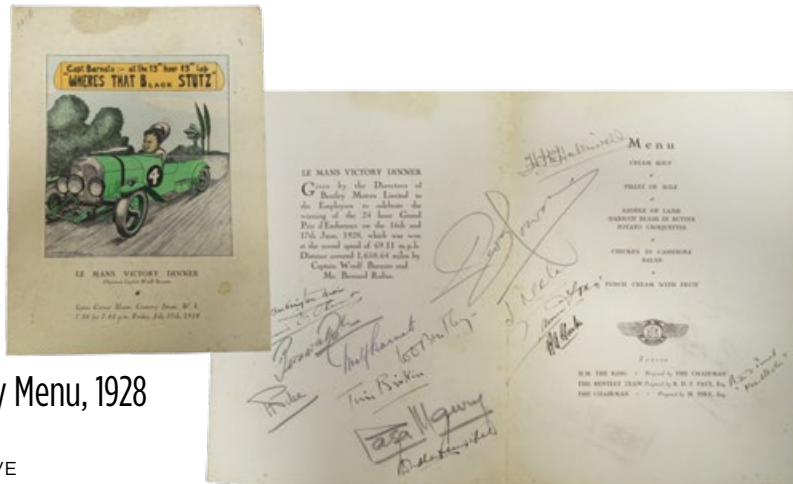
LOT 128 | 1954 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing

Please note that all lot descriptions in this auction catalogue rely on information provided to RM Sotheby's by external sources including but not limited to consignors, third-party historians, and experts. Please note the bidder is responsible for any and all due diligence including but not limited to inspections and verification of the condition, authenticity, completeness, statements made in reference to, and any and all other matters regarding any motor car or any other lots offered in an RM sale.

As such, under no circumstances will RM Sotheby's be liable for any claim made by the buyer more than 20 business days from the date of the sale. The complete and overriding Conditions of Business, which the bidder is bound by, are found at the back of this catalogue and online at rmsothebys.com.

Veuillez noter que toutes les descriptions de lots dans ce catalogue de vente reposent sur des informations fournies à RM Sotheby's par des sources externes, y compris, mais sans s'y limiter, des vendeurs, des historiens et des experts. Notez aussi que l'enchérisseur est responsable de conduire sa «due diligence», ce qui comprend entre autres les inspections et la vérification de l'état du véhicule, de son authenticité, de l'exhaustivité des déclarations faites à son propos et de toute autre question concernant toute automobile ou tout autre lot offert dans une vente RM.

Ainsi, en aucun cas RM Sotheby's ne sera tenu responsable de toute réclamation faite par l'acheteur plus de 20 jours ouvrables à compter de la date de la vente. L'intégralité des Conditions Générales de Vente auxquelles l'enchérisseur est lié se trouvent à la fin de ce catalogue et en ligne sur rmsothebys.com.



101

Bentley Le Mans Victory Menu, 1928

€2.000 – €3.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

This is an exceptionally rare menu from the dinner held to celebrate Bentley's third overall victory at the 24 Hours of Le Mans in 1928. It is signed by W.O. Bentley, Sir Henry 'Tim' Birkin, Woolf Barnato, Bernard Rubin, Dudley Benjafield, Frank Clement, Bertie Kensington Moir, Nobby Clarke, and Hubert Pike, amongst others.

The dinner was held at Lyons Corner House in London on 27 July, less than a month after Captain Woolf Barnato and Bernard Rubin drove their 4½-litre Bentley 'Old Mother Gun' across the line in the closest finish of all Bentley's six wins at Le Mans. Not only did they have to battle the 4.9-litre Stutz of Brisson and Bloch throughout the race, but with 15 minutes to go, metal fatigue caused Old Mother Gun's chassis to crack, detaching a water hose from the radiator. Barnato nursed the car to the finish through a combination of skill and the strength of his overheating Bentley engine, ensuring victory by just 7.9 miles after 24 hours of racing.

Voici un menu extrêmement rare du dîner organisé pour célébrer la troisième victoire de Bentley au classement général des 24 Heures du Mans 1928. Il porte la signature de W.O. Bentley, Sir Henry 'Tim' Birkin, Woolf Barnato, Bernard Rubin, Dudley Benjafield, Frank Clement, Bertie Kensington Moir, Nobby Clarke et Hubert Pike, entre autres.

Le dîner s'est tenu à Lyons Corner House, le 27 juillet à Londres, moins d'un mois après que la Bentley 4,5 litres "Old Mother Gun" du capitaine Woolf Barnato et de Bernard Rubin ait franchi la ligne d'arrivée, dans une des arrivées les plus serrées des six victoires de Bentley au Mans. Les pilotes ont dû non seulement résister à la Stutz 4,9 litres de Brisson et Bloch sur toute la durée de l'épreuve, mais en plus, à 15 mn de l'arrivée, la fatigue du métal a provoqué des craquements dans le châssis de "Old Mother Gun", entraînant l'arrachement d'une conduite d'eau du radiateur. En combinant tout son talent et la robustesse du moteur Bentley, Barnato a réussi à réparer la voiture et à rejoindre l'arrivée, signant la victoire avec une avance de 12,68 km seulement, après 24 heures de course.

102

Lamborghini Illuminated Sign

€2.500 – €3.500

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

This illuminated sign depicts Lamborghini's iconic raging bull. A must-have for any collector of vintage or modern Lamborghinis.

Cette enseigne lumineuse présente le célèbre taureau Lamborghini. Un objet indispensable pour tout collectionneur de Lamborghini anciennes ou modernes.





103

Maserati Illuminated Sign

€2.500 – €3.500

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

This illuminated Maserati sign bears the company's famous crest and could be hung with pride in any collection.

Cette enseigne lumineuse Maserati, qui affiche le célèbre insigne du constructeur, pourra agréablement enrichir toute collection.

104

Ferrari Dino 'Sales and Service' Illuminated Sign

70 x 60 x 15 cm

€1.500 – €2.500

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

This working Dino 'Sales and Service' sign likely would have been displayed outside dealerships in the 1970s. Attractive and rare, this would be a highlight of any collection.

Ce panonceau "Vente et entretien" Dino, en état de marche, était probablement apposé à l'entrée des concessionnaires dans les années 1970. Attirant et rare, il constituerait le clou de toute collection.



105

Ferrari Illuminated Sign

120 x 65 x 15 cm

€3.000 – €4.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Dating to the 1980s according to the consignor, this working illuminated Ferrari sign is made of Lexan with a polished stainless-steel surround. This is a must-have for any *tifosi*.

Ce panonceau lumineux Ferrari en état de marche date, selon son vendeur, des années 1980. Il est en Lexan entouré d'inox poli. C'est un must pour tous les *tifosi*.



106

Ferrari 641 Momo Steering Wheel, 1990

€5.500 – €6.500

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



The Ferrari 641 Formula 1 car was piloted by Alain Prost and Nigel Mansell to a successful 1990 season, seeing Scuderia Ferrari earn six victories out of sixteen races, with five going to Prost and one to Mansell. This steering wheel would have played a pivotal role in that season.

La monoplace Ferrari 641 de Formule 1 a brillé lors de la saison 1990 entre les mains d'Alain Prost et Nigel Mansell qui ont totalisé pour la Scuderia Ferrari six victoires sur 16 courses, cinq remportées par Prost et une par Mansell. Ce volant aurait joué un rôle important lors de cette saison.

107

Ferrari F2003-GA Monocoque, 2003

€8.000 – €12.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



Continuing their dominance, 2003 provided both Scuderia Ferrari and Michael Schumacher with additional World Championship titles: the Scuderia's fifth consecutive Constructors' title, and Schumacher's sixth Drivers' title.

This F2003-GA Monocoque remains today as a fascinating object of Formula 1 engineering. Purchased from the collection of Nigel Stepney by a previous owner and signed by Michael Schumacher, this would be a compelling addition to a collection of Formula 1 memorabilia.

Poursuivant leur domination en 2003, la Scuderia Ferrari et Michael Schumacher ont décroché cha-cun un titre supplémentaire au Championnat du Monde : le cinquième titre Constructeurs consécutif pour la Scuderia et le sixième titre Conducteurs pour Schumacher.

Cette monocoque Ferrari F2003-GA reste aujourd'hui un objet fascinant de technologie de Formule 1. Achetée par un précédent propriétaire à la collection de Nigel Stepney et signée par Michael Schumacher, elle constituera un superbe complément à toute collection d'objets et documents sur le thème de la Formule 1.

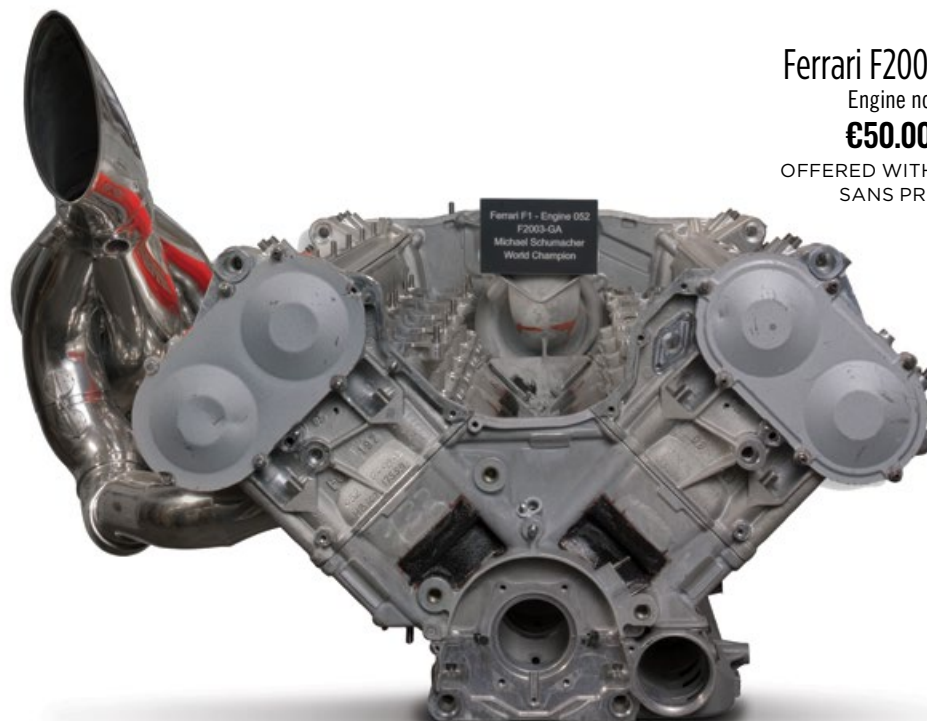
108

Ferrari F2003-GA Engine

Engine no. / Moteur n° 052

€50.000 – €70.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



The year 2003 was a landmark season for Scuderia Ferrari, with both Michael Schumacher and Ferrari emerging victorious in the Drivers' and Constructors' Championships, which certainly could be partially credited to Ferrari's Tipo 052 3.0-litre V-10 engine used for 2003.

Purchased from the collection of Nigel Stepney by a previous owner and signed by Michael Schumacher, this engine is stamped with engine number 052 and also bears a date stamping of September 5, 2003. Ferrari's records confirm that this engine was used in a test with Michael Schumacher at Monza in 2003.

La saison 2003 a été particulièrement importante pour la Scuderia Ferrari, Michael Schumacher et Ferrari remportant ensemble les deux titres de Champion du Monde des Conducteurs et des Constructeurs. Une prouesse qui peut très certainement être mise en partie au crédit du moteur V10 de 3 litres de la Ferrari Tipo 052 utilisée en 2003.

Acheté par un précédent propriétaire à la collection de Nigel Stepney et signé par Michael Schumacher, ce moteur est frappé du numéro 052 et porte également la frappe d'une date, le 5 septembre 2003. Les archives de Ferrari confirment que ce moteur a été utilisé lors d'un test avec Michael Schumacher à Monza en 2003.

109

Michael Schumacher Ferrari Helmet, 2001

€40.000 – €60.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



This original Schuberth QF1 carbon-fibre helmet was used by Michael Schumacher in his victory at the 2001 Malaysian Grand Prix whilst behind the wheel of a Ferrari F2001 in his fourth Championship season. It was later used as a spare helmet at the Barcelona Grand Prix, and then retired, reconfigured, and used for a Schuberth QF1 ad with Schumacher. Fitted to the helmet is the visor used during the Malaysian Grand Prix, signed and dated by Michael Schumacher. It is accompanied by a certificate from the memorabilia experts at Collector Studio.

Cet authentique casque Schuberth QF1 en fibre de carbone est celui que portait Michael Schumacher lors de la victoire qu'il remporta au Grand Prix de Malaisie 2001, au volant de sa Ferrari F2001. C'était sa quatrième saison en championnat. Il servit ensuite de casque de rechange au Grand Prix de Barcelone, puis il fut réformé, remis en état et utilisé lors d'une publicité pour le Schuberth QF1 où Schumacher apparaissait. Ce casque incorpore la visière utilisée lors du Grand Prix de Malaisie, datée et signée par Michael Schumacher. Il est muni d'un certificat délivré par les experts en articles commémoratifs de Collector Studio.

110

Ayrton Senna McLaren Helmet, 1989

€50.000 – €70.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



This original Bell AFX-1 prototype helmet was initially worn in testing by Formula 1 and Indy champion Mario Andretti. Afterwards, it was repainted by Bell in Ayrton Senna's traditional Brazilian colours and used by Senna in testing the McLaren MP4/5b prior to the 1990 season. It is documented by a letter from Bell USA's former president and a certificate from the memorabilia experts at Collector Studio.

Cet authentique prototype de casque Bell AFX-1 a d'abord été porté en essais par le champion de Formule 1 et d'Indy Mario Andretti. Puis Bell l'a repeint aux traditionnelles couleurs brésiliennes d'Ayrton Senna et ce dernier l'a utilisé lors des essais de la McLaren MP4/5b qui précédèrent la saison 1990. Il est accompagné d'une lettre de l'ancien président de Bell USA et d'un certificat délivré par les experts en articles commémoratifs de Collector Studio.



111

Ferrari 330/365 Tool Kit

€6.000 – €8.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Offered here is a toolkit that would have been delivered with a 330 or 365 series Ferrari. The two original vinyl bags house eight Beta No. 55 wrenches, a Pirelli belt, replacement bulb set, Bellux reflector, yellow Battaini jack, and three screwdrivers, amongst other original tools. This complete and original toolkit comes from a collection of Ferrari toolkits amassed by the Clicheroux Ferrari agents of Bordeaux during the 1970s.

L'ensemble d'outils proposé aurait fait partie de l'équipement d'une Ferrari 330 ou 365. Les deux trousses en vinyle, authentiques, renferment entre autres outils d'origine huit clés Beta n° 55, une courroie Pirelli, un jeu de lampes de rechange, un triangle de sécurité Bellux, un cric Battaini de couleur jaune et trois tournevis. Cet ensemble d'outils d'origine, complet, provient d'une collection d'outillages de bord de Ferrari constituée pendant les années 1970 par Clicheroux, agent Ferrari à Bordeaux.

112

Ferrari 250 GTE 2+2 Owner's Manual and Documents

120 x 65 x 15 cm

€2.000 – €3.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



Included in this lot is a French-language owner's manual for a 250 GTE, along with its original pigskin leather pouch, and an accompanying invoice detailing a service on the 250 GT California Spider SWB chassis no. 3021 during Françoise Sagan's ownership of the car.

On trouve dans ce lot une notice d'utilisation de 250 GTE en français, présentée dans sa pochette en peau de porc d'origine, ainsi qu'une facture d'entretien du Spider California 250 GT SWB châssis n° 3021 de Françoise Sagan, datant de l'époque où il lui appartenait.



113

Ferrari Dino 246 Owner's Manuals and Folio

€1.000 – €2.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

Included in this lot is an owner's manual, a brass screw-bound spare parts catalogue, and an original leather folio for a Dino 246.

Ce lot comprend une notice d'utilisation, un catalogue de pièces de rechange avec vis de reliure en laiton et une pochette en cuir d'origine de Dino 246.



THE DAYEZ COLLECTION

LOTS 114-123

A tribute to our friend Jacques DAYEZ

My dear Jacques, how can one imagine your passing on this May 9, 2019?

Time and time again, you have shown us your passion for the Delahaye marque. It was an enriching pleasure to discover with you some puzzles of the beautiful history of our marque, through your research carried out to the smallest detail. You also had this vocation as a historian, backed by your real skills to share them with us.

Your other passion which will remain in the memory of knowledgeable people within the classic car hobby will of course be your enjoyment of concours events. Always accompanied by your wife, Anne-Sophie, and your two Delahaye 135 convertibles, I dare not mention the number of events participated or awards gleaned.

Of all these laurels, there was no question for you of a flattering parade, but a rather respectable approach to honouring the French automobile and the quintessence of the French body, the whole improved by your harmonious and elegant presentation.

All your friends from Club Delahaye present to Anne-Sophie, your children, and your family our sincere condolences and the testimony of our deep friendship.

Jean-Paul TISSOT

(♦) Denotes: Please note that this lot will not be present onsite at the Paris preview and auction. Please contact an RM Sotheby's representative with any questions.

Hommage à notre Ami Jacques DAYEZ

Mon cher Jacques, comment imaginer ton départ en ce fichu 9 mai, 2019 ?

A maintes reprises, tu nous as démontré ta passion pour la marque Delahaye, ce fût un réel et enrichissant bonheur de découvrir avec toi quelques puzzles de la belle histoire de notre marque, par tes recherches poussées dans les moindres détails, tu avais aussi cette vocation d'historien, adossée à tes réelles compétences pour nous les faire partager.

Ton autre passion qui restera inscrite dans de nombreuses mémoires de gens avisés de l'automobile ancienne, sera bien-sûr ta prédilection pour les Concours d'élégance. Toujours accompagné d'Anne-Sophie et en alternant les volants de tes deux cabriolets Delahaye 135, je n'ose évoquer le nombre de vos participations...et surtout les récompenses glanées, très souvent couronnées de Prix d'honneur.

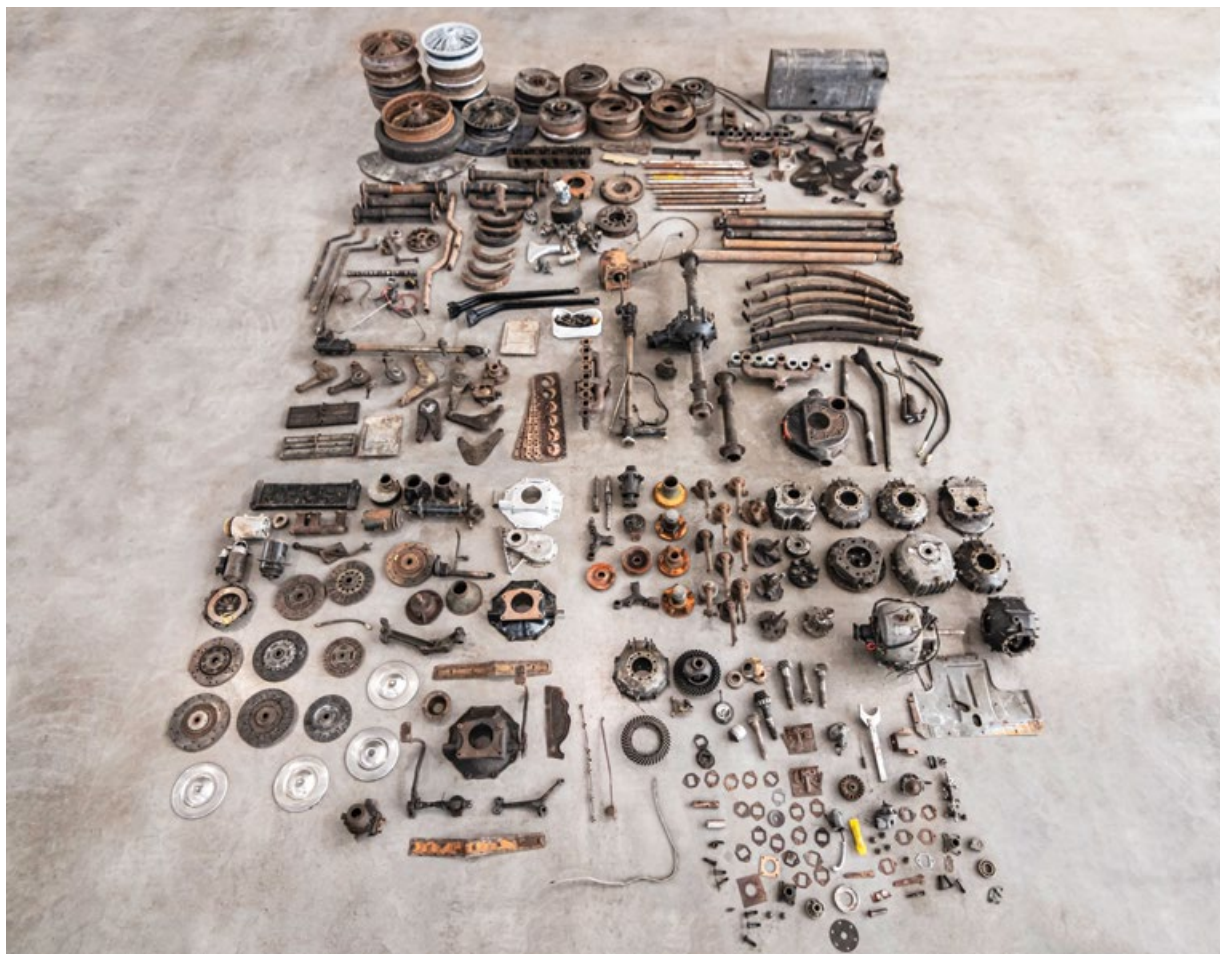
De tous ces lauriers, il n'était pas question pour toi d'une flatteuse parade, mais bien d'une respectable démarche de mise à l'honneur de l'automobile française et de la quintessence de la carrosserie française, l'ensemble bonifié par votre si harmonieuse et élégante présentation.

L'ensemble de tes amis du Club Delahaye présente à Anne-Sophie, tes enfants et ta famille, nos plus sincères condoléances et le témoignage de notre profonde amitié.

Jean-Paul TISSOT

(♦) Signifie: Veuillez noter que ce lot ne sera pas présent sur le site de la vente de Paris, ni à l'exposition ni à la vente. Veuillez contacter un responsable RM Sotheby's pour toute question.

Delahaye Drivetrain Parts

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

This lot consists of nine pallets of assorted Delahaye drivetrain parts, namely an 11 x 43 rear axle, preselector, and associated gearbox stamped 616117, a cylinder head dated 1947, as well as a Cotal Mk 35 D gearbox stamped 50809 and a Cotal Mk 35 D transmission housing stamped 26566. The lot also includes wheels, an E Affouard fuel tank, Solex carburettors, drum brakes, clutches, leaf springs, and driveshafts, amongst other assorted parts.

Ce lot correspond à neuf palettes de pièces mécaniques Delahaye, dont un pont arrière 11 x 43, un présélecteur avec la boîte correspondante frappée 616117, une culasse moteur datée 1947, une boîte Cotal Mk35 D frappée 50809 et un carter de boîte Cotal Mk35 D frappée 26566. Ce lot comprend aussi des jantes, un réservoir d'essence E. Affouard, des carburateurs Solex, des tambours de freins, des embrayages, des ressorts à lames et des arbres de transmission, entre autres pièces diverses.

115♦
Delahaye Headlamps
and Trim Parts
€3.000 – €5.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE



This lot consists of two pallets of assorted Delahaye headlamps and trim parts. This includes a Delahaye sign marked 'L Emaillo...Paris', a dashboard, Phillips radio with speaker, assorted Jaeger and O.S. instruments circa 1930s, assorted Marchal headlamps, hubcaps, as well as two Solex 40 PAI carburetors, amongst other parts.

Ce lot correspond à deux palettes de phares et enjoliveurs Delahaye. Cela inclut un insigne Delahaye marqué "L Emaillo... Paris", un tableau de bord, une radio Phillips avec haut-parleur, des instruments Jaeger et O.S. des années 1930 environ, des phares Marchal, des enjoliveurs de roues ainsi que deux carburateurs Solex, entre autre pièces.

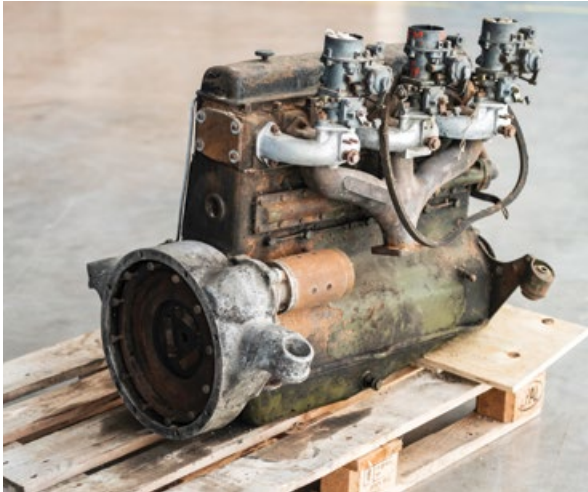


♦116
1946 Delahaye Engine and
1934 Delahaye Engine and Parts
€5.000 – €7.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

This lot consists of a Delahaye Type 103 engine block dated 1946 and a Delahaye Type 103A engine block dated 1934. Accompanying parts include an unmounted 1939 cylinder head, a Cotal Mk 33 transmission (no. 14869), and other assorted engine components, including a manifold, oil sump, timing gears and chains, a crankshaft, and a camshaft.

Ce lot correspond à un bloc moteur Delahaye Type 103 daté 1946, et un bloc moteur Delahaye Type 103A daté 1934. Ils sont accompagnés d'autres pièces dont une culasse de 1939, une boîte Cotal Mk33 (n°14869) et d'autres composants moteur comme un collecteur, un carter d'huile, des pignons et chaînes de distribution, un vilebrequin et un arbre à cames.



♦117

1952 Delahaye Engine and Three Solex Carburetors

€5.000 – €7.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

This Type 103 Delahaye engine block is dated 1952, while the cylinder head fitted is dated 1947. It is fitted with three Solex carburetors and accompanied by a radiator and bell housing.

Ce bloc moteur Delahaye Type 103 est daté 1952, alors que la culasse est datée 1947. Elle est équipée de trois carburateurs et accompagnée d'un radiateur et d'une cloche d'embrayage.



♦118

1947 Delahaye Type 103 Engine and Parts

€5.000 – €7.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

This lot consists of a Type 103 Delahaye engine block and cylinder head. The block is dated 1947, while the head is dated 1946. It is accompanied by an exhaust manifold fitted with a single carburettor and some ancillary parts, including a bell housing with clutch pedal and a starter.

Ce lot correspond à un bloc moteur et une culasse Delahaye Type 103. Le bloc est daté 1947, et la culasse 1946. Elle est accompagnée d'un collecteur d'admission équipé d'un simple carburateur et de quelques pièces, dont une cloche d'embrayage avec pédale d'embrayage, et un démarreur.



119

1948 Delahaye Type 103 Engine and Three Solex Carburetors

€5.000 – €7.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

This lot is a Type 103 Delahaye engine block, dated 1948. The cylinder head is dated 1946. Furthermore, it is fitted with three Solex 40 PAI carburetors stamped consecutively: 5122090, 5122091, and 5122092.

Ce lot correspond à un bloc moteur Delahaye Type 103, daté 1948. La culasse est datée 1946. Par ailleurs, elle est équipée de trois carburateurs Solex 40 PAI marqués des numéros consécutifs 5122090, 5122091 et 5122092.

120

1993 LAND ROVER DEFENDER



CHASSIS / CHÂSSIS: SALLDHMF8KA928461

€8.000 – €10.000OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION****Offered from the Dayez Collection****110 model with a 2.5-litre, four-cylinder diesel engine and five-speed manual transmission****Painted to match Mr Dayez's Delahaye 135 Cabriolet**

Built for the 1993 model year, this Defender is the popular 110-inch wheelbase model with the five-door station-wagon body style. It boasts the 2.5-litre, four-cylinder 200 Tdi Turbodiesel engine mated to a five-speed manual transmission. This engine was first introduced in 1990, at the same time when Land Rover renamed the 90 and 110 models to simply 'Defender', upon the introduction of the Land Rover Discovery.

Issu de la Collection Dayez**Modèle 110 équipé d'un quatre-cylindres diesel de 2,5 litres et d'une boîte manuelle à cinq rapports****Peint dans les tons du cabriolet Delahaye 135 de M. Dayez**

Ce Defender année-modèle 1993 est le modèle classique à empattement de 110 pouces (2,79 m) et carrosserie de type break à cinq portes. Il est équipé du turbodiesel 200 Tdi de 2,5 litres associé à une boîte manuelle à cinq rapports. Ce moteur avait été monté pour la première fois en 1990, au moment où Land Rover avait rebaptisé tout simplement Defender ses 90 et 110, alors qu'était lancé le Land Rover Discovery.

Presently showing 186,000 km on its odometer, this Defender has been the workhorse of the Dayez Collection, serving the family well over the years, and is charmingly painted to match its Delahaye 135 Cabriolet stablemate in two-tone dark red and silver. The car is presently in running condition; however, it does have an oil leak and will require servicing before returning to regular use. Every collector deserves to enjoy a Defender, either for work or for pleasure, and this example has served the Dayez family well.

Ce Defender, qui affiche 186 000 km au compteur, a été la voiture à tout faire de la Collection Dayez et le fidèle serviteur de la famille au cours des ans. Il est peint dans les deux tons de son compagnon le cabriolet Delahaye 135, rouge sombre et gris argent. Il est en état de marche, mais il présente une fuite d'huile et devra bénéficier d'un entretien avant de reprendre du service. Tout collectionneur mérite de goûter aux joies du Defender, que ce soit pour le travail ou pour les loisirs, et en particulier avec cet exemplaire, qui a rendu de fiers services à la famille Dayez.



1949 DELAHAYE 135 COACH

COACHWORK BY CHAPRON



CHASSIS / CHÂSSIS: 801432
ENGINE / MOTEUR: 801432
BODY / CARROSSERIE: 6776

€50.000 – €60.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

Offered from the Dayez Collection

Enticing restoration project, largely complete

Presented in overwhelmingly original condition

Accompanied by a history file including
build records from Chapron's archives

According to information from the Chapron archives, Chassis 801432 was completed by Delahaye in October of 1949 and proceeded immediately to Chapron to be bodied as a coach 'Coach', with two doors and four seats. Painted in red with an ivory trim line, the wheels were painted to match as well. Inside, the seats were trimmed in beige leather while the steering wheel and dashboard were also finished in beige.

Issue de la Collection Dayez

Un séduisant projet de restauration,
en grande partie complète

Présentée dans un état très proche de l'origine

Dispose d'un historique comprenant des
documents d'usine issus des archives Chapron

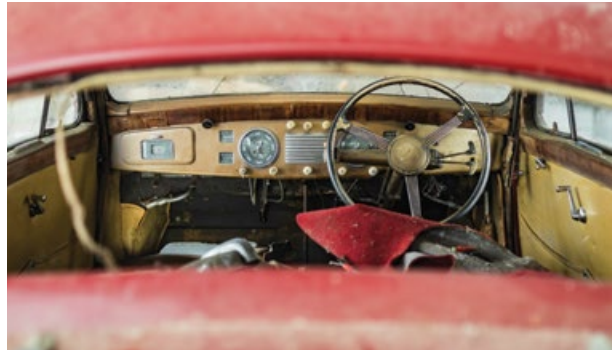
Selon les informations issues des archives Chapron, le châssis 801432 fut achevé chez Delahaye en octobre 1949 et partit immédiatement chez Chapron pour s'y faire carrosser en coach à deux portes et quatre places. La voiture était rouge avec une harmonie intérieure ivoire et des roues assorties. Ses sièges étaient garnis de cuir beige, et son volant ainsi que son tableau de bord arboraient la même couleur.

Sold by Delahaye in February of 1950, it is believed that the car has remained in France from new, yet much of its history remains unknown. Accompanied by copies of Chapron's records, a previous French registration from 1965 states it was registered number 597 AD 32 as early as July 1954, and this number plate physically remains in the car today. Documentation on file for a registration transfer in 2011 shows that the car was purchased by Mr Dayez at that time.

Presented today in highly original condition, it still retains its original engine, seats, and likely most of its original paintwork. This is a thrilling opportunity for any enthusiast of French automobiles.

Elle fut vendue par Delahaye en février 1950, et l'on pense qu'elle est restée en France depuis lors, bien qu'une grande part de son histoire demeure inconnue. En complément aux archives Chapron, une précédente immatriculation française de 1965 fait état d'une immatriculation remontant à juillet 1954 sous le numéro 597 AD 32, toujours présent sur les plaques de la voiture. Des documents du dossier relatifs à une réimmatriculation en 2011 montrent que c'est à cette époque que M. Dayez l'avait achetée.

La voiture, proposée dans un état très proche de l'origine, dispose toujours de son moteur, de ses sièges et, pour une bonne part, de sa peinture d'origine. Elle représente une occasion sensationnelle pour tout amateur d'automobiles françaises.





CHASSIS / CHÂSSIS: **800308**
 ENGINE / MOTEUR: **800308**
 BODY / CARROSSERIE: **1006**

€350.000 – €450.000

DOCUMENTS:

**FRENCH CERTIFICAT
 D'IMMATRICULATION**

Offered from the Dayez Collection

**The sixth chassis to be fitted with Figoni
 et Falaschi coachwork post-war**

Fascinating early history

Beautifully restored by Dominique Tessier

According to marque specialist Jean-Paul Tissot, chassis no. 800308 was produced by Delahaye in early 1946 and shipped following completion to Figoni et Falaschi, where it would be the sixth chassis to be fitted with new coachwork following the conclusion of World War II. Following the completion of its cabriolet bodywork, the car was sold new to a Mr Timsitt in June, who was working at the French embassy in Argentina. His new Delahaye was immediately shipped there and registered in Buenos Aires, C 327271.

Provient de la collection Dayez

**Sixième châssis doté après-guerre
 d'une carrosserie Figoni & Falaschi**

Histoire fascinante

Magnifiquement restaurée par Dominique Tessier

D'après Jean-Paul Tissot, spécialiste de la marque, le châssis n° 800308 est sorti des usines Delahaye au début de 1946 et expédié chez Figoni & Falaschi. Il s'agit du sixième châssis équipé après la deuxième Guerre Mondiale d'une carrosserie de cet établissement. Une fois dotée de sa carrosserie cabriolet, la voiture a été livrée neuve au mois de juin à un M. Timsitt, qui travaillait à l'ambassade de France en Argentine. Sa nouvelle Delahaye a été immédiatement expédiée à Buenos Aires, où elle a reçu l'immatriculation C 327271.

In the late 1960s, the car was sold to Fernando Renato Seguin, and at this time the car was modified with a new grille and new bumpers, and its wheel flanges were removed. The car remained registered in Buenos Aires under a new number, C 526505. A photograph of the car in Buenos Aires exists, featuring Mr Seguin behind the wheel of the car at his daughter's wedding in 1968.

Remaining in Argentina, chassis no. 800308 was partially restored in the early 1990s, but unfortunately the work was never completed. In July 2003 it was purchased there by Mr Dayez and returned to its native France, where it would be restored to its former glory. Dominique Tessier of Chambray Les Tours, well known for their Delahaye restoration work, was commissioned to return the car to concours-level condition, and the car was shown at several concours events in France following its completion, including at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este prior to Mr Dayez's passing.

Amongst the handful of coachbuilders that were privileged enough to clothe Delahaye's 135 chassis, Figoni et Falaschi coachwork is certainly considered the most desirable, namely for their illustrious history with Delahaye and their purity of design. Chassis no. 800308 boasts both a fascinating history and a beautiful restoration, and it is easy to see why it appealed so to Mr Dayez.

A la fin des années 60, elle a été vendue à Fernando Renato Seguin, puis modifiée en recevant une nouvelle calandre et de nouveaux pare-chocs alors que les enjoliveurs de roues étaient démontés. La voiture est restée immatriculée à Buenos Aires mais sous un nouveau numéro, C 526505. Il existe une photo de la voiture à Buenos Aires où M. Seguin est assis au volant, à l'occasion du mariage de sa fille, en 1968.

Toujours en Argentine, le châssis n°800308 a été partiellement restauré au début des années 1990, mais les travaux n'ont malheureusement jamais été terminés. En juillet 2003, la voiture a été achetée par M. Dayez et rapatriée en France, où elle a fait l'objet d'une restauration complète. Cette remise en état a été confiée à Dominique Tessier, de Chambray-lès-Tours, bien connu pour ses travaux sur les Delahaye, et qui s'est chargé de rendre à la voiture tout son panache d'origine. Depuis, elle a été présentée lors de plusieurs concours d'élégance en France et à l'étranger, comme le Concorso d'Eleganza de Villa d'Este, avant le décès de M. Dayez.

Parmi les quelques carrossiers qui ont eu le privilège d'habiller le châssis Delahaye 135, Figoni & Falaschi est certainement considéré comme faisant partie des plus prestigieux, grâce à son illustre histoire avec Delahaye et à la pureté de ses dessins. Cette voiture (châssis n°800308) présente à la fois une histoire fascinante et une superbe restauration ; il est facile de comprendre pourquoi elle a tellement séduit M. Dayez.







Chassis no. 800308 when new after the completion of its bodywork by Figoni et Falaschi.
Courtesy of Jean-Paul Tissot.





123

1939 DELAHAYE 135 ROADSTER

COACHWORK IN THE STYLE OF FIGONI ET FALASCHI

CHASSIS / CHÂSSIS: 47420
ENGINE / MOTEUR: 47420

€500.000 – €800.000

DOCUMENTS:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

Offered from the Dayez Collection

**Stunning roadster designed by famed
illustrator Georges Hamel**

**Fully restored by Dominique Tessier of
Tours, including a new roadster body**

Issue de la Collection Dayez

**Superbe roadster dessiné par le
célèbre illustrateur Georges Hamel**

**Totalement restaurée par Dominique
Tessier, de Tours, et dotée d'une
nouvelle carrosserie de roadster**

Of all the coachbuilders and manufacturers of the 1930s, perhaps no duo was more celebrated than Delahaye and Figoni et Falaschi. Joseph Figoni's collaboration with illustrator Georges Hamel, or 'Geo Ham', led to the creation of 13 streamlined roadsters, the last body of which, and the only one finished after the Second World War, was fitted to the Delahaye 135 bearing chassis no. 47420. Upon completion, it immediately saw participation in a number of concours d'élégance in France. It then passed through a short succession of owners in its native country before disappearing in 1957 in Dordogne.

Jacques Dayez unexpectedly discovered this Delahaye 135 short chassis in Bordeaux, France, in 2005. All that was present at the time was the chassis and firewall and a French Carte Grise. A fervent enthusiast of the marque, Mr Dayez purchased the chassis, believing it to be the long-lost frame from no. 47420. Unfortunately, Delahaye frames were not stamped with any identifying numbers in period, so its identity cannot be proved conclusively. Nevertheless, Dayez commissioned a full restoration and rebuild of what was believed to be the long-lost Figoni roadster with the marque specialists at Dominique Tessier of Tours.

De tous les constructeurs et carrossiers des années 1930, aucun duo ne fut probablement plus coté que Delahaye - Figoni et Falaschi. La collaboration établie entre Joseph Figoni et l'illustrateur Georges Hamel, ou 'Geo Ham', mena à la création de treize roadsters aux lignes fluides ; la carrosserie du dernier, la seule à avoir été terminée après la Seconde guerre mondiale, fut montée sur le châssis Delahaye 135 n° 47420. Dès qu'elle fut achevée, elle participa à de nombreux concours d'élégance en France. Elle passa ensuite entre les mains d'un petit nombre de propriétaires successifs dans son pays natal, avant de disparaître en 1957, en Dordogne.

En 2005, Jacques Dayez eut la surprise de découvrir à Bordeaux ce châssis court de Delahaye 135. Tout ce qui restait alors était le châssis, le tablier et la carte grise française. Grand amateur de la marque, M. Dayez acheta ce châssis, qu'il pensait être le n° 47420 perdu depuis longtemps. Mais les châssis Delahaye de cette époque ne comportaient malheureusement aucun numéro frappé, ce qui fait qu'on ne peut pas prouver l'identité de celui-ci de façon incontestable. M. Dayez n'en commanda pas moins au spécialiste de la marque basé à Tours, Dominique Tessier, une restauration et une reconstruction complètes de ce qu'il pensait être le roadster Figoni disparu depuis longtemps.





Correct Delahaye parts were sourced to create as accurate of a rebuild as possible. With the assistance of modern technologies, including 3-D rendering of similar cars and analysing historical records, the construction of a 1:3 scale model was built to ensure that the car's new coachwork would be as accurate as possible to that of the Figoni roadster coachwork originally shown on chassis no. 47420. This process took nearly five years to complete, and the results are spectacular. Accompanying the car are wooden body bucks, a 1:3 scale model, and a history file documenting its restoration. This is a highly accurate re-creation of one of Geo Ham's most captivating designs, produced with the finest detail by well-regarded French marque specialists.

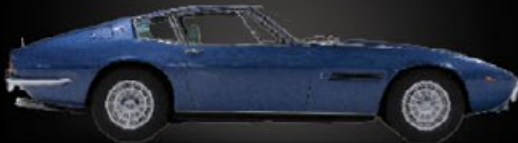
On se procura les bonnes pièces Delahaye, dans le but de procéder à une reconstruction aussi fidèle que possible. On fit appel aux techniques actuelles, dont une étude en 3D de voitures comparables et une analyse des archives, pour construire une maquette à l'échelle 1/3, destinée à garantir que la nouvelle carrosserie de la voiture serait aussi fidèle que possible à celle du roadster Figoni initialement monté sur le châssis n° 47420. Le processus prit cinq ans et conduisit à un résultat spectaculaire. La voiture s'accompagne de formes d'emboutissage en bois, d'une maquette à l'échelle 1/3 et d'un dossier décrivant l'historique de sa restauration. Nous sommes en présence d'une re-création extrêmement fidèle de l'un des dessins les plus fascinants de Geo Ham, exécutée avec un soin méticuleux par de réputés spécialistes français de la marque.



THE
POSTER CAR
COLLECTION



LOTS 124 - 144





CHASSIS / CHÂSSIS: 113.044.12.012358

€60.000 – €80.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Delivered new to the U.S.

Lovely dark-red-over-beige colour combination

Produced in August of 1969, this 280 SL was sold new to the U.S. and remained there for most of its life, allegedly passing through just two owners there, with the second owning it for thirty years. In 2011 the car had a full repaint in its current shade of dark red, and the engine was fully rebuilt at 27,000 miles. The following year it was exported to the UK from California following a light recommissioning. Importantly, the car is fitted with the automatic transmission and comes supplied with both its soft top and the iconic 'Pagoda' hard top. Furthermore, it is equipped with air conditioning, power windows, a modern Sony stereo, and colour-coded seat belts.

Issue de la Collection "Poster Car"

Livrée neuve aux Etats-Unis

Ravissante harmonie de teintes, rouge foncé et beige

Cette 280 SL, produite en août 1969, a été vendue neuve aux Etats-Unis. Elle y a passé la plus grande partie de sa vie, entre les mains semble-t-il de seulement deux propriétaires, pendant plus de trente ans pour le second. En 2011, elle a été repeinte dans son actuelle teinte rouge foncé, et son moteur a été totalement refait à 27,000 miles. L'année suivante, après une remise en état légère, elle a quitté la Californie pour le Royaume-Uni. Il est à noter que cette voiture est équipée d'une boîte automatique et qu'elle est proposée avec sa capote et son légendaire hard-top "Pagode". De plus, elle dispose de l'air conditionnée, de lève-vitres électriques, d'une installation audio moderne Sony et de ceintures de sécurité de couleur assortie à l'habitacle.

Just as fashionable today as it was fifty years ago, the W113-generation 280 SLs have proven to be an enduring Mercedes-Benz icon, second to only the first-generation ancestors, the 300 SL Gullwings and Roadsters. Paul Barcq's styling created a car that was sophisticated and timeless, perfectly matched to the top-of-the-range 280 SL engine. More than capable of handling duties as a warm-weather daily driver, the 280 SL will surely remain popular for the next fifty years or more.

Les 280 SL type W113 sont toujours aussi élégantes qu'il y a cinquante ans ; ce sont des valeurs sûres de Mercedes, qui suivent immédiatement leurs ancêtres de la première génération, les 300 SL ailes de mouette et cabriolet. Paul Bracq avait donné à cette voiture une ligne raffinée et intemporelle, qui s'accordait parfaitement à sa motorisation haut de gamme. La 280 SL est bien plus qu'une automobile faite pour se promener par beau temps, et elle continuera à coup sûr à connaître le succès pendant au moins les cinquante années à venir.





CHASSIS / CHÂSSIS: SCBZK15G2WCH61653

€60.000 – €80.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

UK V5

Offered from the Poster Car Collection

RHD, UK-delivery example

Less than 11,500 miles from new

Few cars have the presence of a Bentley Azure, in any environment, and it is a car that benefits from elegant colour combinations; none are more timeless than the specification of this particular example's Peacock Pearl over Sandstone and Royal Blue leather, finished with burr walnut trims and the desirable laser-cut radiator grille. It is of little surprise that Bentley themselves used an almost identical specification for their press photos, deciding to forgo any of the later Mulliner-sourced trims that arguably detract from the classical lines that Pininfarina created when removing the roof from the Continental R.

Issue de la Collection "Poster Car"

Direction à droite, destinée au Royaume-Uni

Moins de 11,500 miles depuis l'origine

Dans quelque cadre que ce soit, peu de voitures peuvent rivaliser d'allure avec la Bentley Azure, d'autant que c'est une voiture qui arbore d'élégantes harmonies de teintes. Et aucune de celles-ci n'est aussi intemporelle que celle de l'exemplaire proposé, bleu Peacock Pearl assorti à un intérieur en cuir beige Sandstone et bleu Royal Blue, que viennent compléter des garnissages en loupe de noyer et une attrayante calandre découpée au laser. Il n'est donc pas étonnant que Bentley ait retenu pour les photos du dossier de presse une configuration très voisine de celle-ci et qu'il ait renoncé aux garnissages proposés ensuite par Mulliner, qui pouvaient nuire au classicisme de la ligne que Pininfarina avait créée en ôtant son pavillon à la Continental R.



It has covered just under 11,500 miles since being delivered new by Straight Eight New Forest Bentley in 1998 and presents in beautiful condition. The magnificent cabin shows minimal wear, whilst on the outside the soft top is in wonderful condition, and the paintwork retains a deep shine. The presence of rare and correct Avon Turbospeed tyres also suggest diligent care has been bestowed upon it.

Cette voiture a été livrée neuve en 1998 par Straight Eight New Forest Bentley et n'a parcouru depuis que moins de 11,500 miles. Elle est dans un merveilleux état ; son magnifique intérieur ne présente que très peu de traces d'usure, sa capote est dans un état remarquable et sa peinture est toujours éclatante. On peut déduire de la présence des pneus Avon Turbospeed, bien adaptés et rarement montés, qu'elle a bénéficié des meilleurs soins.

A true event to drive, this Azure is an iron fist in the softest of velvet gloves, and it oozes style—a very fine way to cover ground.

Conduire cette Azure est un évènement en soi : c'est une main de fer dans un gant de velours, qui respire l'élégance – une façon très raffinée de parcourir les routes.



126

1952 JAGUAR XK 120
FIXED HEAD COUPÉ

CHASSIS / CHÂSSIS: **679471**
ENGINE / MOTEUR: **W4435-8**
BODY / CARROSSERIE: **J 1474**

€70.000 – €90.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Retained by its original owner until 2010

Beautifully restored in its original colours

**Tasteful upgrades, including front disc brakes
and a five-speed manual transmission**

This gorgeous XK 120 Fixed Head Coupé was delivered new to the U.S. Completed by Jaguar on 7 March 1952, the car was subsequently shipped to Charles Hornburg's distributorship in Los Angeles finished in Pastel Green with a Suede Green interior. The first owner was H E Bauer, an airline pilot who kept the car until 2010. During his ownership it was parked in his garage in 1967, and there it sat until 2010.

Provient de la "Poster Car Collection"

Restée chez son premier propriétaire jusqu'en 2010

Magnifiquement restaurée dans ses teintes d'origine

**Améliorations bienvenues, telles que freins
avant à disque et boîte manuelle 5 rapports**

Ce magnifique coupé Jaguar XK 120 a été livré neuf aux États-Unis. Il est sorti des usines Jaguar le 7 mars 1952, de teinte "Pastel Green" avec intérieur "Suede Green", puis a été envoyé chez le distributeur Charles Hornburg, à Los Angeles. Le premier propriétaire était H.-E. Bauer, un pilote de ligne qui a gardé sa voiture jusqu'en 2010. Pendant cette période, elle a été entreposée dans son garage à partir de 1967 et y est restée jusqu'en 2010.

After emerging from over five decades of single ownership, it was subjected to a full body-off restoration by John Pollock Restorations of Reseda, California. There, the car was restored in its stunning original colours and received several factory upgrades, including a five-speed gearbox, front disc brakes, a lightened flywheel, and an aluminium radiator for greater performance and drivability in modern traffic. Following the completion of the restoration, it won Best Jaguar at the Beverly Hills Concours d'Elegance prior to being exported to the UK in 2014.

Considered by many to be one of Jaguar's most spectacular designs, this example's colour scheme showcases the XK 120's curves beautifully, and considering its modern upgrades, it would be a spectacular driver's example.

Après plus de 50 ans entre les mêmes mains, elle est sortie de l'ombre et a fait l'objet d'une restauration complète, avec mise à nu de la carrosserie, chez John Pollock Restorations, de Reseda (Californie). La voiture a été remise en état dans ses teintes d'origine et a reçu plusieurs améliorations comme une boîte cinq rapports, des freins avant à disque, un volant-moteur allégé et un radiateur en aluminium, l'ensemble étant destiné à la rendre plus performante et plus facile à utiliser dans la circulation moderne. Une fois la restauration terminée, elle a remporté le prix de "Best Jaguar" au Concours d'Élégance de Beverly Hills, avant d'être exportée en Angleterre en 2014.

Souvent considérée comme une des Jaguar les plus spectaculaires sur le plan esthétique, l'XK 120 présente des lignes qui sont magnifiquement mises en valeur par cet exemplaire qui, compte tenu de ses améliorations modernes, constituera en plus une voiture particulièrement agréable à utiliser.





CHASSIS / CHÂSSIS: JHMNA12600T001037

€50.000 – €60.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

UK V5

Offered from the Poster Cars Collection

Just under 5,700 miles from new

UK-delivery example, built to RHD specifications

Issue de la Collection "Poster Car"

Moins de 5,700 miles depuis l'origine

Exemplaire livré au Royaume-Uni en direction à droite

The Honda NSX offered here is perhaps one of the finest first-generation cars in existence and is presented in exceptionally well-preserved condition throughout. It was delivered new in RHD specifications to the UK by Kingsmere Honda, with the first owner being the Patrick Collection and Patrick Motor Museum of Warwickshire in 1991. Finished in Sebring Silver Metallic over a black leather interior, it is equipped with the optional automatic transmission.

La Honda NSX proposée est probablement, parmi la première génération, l'un des plus beaux exemplaires qui subsistent : elle est dans un état de conservation exceptionnel. C'est en 1991 que Kingsmere Honda, au Royaume-Uni, l'a livrée neuve en direction à droite à son premier propriétaire, la Collection Patrick et le Patrick Motor Museum du Warwickshire. Elle est gris métallisé Sebring Silver avec un intérieur en cuir noir et elle dispose de l'option boîte automatique.

Invoices on file dating back to 1992 show regular servicing by authorised Honda dealers and confirm that it remained in the hands of the Patrick Collection until 2001, at which point it had travelled 3,158 miles from new. Today it has travelled just 5,700 miles from new; with its most recent service taking place in December of 2014, the car has remained largely in static storage ever since.

Accompanied by its original handbooks, original Bill of Sale, and correspondence between the supplying dealer and the Patrick Collection, as well as the aforementioned invoices confirming its original mileage and tracing service history from new, this NSX checks all the right boxes.

Son dossier contient des factures qui attestent qu'un entretien régulier a été effectué depuis 1992 par des concessionnaires agréés Honda et qu'elle est restée propriété de la Collection Patrick jusqu'en 2001, alors qu'elle avait parcouru 3,158 miles depuis l'origine. Elle en est à ce jour à 5,700 miles, et son entretien le plus récent remonte à décembre 2014, date depuis laquelle elle est restée l'essentiel du temps sans rouler.

Cette NSX est munie de ses documents de bord et de son bon de commande d'origine, de la correspondance entre le concessionnaire qui l'a livrée et la Collection Patrick, ainsi que des factures déjà mentionnées qui confirment son kilométrage et permettent de retracer son entretien depuis l'origine. Elle coche toutes les cases.





128

1954 MERCEDES-BENZ 300 SL GULLWING

CHASSIS / CHÂSSIS: **198.040.4500034**
ENGINE / MOTEUR: **198.980.4500042**
BODY / CARROSSERIE: **A198040.4500029**

€800.000 – €1.200.000

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

The first Gullwing delivered to Sweden; amongst the first customer Gullwings delivered worldwide

Campaigned in events in Scandinavia when new, including the 1955 Helsinki Grand Prix

Highly original, including its original engine and bodywork

Arguably the most compelling Gullwing offered in recent memory

Provient de la "Poster Car Collection"

Première 300 SL Papillon livrée en Suède ; parmi les toutes premières livrées dans le monde à un particulier

Participation à l'époque à plusieurs compétitions en Scandinavie, dont le Grand Prix d'Helsinki 1955

Bien préservée d'origine, avec sa carrosserie et son moteur d'origine

Sans doute la plus fascinante des 300 SL Papillon proposées dernièrement à la vente



This early Gullwing benefits from a fascinating history and retains its matching-numbers chassis, engine, and body. Thanks to research compiled by 300 SL historian Eric Le Moine and Björn Tiedemann, the rich history of this early Gullwing, chassis no. 4500034, has finally been uncovered. The first 300 SL delivered to Sweden, this car was amongst the earliest Gullwings delivered to a private customer. It was finished in silver paint over an interior of *Tissu* blue (L1), the iconic blue leather with plaid fabric inserts, before being distributed in late October 1954 to Philipsons Automobil in Stockholm.



Cette Mercedes 300 SL Papillon présente une histoire fascinante, tout en étant encore équipée de son châssis, son moteur et sa carrosserie d'origine. Grâce aux recherches effectuées par Éric Le Moine et Björn Tiedemann, spécialistes du modèle, la riche histoire de cette 300 SL Papillon, châssis n°4500034, a pu être enfin dévoilée. Première 300 SL livrée en Suède, cette voiture fait partie des toutes premières 300 SL Papillon livrées à un particulier. Elle était de teinte argent avec un intérieur en "*Tissu*" bleu (L1), cette sellerie emblématique en cuir bleu avec inserts en tissu écossais, et a été livrée à la fin du mois d'octobre 1954 à Philipsons Automobil, à Stockholm.

Its first owner was Olle Perssons, and the car was registered W 32800 in January 1955. Mr Perssons entered the Mercedes-Benz in numerous races, including the Rally of the Midnight Sun and the 1955 Helsinki Grand Prix. That same year, Perssons set a Swedish ice record with the Gullwing on Lake Varpen, achieving 188.8 km/h. Later that year Perssons purchased a second Mercedes-Benz that became his primary racing car.

By the winter of 1956, Perssons sold the Gullwing to Sölve Relve of Gothenburg, who registered the car in early December 1956 as O 72706. Chassis no. 4500034's third owner was Harry Tilgmann, also of Gothenburg, who purchased the car from Sölve Relve's estate following Relve's tragic passing in a car accident. The car was painted ivory, and at one point it was involved in a road accident in the late 1960s in his ownership and was shipped to Germany to be rebuilt.

In 1972 the Gullwing was exported out of Sweden by David Piper along with the Ferrari 750 Monza chassis no. 0500M and sold directly to Hans Hürlimann of Wil, Switzerland. Four years later it returned to Sweden when it was purchased by

Son premier propriétaire était Olle Perssons, et la voiture a été immatriculée W 32800 en janvier 1955. M. Perssons a participé avec sa Mercedes à plusieurs compétitions, dont le Rallye du Soleil de Minuit et le Grand Prix d'Helsinki 1955. Cette même année, Perssons a établi avec cette voiture un record de Suède de vitesse sur glace, sur le lac Varpen, en atteignant 188,80 km/h. Plus tard dans l'année, Perssons a acheté une deuxième Mercedes qui est devenue sa machine de course principale.

Au cours de l'hiver 1956, Perssons a vendu la 300 SL à Sölve Relve, de Göteborg, qui l'a immatriculée au début du mois de décembre 1956 sous le numéro O 72706. Mais Relve a subi ensuite un tragique accident de voiture qui lui a été fatal, ce qui a entraîné la vente de la 300 SL à son troisième propriétaire, Harry Tilgmann, lui aussi de Göteborg. La voiture a été repeinte en ivoire et, à la fin des années 1960, alors qu'elle lui appartenait encore, elle a été impliquée dans un accident de la route et envoyée en Allemagne pour être remise en état.

En 1972, la 300 SL a été exportée hors de Suède par David Piper, en même temps que la Ferrari 750 Monza châssis n°0500M, et vendue directement à Hans Hürlimann, de Wil, en Suisse.



Olle Perssons and chassis no. 4500034 setting a Swedish ice record on Lake Varpen in 1955.
Photo from Bo Boësen. Courtesy of Björn Tiedemann.



Olle-Persson and codriver Rune Bertilsson pictured with the Gullwing at the start of the 1955 Rally of the Midnight Sun.
Courtesy of Hallings Photo/Jamti.





Fleming Uziel, who used the car in events in both his native Sweden and Germany. Uziel owned the car until 1989, when it passed to Kjell and Mirre Gustafsson of Gothenburg, who owned the car for four years.

Returning to Germany, the Gullwing successively passed through the collections of two German enthusiasts, initially Guenter Kalthoff of Grainau, and then Hans Kleissl of Polling, a principal of HK Engineering (where the car was comprehensively restored during the 1990s). Afterwards, it participated in the Mille Miglia Storico on two separate occasions. In late 2012, the Gullwing was acquired by its current owner, a collector in the UK who commissioned a freshening that included the installation of new wheel cylinders, a new under-tray set, and a new gearbox.

Thanks to extensive research, chassis no. 4500034 is undoubtedly one of the most fascinating Gullwings offered in recent memory and would be a thrilling addition to any collection.

Quatre ans plus tard, elle est revenue en Suède après son achat par Fleming Uziel qui l'a utilisée dans divers événements à la fois dans son pays natal et en Allemagne. Uziel a gardé la 300 SL jusqu'à ce qu'il la cède en 1989 à Kjell et Mirre Gustafsson, de Göteborg, qui l'ont conservée quatre ans.

De retour en Allemagne, la 300 SL est passée successivement dans les collections de deux passionnés allemands, d'abord Guenter Kalthoff, de Grainau, puis Hans Kleissl, de Polling, un directeur de HK Engineering (où la voiture a été complètement restaurée au cours des années 1990). Par la suite, elle a pris part à deux reprises aux Mille Miglia Storico. A la fin de 2012, elle été achetée par son propriétaire actuel, un collectionneur anglais, qui lui a fait bénéficier d'une remise à niveau comprenant notamment la pose de cylindres de roues neufs, d'un nouveau carénage inférieur et d'une boîte de vitesses neuve.

Grâce à des recherches intensives, cette voiture (châssis n°4500034) est sans aucun doute une des 300 SL Papillon les plus fascinantes parmi celles proposées dernièrement, et elle constituera un superbe apport à toute collection.



Fleming Uziel poses with chassis no. 4500034 circa 1980.
Courtesy of Björn Tiedemann.



Chassis no. 4500034 as seen in Solve Relve's ownership.
Courtesy of Björn Tiedemann.



Harry Tilgmann pictured with chassis no. 4500034 in Sweden.
Courtesy of Björn Tiedemann.



Chassis no. 4500034 as seen in Katrineholm, Sweden.
Courtesy of Björn Tiedemann.



CHASSIS / CHÂSSIS: SAJJEAX8AX220873

€300.000 – €350.000

DOCUMENTS:

BILL OF SALE

Please note that this car is offered
without registration papers.

Merci de noter que ce véhicule est vendu sans
certificat d'immatriculation

Offered from the Poster Car Collection

Perhaps the lowest-mileage XJ220 in
existence, less than 850 km from new

**Delivered new to France, where
it remained until 2015**

According to its original service book and original purchase invoice, this XJ220 was originally delivered to Pierre Ruffini of Paris in November of 1992. A very early-production example, bearing serial number 27, it benefits from the elegant and rare colour combination of Le Mans Blue over a Sand interior with matching carpeting.

Amazingly, the car was never registered when new and remained largely in static storage.

Issue de la Collection "Poster Car"

Probablement la XJ220 ayant le moins roulé,
avec moins de 850 km depuis l'origine

**Livrée neuve en France, où elle
est demeurée jusqu'en 2015**

Selon son carnet d'entretien et sa facture d'achat, tous deux d'origine, cette XJ220 a été livrée en novembre 1992 à Pierre Ruffini, de Paris. Elle porte le numéro de série 27, ce qui fait d'elle l'un des tout premiers exemplaires produits. Elle présente une rare et élégante harmonie de teintes, bleu Le Mans et intérieur sable, avec tapis assortis.

De façon surprenante, cette voiture n'a pas été immatriculée quand elle était neuve, et elle est

To-day it shows under 850 km from new. A service invoice on file from Franco Britannic Auto-mobiles outside Paris shows that the car was serviced there in November of 2002 at just 493 km from new, still in the ownership of Mr Ruffini. It was purchased by a UK-based owner in 2015 and has remained there ever since. Additionally, the car is accompanied by a Jaguar-Daimler Heritage Trust Certificate.

Whilst there are signs of use on the exterior from its limited road use, the interior is in excellent condition, showing the bare minimum of wear and still having plastic protection over the car-pets. This is a wonderful opportunity to acquire a low-mileage example of this rare and iconic 1990s supercar.

restée l'essentiel du temps sans rouler. Elle n'affiche à l'heure actuelle même pas 850 km. On trouve dans son dossier une facture d'entretien délivrée par Franco Britannic Automobiles, en région parisienne, qui fait état d'opérations d'entretien effectuées à 493 km en novembre 2002, alors qu'elle était toujours entre les mains de M. Ruffini. Elle a été rachetée en 2015 par un résident du Royaume-Uni, pays dont elle n'a ensuite plus bougé. Il est à noter qu'elle est munie d'un certificat délivré par la Fondation du patrimoine Jaguar-Daimler.

Il existe à l'extérieur des marques laissées par sa faible utilisation sur route, mais l'intérieur est en excellent état ; il présente un état d'usure véritablement minimal, et ses tapis sont toujours munis de leurs plastiques de protection. Cette voiture représente une magnifique occasion d'acquérir un exemplaire peu utilisé de cette rare et légendaire supercar des années 1990.



130

1973 FERRARI DINO 246 GTS

COACHWORK BY SCAGLIETTI



CHASSIS / CHÂSSIS: 06290

€275.000 – €325.000OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

PROOF OF EC TAXES PAID

Offered from the Poster Car Collection**An exciting restoration project****Largely complete, including rebuilt engine
and trimmed Daytona-style seats****Originally equipped with power windows,
air conditioning, Daytona-style seats,
and Cromodora wheels****Provient de la "Poster Car Collection"****Passionnant projet de restauration****En grande partie complète, avec un moteur
restauré et des sièges Daytona refaits****Équipée d'origine de vitres électriques,
de la climatisation, de sièges Daytona
et de jantes Cromodora**

Originally finished in *Blu Dino Metalizzato* over a Beige interior and completed in October of 1973, this E-Series Dino 246 GTS was shipped from Maranello to Bill Harrah's Modern Classic Motors of Reno, Nevada. Its original owner was Gary Nolan Buck of Oklahoma, who took delivery in early 1974, but the following year it was purchased by Gary Castor.

A l'origine de teinte *Blu Dino Metalizzato* avec intérieur beige, cette Dino 246 GTS Série E est sortie d'usine en octobre 1973, avant d'être envoyée de Maranello au distributeur Modern Classic Motors, dirigé par Bill Harrah à Reno (Nevada, États-Unis). Son premier propriétaire, Gary Nolan Buck, de l'Oklahoma, en a pris livraison au début de 1974, avant qu'elle soit achetée l'année suivante par Gary Castor.

A U.S. Navy pilot, Castor enjoyed his Dino not only in Virginia, but also while on deployment in Naples, Italy. Castor moved to San Diego at some point and continued to drive the car until 1989, when the car was involved in a road accident and subsequently becoming parked in his garage. It sat unrepaired until it was purchased by William and Carol Biggs of Kelseyville, California, in 1999. The Biggs repaired and restored the car, retaining ownership until 2013, at which point it was sold and subsequently shipped to the UK for a full restoration.

At this point, chassis no. 06290 is awaiting its finishing touches. The engine and gearbox have been fully rebuilt, along with the suspension, brakes, and steering. It is believed that the restoration is largely complete and, at present, is awaiting paintwork and final assembly.

Pilote de l'US Navy, Castor a utilisé sa Dino en Virginie, mais aussi lors de son affectation à Naples, en Italie. Par la suite, il s'est installé à San Diego, en Californie, et a continué à utiliser la voiture jusqu'en 1989, date à laquelle elle a été impliquée dans un accident, puis entreposée dans son garage. Elle y est restée, non réparée, jusqu'à son achat en 1999 par William et Carol Biggs, de Kelseyville (Californie). Après avoir réparé et restauré la voiture, les Biggs l'ont gardée jusqu'en 2013, quand elle a été vendue et envoyée en Angleterre pour une restauration complète.

A ce stade, ce châssis n° 06290 attend ses retouches de finition. Le moteur et la boîte de vitesses ont été complètement refaits, de même que la suspension, les freins et la direction. La restauration semble en grande partie terminée et, à présent, attend les travaux de peinture et d'assemblage final.





CHASSIS / CHÂSSIS: GL 640068

€200.000 – €250.000

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

**Originally owned by Righteous Brothers
founding member Bobby Hatfield**

**Cosmetically and mechanically
freshened in the mid-2000s**

**One of 200 Series I examples built
and 413 total examples**

Issue de la Collection “Poster Car”

**Initialement propriété de Bobby Hatfield, l’un
des fondateurs des Righteous Brothers**

**Remise à niveau esthétiquement et
mécaniquement au milieu des années 2000**

**L’un des 200 exemplaires de la Série I
sur les 413 produits en tout**

Chassis no. GL 640068 was approximately the 68th Iso Grifo example built, completing assembly in late July 1966. Specified for the United States, the Grifo was equipped with a 350 cu. in. V-8 engine, a four-speed gearbox, Campagnolo wheels, and a 3.07 rear-axle ratio.

It was sold new to Bobby Hatfield, one of the original singers of the famed rock and roll band

Le châssis n° GL 640068 est environ la 68e Iso Grifo produite ; son montage s’est achevé fin juillet 1966. Destinée aux Etats-Unis, elle est équipée d’un V8 de 5,7 litres, d’une boîte à quatre rapports, de roues Campagnolo et d’un pont de rapport 3,07.

Cette voiture fut vendue à Bobby Hatfield, l’un des chanteurs à l’origine des Righteous Brothers,

The Righteous Brothers, whose hits included ‘You’ve Lost That Lovin’ Feelin’ and ‘Unchained Melody’. As confirmed by a placard that remains affixed to the Grifo’s dashboard, Hatfield commissioned the well-known Kustom Kulture luminary George Barris to finish the exterior, and it is believed that he painted the coachwork metallic gold, as suggested by paint samples discovered during a later refurbishment.

Subsequently sold to fellow California resident Larry Valie, the well-maintained Iso remained in the Golden State for many years, eventually joining a significant Ferrari-focused collection. In 2005 the Grifo was purchased from the collection by a British enthusiast who conducted a mechanical freshening and bare-metal repaint in the current maroon and reupholstered the interior with beige leather. It was sold to its present owner in 2014 and would make a fantastic addition to any collection of Italian grand tourers and etceterini.

le célèbre groupe de rock qui compte parmi ses succès “You’ve Lost That Lovin’ Feelin’” et “Unchained Melody”. Une étiquette toujours présente sur son tableau de bord confirme que Hatfield avait chargé George Barris, la sommité bien connue de la Kustom Kulture, d’en repeindre l’extérieur ; on pense qu’il l’avait repeint en doré métallisé, ce que suggèrent des traces de peinture découvertes par la suite à l’occasion d’une remise en état.

Cette Iso bien entretenue fut par la suite revendue à Larry Valie, un Californien, et resta plusieurs années dans cet Etat où elle finit par rejoindre une importante collection centrée sur les Ferrari. En 2005, elle fut rachetée à cette collection par un amateur britannique qui entreprit sa remise en état mécanique, la décapa pour la repeindre dans son bordeaux actuel et en regarnit l’intérieur de cuir beige. Elle a été vendue à son propriétaire actuel en 2014 ; elle représenterait un merveilleux apport à toute collection de GT et d’etceterini italiennes.





CHASSIS / CHÂSSIS: ZFFSG17A4J0075456
ENGINE / MOTEUR: 10644

€60.000 – €80.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Exceptionally well preserved with just under 6,050 miles from new

Finished in its original colours and retains its original engine

Includes its original window sticker, owner's manuals, toolkit, and six-piece Schedoni luggage set

Built as a U.S.-specification example, this Testarossa was completed by Ferrari in November of 1987 and finished in *Nero* paintwork over a matching *Nero* interior. As evidenced by its original window sticker, the car was shipped from Maranello to Los Angeles and placed on a truck destined for Grand Prix Motors in Seattle, Washington. Its first owner was George Heiser of Seattle, and he took delivery of his new Ferrari on 14 March 1988.

Provient de la "Poster Car Collection"

Exceptionnellement bien préservée, moins de 6 050 miles [9 736 km] d'origine

Couleurs d'origine, moteur d'origine

Autocollant d'identification, manuels d'utilisation, trousse à outils et jeu de six bagages Schedoni d'origine

Produite aux spécifications américaines, cette Testarossa est sortie des usines Ferrari en novembre 1987, de teinte *Nero* avec intérieur *Nero* assorti. Comme le montre son autocollant d'identification d'origine, cette voiture a été envoyée de Maranello à Los Angeles et placée sur un camion à destination de Grand Prix Motors, à Seattle, Washington. Son premier propriétaire était George Heiser, de Seattle, qui a pris livraison de sa nouvelle Ferrari le 14 mars 1988.



Heiser retained his Testarossa until at least 1995, when it was purchased by Keith R Beneson of Kent, Washington. The car remained with him for nearly twenty years, travelling just 5,949 miles from new. Purchased by the current owner in 2015, the Testarossa was exported to the UK, where it has remained ever since.

In July of 2016, the car received an engine-out service, which included replacing the cambelts. Since then, the car has been driven less than fifty miles, and it remains in excellent condition inside and out. In addition to the aforementioned original window sticker, the car is offered with its original owner's manuals (including the original service manual), toolkit, jack, and a six-piece Schedoni luggage set.

Heiser a gardé sa Testarossa au moins jusqu'en 1995, date à laquelle elle a été achetée par Keith R. Beneson, de Kent, Washington. La voiture est restée entre ses mains pendant presque 20 ans, ne totalisant que 5 946 miles [9 570 km] depuis l'origine. Achetée en 2015 par son actuel propriétaire, cette Testarossa a été importée en Angleterre où elle est restée depuis.

En juillet 2016, elle a bénéficié d'une opération d'entretien complet du moteur, déposé pour faciliter le remplacement des courroies de distribution. Depuis, cette voiture a parcouru moins de 50 miles [80 km] et se présente en excellent état extérieur et intérieur. En plus de l'autocollant d'identification mentionné plus haut, la voiture est vendue avec ses manuels d'utilisation (dont le carnet d'entretien d'origine), trousse à outils et jeu de six bagages Schedoni d'origine.



133

1971 MASERATI GHIBLI SS 4.9 COUPÉ COACHWORK BY GHIA



CHASSIS / CHÂSSIS: **AM115/49 2110**
ENGINE / MOTEUR: **AM115/49 2110**
BODY / CARROSSERIE: **10430**

€130.000 – €170.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Retains its original engine

**Includes heritage certificates from Maserati
Classiche and invoices dating to 1989**

Well-preserved older restoration

The upgraded Ghibli SS that Maserati introduced in 1970 featured an enlarged 4.9-litre engine and an array of comfort amenities, including standard air conditioning. This fine mid-production example benefits from factory documentation sourced from Maserati Classiche, as well as a deep file of invoices while under American ownership.

Chassis no. 2110 was built in February 1971 and delivered at the end of the month to Thepenier,

Issue de la collection “Poster Car”

Equipée de son moteur d’origine

**Munie de certificats délivrés par Maserati
Classiche et de factures remontant à 1989**

**Bon état de conservation après une
restauration désormais ancienne**

La Ghibli SS, une version modernisée que Maserati lança en 1970, bénéficiait d’un moteur porté à 4,9 litres et de divers éléments de confort, dont l’air conditionné monté en série. Ce bel exemplaire datant du milieu de la période de production est muni de documents d’usine fournis par Maserati Classiche et d’un volumineux dossier de factures datant de sa période américaine.

Le châssis n° 2110 fut produit en février 1971 et livré à la fin de ce même mois à Thépenier, le concessionnaire

the well-known marque distributor in Saint-Cloud, in western Paris. Finished in black paint over Cinghiale leather, the Ghibli was ordered for Edouard de Cazalet, a banker who eventually relocated to Washington, DC, when he began working for the World Bank.

The Maserati was then sold in the 1980s to Richard Grinstead of Wylie, South Carolina, and he gradually performed a complete restoration that refreshed the car both mechanically and cosmetically. After passing in 1995 to Richard Pew of Arlington, Virginia, the Ghibli was sold in 2006 to the esteemed collector Joe Corbaccio of Hershey, Pennsylvania, before being shipped to the UK, where it resides today.

Currently displaying 63,656 kilometres, this Maserati retains the original V-8 engine and colour scheme, and it would make a fabulous addition to any assemblage of European GT models, sure to stoke the passions of marque enthusiasts worldwide.

bien connu de la marque établi à Saint-Cloud, à l'Ouest de Paris. De couleur noire et garnie de cuir de sanglier, cette Ghibli fut commandée par Edouard de Cazalet, un banquier qui s'installa après coup à Washington pour y entamer une carrière à la Banque Mondiale.

Elle fut ensuite vendue dans les années 1980 à Richard Grinstead, de Wylie, en Caroline du Sud, qui restaura intégralement sa mécanique et son esthétique, étape par étape. Après avoir été cédée en 1995 à Richard Pew, d'Arlington, en Virginie, elle fut revendue en 2006 à Joe Corbaccio, le respectable collectionneur de Hershey, en Pennsylvanie, avant d'être expédiée au Royaume-Uni, où elle se trouve actuellement.

Cette Maserati affiche 63 656 km ; elle a conservé son V8 et son harmonie de teintes d'origine. Elle constituerait un merveilleux apport à toute collection de GT européennes et réveillerait à coup sûr la passion des amateurs de la marque partout dans le monde.



134

1959 JAGUAR XK 150 S 3.4 ROADSTER



CHASSIS / CHÂSSIS: **T 820028 DN**
ENGINE / MOTEUR: **VS 1868-9**
BODY / CARROSSERIE: **F 17073**

€140.000 – €180.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Retains its original engine and bodywork

**Restored by marque specialist in
lovely dark blue over tan**

By the late '50s Jaguar was at its height, having conquered Le Mans in 1951, 1953, 1955, 1956, and 1957. With European rivals like Porsche beginning to catch up, in 1959 the XK150S was launched as a roadster aimed squarely at the American market. At its heart was a race-bred engine featuring a straight-port cylinder head. This was matched to a competition clutch and lightened flywheel. The result was a car with a top speed of 218 km/h. Disc brakes were also fitted.

Provient de la "Poster Car Collection"

Moteur et carrosserie d'origine

**Restaurée par un spécialiste de la marque dans
une belle teinte bleu foncé avec intérieur beige**

A la fin des années 50, Jaguar était au plus haut de sa gloire après ses victoires aux 24 Heures du Mans en 1951, 1953, 1955, 1956 et 1957. Avec la montée en puissance de concurrentes européennes comme Porsche, la XK150 S a été lancée en 1959 comme un roadster destiné spécifiquement au marché américain. Elle était équipée d'un moteur racé comportant une culasse à deux arbres à cames en tête et relié à un embrayage compétition et un volant moteur allégé. Il en résultait une voiture capable d'atteindre 218 km/h et, pour l'arrêter, des freins à disque faisaient partie de l'équipement.

This fabulous example left the Browns Lane factory in March 1959 finished in Carmen Red with a matching red leather interior and fawn soft top, fitted with manual overdrive. It was destined for Frank Cavey's dealership in Dublin and sold new the following month. Cavey had a close working relationship with Sir William Lyons assembling cars in Ireland—his factory's XK120 achieved 3rd at the 1951 Monte Carlo rally. The first owner was J Goodman of Dundalk.

Today the car retains its original engine and bodywork and has been restored to a gorgeous colour scheme of dark blue over beige leather. Presented in wonderful condition, it would surely be a thrill to drive and enjoy.

Ce fabuleux exemplaire a quitté l'usine de Browns Lane en mars 1959, de teinte "Carmen Red" avec une sellerie assortie en cuir rouge et une capote fauve. Elle était équipée d'un overdrive. Livrée au garage Frank Cavey, représentant de la marque à Dublin, elle a été vendue neuve le mois suivant à son premier propriétaire, J. Goodman, de Dundalk. Cavey entretenait avec Sir William Lyons une relation étroite et assemblait des voitures en Irlande ; sa Jaguar XK120 d'usine avait terminé troisième au Rallye de Monte Carlo 1951.

Aujourd'hui, la voiture est encore équipée de son moteur d'origine et a été restaurée dans un magnifique thème de couleurs bleu foncé avec cuir beige. Dans un état superbe, cette voiture sera certainement extrêmement plaisante à utiliser.





CHASSIS / CHÂSSIS: **35409**
 ENGINE / MOTEUR: **00797**
 GEARBOX / BOÎTE DE VITESSES: **813**

€170.000 – €200.000

DOCUMENTS:
 UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Just 820 km from new, one of the lowest-mileage 512 BBs in existence

Thirty-four years of previous single ownership

Overwhelmingly original throughout

Delivered new to the U.S. to an owner in Texas in May of 1981, the 512 BB presented here, bearing chassis number 35409, had been purchased by an enthusiast and collector of sports cars who paid \$90,000 for the car at Auto Palace of Pittsburgh, Pennsylvania, where the car was federalised for use in the United States. As stated on the purchase invoice, the odometer read just 400 kilometres. A further 314 kilometres were accrued in EPA testing.

Provient de la "Poster Car Collection"

Seulement 820 km d'origine, une des 512 BB affichant le plus faible kilométrage de toutes

Est restée 34 ans chez le même propriétaire

État d'origine extraordinaire à tous points de vue

Livrée neuve en 1981 aux États-Unis à un automobiliste du Texas, la 512 BB présentée ici, châssis n° 35409, a été achetée par un passionné et collectionneur de voitures de sport qui a payé pour l'acquérir 90 000 \$ à Auto Palace de Pittsburgh, en Pennsylvanie, où elle a été adaptée aux règles fédérales pour pouvoir être utilisée dans ce pays. Comme le précise la facture d'achat, le compteur kilométrique indiquait tout juste 400 km. Au cours des essais pour l'Environmental Protection Agency, 314 km de plus ont été parcourus.

Fascinatingly, the 512 BB would barely be driven over the next 33 years, remaining in storage in the owner's garage, still wearing plastic on its doorsills. In 2014, chassis number 35409 finally rolled out of the garage in Texas, was purchased by its next owner and flown across the pond to the UK, where it has remained ever since. Importantly, in March of 2016, the car received a mechanical recommissioning, which included a full engine-out service and replacement of the cambelts and clutch.

Today, chassis number 35409 remains as one of the lowest-mileage 512 BBs in existence, having been driven just 820 km from new. Unrivalled in originality, this is a 512 BB worthy of inclusion in the world's finest Ferrari collections.

Il est fascinant de constater que cette 512 BB n'a été pratiquement pas utilisée au cours des 33 ans qui ont suivi : elle est restée à l'abri dans le garage du propriétaire, portant encore les protections de plastique sur les seuils de portes. En 2014, cette voiture n° 35409 est enfin sortie de son garage du Texas : elle a été achetée par son actuel propriétaire, qui l'a importée en Angleterre où elle est restée depuis. En mars 2016, la voiture a bénéficié d'une révision mécanique, avec une opération d'entretien complet du moteur incluant le remplacement des courroies de transmission et de l'embrayage.

Aujourd'hui, ce châssis n° 35409 correspond à une des 512 BB qui présente le kilométrage le plus faible de toutes celles qui sont encore en existence, avec seulement 820 km d'origine. Affichant un état d'origine sans équivalent, c'est une 512 BB qui mérite de prendre place dans les plus belles collections de Ferrari du monde.



136

1963 MASERATI SEBRING 3500 GTI SERIES | COACHWORK BY VIGNALE



CHASSIS / CHÂSSIS: **AM101 01559**
ENGINE / MOTEUR: **AM101 01559**

€150.000 – €200.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

**One of just 351 examples produced
and 35 built in RHD**

Retains its original engine

Beautifully restored in its original colours

This beautiful Maserati Sebring is one of just 348 first-series examples produced and one of only 35 built to RHD specifications. Produced in February of 1963, this example was fitted with Maserati's fuel-injected 3.5-litre inline six-cylinder engine and was delivered to its first owner in London, finished in *Rosso Cordoba* with white leather and outfitted with a ZF five-speed manual transmission. In 1978, repainted blue, it was purchased by Rebecca Water of Cambridge before being exported to the U.S.

Provient de la "Poster Car Collection"

**Fait partie des 351 exemplaires produits,
et des 35 à conduite à droite**

Moteur d'origine

**Magnifiquement restaurée dans
ses teintes d'origine**

Cette superbe Maserati Sebring fait partie des 351 exemplaires de première série et des 35 exemplaires produits en conduite à droite. Sortie d'usine en février 1963, cette voiture était équipée du 6-cylindres Maserati 3,5 litres à injection et d'une transmission ZF manuelle à cinq rapports. Elle a été livrée à son premier propriétaire, à Londres, dans une teinte *Rosso Cordoba* avec intérieur en cuir blanc. En 1978, repeinte en bleu, elle a été achetée par Rebecca Water, de

Passing through the ownership of the Vintage Auto Museum of Dillard, Georgia, it was purchased by Philip Deppenschmidt of Dayton, Ohio, in 1989.

The following year it was purchased by Mel Farrar, a renowned special-needs teacher in Sheffield, and returned to England. In 2013 a new owner sent the car to a Maserati specialist in Italy for a bare-metal restoration and mechanical overhaul, where it was refinished in its original colours. Maintained by a UK-based specialist since the completion of its restoration, this is an exceptional Maserati ready to be enjoyed.

Cambridge, avant d'être exportée aux États-Unis. Après avoir appartenu au Vintage Auto Museum de Dillard, en Géorgie, elle a été achetée en 1989 par Philip Deppenschmidt, de Dayton (Ohio).

L'année suivante, elle a été vendue à Mel Farrar, un éducateur spécialisé renommé de Sheffield, et elle est revenue en Angleterre. En 2013, un nouveau propriétaire l'a envoyée chez un spécialiste basé en Italie pour une restauration complète avec mise à nu de la carrosserie, réfection de la mécanique et finition dans ses teintes d'origine. Entretien depuis cette remise en état par un spécialiste basé en Angleterre, cette Maserati est une pièce exceptionnelle, prête à être utilisée pour le plaisir de son propriétaire.



137

1937 SS 100 JAGUAR 3½ -LITRE ROADSTER



CHASSIS / CHÂSSIS: **39011**
ENGINE / MOTEUR: **M 508 E**

€350.000 – €400.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

UK V5

Offered from the Poster Car Collection

One of just 118 3½-litre examples built

**Competed in numerous vintage rallies,
including the Flying Scotsman**

Highly eligible, an ideal vintage rally entrant

As the first 'real' Jaguar, the SS 100 set the way for the marque in both design and competition. It showed the genius of founder Sir William Lyons, who had gone from rebodging the chassis of other manufacturers to launching a world-beating sports car of his own in just six years. Launched in 1935, it boasted a near-100-mph top speed, rakish styling, and a price that was a fraction of its more exotic rivals.

Provient de la "Poster Car Collection"

Fait partie des 118 exemplaires de versions 3,5 litres

**A pris part à de nombreux rallyes historiques,
dont le Flying Scotsman**

**Éligible pour de nombreux évènements,
idéale pour les rallyes historiques**

En tant que première "vraie" Jaguar, la SS 100 a défini la personnalité de la marque, tant en matière de conception que de concurrence. Elle a montré le génie de son créateur Sir William Lyons, qui est passé en seulement six ans de l'activité de carrossier sur des châssis d'autres marques à celle de constructeur d'une voiture de sport de haut niveau. Lancée en 1935, elle affichait une vitesse de pointe de 100 mph [160 km/h], un style élégant et un prix nettement inférieur à celui de ses rivales les plus exotiques.

Needless to say, the SS 100 proved to be highly competitive. Tom Wisdom won the International Alpine Trials in 1936, followed by the RAC Rally. From 1937 the SS 100 moved to an all-steel construction with a stiffer chassis and a wider body with bigger doors. The engine had been bored to 3½ litres, and with a revised manifold, it developed 125 bhp. William Lyons was focused on saloons, so just 118 were produced until 1938, when production was halted.

It left the Coventry factory in December 1937 finished in Gunmetal with a black leather interior, destined for the Attwood dealership in Wolverhampton, where it was sold to A N Twentyman, according to the accompanying JDHT Certificate. Remaining with the car are copies of invoices dating to 1946, the earliest of which show servicing at the factory under the ownership of a Lt Commander Whitby of Bristol. While its history until 1985 is unknown, it is believed to have remained in England until May of 1994, when it was sold from an owner in London to Gerhard Grada of Dortmund, Germany. It is important to note that at some point during this time, the car's chassis number was restamped, although the engine number bears a correct stamping and is the original engine for chassis no. 39011.

Inutile de rappeler que la SS 100 s'est révélée extrêmement compétitive. Tom Wisdom a remporté en 1936 la Coupe Internationale des Alpes, puis le Rallye du RAC. A partir de 1937, le modèle a bénéficié d'une construction tout acier avec un châssis plus rigide et une carrosserie plus large, dotée de portes plus généreuses. La cylindrée du moteur est passée à 3,5 litres et, avec un collecteur modifié, il développait 125 ch. Mais William Lyons s'intéressant d'abord aux berlines, seulement 118 exemplaires ont vu le jour avant l'arrêt de la production, en 1938.

La présente voiture a quitté l'usine de Coventry en décembre 1937, de teinte gris foncé avec intérieur en cuir noir. Selon son certificat du Jaguar Daimler Heritage Trust, elle a été livrée au garage Attwood, agent de la marque à Wolverhampton, où elle a été vendue à un A.-N. Twentyman. Le dossier de la voiture comporte des copies de factures datant de 1946, et dont la plus ancienne montre une opération d'entretien à l'usine alors que la voiture appartient à un Lieutenant Commander Whitby, de Bristol. Son histoire jusqu'à 1985 n'est pas connue, mais elle serait restée en Angleterre jusqu'en mai 1994, date à laquelle elle été vendue par un propriétaire de Londres à Gerhard





Grad carried out an extensive restoration, including an engine rebuild, and the colour was changed to British Racing Green. The car was prepared for historic events and went on to take part in several rallies, including the Flying Scotsman rally in both 2011 and 2014, as well as events in Germany, Italy, and the Czech Republic. Eligible for numerous events throughout Europe, this SS 100 is ready for many more adventures.

Grada, de Dortmund, en Allemagne. Il est important de noter qu'à un certain point, pendant cette période, le numéro de châssis a été refrappé, bien que le numéro de moteur affiche une frappe correcte et qu'il s'agisse du moteur d'origine pour le châssis n°39011.

Gerhard Grada s'est lancé dans une restauration complète, avec remise en état du moteur, et la teinte de carrosserie a été modifiée pour "British Racing Green". La voiture a été préparée pour des épreuves historiques et a pris part à de nombreux rallyes, dont le Flying Scotsman en 2011 et 2014, ainsi qu'à des événements en Allemagne, Italie et République Tchèque. Éligible pour de nombreux événements historiques en Europe, cette SS 100 est prête à repartir à l'aventure.





CHASSIS / CHÂSSIS: ZFFWA20C000079746
ENGINE / MOTEUR: 15921

€80.000 – €100.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Showing less than 2,800 miles on its odometer

Original RHD, UK-delivery example

**Finished in its original colours and
retains its original engine**

Issue de la Collection “Poster Car”

Moins de 2,800 miles au compteur

**Direction à droite d'origine,
livrée au Royaume-Uni**

Teintes et moteur d'origine

The Ferrari 328 GTS presented here is a late-production example and surely amongst the lowest-mileage 328s in existence. It presents in fantastic condition throughout, with its *Rosso Corsa* paintwork gleaming and beautifully offset by a *Crema* interior with *Rosso* carpets. Built to RHD specifications, it was shipped from Maranello to Glen Henderson Moors of Edinburgh via Maranello Concessionaires and delivered to Stuart Clarkson of Aberdeen on 26 January 1989.

La Ferrari 328 GTS proposée est l'une des dernières de la série et certainement l'une de celles qui ont le moins roulé. Elle est dans un état merveilleux, d'un rouge *Rosso Corsa* éclatant associé à un intérieur crème avec moquette rouge. Elle a été construite en direction à droite et expédiée depuis Maranello, par l'intermédiaire de Maranello Concessionnaires, à Glen Henderson Moors d'Edimbourg, pour être livrée le 26 janvier 1989 à Stuart Clarkson, d'Aberdeen.



While the majority of its history is not known, it is believed that the 328 GTS remained in the UK from new. Never having been fully restored, it remains finished in its original colours and still retains its original engine, as confirmed by accompanying records from Tony Willis of the Maranello Concessionaires archive. Its last annual service was carried out in May of 2016, and it has been driven less than 100 miles since.

Son historique est en grande partie inconnu, mais on pense que cette 328 GTS est toujours demeurée au Royaume-Uni. Elle n'a jamais été complètement restaurée ; elle conserve ses teintes et son moteur d'origine, ainsi que le confirme sa documentation fournie par Tony Willis, des archives de Maranello Concessionaires. Son dernier entretien annuel a été effectué en mai 2016, et elle a roulé moins de 100 miles depuis.

This is likely to be one of the finest 328 GTS models in existence, worthy of the attention of even the most discerning collector.

C'est probablement l'une des plus belles 328 GTS qui subsiste ; elle mérite d'être prise en considération par les collectionneurs les plus avisés.





CHASSIS / CHÂSSIS: EX1-B052

€120.000 – €160.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

UK V5

Offered from the Poster Car Collection

One of 134 first-series examples built

One of just 21 examples factory-fitted with manual gearbox

Restored in the early 2000s to the original colour combination

Succinct ownership chain of just five caretakers

Elegant coachwork design with prodigious American horsepower

Issue de la collection “Poster Car”

Un des 134 exemplaires de la première série

Un des 21 seuls exemplaires construits en boîte manuelle

Restaurée au début des années 2000 dans son harmonie de teintes initiale

Seulement cinq propriétaires successifs

Une ligne élégante associée à un prodigieux moteur américain

Introduced at the 1956 Paris Salon, the Facel Vega Excellence was the company's sole four-door offering, intended as the transportation of presidents and potentates. The Excellence featured expressive design cues like a wraparound front windscreen, a large upright grille, rear tail

Lancée au Salon de Paris 1956, la Facel Vega Excellence était la seule quatre-portes du constructeur, qui l'avait conçue à l'usage des dirigeants. Son style arborait des signes distinctifs tels qu'un parebrise panoramique, une imposante calandre verticale, des ailerons arrière et un

fins, and a distinctive pillarless entryway with rear-hinged rear doors. With power provided by a stout Chrysler engine, the model was also capable of performance comparable to concurrent Italian grand tourers.

One of 134 first-series examples built, chassis no. B052 was factory-finished in black paint over a red interior and was purchased in 1959 by Mrs Godfrey Fowler, a resident of Monte Carlo. Equipped with power-assisted steering, the car is believed to be one of only 21 examples fitted with a manual gearbox.

In 1963 the Excellence was sold to M G Heuze of Paris, and four years later it passed to M J Fay, a member of the Amicale Facel club. In 1990 he sold the car to Yves-Marie Morault of Rouen, who commenced a comprehensive restoration in the early 2000s, including a full mechanical rebuild and a reappointment of the interior in the original red colour. Acquired by the consignor in 2015, the rare Excellence is documented with restoration invoices and prior registrations; it would make a singular addition to any collection of luxury touring cars.

habitacle sans montant central dont les portes arrière s'ouvraient vers l'avant. Equipé d'un puissant moteur Chrysler, ce modèle pouvait rivaliser en performances avec les GT Italiennes.

Ce châssis B052, l'un des 134 exemplaires de la première série, était à sa sortie d'usine noir avec un intérieur rouge; il a été acheté en 1959 par Mme Godfrey Fowler, une habitante de Monte Carlo. Il est équipé d'une direction assistée et est considéré comme l'un des 21 seuls exemplaires montés en boîte manuelle.

En 1963, l'Excellence fut vendue à M. G. Heuze, de Paris, qui la céda quatre ans plus tard à M. J. Fay, un membre de l'Amicale Facel. Celui-ci la revendit en 1990 à Yves-Marie Morault, de Rouen, qui entreprit au début des années 2000 de la restaurer en profondeur, avec une révision mécanique complète et un regarnissage intérieur respectant le rouge des origines. Cette rare Excellence, acquise par son vendeur en 2015, est munie de ses factures de restauration et de ses documents d'immatriculation précédents. Elle constituerait pour toute collection de luxueuses voitures de tourisme un remarquable enrichissement.





CHASSIS / CHÂSSIS: **AM115.49 1570**
ENGINE / MOTEUR: **AM115.49 1570**
BODY / CARROSSERIE: **10145**

€150.000 – €200.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Retains its original engine

**Recent restoration to the original
colour scheme completed in the UK**

**Documented with Maserati heritage
certificates and previous ACI registration**

In 1970 Maserati updated the Ghibli with a more powerful 4.9-litre engine, resulting in the Ghibli SS. The new variant was appointed with numerous standard comfort amenities and produced in a quantity of approximately 425 examples, effectively becoming the apogee of the celebrated model.

According to the data sourced from Maserati Classiche, chassis no. 1570 was ordered in late October 1969 and completed assembly the following March.

Issue de la collection “Poster Car”

Equipée de son moteur d'origine

**Récemment restaurée au Royaume-Uni,
dans son harmonie de teintes d'origine**

**Munie d'attestations du Patrimoine Maserati
et de sa précédente immatriculation à l'ACI**

En 1970, Maserati monta sur sa Ghibli un 4,9 litres plus puissant, ce qui donna naissance à la Ghibli SS. Cette nouvelle version reçut de nombreux équipements de confort ; elle fut produite à environ 425 exemplaires et représenta l'apogée de cet illustre modèle.

Selon les données fournies par Maserati Classiche, le châssis n° 1570 fut commandé fin octobre 1969 et produit au mois de mars suivant.

Finished in Blue Pervinca paint and trimmed with a white interior of Connolly leather, the Ghibli was distributed to the dealer Sport Auto in Rome, where it was purchased by Micca Ferrero.

Although little is currently known of the Maserati's interim history, by 2014 the car was owned by Massimo and Gianluca Tiepolo, the proprietors of a sports car specialty garage in Italy called Stile Italiano di Sabbion, as clarified by an Auto Club d'Italia registration. The Ghibli was subsequently treated to a full restoration to the original colour configuration in the UK and still retains its original engine. Currently displaying 47,654 kilometres, this Ghibli SS would make a fabulous addition to any collection, ideal for enthusiasts of 1960s Italian grand tourers.

De couleur bleu Pervinca et garnie de cuir Connolly blanc, cette Ghibli fut livrée au concessionnaire Sport Auto de Rome, qui la vendit à Micca Ferrero.

On connaît peu l'histoire de cette Maserati, mais on sait, d'après une immatriculation à l'Automobile Club d'Italia, qu'en 2014 elle était entre les mains de Massimo et Gianluca Tiepolo, les propriétaires de Stile Italiano di Sabbion, un garage italien spécialisé dans les voitures de sport. Elle fut ensuite totalement restaurée au Royaume-Uni, dans son harmonie de teintes initiale, mais elle possède toujours son moteur d'origine. Cette Ghibli SS, qui affiche 47 654 km, est idéale pour les amateurs de GT italiennes des années 1960 et constituerait un merveilleux apport à toute collection.



1973 MERCEDES-BENZ 600 SIX-DOOR PULLMAN LIMOUSINE



CHASSIS / CHÂSSIS: **100.016.12.002274**
ENGINE / MOTEUR: **100.980.12.002358**

€150.000 – €200.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

**CANCELLED ROMANIAN
VEHICLE REGISTRATION
DOCUMENT**

Offered from the Poster Car Collection

One of 428 examples built

**Displayed for four years at
Mercedes-Benz World in the UK**

Ideal restoration project

**Documented with service invoices, MOT
certificates, and previous registrations**

Introduced at the 1963 Frankfurt Motor Show, the Mercedes-Benz 600 was one of the world's most advanced automobiles, featuring a hydraulic system that powered nearly everything in the car, including a self-levelling air suspension. It was built in a four-door 'short' wheelbase iteration and two gargantuan long-wheelbase versions featuring either four or six doors.

Issue de la Collection "Poster Car"

L'un des 428 exemplaires construits

**Exposée pendant quatre ans à l'espace
Mercedes-Benz World du Royaume-Uni**

Idéale pour un projet de restauration

**Factures d'entretien, certificats de contrôle
technique et précédents documents
d'immatriculation disponibles**

Présentée au Salon de Francfort 1963, la Mercedes 600 était l'une des voitures les plus perfectionnées au monde ; elle disposait d'un système hydraulique qui alimentait presque tout, et en particulier un dispositif de suspension pneumatique à assiette constante. Elle existait en empattement "court" à quatre portes et en deux immenses empattements longs pour les versions à six et huit portes.

One of the rarest versions was the 600 Pullman, a limousine that was built in a modest quantity of 428 examples. Rivalled only by Rolls-Royce's Phantom V, the Pullman was preferred by numerous potentates and celebrities, including King Hussein of Jordan, Mao Tse-Tung, and Hugh Hefner.

Noted as being sold new to A Quimby of California on 3 July 1973, it is believed that this example remained in the U.S. until 2002, when it was exported the following year to the UK. At that time it was owned by Chris Drake, who lent the car for four years of display to Mercedes-Benz World in the UK. By 2012 the car was sold to a Romanian collector who commissioned the Kienle Automobiltechnik to conduct some freshening on its older restoration. Interestingly, it was upgraded at some point with several modern conveniences, including a roof-mounted flip-down television, satellite navigation, and a minibar. It would make a fascinating restoration project for any collector.

L'une des versions la plus rare était la 600 Pullman, une limousine qui ne fut produite qu'à 428 exemplaires. La Pullmann n'avait pour rivale que la Rolls-Royce Phantom V, et elle a été la préférée de nombre de célébrités et de potentats, parmi lesquels le roi Hussein de Jordanie, Mao Tse-Toung et Hugh Hefner.

L'exemplaire proposé a été enregistré comme vendu neuf le 3 juillet 1973 à A. Quimby, de Californie. On pense qu'il est resté aux Etats-Unis jusqu'en 2002, année qui précède son exportation au Royaume-Uni. Il devint alors la propriété de Chris Drake, qui le prêta pendant quatre ans à l'espace Mercedes-Benz World du Royaume-Uni pour l'y faire exposer. En 2012, la voiture fut vendue à un collectionneur roumain qui chargea Kienle Automobiltechnik de rafraîchir sa restauration, déjà ancienne. On notera qu'elle a bénéficié de quelques aménagements modernes, dont un écran de télévision rabattable fixé au pavillon, une navigation par satellite et un minibar. Cette voiture représente un merveilleux projet de restauration pour tout collectionneur.





142

1953 BENTLEY R-TYPE CONTINENTAL SPORTS SALOON

COACHWORK BY H.J. MULLINER

CHASSIS / CHÂSSIS: **BC15B**
ENGINE / MOTEUR: **BCB14**
BODY / CARROSSERIE: **5561**

€700.000 – €800.000

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

**Previously owned by the Rt. Hon. Alan Clark
MP, a well-known Bentley enthusiast**

**Documented with factory production sheets and
build cards, history from the Continental Register,
British MOTs, and numerous service invoices**

A fascinating Bentley in all regards

Issue de la Collection "Poster Car"

**Autrefois propriété de l'honorable député Alan
Clark, un amateur bien connu de Bentley**

**Munie de son dossier de montage en usine, de son
historique issu du Registre des Continental, de
ses certificats de contrôle technique britannique
et de nombreuses factures d'entretien**

Une Bentley à tous égards fascinante



According to the Continental Register and Bentley factory build records, the R-Type chassis no. BC15B was dispatched to Mulliner in February 1953 and finished in its present colours of Smoke Green paint over a leather interior in Grey Green. Delivered four months later to its first owner, WG Riley of Birmingham, the Continental was next acquired in July 1958 by SB White of Surrey.

In September 1961 the car briefly went to DG Silcock of Acton and remained with him for over twenty years before being purchased by the Rt. Hon. Alan Clark MP, a well-known British enthusiast. Mr Clark was a lifelong motoring aficionado and respected Bentley authority. In his professional life, he served as a Conservative MP for over two decades, worked as the Minister for Defense Procurement and Minister of State for Trade under Margaret Thatcher, and was known for his wit and frank outspokenness.

Selon le Registre des Continental et les archives de production de l'usine Bentley, le châssis Type R n° BC15B fut envoyé chez Mulliner en février 1953, où il reçut ses teintes actuelles, carrosserie vert fumé et intérieur en cuir gris-vert. Cette Continental fut livrée quatre mois plus tard à son premier propriétaire, WG Riley, de Birmingham, puis acquise en juillet 1958 par SB White, un résident du Surrey.

Elle fut ensuite cédée en septembre 1961 à DG Silcock, d'Acton, qui la conserva plus de vingt ans avant de la revendre à l'honorable député Alan Clark, un amateur britannique bien connu. M. Clark fut sa vie durant un passionné d'automobile qui faisait autorité en matière de Bentley. Sur la plan professionnel, il fut pendant plus de vingt ans député conservateur et occupa sous Margaret Thatcher les postes de ministre chargé des approvisionnements au ministère de la Défense et de ministre d'Etat du Commerce extérieur. Il était connu pour son esprit et son franc-parler.





A firm believer in retaining originality, Mr Clark never performed any cosmetic restoration on BC15B, although he installed lightweight seats and conducted a small number of sporting modifications. When test-driven in 2014 by the esteemed motoring editor Robert Coucher for *Octane* magazine, the Continental still delivered strong performance while emitting great character.

Following Clark's passing in late 1999, the R-Type passed into the ownership of his widow, Jane, before it was sold to Mark Stimson of London, who conducted a round of freshening in 2007, as reflected by invoices on file. The lovely Continental continues to present beautifully while offering well-maintained mechanical elements, namely its original engine. This R-Type is surely amongst the best of its breed and is ideal for preservation-class display or presentation at major motoring events.

Ferme partisan du respect de l'état d'origine, M. Clark ne procéda à aucune remise en état d'ordre esthétique sur sa BC15B, mais il fit toutefois monter des sièges allégés et apporter quelques rares modifications à visée sportive. Lors d'un essai effectué en 2014 par le très respecté Robert Coucher, le rédacteur en chef du magazine *Octane*, la Continental faisait toujours preuve de performances élevées et d'un comportement bien affirmé.

A la suite du décès de M. Clark, survenu en 1999, la Type R revint à sa veuve, Jane, puis fut vendue à Mark Stimson, de Londres, qui procéda en 2007 à quelques rafraîchissements, ainsi qu'en témoignent les factures présentes au dossier. Cette belle Continental a toujours une magnifique allure et dispose d'éléments mécaniques bien entretenus, dont son moteur d'origine. Cette Type R est à coup sûr l'une des plus belles représentantes de sa lignée ; elle est parfaite pour être exposée dans la catégorie "en état d'origine" ou être présentée lors de toute manifestation automobile de premier plan.

143

†1958 BMW 507 ROADSTER SERIES II

CHASSIS / CHÂSSIS: 70134
ENGINE / MOTEUR: 40146
BODY / CARROSSERIE: 1133

€1.750.000 – €2.250.000

DOCUMENTS:
UK VS

Offered from the Poster Car Collection

One of 34 examples exported to the United States, and one of 252 total production examples built

Twenty-eight years of ownership by one of America's foremost marque collectors

Recently completed comprehensive refurbishment

Retains its original engine

Appearances in numerous automotive publications, including twice depicted on the cover of *Roundel* magazine

Provient de la "Poster Car Collection"

Un des 34 exemplaires exportés aux États-Unis, et un des 252 exemplaires produits

Vingt-huit ans entre les mains d'un des collectionneurs de cette marque les plus importants aux États-Unis

Restauration complète récente

Équipée de son moteur d'origine

Apparaît dans de nombreuses publications automobiles, et deux fois en couverture du magazine *Roundel*







By the mid-1950s, BMW began offering true luxury models equipped with a new dual-carburetted V-8 engine. But as its reputation was largely linked to economy cars like the Isetta, BMW sought a game-changing model that would project a new identity.

The resulting 507 roadster featured an advanced box-frame chassis equipped with an upgraded suspension, four-speed synchromesh gearbox, and Alfin drum brakes. Most famously, the 507 was clothed with breathtaking lightweight alloy coachwork penned by Count Albrecht Goertz, a timeless design, punctuated by sensual curves, that ranks among the most significant open sports cars of the 1950s.

Just 252 507s were sold between 1956 and 1959, of which 34 were exported to the United States. Owned by celebrities ranging from Elvis Presley to racing driver John Surtees, the 507 has evolved into the most celebrated post-war BMW, a sublime combination of advanced engineering and elegant style.

Au milieu des années 1950, BMW a commencé à proposer de vrais modèles de luxe équipés d'un nouveau moteur V8 à deux carburateurs. Mais comme sa réputation s'appuyait principalement sur des voitures économiques comme l'Isetta, BMW a réfléchi à une voiture vraiment nouvelle et différente, qui puisse permettre de développer une nouvelle identité.

La 507 qui en a résulté était équipée d'un châssis caissonné moderne doté d'une suspension améliorée, d'une boîte à quatre rapports synchronisés et de freins à tambours Alfin. Et surtout, la 507 était habillée d'une superbe carrosserie légère en aluminium dessinée par le comte Albrecht Goertz, et dont la forme intemporelle ponctuée de courbes sensuelles a contribué à en faire une des voitures de sport les plus significatives des années 1950.

Seulement 252 exemplaires de 507 ont été commercialisés entre 1956 et 1959, dont 34 ont été exportés aux États-Unis. Achetée par des célébrités allant d'Elvis Presley au pilote automobile John Surtees, la 507 est devenue la BMW d'après-guerre la plus admirée, car elle offrait une combinaison sublime de technique sophistiquée et de style élégant.

Benefitting from decades of ownership by one of America's foremost marque collectors, as well as a recent restoration, chassis no. 70134 is one of 214 Series II examples, which featured a revised dashboard arrangement and a relocated fuel tank, providing more space for the interior and the reclining soft top. Reportedly sold new through Hoffman Motors of New York, the 507 is rumoured to have originally been owned by a Hollywood producer before being acquired by an architect in Jackson, Mississippi. During its life in Jackson, chassis no. 70134 was spotted by a young man named William Young who fell in love with the car's looks, kick-starting a lifelong relationship with the marque.

Cette voiture (châssis n°70134), qui est restée de longues années entre les mains d'un des collectionneurs les plus importants de la marque, aux États-Unis, et qui a bénéficié d'une restauration récente, fait partie des 214 exemplaires de Série II. Ceux-ci présentaient un nouveau tableau de bord et un réservoir d'essence qui avait été déplacé, ce qui permettait plus d'espace pour l'habitacle et la capote repliable. Cette voiture aurait été vendue par l'intermédiaire de Hoffman Motors, de New York, et aurait appartenu initialement à un producteur de Hollywood avant d'être achetée par un architecte de Jackson (Mississippi). Au cours de son séjour dans cette ville, ce châssis n°70134 a été remarqué par un jeune homme du nom de William Young, qui est tombé amoureux de la forme de la voiture, ce qui a démarré une véritable passion pour la marque.



During the 1980s, the roadster passed to two more owners in Pennsylvania before being sold to the respected Oldtimer Garage in Switzerland. By 1985 William Young was a successful businessman in Colorado, and when he saw an advertisement for a BMW 507 in *Road & Track*, he contacted Oldtimer and bought the car sight unseen. Amazingly, that roadster turned out to be chassis no. 70134, the very same 507 he had once admired years earlier.

The 507 became the centrepiece of Mr Young's collection, which eventually comprised over 30 important classic BMWs. The unrestored roadster attended numerous events of the BMW Classic Car Club of America over the years

Au cours des années 1980, le roadster a connu deux autres propriétaires en Pennsylvanie, avant d'être vendu à Oldtimer Garage, spécialiste suisse bien connu. En 1985, nous retrouvons William Young, qui est devenu un homme d'affaires prospère basé au Colorado et qui, en remarquant l'annonce de vente d'une BMW 507 dans *Road & Track*, a contacté Oldtimer et acheté la voiture sans même la voir. Étonnamment, le roadster s'est révélé être le châssis n°70134, c'est-à-dire la 507 qu'il avait admirée des années auparavant.

Elle est devenue la pièce maîtresse de la collection de M. Young, qui a réuni plus de 30 BMW classiques importantes. En état d'origine, le roadster a participé pendant plusieurs années à de nombreux événements du BMW Classic Car Club of America, et





and was presented at the 2011 Santa Fe Concorso. It was also featured on the cover of *Roundel* magazine twice, in December 1996 and August 2011. In 2013 the owner finally sold the 507 to a Texas-based dealer, from whom the car was acquired by the consignor in March of 2014.

The BMW has just completed a comprehensive restoration to its original factory appearance, the first major refurbishment of its life, during which a glove-compartment panel with a signature on it was removed and saved. The signature appears to match one on a signed business card of Count Albrecht Goertz, suggesting that the car was once autographed by its legendary designer. The beautifully restored and rare 507 would make a peerless addition to any assembly of important European sports cars.

il a été présenté au Santa Fe Concorso 2011. Il est également apparu deux fois en couverture du magazine *Roundel*, en décembre 1996 et en août 2011. En 2013, le propriétaire a finalement cédé la 507 à un négociant du Texas, à qui l'actuel propriétaire l'a achetée en mars 2014.

La BMW a récemment fait l'objet d'une restauration complète respectant sa présentation d'usine d'époque. C'est la remise en état la plus importante qu'elle ait connue depuis l'origine ; à cette occasion, la porte de boîte à gant, qui affichait une signature, a pu être sauvée. Cette signature semble correspondre à celle qui figure sur une carte de visite signée par Albrecht Goertz, ce qui laisse penser que la voiture a reçu l'autographe de son célèbre styliste. Cette rare 507, magnifiquement restaurée, constituera un apport sans égal à tout ensemble de voitures de sport européennes importantes.



144

1970 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA COACHWORK BY SCAGLIETTI



CHASSIS / CHÂSSIS: **12841**
ENGINE / MOTEUR: **B150**
BODY / CARROSSERIE: **119**

€450.000 – €550.000

DOCUMENTS:
UK V5

Offered from the Poster Car Collection

Amongst the earliest right-hand-drive Daytonas, the third registered in the UK

Four-year restoration completed in the UK in 2018

Benefits from 25 years of single ownership

Ferrari Classiche Certified

This beautifully restored and well-documented Ferrari Daytona is one of the first examples completed to right-hand-drive specifications. According to Tony Willis of the Maranello Concessionaires archive, chassis no. 12841 is the third RHD car registered in the UK. It is documented with period correspondence indicating the first RHD example had not yet even been completed when 12841 was ordered.

Provient de la "Poster Car Collection"

Parmi les plus anciennes Daytona à conduite à droite, la troisième immatriculée en Angleterre

Restauration en Angleterre sur quatre ans, terminée en 2018

Est restée 25 ans chez le même propriétaire

Certification Ferrari Classiche

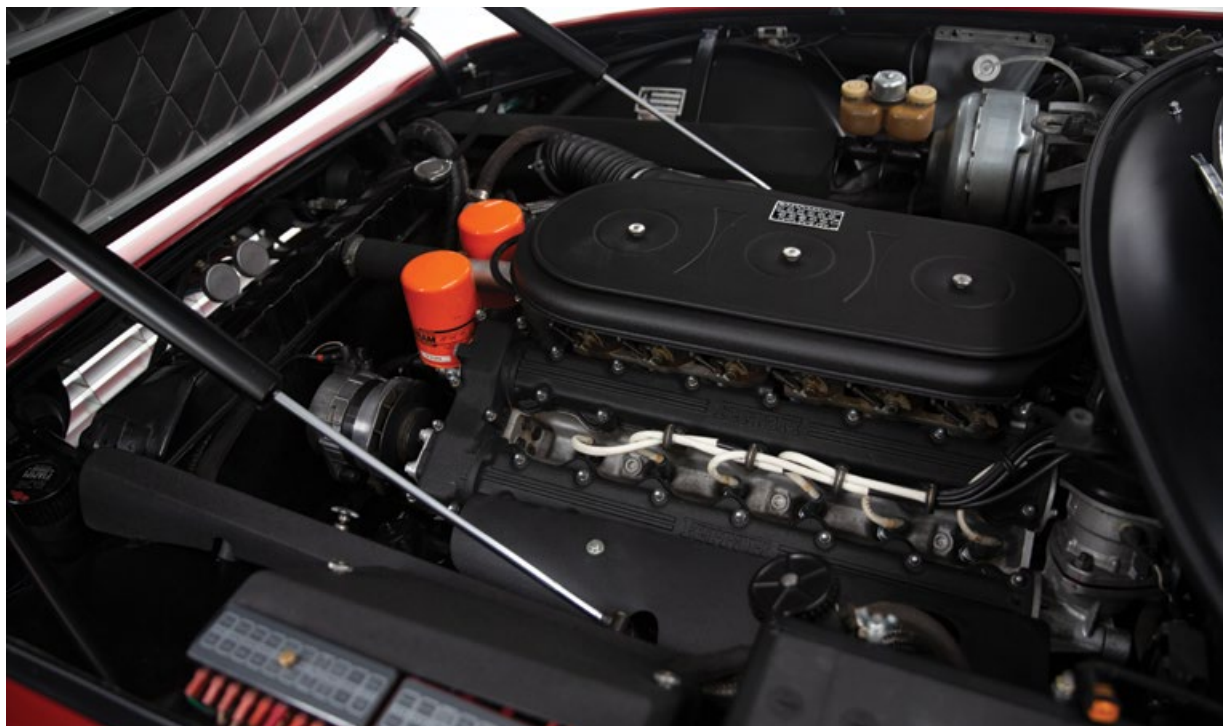
Cette Ferrari Daytona magnifiquement restaurée et documentée est un des premiers exemplaires fabriqués en version conduite à droite. Selon Tony Willis, des archives de Maranello Concessionaires, le châssis n°12841 est le troisième immatriculé en Angleterre. Il est accompagné d'une correspondance d'époque indiquant que le premier exemplaire à conduite à droite n'était pas encore terminé au moment où 12841 a été commandé.



Originally finished in *Rosso Bordeaux* paint and trimmed with a black interior of Vaumol leather, chassis no. 12841 completed assembly in September 1969 and was delivered to Jack Durlacher of London, the cofounder of the well-known stock brokerage Wedd, Durlacher, Mordaunt & Co. As documented by Ferrari historian Marcel Massini and accompanying period service invoices, the Daytona passed through a short chain of British owners through the mid-1970s before being imported in 1977 to New Zealand by Tracey Gough of Christchurch.

Peinte à l'origine en *Rosso Bordeaux* avec sellerie en cuir Vaumol noir, cette voiture (châssis n°12841) est sortie d'usine en septembre 1969 et a été livrée à Jack Durlacher, de Londres, co-fondateur du bureau d'agents de change bien connu Wedd, Durlacher, Mordaunt & Co. Selon les indications fournies par l'historien Marcel Massini et par une série de factures d'entretien accompagnant la voiture, cette Daytona a connu une petite chaîne de propriétaires anglais jusqu'au milieu des années 1970, avant d'être importée en Nouvelle-Zélande par Tracey Gough, de Christchurch.





A logbook in the Ferrari's file attests to a life of mild use between 1978 and 1997, as the odometer steadily accrued just over 20,000 miles over two decades. In 2004, the berlinetta was acquired by Christchurch resident Bert Govan, and three years later he invested in a major freshening before selling the car into Australian ownership.

In 2014 the Ferrari returned to the UK, where it underwent a substantial restoration. The coachwork was treated to a bare-metal repaint in its original *Rosso Bordeaux*, while the interior was reupholstered in black leather. All mechanical systems were freshened as needed, including a rebuild of the brakes and suspension and tuning of the timing and carburettors. The opportunity was also taken to tastefully upgrade the steering system with power assist, improving ease of manoeuvrability at slower speeds.

Currently displaying 62,231 miles, this modestly driven 365 GTB/4 was certified by Ferrari Classiche, and the accompanying certification binder states that the car retains its original engine but has been fitted with a replacement transmission of the correct type. Desirably documented and expertly restored throughout, this sensational Daytona is a superb example that would beautifully complement any collection.

Un carnet de bord faisant partie du dossier atteste d'une utilisation parcimonieuse entre 1978 et 1997, le compteur kilométrique n'ayant accumulé que 20,000 miles sur deux décennies. En 2004, la berlinetta a été achetée par Bert Govan, résidant à Christchurch et qui, trois ans plus tard, a investi dans un "rafraîchissement" important de la voiture avant de la vendre à un amateur australien.

En 2014, la Ferrari est revenue en Angleterre où elle a fait l'objet d'une restauration substantielle. La carrosserie a été complètement décapée et repeinte dans sa teinte d'origine *Rosso Bordeaux*, l'intérieur étant refait en cuir noir. Tous les systèmes mécaniques ont été revus comme nécessaire, avec notamment une reconstruction des freins et de la suspension, et un réglage de la distribution et des carburateurs. L'occasion a été prise également d'améliorer la direction avec un système d'assistance, ce qui facilite les manœuvres à basse vitesse.

Affichant actuellement 62 231 miles [100 151 km], cette Daytona assez peu utilisée a reçu la certification Ferrari Classiche dont les documents attestent qu'elle est équipée de son moteur d'origine mais qu'elle a reçu une transmission de remplacement du type correct. Très bien documentée et magnifiquement restaurée à tous points de vue, cette extraordinaire Daytona est un exemplaire superbe, qui complètera magnifiquement toute collection.



145

1966 ABARTH
695 SS

CHASSIS / CHÂSSIS: 110F 1060634

€50.000 – €60.000OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

**GREEK VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT****Overwhelmingly original with
original paint and interior****Fitted with highly desirable
Group 2 cylinder head****Rare U.S.-delivery example**

This particular Abarth 695, one of approximately 1,000 SS examples built, is surely one of the most special. Though many Abarth 695 SS prove to be of questionable authenticity, chassis 1060634 features rock-solid provenance and documentation proving it to be one of roughly 1,000 examples built. Delivered new to the United States, it spent many years in the state of Georgia and has passed through the hands of just four documented owners. In addition to its provenance, the car carries several

**D'une authenticité impressionnante, avec
sa peinture et son intérieur d'origine****Equipée de la très appréciable culasse Groupe 2
Rare modèle USA**

Cette Abarth 695, l'une des environ 1 000 produites, est à coup sûr l'une des plus exceptionnelles. Beaucoup d'Abarth 695 SS se révèlent être d'une authenticité douteuse, mais le châssis 1060634 dispose d'un historique et d'une documentation à toute épreuve, qui prouvent qu'elle est bien l'une de ces mille. Livrée neuve aux Etats-Unis, elle est restée de nombreuses années en Géorgie et n'a appartenu qu'à quatre propriétaires, tous identifiés. Elle dispose par ailleurs de plusieurs

other signs of authenticity, including a proper Abarth chassis stamp in the characteristic font, as well as the remnants of the almost impossible-to-find original factory Abarth sticker, which can be found on the car bonnet, and original paper Abarth sticker of the U.S. importer on the edge of the door.

Today it remains in overwhelmingly original condition, from its carefully protected original paint and bodywork to its original interior. Having undergone a recent mechanical overhaul, including a freshly rebuilt engine with all-original Abarth parts including the original Abarth block and crankshaft, the car is now fitted with a rare and desirable 'Group 2' cylinder head, an expensive period accessory to improve horsepower. It is fully drivable and roadworthy and has covered some 500 km since the work was completed.

One of the most original, most authentic, and most desirable Abarth 695 SS available anywhere in the world, it is a true must-own for any Abarth collector or anyone interested in rare Italian offerings.

preuves d'authenticité, dont un marquage Abarth frappé sur son soubassement dans la police caractéristique de la marque, ainsi que, sur son capot, des restes d'autocollants de l'usine Abarth, d'origine et quasiment impossible à retrouver, et sur le bord d'une porte, l'autocollant Abarth d'origine de l'importateur américain.

Elle est à ce jour dans un état d'authenticité impressionnant, depuis sa peinture d'origine soigneusement protégée jusqu'à son intérieur, lui aussi d'origine. Elle a récemment bénéficié d'une restauration mécanique, dont une réfection de son moteur ayant fait appel à des pièces Abarth entièrement d'origine, en particulier le bloc cylindres et le vilebrequin d'origine, et a été dotée d'une rare et appréciable culasse Groupe 2, un coûteux accessoire d'époque qui permettait d'augmenter la puissance. Parfaitement roulante et en état de marche, elle a parcouru 500 km depuis que ces travaux ont été effectués.

Cette Abarth 695 SS est l'une des plus conformes, des plus authentiques et des plus séduisantes qu'on puisse trouver de par le monde ; c'est véritablement une voiture que se doit de posséder tout collectionneur d'Abarth ou quiconque s'intéressant aux offres de rares Italiennes.



146

†1964 PORSCHE 904 GTS

CHASSIS / CHÂSSIS: 904-061
ENGINE / MOTEUR: P99045
GEARBOX / BOÎTE DE VITESSES: 904061

€1.600.000 – €1.800.000

DOCUMENTS:
BELGIAN CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

Fully matching-numbers example, retaining
its original engine and gearbox

Comes with a Type 906 Carrera 6 engine

Equipped with a unique dashboard and seats

Formerly owned by Raymond
Touroul and Alain Salat

Restored by a marque specialist

Exemplaire à numéros tous concordants,
avec son moteur et de sa boîte d'origine

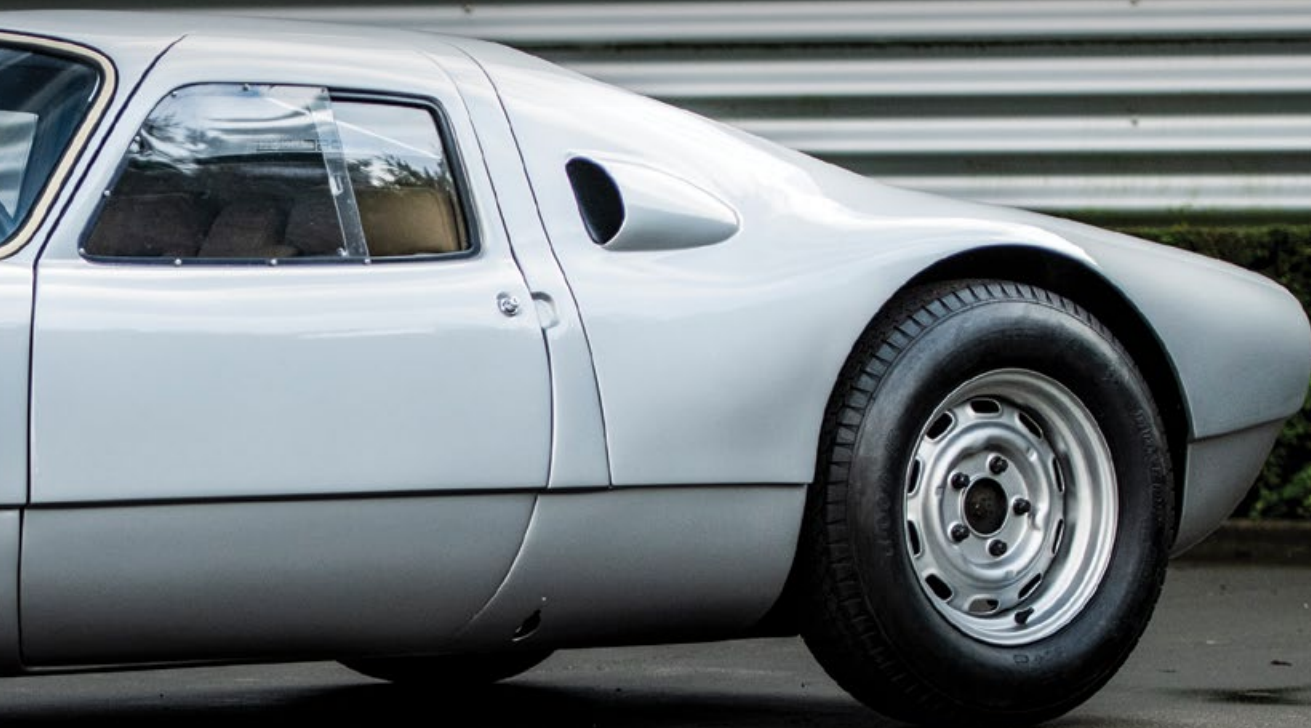
Proposée avec un moteur de 906 Carrera 6

Equipée d'un tableau de bord
et de sièges exclusifs

Anciennement propriété de Raymond
Touroul et Alain Salat

Restaurée par un spécialiste de la marque





While Ferdinand 'Butzi' Porsche is best known for his landmark 901/911 design, he also penned the beautiful 904 GTS coupe. This stunning two-seat, dual-purpose sports car was the first Porsche to wear an aerodynamic and lightweight glass-fibre bodyshell. Its powerplant was the sophisticated quad-cam, air-cooled, opposed four-cylinder engine carried over from the 356 Carrera, mounted amidships. A small number of late-production cars were fitted with six-cylinder engines from the 906. A total of 108 chassis were constructed by the factory, plus a few more later from spare parts.

Ferdinand 'Butzi' Porsche est surtout connu pour avoir conçu la légendaire 901/911, mais il a aussi dessiné le magnifique coupé 904 GTS. Cette impressionnante sportive à deux places pour usage mixte était la première Porsche dotée d'une carrosserie en fibre de verre, légère et aérodynamique. Son moteur était le très raffiné quatre-cylindres à plat refroidi par air équipé de doubles arbres à cames en tête, reconduit de la 356 Carrera et monté en position centrale. Un petit nombre des dernières voitures produites reçurent le six-cylindres de la 906. Il y eut un total de 108 châssis construits par l'usine, complétés ensuite par quelques autres montés à partir du stock de pièces de rechange.



904-061 at the start of the 1972 Albi National.
Courtesy of Maurice Louche Archives.

The Kardex of chassis no 904-061 states that it was completed 4 March 1964 and delivered to its first owner through Glöckler of Frankfurt on 8 April. Finished in Signal Red with a blue cloth interior, this chassis was fitted with engine number P99045 (Type 587/3) and gearbox number 904061 (Type 904/0). Its Kardex indicates the car was retained by Glöckler until at least September, by then having accrued 6,500 km. Historical records show the car being sold to a Portuguese enthusiast, believed to be a Mr Dos Santos, who drove the car on a tour of Portugal. Around 1969 the car was acquired by noted French driver Raymond Touroul.

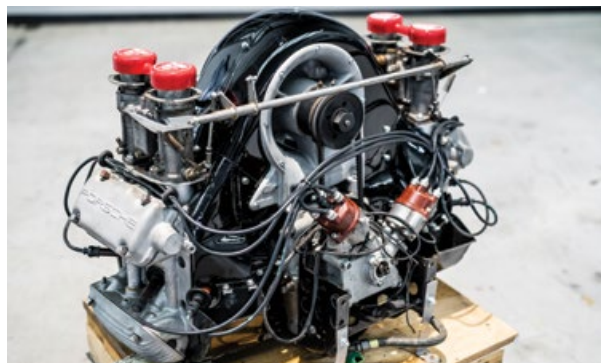
According to Rolf Sprenger and Steve Heinrichs's *Porsche Carrera: The 4-Cam Motor and the Early Years of Porsche Motorsport*, Touroul raced with this 904 at a handful of events in period, including with co-driver Pierre Pagani at the 1969 Tour de France, where the car retired. Touroul appeared at the Coupes de Vitesse at Montlhéry in May of 1971, finishing 4th overall. He raced twice at Albi, finishing 3rd overall in 1971 and 3rd in class in 1972, which was his final listed event in the car.

Le Kardex du châssis 904-061 stipule que celui-ci a été assemblé le 4 mars 1964 et livré le 8 avril à son premier propriétaire par les soins de Glöckler, à Francfort. De couleur rouge avec un intérieur en tissu bleu, il était équipé du moteur n° P99045 (Type 587/3) et de la boîte de vitesses n° 904061 (Type 904/0). Selon le Kardex, Glöckler a suivi la voiture au moins jusqu'en septembre, date à laquelle elle avait accumulé 6 500 km. Les archives mentionnent une vente à un amateur portugais, supposé être un certain M. Dos Santos, qui la pilota lors d'une sortie au Portugal. Vers 1969, elle fut acquise par Raymond Touroul, le pilote français renommé.

Selon *Porsche Carrera : les moteurs à doubles arbres et les premières années de Porsche Motorsport*, de Rolf Sprenger et Steve Heinrichs, Touroul pilota la 904 lors d'une série de manifestations d'alors dont, avec Pierre Pagani pour co-pilote, le Tour de France 1969, lors duquel elle dut abandonner. Touroul participa à la Coupe de vitesse de mai 1971 à Montlhéry, où il termina 4e au classement général. Il courut deux fois à Albi, et s'y classa 3e au général en 1971 et 3e de sa catégorie en 1972 ; ce fut là son dernier engagement connu sur cette voiture.

Circa 1980 the car was restored and repainted in its original Signal Red and trimmed in cream leather. By 1988 the car reportedly had accrued barely 13,000 km. By the late 1990s, the car had been purchased by enthusiast and collector Alain Salat. In 2000 it was entrusted to a marque specialist, who repainted the car Silver Metallic and installed a new black interior. The original four-cam engine was found to have been damaged and was replaced by a period-correct, magnesium-cased, twin plug, Type 906 two-liter, six-cylinder engine. In 2007 it was purchased by the current owner. He decided to restore the original engine to its former glory, yet did not fit it to the car in an effort to preserve it for future use. This engine is now out of the car, has been dyno tested, and is offered complete with flywheel, cooling turbine, carburetors, and ignition system. Following the restoration, the car appeared at the 2010 Le Mans Classic.

Vers 1980, elle fut restaurée et repeinte dans son rouge d'origine, avec une sellerie en cuir crème. En 1988, elle était donnée pour totaliser à peine 13 000 km. A la fin des années 1990, elle fut acquise par l'amateur et collectionneur Alain Salat. Un spécialiste de la marque fut chargé en 2000 de la repeindre en gris argent et de l'équiper d'un nouvel intérieur, noir. Son moteur à doubles arbres d'origine était endommagé ; il fut remplacé par un deux-litres six-cylindres type 906 de la bonne époque, à carter magnésium et double allumage. En 2007, la voiture fut achetée par son actuel propriétaire, qui décida de restaurer son moteur d'origine pour lui rendre son ancien lustre, mais ne le remonta pas dans la voiture, le réservant pour plus tard. Ce moteur n'est actuellement pas monté sur la voiture ; il a été passé au banc et est proposé complet, avec son volant, sa turbine de refroidissement, ses carburateurs et son allumage. A la suite de sa restauration, la voiture a fait une apparition au Le Mans Classic de 2010.





904-061 at the 1971 Albi National where it finished 3rd overall.
Courtesy of Maurice Louche Archives.



The car is supplied with its FIA Historic Technical Passport issued in 2008, a significant history file, and a second set of wheels. Presently showing 24,000 km, believed to be original, and benefitting from a clear ownership history, this 904 is one of the most original examples RM Sotheby's has had the pleasure of offering. It is ready for vintage touring and rallying, with its amazing Type 906 six-cylinder engine, or, should its fortunate next owner desire, it could be restored to factory original specification with its original four-cylinder engine, offering truly the best of both worlds.

Cette 904 est proposée avec son Passeport technique historique délivré en 2008 par la FIA, un dossier contenant un riche historique et un deuxième jeu de roues. Elle affiche à l'heure actuelle 24 000 km, est considérée être authentique et bénéficie d'un historique de propriété clair ; c'est l'un des exemplaires les plus authentiques que RM Sotheby's ait jamais eu le plaisir de proposer. Elle est prête à participer à des sorties ou des rallyes d'époque avec son merveilleux six-cylindres type 906 ou, si son heureux futur propriétaire le souhaite, elle peut revenir à sa définition d'usine en retrouvant son quatre-cylindres d'origine. Elle propose véritablement le meilleur de ces deux mondes.



147

1952 PORSCHE 356 'SPLIT-WINDOW' CABRIOLET COACHWORK BY GLÄSER

CHASSIS / CHÂSSIS: 10436
ENGINE / MOTEUR: 21072

€600.000 – €700.000

DOCUMENTS:
GERMAN FAHRZEUGBRIEF

**One of 242 cabriolets built by Gläser
between 1950 and 1952**

**Restoration completed by a recognised
German 356 specialist**

German-delivery example

**L'un des 242 cabriolets construits
par Gläser entre 1950 et 1952**

**Restauration menée par un spécialiste
de 356 allemand renommé**

Exemplaire en définition Allemagne



As the fledgling Porsche sought to establish true series production following its relocation from Gmünd to Stuttgart, its preferred coachbuilder, Reutter, experienced an occasional overload of orders. This problem compelled Porsche in 1950 to send a handful of 356 cabriolets to Gläser, the Weiden-based firm that had clothed luxurious convertibles for Mercedes-Benz, Horch, and Maybach. In 1951 this arrangement became more formalised, as Gläser built 106 cabriolets with their own distinct numbering. The following year the coachbuilder also began building the America roadsters that became the basis for the legendary Speedster. In total, between 1950 and 1952, Gläser built 17 America roadsters and 242 356-based cabriolets, which have grown to be particularly desirable.

Alors que Porsche, tout récemment établi, cherchait à mettre sur pied une véritable production en série à la suite de son transfert de Gmünd à Stuttgart, son carrossier de prédilection, Reutter, dut faire face à un pic de demande. Cette situation amena Porsche à confier en 1950 quelques cabriolets à Gläser, le firme de Weiden qui avait carrossé des décapotables Mercedes, Horch et Maybach. Ce mode opératoire fut officialisé en 1951, année où Gläser construisit 106 cabriolets dotés d'une numérotation spécifique. L'année suivante, ce carrossier entama la construction des roadsters America, qui devinrent le point de départ du légendaire Speedster. Au total, entre 1950 et 1952, Gläser construisit 17 roadsters America et 242 cabriolets sur base 356, qui étaient devenus particulièrement séduisants.



This beautifully restored 356 Pre-A is just the fourth Gläser cabriolet built in 1952. According to a Porsche Certificate of Authenticity and a Kardex, chassis no. 10436 was finished in azure blue paint with a light grey leather interior and was delivered in late January 1952 to Raffay & Co, an authorised Porsche dealer in Hamburg, Germany. The car's first registered owner was Constanze-Verlag GmbH, a publishing company in Hamburg, and it proceeded through a chain of owners in Hamburg through 1965. The car's 1955 registration document remains with the vehicle.

At that point the Porsche is believed to have been exported to the United States for some time before returning to Europe under Italian ownership. Upon its return to Europe, a high-quality restoration was started, which included refinishing the exterior in dark blue, reupholstering the interior in black, and installing a matching black soft top. By the early 2010s the 356 was acquired by a German collector based in Bonn, as evidenced by an appraisal by DEKRA Automobil GmbH of Munster. Currently

Cette 356 Pre-A magnifiquement restaurée est le quatrième cabriolet construit par Gläser en 1952. Selon un certificat d'authenticité Porsche et un Kardex, le châssis n° 10436 était bleu azur avec un intérieur en cuir gris clair et fut livré fin janvier 1952 à Raffay & Co, un concessionnaire Porsche agréé de Hambourg. Son premier propriétaire enregistré était Constanze-Verlag GmbH, une maison d'édition de Hambourg, puis il connut différents propriétaires, toujours à Hambourg, jusqu'en 1965. Les documents d'immatriculation de 1955 sont restés dans le véhicule.

On pense que la voiture a ensuite été exportée pour quelque temps aux Etats-Unis, avant de revenir en Europe, entre les mains d'un Italien. Après son retour en Europe, on entreprit une restauration de haute qualité qui comprenait une peinture de l'extérieur en bleu sombre, un regarnissage intérieur en noir et le montage d'une capote noire assortie. Au début des années 2010, cette 356 fut acquise par un collectionneur allemand de Bonn, ainsi que le prouve une estimation effectuée à Munster

fitted with a correct 1,300 cc type 506 engine, the cabriolet was recently treated to a comprehensive mechanical restoration by early 356 specialist Markus Burke, which brought the mechanical elements to the same standard as the earlier cosmetic restoration.

As one of less than 130 examples bodied by Gläser in 1952, this rare cabriolet abounds in distinctive early details like the split-window arrangement and unadorned coachwork. It would make a stupendous acquisition for any marque collector, ideal for display at Porsche gatherings and regional concours d'elegance or for enjoyment on the open road.

par DEKRA Automobil GmbH. Elle était alors équipée d'un moteur 1 300 cm3 type 506, ce qui est la bonne définition, et elle bénéficia d'une restauration mécanique complète par les soins de Markus Burke, le spécialiste des premières 356. Cette restauration eut pour effet d'amener les éléments mécaniques au même niveau de qualité que la carrosserie.

Ce rare cabriolet, l'un des moins de 130 exemplaires carrossés par Gläser en 1952, est doté de nombreux éléments caractéristiques des premières années, tels que le pare-brise en deux parties et l'absence de décorations sur la carrosserie. Il constituerait pour tout collectionneur de la marque une remarquable acquisition et serait parfait pour être exposé lors de rassemblements de Porsche ou de concours d'élégance régionaux, ou pour se faire apprécier sur route.





CHASSIS / CHÂSSIS: 109.018.12.002140

€150.000 – €200.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

BILL OF SALE

A faithful re-creation of Mercedes-Benz and AMG's iconic 'Red Pig'

Restored by Mercedes-Benz specialist Arthur Bechtel

Less than 800 km since conversion

Arguably AMG's most iconic vehicle, the Mercedes-Benz 300 SEL 'Red Pig' jump-started the small company's rise to fame, leading to Mercedes-Benz's eventual takeover of the tuning house roughly twenty years ago.

Modified at a customer's request, AMG started with a damaged 300 SEL and turned it into an all-out racing machine. Boring the engine out to 6.8 litres, which produced 420 bhp, AMG fitted aluminium doors, widened the track, fitted larger tyres, and

Re-création fidèle de l'  mbl  matique Mercedes AMG "Red Pig"

Restaurée par le spécialiste Mercedes Arthur Bechtel

Moins de 800 km depuis sa conversion

La Mercedes 300 SEL "Red Pig", sans aucun doute la voiture la plus emblématique de celles réalisées par AMG, a largement contribué à faire connaître cette petite entreprise de préparation, amenant Mercedes à s'y intéresser au point d'en faire l'acquisition il y a une vingtaine d'années.

Pour réaliser cette voiture à la demande d'un client, AMG est parti d'une 300 SEL endommagée et l'a transformée en machine de compétition radicale. En plus d'un moteur r  al  s   à 6,8 litres et développant

flared the wheel arches. Due to its ungainly proportions and red paintwork, the car was quickly nicknamed the 'Red Pig', but soon enough the car proved itself in the crucible of motorsport. At the 1971 24 Hours of Spa, the car won its class and finished 2nd overall, having started 5th on the grid.

While the original 'Red Pig' was eventually used in aircraft testing leading to its destruction, a handful of faithful replicas have been built, including one by Mercedes-Benz. This example started as an accident-free, 1969 model year 300 SEL 6.3 and was restored to a 'Red Pig' replica by the Mercedes-Benz specialists at Arthur Bechtel Classic Motors in Böblingen, Germany. Purchased by James Goo Kim, CEO of D.Parts of South Korea, directly from Arthur Bechtel, it has travelled less than 800 km since its conversion.

420 ch, AMG a équipé la voiture de portes en aluminium, a élargi la voie et l'a dotée de pneus plus larges et d'extensions d'ailes. A cause de ses proportions peu flatteuses et de sa couleur rouge, elle a été rapidement surnommée "Red Pig", ce qui ne l'a pas empêchée de se montrer très compétitive. Lors des 24 Heures de Spa 1971, elle a remporté sa catégorie et terminé deuxième au classement général, après avoir pris le départ de la cinquième place sur la grille.

Alors que la "Red Pig" d'origine a été ensuite utilisée pour tester des équipements d'avion, ce qui a mené à sa destruction, plusieurs répliques ont vu le jour, dont une réalisée par Mercedes-Benz. Cet exemplaire a pris comme base une 300 SEL 6.3 de 1969 non accidentée, puis a été restauré sous la forme d'une réplique "Red Pig" par le spécialiste Mercedes Arthur Bechtel Classic Motors, à Böblingen, en Allemagne. Achetée directement à Arthur Bechtel par James Goo Kim, directeur général de D.Parts, en Corée du Sud, elle a parcouru moins de 800 km depuis sa conversion.





CHASSIS / CHÂSSIS: **WBACJ710XB6579934**
 SERIAL / NUMÉRO DE SÉRIE: **B7S-17**

€130.000 – €150.000

DOCUMENTS:

**NEW ZEALAND VEHICLE
 REGISTRATION DOCUMENT**

**The 17th of only 60 four-door
 B7 S Turbos produced**

**Just three owners from new
 Delivered new to Japan**

The Alpina B7 S Turbo boasts enough performance to demolish a Ferrari 308 GTB, thanks to a 3.5-litre turbocharged straight six producing 330 bhp and 500 Nm of torque.

This three-owner example was exported to Nicolle Japan (the Japanese Alpina agent) shortly after completion in 1982. It was acquired by its third and current owner in August of 2012, who has used the car sparingly in his home country of New Zealand. It presents very well, with its Alpina Sapphire Blue paintwork gleaming and its original interior in fine condition. Its engine bay has also benefitted from a recent restoration with specialist work to the turbo and fuel system and is adorned

**La 17e des seulement 60 B7S Turbo
 quatre-portes produites**

**Uniquement trois propriétaires depuis l'origine
 Livre neuve au Japon**

L'Alpina B7 S Turbo dispose de suffisamment de ressources pour battre à plates coutures une Ferrari 308 GTB, grâce à son six-cylindres turbo en ligne de 3,5 litres délivrant 330 chevaux et 500 Nm de couple.

Cet exemplaire aux trois propriétaires successifs a été exporté en 1982 chez Nicolle Japan, l'agent japo-nais d'Alpina, peu après avoir été produit. Son troisième et actuel propriétaire l'a acquis en août 2012 et ne l'a que peu utilisé, chez lui en Nouvelle-Zélande. La voiture a une très belle allure ; elle est d'un bleu saphir Alpina éblouissant et son intérieur d'origine est en très bon état. Une restauration du turbo et du système de carburant a récemment été effectuée par un spécialiste et, sous le capot, son historique est étayé par des étiquettes qui apportent



with tags that bolster its history, evidencing services at the same Japanese specialist in 2000, 2001, 2002, 2004, and 2007—the car has covered less than 4,000 km since. Additional written records extend back to 1991. A copy of the original build sheet, service documentation, and records accompany the sale, all testifying to the diligent care that has been bestowed upon this Alpina by previous keepers. Service records confirm the low current odometer reading of just 118,200 kilometres.

Once the fastest four-door automobile in the world, well-kept B7 S Turbos are seldom seen today, and this example would surely be a thrill to drive and enjoy.

la preuve d'opérations d'entretien effectuées par le même spécialiste japonais en 2000, 2001, 2002, 2004 et 2007 ; la voiture a parcouru moins de 4 000 km depuis. D'autres archives écrites remontent jusqu'en 1991. On dispose d'une copie du dossier de montage d'origine, de la documentation d'entretien et d'archives liées à la vente, qui attestent toutes que ses précédents propriétaires ont particulièrement bien pris soin de cette Alpina. Les archives d'entretien confirment le faible kilométrage affiché au compteur, 118 200 km.

Les B7S Turbo ont été les quatre-portes les plus rapides au monde ; on en trouve rarement qui soient bien conservées, et cet exemplaire sera certainement un immense plaisir à conduire et à savourer.



150

1957 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

CHASSIS / CHÂSSIS: **198.042.7500594**
ENGINE / MOTEUR: **198.980.7500624**
BODY / CARROSSERIE: **A198.042.7500518**

€800.000 – €900.000

DOCUMENTS:
PORTUGUESE CERTIFICADO
DE MATRÍCULA

Fastidiously owned and maintained by the current caretaker for over 23 years

Retains original matching-numbers engine, body, and steering box

Finished in its original colour combination

Serviced and sympathetically freshened by Mercedes-Benz Classic of Portugal

Owned during the 1980s by a German-American marque collector

Beautifully presented early-production example ideal for event use and touring

Meticuleusement conservée et entretenue par son dépositaire actuel depuis plus de 23 ans

Toujours équipée de ses moteur, carrosserie et boîtier de direction d'origine aux numéros concordants

Harmonie de teintes d'origine

Entretien et agréablement remise en état par Mercedes-Benz Classic Portugal

Détenue pendant les années 1980 par un collectionneur de la marque germano-américain

L'un des premiers exemplaires produits, d'un aspect magnifique, parfait pour participer à des manifestations et pour se promener



In 1957 the 300 SL Gullwing was replaced by a more highly developed roadster model that was superior in most respects. More powerful due to the standard specification of a sports camshaft, the 300 SL roadster was also easier to use and control, thanks to a revised frame design that allowed for conventional doors and a new low-pivot rear swing axle that minimised oversteer. Still retaining most of the Gullwing's characteristic exterior design cues, the roadster has evolved into nearly as collectable a model while offering a much more driver-friendly experience. Historically speaking, the open-top arrangement proved to be the forerunner of a long line of powerful SL convertibles that continues to this day.

Benefitting from a well-maintained older restoration, and retaining its original engine, body, and steering box, this beautiful 300 SL roadster is a particularly fetching example that has enjoyed a current ownership period of over 23 years.

En 1957, la 300 SL Gullwing fut remplacée par un roadster plus élaboré qui la surpassait à de nombreux égards. Avec davantage de puissance grâce à la monte en série d'un arbre à cames sport, le roadster 300 SL était également plus facile à utiliser et à maîtriser, du fait d'une évolution de son châssis qui permettait la monte de portes classiques et d'un essieu arrière oscillant à pivot abaissé, réduisant le survirage. Tout en conservant l'esprit du style extérieur de la Gullwing, le roadster était devenu un modèle tout aussi digne d'être collectionné mais d'une utilisation plus agréable pour le conducteur. L'histoire a montré que cette version découverte est devenue le précurseur d'une longue lignée de puissants cabriolets SL, toujours d'actualité.

Ce magnifique roadster 300 SL bénéficie d'une ancienne restauration bien conservée et il est toujours équipé de son moteur, de sa carrosserie et de son boîtier de direction d'origine ; c'est un exemplaire attirant, qui est détenu par

Though the early history of the car is currently unknown, there is a great likelihood that it was distributed new to the United States, as the car is fitted with American-style headlamp lenses, and was definitely in American ownership during the 1980s.

Originally finished in ivory paint over an interior of red leather (the colour scheme which the car retains today), chassis number 7500594 is approximately the 518th car built out of 1,858 total examples. According to an entry in the Gullwing Group registry, the roadster was owned during the 1980s by Richard Schmauss of Superior, Wisconsin. Mr Schmauss was a lifelong car and motorcycle enthusiast who served at Pearl Harbor during World War II before returning to the prairie states to found a successful detailing business called Klean Kar Service. Proud of his heritage,

son actuel propriétaire depuis plus de 23 ans. On ne connaît pas l'historique de ses débuts, mais il est très probable qu'il a été livré neuf aux Etats-Unis, car il est équipé de glaces de projecteur de type américain et a clairement été la propriété d'un Américain pendant les années 1980.

Initialement de couleur ivoire avec intérieur en cuir rouge (harmonie de teintes qui est la sienne à ce jour), le châssis n° 7500594 est environ le 518e produit sur une total de 1 858. Selon une mention faite dans le Registre des Gullwing, ce roadster a été pendant les années 1980 la propriété de Richard Schmauss, de Superior, dans le Wisconsin. M. Schmauss, depuis toujours amateur de voitures et de motos, avait combattu à Pearl Harbor durant la Seconde guerre mondiale, puis était revenu dans les Grandes Plaines pour y fonder avec succès une entreprise de rénovation de voitures, Klean Kar Service. M. Schmauss, fier





Schmauss collected all things German and owned several premium Mercedes-Benz models, including a 190 SL, a 300 cabriolet, and a 600 four-door limousine, as well as an early Porsche 911.

By 1989 the 300 SL was sold from Mr Schmauss's collection, and in December 1996 the car was acquired by the consignor, an enthusiast based in Portugal. The owner commissioned Mercedes-Benz Classic of Portugal to sympathetically freshen the car as needed, and in 2007 it was issued a FIVA card for participation in major events.

Notable for retaining its original engine and factory-appointed colour scheme, this well-maintained 300 SL offers a beautiful complement to any collection and would make an ideal acquisition for open-motoring enthusiasts or Mercedes-Benz collectors on the hunt for a well-sorted early roadster. Given its early build date, the car is eligible for the finest driving events worldwide, including the Mille Miglia Storico, and would be an ideal candidate for either concours display or event use.

de ses origines, collectionnait tout ce qui venait d'Allemagne et avait possédé l'une des premières Porsche 911 ainsi que plusieurs Mercedes de haut de gamme, dont une 190 SL, une 300 cabriolet et une limousine 600 à quatre portes.

En 1989, cette 300 SL sortit de la collection de M. Schmauss. Puis elle fut acquise en décembre 1996 par son vendeur, un amateur habitant le Portugal. Son nouveau propriétaire chargea Mercedes-Benz Classic Portugal de la remettre en état autant que nécessaire et, en 2007, elle reçut sa carte de la FIVA lui permettant de participer aux principales manifestations.

Cette 300 SL bien entretenue, remarquable pour son moteur d'origine et son harmonie de teintes conforme à sa sortie d'usine, viendra magnifiquement compléter toute collection et serait une acquisition idéale pour un amateur de conduite au grand air ou un collectionneur de Mercedes à la recherche d'un exemplaire de qualité parmi les premiers roadsters. Du fait de son ancienneté, cette voiture est éligible aux plus belles manifestations mondiales, dont les Mille Miglia Storico, et elle est la parfaite candidate pour participer à des concours ou à des manifestations.







CHASSIS / CHÂSSIS: **WBAEJ110X0AF77846**

€200.000 – €250.000

DOCUMENTS:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

Stunning Titanium Silver over Sport Red/Black interior

Two owners and less than 21,000 km from new

Inspired by BMW's achingly beautiful 507, the Z8 was masterfully penned by Henrik Fisker and perfectly melded classic looks with modern performance. Under the bonnet was the E39 M5's 4.9-litre V-8 mated to a proper six-speed gearbox and producing 400 bhp.

This particular Z8 is finished in the popular colour combination of Titanium Silver over a two-tone Sport Red and Black leather interior. The car was sold new in August of 2000 to its first owner, Oliver Lange of Lugano, Switzerland. Lange owned the car until February of 2001, at which time it had travelled just

Superbe couleur Argent Titane avec intérieur rouge sport/noir

Deux propriétaires et moins de 21 000 km depuis l'origine

Inspirée par l'extraordinairement belle BMW 507, la Z8 a été magistralement dessinée par Henrik Fisker et mêlait parfaitement une ligne classique et un comportement moderne. Le capot dissimulait le V8 de 4,9 litres de la E39 M5, dont les 400 ch étaient transmis aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte six rapports.

La présente Z8 affiche une combinaison de couleurs très appréciée, Argent Titane avec intérieur en cuir deux-tons rouge sport et noir. La voiture a été vendue neuve en août 2000 à son premier propriétaire, Oliver Lange, de Lugano, en Suisse. Il a conservé la

2,155 km and was purchased by its second owner, with whom the car has remained ever since.

With the current owner, the car has recently had its nose and bonnet repainted by Loris Kessel in Lugano to rectify stone chips, and the VANOS control unit was repaired in November of 2014 by Rolando Agustoni SA, the authorised BMW dealership in Balerna, Switzerland. Importantly, the car is accompanied by its original hardtop and stand, car cover, as well as some previous service invoices.

Beautifully designed, the Z8 is perhaps the perfect modern convertible for a two-person weekend trip, providing excellent performance, sublime comfort, and practicality. This attractive example surely will not disappoint.

voiture jusqu'en février 2001, couvrant pendant cette période 2 155 km seulement. Il a ensuite cédé la Z8 à son deuxième propriétaire, qui l'a gardée jusqu'à présent.

La voiture a fait récemment l'objet chez Loris Kessel, de Lugano, d'une peinture du bouclier avant et du capot pour effacer des traces d'impacts ; le dispositif de gestion VANOS a été réparé en novembre 2014 par Rolando Agustoni SA, l'agent BMW officiel de Balerna, en Suisse. Il est important de noter que la voiture est accompagnée de son hard-top avec son support d'origine, ainsi que de sa housse et de plusieurs factures d'entretien.

Magnifiquement dessinée, la Z8 représente peut-être le cabriolet moderne parfait pour un week-end à deux ; il offre des performances brillantes, un confort sublime et il est pratique. Ce séduisant exemplaire ne décevra certainement pas son nouveau propriétaire.





CHASSIS / CHÂSSIS: 1533 GT

€390.000 – €500.000

DOCUMENTS:

UK V5

**The seventh Series II 250 GT
Pinin Farina coupé built**

**Beautifully restored in *Blue Notte*
over tan leather**

**Class winner at the Warren Concours d'Elegance
Ferrari Classiche Certified**

This 250 GT coupé was the seventh second-series example produced and delivered new to Giacomo Cuoghi, who resided in Modena, not far from Ferrari's own facilities. In February 1967 ownership passed to Andreoli Vittoria, who then sold 1533 GT to Tom Meade a little over two years later. Meade quickly sold it on to Rip Martin of Los Angeles on 2 July 1969, noting that it was now fitted with a different but correct-type engine (which the car retains today), and it was promptly exported. By

**Septième exemplaire du coupé
250 GT Série II Pinin Farina**

**Magnifiquement restauré en bleu
nuit *Blue Notte* et cuir brun**

**Victorieux dans sa catégorie au
Concours d'élégance Warren
Certifié par Ferrari Classiche**

Ce coupé 250 GT est le septième produit dans la Série II ; il fut livré à Giacomo Cuoghi, de Modène, non loin des usines Ferrari. Il fut revendu en février 1967 à Andreoli Vittoria, qui céda un peu plus de deux ans plus tard ce châssis 1533 GT à Tom Meade. Celui-ci se dépêcha de le revendre le 2 juillet 1969 à Rip Martin, de Los Angeles, en lui indiquant que la voiture était désormais équipée d'un moteur conforme mais différent (toujours présent) ; elle fut promptement exportée. Elle

2006 it was with William Senyak as a restoration project. It was imported to England via Tom Shaughnessy in 2012. Soon after arriving in England, a comprehensive restoration was performed by GTB Restorations.

Finished elegantly in *Blue Notte* (Dark Blue) with the interior trimmed in supple Connolly hides of tan leather, this fastidiously restored 250 GT is stunning in every detail. Along with the cosmetic restoration, all the mechanicals were fully rebuilt. The superb quality of this classic Ferrari has been rewarded with invitations to several classic car shows, including the 2017 Warren Concours d'Elegance in England, where it garnered a class win. In addition, the restoration was featured in the February 2018 issue of *Classic Cars* magazine. Recent expenditure with Joe Macari Performance Cars, an official Ferrari service centre in London,

se retrouva en 2006 chez William Senyak, qui projetait de la restaurer. En 2012, elle fut exportée en Angleterre par les soins de Tom Shaughnessy et peu après son arrivée sur place, GTB Restorations en effectua une restauration complète.

D'un élégant bleu nuit *Blue Notte* avec intérieur garni de cuir Connolly brun d'une belle souplesse, cette 250 GT minutieusement restaurée est éblouissante jusque dans ses moindres détails. En parallèle de la restauration d'aspect, toute la mécanique a été entièrement refaite. Le magnifique état de cette Ferrari de collection lui a valu d'être invitée à de nombreuses manifestations consacrées à des voitures de collection, dont en Angleterre le Concours d'élégance Warren de 2017, où elle a remporté une victoire dans sa catégorie. Sa restauration a par ailleurs fait l'objet d'une mention dans le





to achieve Classiche certification includes fitment of the correct-type Borrani wheels and further detail work.

The PF coupé is a grand touring machine in the greatest Italian tradition. More at home cruising the coastline of the South of France than rocketing down the Mulsanne Straight, these cars were built for the individual that respected Ferrari's racing pedigree yet wanted something more civilised and comfortable than its racing counterparts. Chassis 1533 GT fits this description perfectly.

numéro de février 2018 du magazine *Classic Cars*. Parmi les récents travaux effectués par Joe Macari Performance Cars, un centre Ferrari officiel de Londres, dans le but d'obtenir la certification Classiche, figure entre autres le montage des roues Borrani de la bonne définition.

Ce coupé PF est une GT dans la plus grande tradition italienne. Ces voitures, davantage faites pour circuler le long des côtes du Midi de la France que pour foncer dans la ligne droite de Mulsanne, étaient destinées à ceux qui respectaient le pedigree sportif de Ferrari tout en désirant quelque chose de plus civilisé et de plus confortable que ses bolides de course. Le châssis 1533 GT répond parfaitement à cette attente.



153

‡ □ 2015 LAMBORGHINI VENENO ROADSTER

CHASSIS / CHÂSSIS: ZHWEB3ZD5FLA03002

€4.500.000 – €5.500.000

DOCUMENTS:

UAE VEHICLE REGISTRATION
DOCUMENT

The second of nine Veneno roadsters built

Just 450 km from new; virtually
as-new throughout

Two owners from new, including a member
of the Saudi Arabian royal family

Le deuxième des neuf roadsters
Veneno construits

Seulement 450 km depuis
l'origine ; comme neuve

Deux propriétaires depuis l'origine, dont un
membre de la famille royale saoudienne



Looking to celebrate the company's 50th anniversary, Lamborghini unveiled the Veneno at the 2013 Geneva Motor Show. Perhaps the most outlandish automobile ever produced from a company built on a reputation of creating wildly designed automobiles, the Veneno caused a fanfare when it was unveiled, making Ferrari's LaFerrari, unveiled that year at Geneva as well, look almost pedestrian in comparison.

Dans le cadre des célébrations de son 50e anniversaire, Lamborghini présenta la Veneno au Salon de Genève 2013. C'était probablement la plus excentrique des voitures produites par une entreprise réputée pour ses créations radicales, et elle fit grand bruit lorsqu'elle fut dévoilée, au point que la Ferrari LaFerrari, également présentée à Genève cette même année, passa presque pour une voiture sage.



The designers at the Centro Stile Lamborghini pushed design to its limits, working to maximise downforce by increase handling stability through fast corners. With form truly following function, each crisp line serves to provide minimal drag and channel air to cool its engine. Carbon fibre plays a crucial role in its construction, with the car's carbon monocoque visible within the car around its central tunnel and doorsills.

Aside from its wild bodywork, the Veneno boasts Lamborghini's naturally aspirated 6.5-litre V-12 engine tuned to produce 750 bhp. Providing 50 horsepower more than the original Aventador LP700-4, this increase in power was thanks to enlarging air intakes to the engine and modifying the exhaust. Capable of sprinting to 100 km/h from a standstill in 2.9 seconds, top speed is quoted by Lamborghini as being a staggering 355 km/h.

However, with only four Venenos produced (three built for a trio of very fortunate customers and one retained by Lamborghini themselves), it was instantly apparent that the demand was there for further 'few-off' Lamborghinis. The following year a roadster version of the Veneno was announced in a setting equally as thrilling as the car itself, onboard the Italian Navy's aircraft carrier *Cavour* docked in Abu Dhabi in 2014.

Les stylistes du Centro Stile de Lamborghini firent des choix extrêmes en cherchant à maximiser les efforts de placage au sol pour améliorer la stabilité dans les virages serrés pris à vitesse élevée. Les formes étaient véritablement dictées par la fonction, et chacune des lignes acérées était conçue pour réduire la traînée aérodynamique et alimenter le moteur en air de refroidissement. La fibre de carbone tenait une place cruciale dans la construction, et l'on pouvait apercevoir la structure monocoque en carbone à l'intérieur, autour du tunnel central et des seuils de portes.

En complément à sa carrosserie sans compromis, la Veneno arborait le V12 atmosphérique Lamborghini de 6,5 litres dans une version délivrant 750 chevaux. Le gain de 50 chevaux par rapport à l'Aventador LP700-4 d'origine était dû à des entrées d'air moteur agrandies et à des modifications sur l'échappement. La voiture abattait le 0 à 100 km/h en 2,9 secondes et Lamborghini annonçait le chiffre vertigineux de 355 km/h.

Avec seulement quatre Veneno construites (trois pour un trio de très riches clients et la dernière conservée par Lamborghini), il fut immédiatement clair qu'il existait une demande pour quelques autres exemplaires. L'année suivante, 2014, vit l'annonce d'une version roadster de la Veneno, effectuée dans un cadre aussi impressionnant que la voiture elle-même, à bord du *Cavour*, un porte-avions de la Marine italienne amarré à Abu Dhabi.









Performance of the Veneno roadster remains identical to that of its closed sibling, despite the roadster being 50 kg heavier due to reinforcement of its chassis. Tipping the scales at just 1,490 kg, this gives the Veneno roadster a power-to-weight ratio of just 1.99 kg per horsepower. A true roadster, no roof was offered, making for a truly exhilarating driving experience. Nine examples were built, with each one being spoken for before the car was unveiled to the public.

Les performances du roadster Veneno étaient identiques à celle de son jumeau le coupé, malgré les 50 kg supplémentaires dus au renforcement du soubassement. Avec ses 1 490 kg, le roadster Veneno affichait un rapport poids-puissance de tout juste 1,99 kg par cheval. C'était un vrai roadster, sans aucun toit proposé, qui promettait une expérience de conduite véritablement exaltante. Il y en eut neuf exemplaires construits, tous réservés avant même que la voiture soit présentée au public.

Of those nine Veneno roadsters, this example was the second to leave the factory, and it was bought from the first owner by a member of the House of Saud, the royal family of Saudi Arabia. Finished in a Matte Black over an interior trimmed in lime green and black leather, the car also boasts lime-green pinstriping on the exterior, adding a touch of contrast and personality to its fighter-jet-like bodywork. Since departing Sant'Agata, the car has travelled just 450 km from new and remains in virtually as-new condition both inside and out.

Set to be a future classic and undoubtedly one of the most desirable Lamborghinis ever built, it is clear that the Veneno's design will continue to influence Lamborghini's regular production cars for years to come. This would be a centrepiece of any collection of 21st-century hypercars.

Cet exemplaire est le deuxième des neuf à avoir quitté l'usine ; il a été acheté à son premier propriétaire par un membre de la Maison souveraine d'Arabie Saoudite, la famille royale d'Arabie Saoudite. La voiture est noir mat avec intérieur en cuir noir et citron vert et son extérieur est décoré de fines rayures citron vert qui viennent ajouter une touche de contraste et de personnalité à cette carrosserie d'avion de chasse. Depuis son départ de Sant'Agata, elle n'a parcouru que 450 km et est restée comme neuve, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

La Veneno est bien partie pour devenir une voiture de collection et c'est à n'en pas douter la plus attrayante des Lamborghini jamais construites. Son style va continuer à influencer sur la production de Lamborghini pour les années à venir. Cette voiture pourrait constituer le pivot de toute collection d'hypercars du 21^e siècle.





CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99ZSS390270**

€325.000 – €375.000

DOCUMENTS:

**BELGIAN CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

**Just two owners from new, with
single ownership from 1998**

**Unrestored example with 62,407 km
from new, including original paint**

**One of 100 factory-delivered RS
Clubsports (option code M003)**

**Never raced on track; regularly
serviced throughout its life**

**Retains its original manuals, including its
service manual and numerous invoices**

This outstanding 993-generation Porsche 911 Carrera RS Clubsport presents in near-new condition. Delivered to a dealer in Osnabrück, Germany, in February 1996, it was enjoyed by its first owner for almost two years, after which it was sold to its second and current owner with just 14,800 km on the odometer. Over the subsequent two decades,

**Deux propriétaires seulement depuis
l'origine, et un seul depuis 1998**

**Exemplaire non restauré, 62 407 km
d'origine, peinture d'origine**

**Une des 100 RS Clubsport (code
d'option M003) livrées par l'usine**

**N'a jamais couru sur circuit ; entretien
régulier depuis l'origine**

**Dotée de ses manuels d'origine, dont le carnet
d'entretien et de nombreuses factures**

Cette magnifique Porsche 911 Carrera RS Clubsport de la génération 993 se présente dans un état proche du neuf. Livrée en février 1996 à un distributeur d'Osnabrück, en Allemagne, elle a été utilisée par son premier propriétaire pendant presque deux ans, avant d'être vendue à son deuxième et actuel propriétaire. Le compteur

this stunning car has been carefully driven and maintained while accruing a total of 62,407 km. Still wearing its original paint, it is in outstanding condition inside and out.

From factory, this Clubsport features a full Matter roll cage, Recaro racing seats with Shroth racing harnesses, a 930S-type steering wheel, an external ignition kill switch, a set of three-piece Speedline alloy wheels with locks, and interestingly, a factory-optional Blaupunkt Düsseldorf stereo radio. Great attention was paid to weight reduction on the Clubsport; the interior has been stripped and the standard doors and front lid replaced with alloy. The RS Clubsport is powered by an air-cooled 3.8-liter opposed six with Varioram and Bosch Motronic engine management. This potent engine produces 300 bhp at 6,500 rpm through a six-speed manual gearbox.

Supplied with its original owner's manuals and service booklets, original tool roll, jack, and collapsible spare, and service invoices, this Clubsport is certain to please the most discriminating Porsche enthusiast.

affichait alors 14 800 km. Au cours des deux décennies suivantes, cette voiture superbe a été utilisée et entretenue avec soin, tout en atteignant un total de 62 407 km. Encore recouverte de sa peinture d'origine, elle est dans un état remarquable, aussi bien extérieurement qu'intérieurement.

Cette Clubsport est équipée d'usine d'un arceau-cage Matter intégral, de sièges Recaro avec harnais compétition Shroth, d'un volant de type 930 S, d'un coupe-circuit extérieur, d'un jeu de jantes Speedline en alliage en trois parties avec antivolt et, équipement intéressant, d'un autoradio Blaupunkt Düsseldorf qui était disponible en option. Sur la Clubsport, une grande attention a été apportée à la réduction du poids : l'intérieur a été dépouillé et les portes et le capot avant standard ont été remplacés par des éléments en alliage léger. La RS Clubsport est dotée d'un 6-cylindres à plat 3,8 litres, à refroidissement par air et distribution Varioram et gestion électronique Bosch Motronic. Ce puissant moteur, relié à une boîte manuelle six rapports, développe 300 ch à 6 500 tr/mn.

Vendue avec ses manuels d'utilisateur et carnet d'entretien d'origine, sa trousse à outils, son cric et sa roue de secours d'origine, ainsi que ses factures d'entretien, cette Clubsport ne pourra que séduire le plus exigeant des passionnés de Porsche.



155

2009 FERRARI 16M SCUDERIA SPIDER



CHASSIS / CHÂSSIS: ZFFKZ66J000168279

€250.000 – €280.000

DOCUMENTS:
UK V5

**One of just 499 built to celebrate the
2007 F1 Constructors' Championship**

**Finished in *Rosso Corsa* with
numerous carbon-fibre pieces**

**Recent full service and MOT
Less than 13,000 km**

To celebrate its impressive 16th Constructors' Championship since the ultimate Formula One award's 1958 inception, Ferrari created a special open-top version of its 430 Scuderia called the 16M. Its links to Scuderia Ferrari lie in its numerous carbon-fibre details, which helped lower its kerb weight to a mere 1,500 kilograms. Carbon-fibre bumpers, door panels, and seatbacks shed about 90 kilograms over the standard 430 Scuderia.

**L'une des 499 seules construites pour célébrer le
titre de Champion des constructeurs de F1 2007**

***Rosso Corsa*, avec de nombreuses
pièces en fibre de carbone**

**Entretien complet et contrôle
technique récemment effectués**

Moins de 13 000 km

Pour célébrer son impressionnant 16e titre de Champion des constructeurs depuis la création en 1958 de cette suprême distinction de la Formule 1, Ferrari créa une version découverte de sa 430 Scuderia, la 16M. Sa filiation avec la Scuderia résidait dans ses nombreux composants en fibre de carbone, qui permirent d'abaisser sa masse en ordre de marche à seulement 1 500 kg. Les pare-chocs, panneaux de portes et dossiers de sièges en fibre de carbone firent gagner environ 90 kg par rapport à la 430 Scuderia normale.

Based on the already lightweight 430 Scuderia, the 16M makes use of a 503-horsepower, 4.3-litre V-8 engine tied to an F1-Superfast2 semi-automatic gearbox, an E-Diff electronic rear differential, and a traction-control system gleaned from the 599 GTB. *Car & Driver* said in its first drive that 'this car is confidence-inspiring, a trait it shares with the rest of the Scuderia's mid-engined lineup, and it's what makes these cars so attractive'. Of course, the 16M's ferocious nature wasn't lost on the magazine, which called the car 'quite possibly the loudest road-going car we have ever driven'.

This *Rosso Corsa* example is one of just 499 produced in commemoration of the momentous event, and it has stayed with just two previous owners in continental Europe and Japan. It has been driven less than 13,000 km from new. Equipment in addition to the bespoke carbon-fibre trim includes the signature tricolore striped racing livery, 19-inch wheels, a Bluetooth audio system, a Ferrari car cover, and a Ferrari battery trickle charger. Having recently been treated to a full service and MOT in the UK, this 16M is ready to be enjoyed immediately.

Dérivée de la 430 Scuderia déjà légère, la 16M recourait à un V8 de 4,3 litres et 510 chevaux associé à une boîte semi-automatique Superfast2 de F1, à un différentiel arrière électronique E-Diff et à un antipatinage emprunté à la 599 GTB. *Car & Driver* écrivit lors de son premier essai : "Cette voiture met en confiance, tout comme le reste de la gamme Scuderia à moteur central, et c'est ce qui la rend tellement attirante." La nature sauvage de la 16M n'avait bien sûr pas échappé au magazine, qui la qualifia de "probablement la plus sonore des routières que nous ayons jamais conduites."

Cet exemplaire *Rosso Corsa* est l'un des 499 seuls produits en commémoration de cet événement capital, et elle n'a connu que deux propriétaires, en Europe continentale et au Japon. Elle a parcouru moins de 13 000 km depuis l'origine. En plus de ses accessoires personnalisés en fibre de carbone, son équipement se compose d'une livrée course arborant les trois bandes de couleur caractéristiques, de roues de 19 pouces, d'un système audio Bluetooth, d'une housse Ferrari et d'un chargeur de batterie Ferrari. Cette 16M, qui a récemment bénéficié au Royaume-Uni d'un entretien complet et d'un contrôle technique, est prête à se faire apprécier sans délai.



156

1961 JAGUAR E-TYPE SERIES 1 3.8-LITRE ROADSTER



CHASSIS / CHÂSSIS: **875295**
ENGINE / MOTEUR: **R1421-9**

€200.000 – €260.000

DOCUMENTS:
GERMAN FAHRZEUGBRIEF

**One of 385 early flat-floor
Series 1 roadsters built**

Beautifully restored and ready to be enjoyed

**Un des 385 roadsters Série 1
“plancher plat” produits**

**Magnifiquement restaurée et
prête à être utilisée**

From the flat floors to the exterior bonnet latches, Chassis no. 875295 carries all the characteristics of the early Series 1 roadsters. The 295th E Type roadster built, it was completed on 17 August 1961. It was then dispatched to Jaguar Cars New York on 13 September 1961; the car was delivered to Paul Sykes of West Conshocken, Pennsylvania.

Depuis son plancher plat jusqu'aux fixations de capot extérieures, la Type E châssis n°875295 présente toutes les caractéristiques des premiers roadsters Série 1. Sorti d'usine le 17 août 1961, il s'agit du 295e roadster Type E produit. Il a ensuite été envoyé le 13 septembre 1961 chez Jaguar Cars, à New York, avant d'être livré à Paul Sykes, de West Conshocken (Pennsylvanie).

While its early history is unknown, the car was restored to concours condition approximately 10 years ago by noted E-Type restorers Lippincott's Garage of Reading, Pennsylvania. At that time it was fitted with an upgraded radiator and gearbox of a Series 1 4.2-litre E-type for enhanced drivability. More recently, the car spent a good number of years at one of Germany's finest sports car collections and was serviced on a regular basis yet was hardly ever driven. The current owner sent the car to Classic Motor Cars, a well-known German marque specialist, for further work to enhance originality.

Chassis no. 875295 offers a superb chance to experience the best that Jaguar had to offer. With limited mileage since its high-quality restoration, it remains in excellent condition and would make an ideal partner for any number of tours and rallies.

Le début de son histoire n'est pas connu mais, il y a une dizaine d'années, la voiture a été remise en état par Lippincott's Garage, de Reading (Pennsylvanie), restaurateur spécialiste des Type E. A cette occasion, elle a été équipée d'un radiateur amélioré et d'une boîte de vitesses de Type E Série 1 4,2 litres, pour en faciliter la conduite. Plus récemment, la voiture a passé plusieurs années dans une des plus belles collections allemandes de voitures de sport et a été régulièrement entretenue malgré une utilisation très peu fréquente. L'actuel propriétaire a envoyé la voiture chez Classic Motor Cars, un spécialiste allemand réputé, pour effectuer des travaux permettant d'en parfaire la finition.

Cette Type E (châssis n°875295) constitue une excellente occasion de profiter de ce que Jaguar avait de mieux à offrir. Avec un kilométrage limité depuis sa restauration de grande qualité, elle est en excellent état et constituera une partenaire idéale pour partir en balade, en voyage ou en rallye.





CHASSIS / CHÂSSIS: SCBZP26CXWCX66733

€90.000 – €110.000

DOCUMENTS:

SWISS CARTE GRISE

Offered from the Youngtimer Collection

One of only 55 Turbo RT Mulliners produced

Striking colour scheme of Black Garnet over two-tone Royal Blue and Wildberry with blue wood trim

Delivered new to Japan

Less than 17,000 km from new

Every Bentley Turbo RT Mulliner was built to an individual specification, and this long-wheelbase example is likely to be one of the most eye-catching cars to have left Crewe. Nearly every detail is taken from the special-order book, including its Black Garnet paintwork, Royal Blue and Wildberry two-tone interior trim, light blue wood trim, and stowable picnic tables. The personalisation extends to the chromed wing mirrors, matching radiator cowling, and embroidered flying Bs on the seat

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

L'une des seulement 55 Turbo RT Mulliner produites

Remarquable harmonie de teintes, extérieur noir Black Garnet et intérieur bi-ton bleu Royal Blue et Wildberry, avec garnissages en bois bleu

Livrée neuve au Japon

Moins de 17 000 km depuis l'origine

Chaque Bentley Turbo RT Mulliner était construite sur commande spéciale, et cet exemplaire à empattement long est probablement l'une des voitures les plus attrayantes qui soient sorties de Crewe. Presque chaque caractéristique est extraite du catalogue des commandes spéciales, comme sa peinture noir Black Garnet, son intérieur bi-ton bleu Royal Blue et Wildberry avec garnissages en bois bleu et ses tablettes de pique-nique escamotables. Sa personnalisation s'étend aux

headrests. It also sports the RT Mulliner body kit, aerodynamic and prominent bumpers, vented bodywork, flared wheel arches, and larger 18-inch wheels.

It is also likely to be one of the lowest-mileage examples left today, having covered under 17,000 km since being delivered new to Japan, where it resided until its exportation to Switzerland in 2016 when purchased by the consignor. It has always been looked after correctly and presents in immaculate condition throughout.

Certainly not one for the faint of heart, this Turbo RT Mulliner is the epitome of just what is possible when Bentley is tasked with creating something special.

rétroviseurs extérieurs chromés, à la calandre assortie à la caisse et aux *B* ailés brodés sur les appuie-têtes. Cette voiture bénéficie aussi du kit de carrosserie RT Mulliner, des pare-chocs aérodynamiques protubérants, des prises d'air, des passages de roues élargis et des roues plus grandes, des 18 pouces.

Parmi celles qui existent encore, c'est probablement l'une de celles qui ont le moins roulé. Elle a parcouru moins de 17 000 km depuis qu'elle a été livrée neuve au Japon, où elle est demeurée jusqu'à ce qu'elle ait été exportée en Suisse en 2016, lorsque son vendeur l'a achetée. Elle a toujours été bien soignée et est en excellent état.

Cette Turbo RT Mulliner, certainement pas faite pour les âmes timorées, est la quintessence de ce que Bentley sait faire quand on le charge de créer quelque chose de spécial.





158

1913 HISPANO-SUIZA ALFONSO XIII

CHASSIS / CHÂSSIS: 2192
ENGINE / MOTEUR: CA2192

€650.000 – €900.000

DOCUMENTS:
UK V5

Extremely significant pre-WWI design and widely regarded as the first production sports car

One of the best-known examples with continuous history from the 1920s

Fitted with its matching-numbers engine and beautifully presented

Accompanied by its period body

Voiture extrêmement significative pour son époque et souvent considérée comme la première voiture de sport de série

Un des exemplaires les mieux connus, historique suivi depuis les années 1920

Dotée de son moteur d'origine, superbe présentation

Accompagnée de sa carrosserie d'époque

One of the most prestigious names of Edwardian motoring, Hispano-Suiza established itself at the pinnacle of automotive engineering with a reputation that was arguably only matched by Rolls-Royce. This reputation was hard-won by the talents of Swiss engineer Marc Birkigt whose successful development of Hispano-Suiza race cars led to the Type 15, later becoming known as Alfonso XIII after the King of Spain became enamoured with the model. Fitted with a 3.6-litre, four-cylinder 15T engine producing 64 bhp at 2,300 rpm, the Alfonso XIII was guaranteed to achieve 120 km/h, a scarcely believable figure at the time, with an example achieving a lap at Brooklands at 81.51 mph.

This Alfonso XIII, chassis no. 2192, is a later, long-chassis example (118-inch wheelbase) fitted with a desirable four-speed gearbox. It was bought by Major William Pitt during his undergraduate studies at Cambridge in the early 1920s, and he used it for various adventures, including a tour of Switzerland, VCC runs, and the 1934 RAC Rally where he finished 118th. During his ownership of over 50 years, he fitted a Sunbeam front axle to allow the fitment of front brakes, along with an SU carburettor. Pitt passed away in 1978, and three ownerships followed, including two major collections, before joining the current noteworthy stable.

Hispano-Suiza, une des marques automobiles les plus prestigieuses du début du siècle dernier, s'est élevée au sommet de la technique et s'est bâtie une réputation qui n'était égalée que par Rolls-Royce. Bien méritée, elle s'appuyait sur les talents de l'ingénieur suisse Marc Birkigt qui avait mis au point avec succès les Hispano-Suiza de course jusqu'au Type 15, un modèle auquel le roi d'Espagne Alphonse XIII s'est intéressé au point qu'il lui a donné son nom. Équipée d'un moteur 15T 4-cylindres 3,6 litres développant 64 ch à 2 300 tr/mn, l'Alphonse XIII était capable d'atteindre 120 km/h, une vitesse très exceptionnelle pour l'époque ; un exemplaire a même signé un tour à Brooklands à la moyenne de 131,17 km/h.

Cette Alphonse XIII, châssis n°2192, est une des dernières versions, à châssis long (118 pouces d'empattement), équipée d'une désirable boîte de vitesses à quatre rapports. Elle a été achetée au début des années 1920 par le Major William Pitt durant ses études à Cambridge, et il l'a utilisée pour diverses aventures dont un tour de Suisse, des rallyes du VCC et le rallye du RAC 1934 où il a terminé 118e. Au cours des quelque 50 ans pendant lesquelles cette voiture est restée en sa possession, il l'a équipée d'un essieu avant Sunbeam pour permettre l'installation de freins avant, et d'un carburateur SU. Pitt est décédé en 1978 et trois propriétaires différents se sont ensuite succédés, dont deux collections importantes, avant de rejoindre l'actuel propriétaire.



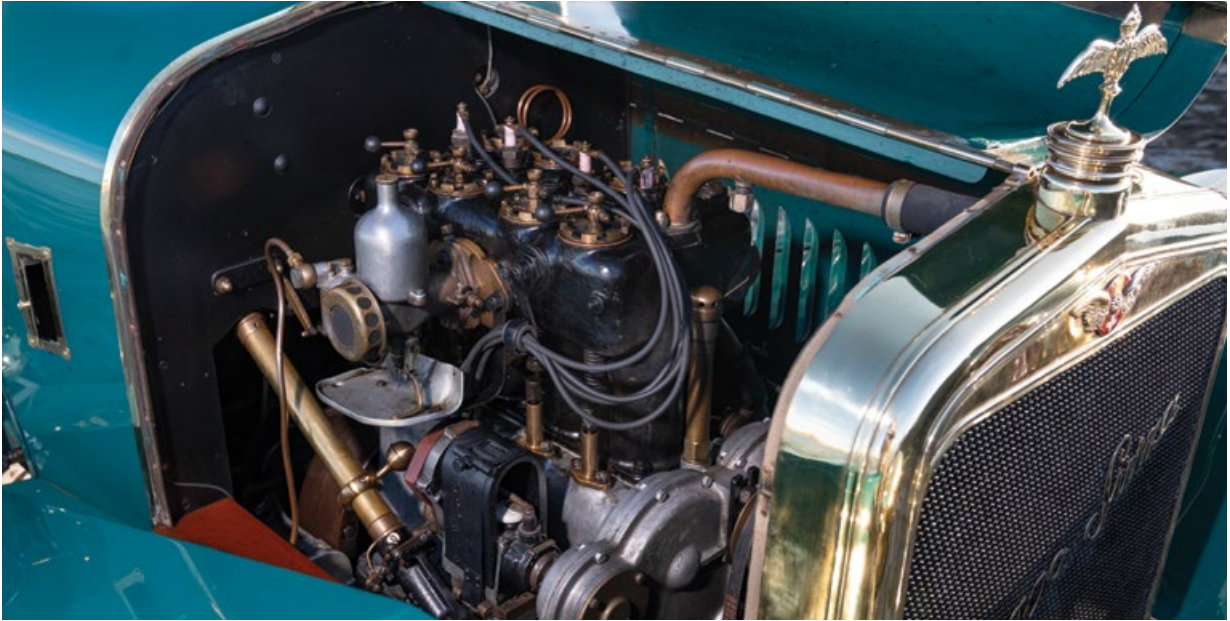


Upon entering the current ownership, it was decided to fully restore chassis no. 2192, so the mechanicals were rebuilt and a period-correct boat-tail body was fitted; notably, a correct Hispano-Suiza front axle was fitted during a previous ownership. Used for vintage club events since the restoration, this Alfonso XIII has been cherished and is ready to be enjoyed by its next custodian. Most important, the attractive two-seater body that had been on the car since it was bought by Major Pitt, and is believed to be original, is complete and separately accompanies this Hispano-Suiza; this will allow a future custodian the opportunity to restore the Hispano back to its period specification, thus making it an appealing potential concours entrant.

With known ownership for the vast majority of its life and presented in fantastic condition with its matching-numbers engine, this Alfonso XIII is truly one of the great cars of the 20th century.

Lors de son acquisition par l'actuel propriétaire, celui-ci a décidé de restaurer entièrement le châssis no. 2192. La mécanique a donc été refaite et une carrosserie de style bateau d'époque a été montée ; un authentique essieu avant Hispano-Suiza a notamment été posé lorsque la voiture appartenait à un ancien propriétaire. Utilisée depuis sa restauration pour des rencontres de clubs, cette Alphonse XIII a fait l'objet de tous les soins et elle est prête à être utilisée pour le plaisir de son prochain propriétaire. Il est important de savoir que la jolie carrosserie biplace qui équipait la voiture depuis son achat par le Major Pitt, et qui est probablement d'origine, est complète et accompagne cette Hispano-Suiza séparément ; cela donnera au prochain propriétaire la possibilité de rendre à cette voiture sa configuration d'époque, ce qui en fera une participante appréciée lors de tout concours d'élégance.

Avec une propriété connue et suivie pour la majeure partie de son existence, dans un état superbe avec son moteur d'origine, cette Alphonse XIII est vraiment une des voitures les plus fantastiques du XXe siècle.





159

1925 BUGATTI TYPE 23

CHASSIS / CHÂSSIS: 2400
ENGINE / MOTEUR: 898

€350.000 – €375.000

DOCUMENTS:
UK V5

Raced in hill-climb events in Ireland from the 1930s through the early 1970s

Owned and restored during the mid-1970s by marque historian Hugh Conway

Restoration featured in three issues of *Bugantics*

Known and exceptionally well documented

Accompanied by a report from David Sewell

Highly genuine example of the rare and desirable Brescia tourer

Engagée dans des courses de côte en Irlande, depuis les années 1930 jusqu'au début des années 1970

Restaurée au milieu des années 1970 par son propriétaire, l'historien de la marque Hugh Conway

Restauration mentionnée dans trois numéros de *Bugantics*

Connue et exceptionnellement bien documentée

Munie d'un rapport rédigé par David Sewell

Exemplaire fortement authentique de la séduisante et rare Brescia

After Bugatti's Type 13 captured the top four places at the 1921 Brescia Grand Prix, the Molsheim factory received unprecedented sales orders. The four-valve models were subsequently named after Brescia, including a more comfortably appointed version dubbed the Type 23 Brescia Tourer. The Type 23 was the world's first multi-valve model to enjoy full series production, and it remains a highly collectable component of marque history.

Internally recorded as Bugatti Works order no. 33, this impressive Type 23 was equipped with a twin magneto and clothed in blue fabric coachwork by Lavocat & Marsaud. Chassis no. 2400 was distributed to Bugatti's Paris showroom in May 1925 and subsequently delivered to London, where it was registered in

Après que la Bugatti Type 13 eut raflé les quatre premières places au Grand Prix de Brescia 1921, l'usine de Molsheim reçut une quantité de commandes sans précédent. Ses modèles à quatre soupapes prirent le nom de Brescia, y compris une version plus confortablement équipée qui fut nommée Tourer Type 23 Brescia. Le Type 23 était la première quatre-soupapes de série au monde, et elle représente un jalon dans l'histoire de la marque qui fait clairement d'elle un objet de collection.

Cette impressionnante Type 23 est enregistrée en interne comme la commande Bugatti n° 33 ; elle était équipée d'une magnéto double et fut habillée par Lavocat & Marsaud d'une carrosserie en tissu bleu. Le châssis 2400 fut expédié en mai





Wilford Fitzsimmons with chassis no. 2400 at the Dublin University Boxing Day Trial, 1937.
Courtesy of the owner.

December 1926 as 'YR 8859'. T L Gordon, the manager for Lord Harewood's Irish estate, owned the car through 1933, when it passed to Wilford Fitzsimmons of Dublin, the competition secretary of the Royal Irish Automobile Club.

Fitzsimmons raced the Brescia regularly (including the 1934 Boxing Day Trial and the 1936 Kilternan hill climb), as did subsequent owner Dr Brian Boydell, a fellow Dubliner who owned the car from 1937 to 1949. Sold then to Robert Newell, the Bugatti experienced a period of relative ease before resuming a racing life under Freddie Norman in 1954. Norman fitted a Wilson preselector gearbox and a homemade body, selling the car to Northern Ireland's Brian Nelson in 1956.

Mounted with a second homemade body by Lyndon Kearney, who took possession in 1962, the Bugatti was next acquired in 1974 by famed marque historian and owners' club VP Hugh Conway, who completely restored it over three years of possession, fitting the current original-style coachwork. The restoration was featured in three issues of *Bugantics*, becoming the basis for Conway's respected *Brescia Overhaul Manual*.

1925 au magasin d'exposition Bugatti de Paris puis livré à Londres où il fut immatriculé en décembre 1926 sous le numéro YR 8859. T L Gordon, l'intendant du domaine irlandais de Lord Harewood, la posséda jusqu'en 1933, date à laquelle elle fut achetée par Wilford Fitzsimmons, de Dublin, le secrétaire sportif du Royal Irish Automobile Club.

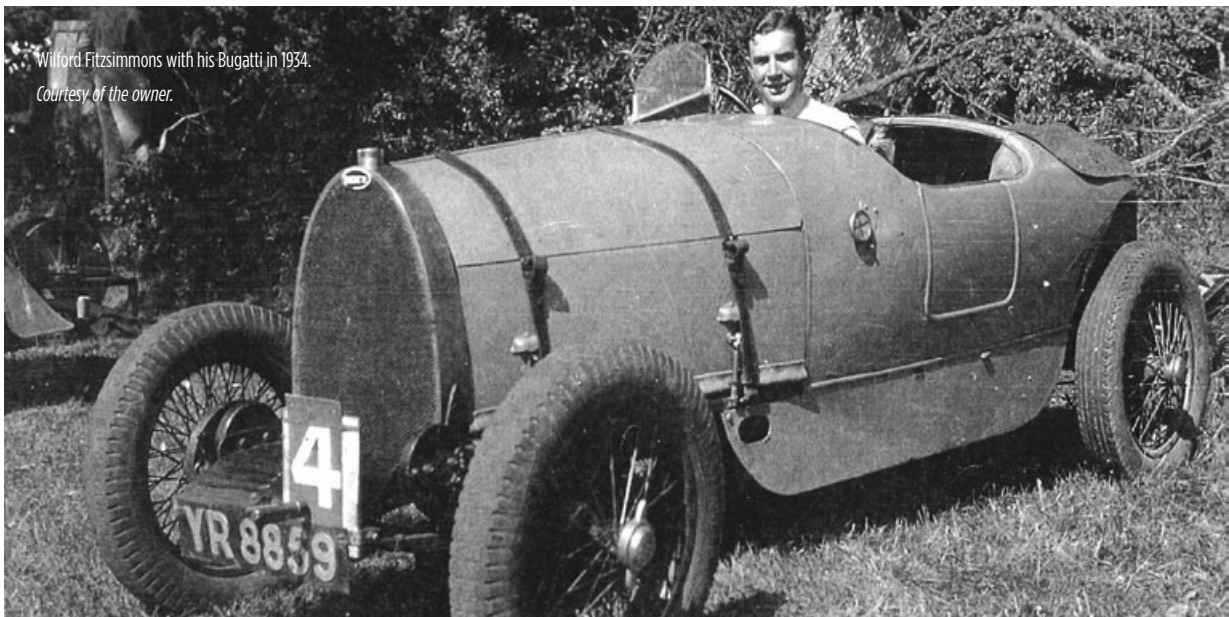
Fitzsimmons courut régulièrement sur la Brescia, entre autres lors du Boxing Day Trial 1934 et de la course de côte de Kilternan 1936. Son propriétaire suivant, le Dr Brian Boydell, un autre Dublinois qui la posséda de 1937 à 1949, fit de même. Elle fut ensuite vendue à Robert Newell, auprès duquel elle connut une période plutôt confortable, avant qu'en 1954 Freddie Norman ne mît un terme à sa vie sportive. Ce dernier installa une boîte Wilson à présélection et une carrosserie artisanale, puis la vendit en 1956 à Brian Nelson, un Nord-Irlandais.

Après l'avoir achetée en 1962, Lyndon Kearney l'équipa d'une deuxième carrosserie artisanale puis la vendit en 1974 à Hugh Conway, le célèbre historien de la marque et vice-président du club des propriétaires de Bugatti, qui la restaura complètement

In 1977 the Type 23 passed to Alann Soderstrom of Sweden, where it remained for nearly 20 years before being sold to British enthusiast William Clarke, who kept the car another two decades. A recent report from marque historian David Sewell is included, confirming that the car retains its original crankcase, sump, cam box, and water pump. Documented with racing programs, period photos, and a factory log record, this highly genuine Bugatti retains its original engine, offering a rare opportunity to acquire a genuine Brescia.

pendant les trois années où il la conserva, et la dota de son actuelle carrosserie dans le style de l'originale. Cette restauration fut mentionnée dans trois numéros de *Bugantics* et devint la matière première du *Manuel de restauration des Brescia*, l'ouvrage reconnu de Conway.

En 1977, la Type 23 fut acquise par Alann Soderstrom, un Suédois, qui la conserva près de vingt ans dans son pays avant de la revendre à William Clarke, un amateur britannique qui la garda deux décennies supplémentaires. Un rapport récent de l'historien de la marque David Sewell, joint au dossier, confirme que sont toujours présents sur la voiture le carter cylindres, le bac à huile, le porte-arbres à cames et la pompe à eau d'origine. Cette Bugatti fortement authentique est munie documents tels que des programmes de courses, des photos d'époque et un dossier d'usine ; elle possède toujours son moteur d'origine et représente une occasion rare d'acquérir une véritable Brescia.



Wilford Fitzsimmons with his Bugatti in 1934.
Courtesy of the owner.



160

1938 BUGATTI TYPE 57C STELVIO

COACHWORK BY GANGLOFF

CHASSIS / CHÂSSIS: 57737
ENGINE / MOTEUR: 50C

€1.000.000 – €1.200.000

DOCUMENTS:
CANCELLED GERMAN
FAHRZEUGBRIEF

**An original and powerful factory
supercharged Type 57 Bugatti**

**Known history from new with
exceptional provenance**

Original, one-off Cabriolet coachwork by Gangloff

**Retains its original chassis, engine,
gearbox, rear axle, and bodywork**

**Recently inspected by marque
expert Pierre-Yves Laugier**

**Puissante Bugatti Type 57 à compresseur
d'usine, en état d'origine**

**Historique connu depuis l'origine,
provenance exceptionnelle**

Carrosserie cabriolet due à Gangloff, exemplaire unique

**Châssis, moteur, boîte de vitesses, pont
arrière et carrosserie d'origine**

**Inspectée récemment par le spécialiste
de la marque Pierre-Yves Laugier**



This Bugatti Type 57, bearing chassis number 57737 and fitted with supercharged engine 50C, was ordered by M Leyda, the Bugatti agent in Toulouse, for his client M Fouque on 30 May 1938, although it seems that the car was never actually sold to him. The chassis was assembled alongside four other Type 57C chassis at the Bugatti factory in Molsheim in July, and on 8 August, 57737 was in stock with Gangloff in Colmar, apparently awaiting an order. Gangloff finished the body to its 1938 Stelvio design, but the date of completion is not known.

On 24 May 1939, the car was first registered in the name of Roland du Pouget of the Villa Stella Maris in the rue Constant Tavet in Saint Servan, Brittany, not far from Saint-Malo. Du Pouget likely traded in his 1937 Atalante for his new four-seater Stelvio cabriolet.

La Bugatti Type 57 C, châssis n°57737 et moteur à compresseur n°50C, a été commandée le 30 mai 1938 par M. Leyda, agent Bugatti à Toulouse, pour son client M. Fouque, bien que la voiture ne lui ait semble-t-il jamais été vendue. Ce châssis a été assemblé en juillet, en même temps que quatre autres châssis Type 57 C, à l'usine Bugatti de Molsheim et, le 8 août, 57737 était stocké chez Gangloff, à Colmar, apparemment dans l'attente d'une commande. Gangloff a réalisé une carrosserie correspondant à son modèle Stelvio 1938, mais la date de cette fabrication n'est pas connue.

Le 24 mai 1939, la voiture a été immatriculée pour la première fois au nom de Roland du Pouget, demeurant Villa Stella Maris, rue Constant Tavet, à Saint-Servan (Bretagne), non loin de Saint-Malo.

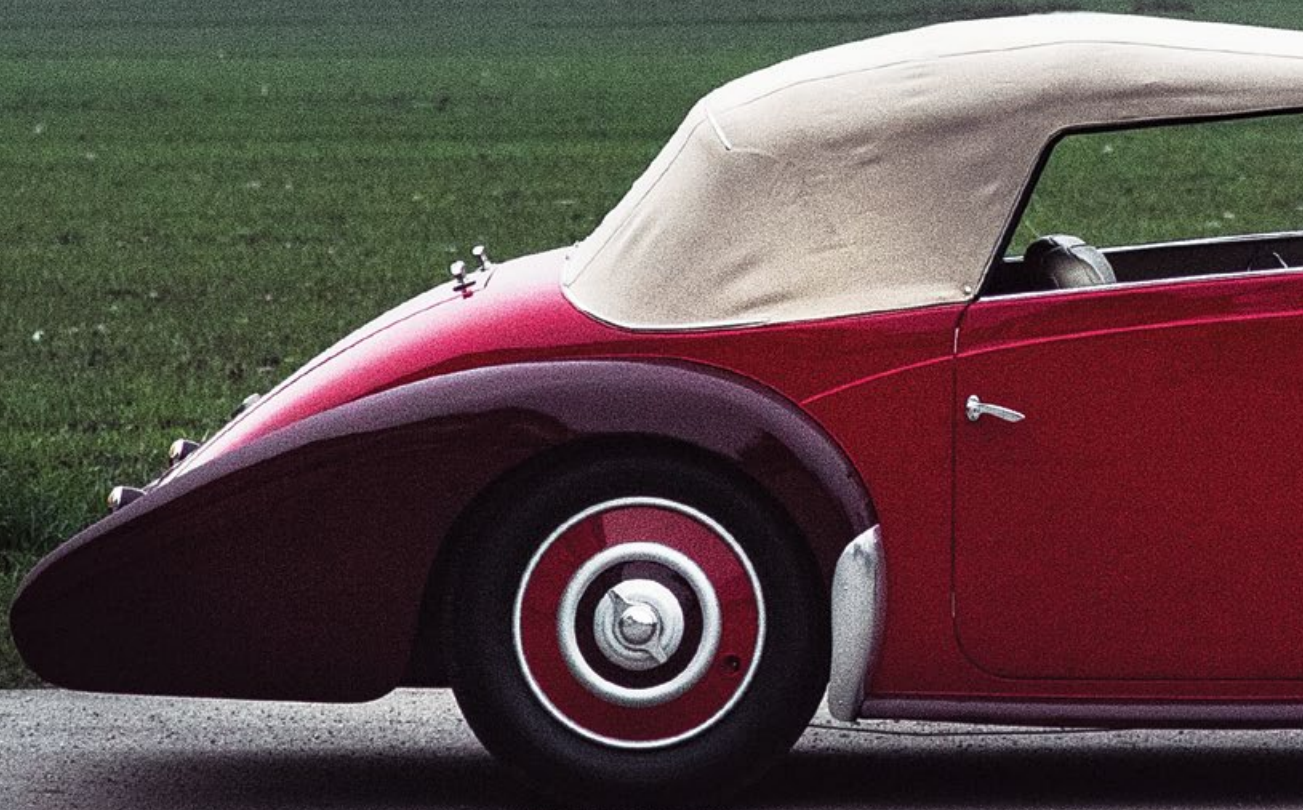
The Bugatti was requisitioned by the Germans in mid-June 1940, but amazingly, du Pouget succeeded in getting it back with the help of a German friend from his racing days.

The car was squirreled away for the rest of the war and luckily survived the Allied bombing of Saint-Malo that took place from 6–14 August 1944, destroying nearly 80% of the city. The Bugatti saw use in the ensuing years, but by 1959 it was stored under a tarpaulin in the yard of the Villa Stella Maris, now used for occasional outings and fishing trips. In the spring of 1961, du Pouget sold 57737 to Marquis Robert de Goulaine of the Château de Goulaine near Nantes. The car still wore its original red paint with aubergine fenders and brown leather.

De Goulaine had 57737 restored by Bugatti specialist Francis Mortarini in Montmorency, south of Paris. At some point it passed to Baron Napoleon Gourgaud of Taillis at the Château de

La transaction ayant permis à M. du Pouget d'acquérir son nouveau cabriolet Stelvio a probablement inclus la reprise de son Atalante de 1937. La Bugatti a été réquisitionnée en juin 1940 par les Allemands mais étonnamment, avec l'aide d'un ami allemand datant de l'époque où il effectuait des courses automobiles, Roland du Pouget a pu la récupérer.

La voiture a été mise en lieu sûr jusqu'à la fin de la guerre et a heureusement survécu aux bombardements alliés qui, du 6 au 14 août 1944, ont détruit presque 80% de Saint-Malo. La Bugatti a été encore utilisée les années suivantes mais, en 1959, elle a été garée sous une bâche dans la cour de la Villa Stella Maris et n'a plus servi que pour des sorties occasionnelles ou des voyages de pêche. Au printemps 1961, Du Pouget a vendu 57737 au marquis Robert de Goulaine, du Château de Goulaine, près de Nantes. La voiture présentait encore sa peinture d'origine, rouge avec ailes aubergine et sellerie en cuir marron.

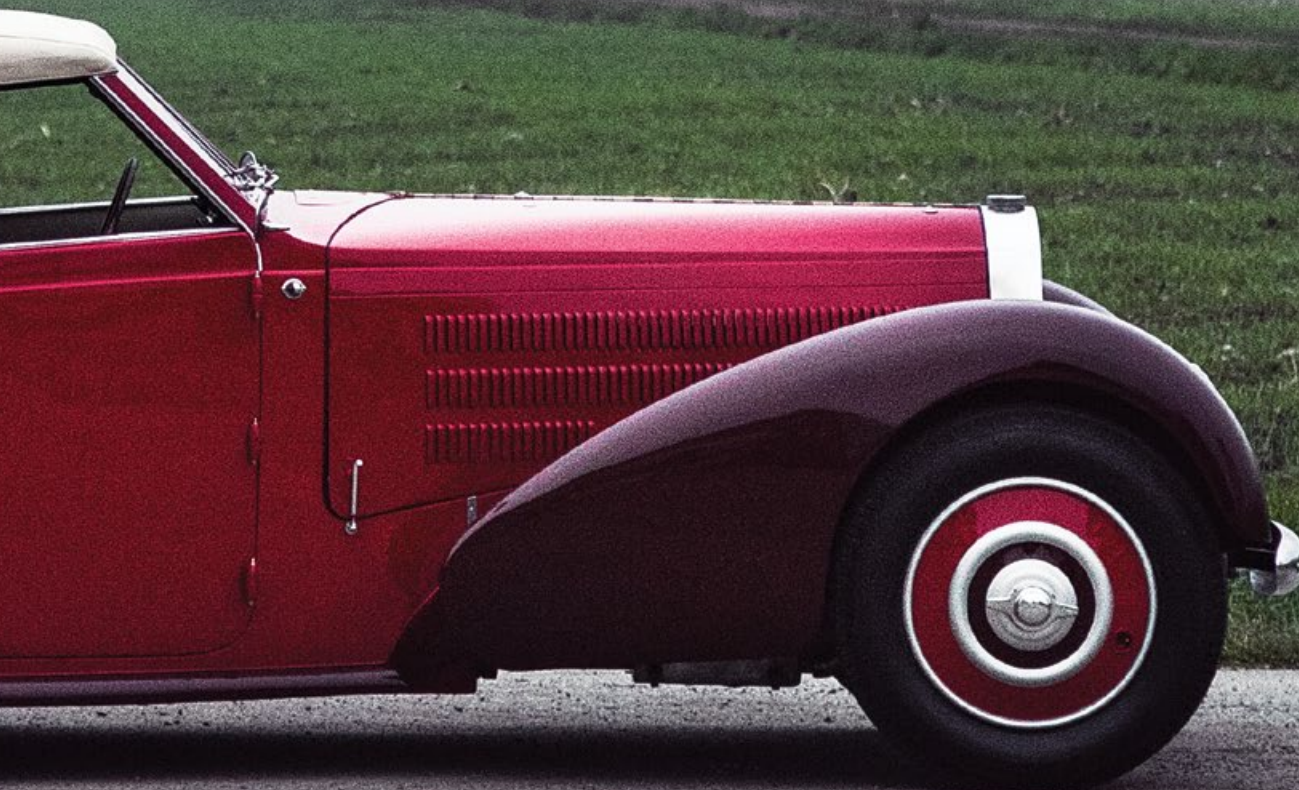


la Grange in Essonne in the Île-de-France region, where it was placed in the château's museum. The museum was housed in the outbuildings of the château and closed in December 1970. On Friday, 16 June 1972, a sale of 'prestigious race, sports, and city cars' was held in Paris at the Pavillon Royal in the Bois de Boulogne. Six Bugattis were on offer, including 57737, which was bought by Albert Prost. Prost, whose main interest was Ferrari, did not keep the Bugatti, and it quickly went to the great collector Uwe Hücke.

Chassis no. 57737 was shown as a rolling chassis in Hamburg in the summer of 1983, during a special Bugatti exhibition at the Museum für Kunst und Gewerbe, after which the car was sold to collector Rudi Kreyer in Melle, south of Bremen in Germany. The Bugatti would stay with Kreyer for more than 30 years until August 2014, when it was acquired by the well-known dealer Jack Braam-Ruben from Maastricht, Holland. Braam-Ruben

Robert de Goulaine a fait restaurer 57737 par le spécialiste Bugatti Francis Mortarini, de Montmorency, au sud de Paris. La voiture a été ensuite achetée par le baron Napoléon Gourgaud du Taillis, au Château de la Grange dans l'Essonne, et a été exposée dans le musée installé dans les communs du château. Le musée a fermé ses portes en décembre 1970. Le vendredi 16 juin 1972, une vente de "prestigieuses voitures de course, de sport et de ville" a été organisée au Pavillon Royal du Bois de Boulogne. Six Bugatti étaient proposées, dont 57737 qui a été achetée par Albert Prost. Celui-ci, dont la passion était surtout consacrée à Ferrari, n'a pas gardé la Bugatti et l'a rapidement cédée au grand collectionneur Uwe Hücke.

La Bugatti a été exposée à Hambourg en été 1983 sous la forme d'un châssis roulant, lors d'une exposition spéciale Bugatti au "Museum für Kunst und Gewerbe", avant d'être vendue au collectionneur Rudi Kreyer, de Melle, au sud de Brême, en





soon passed 57737 to its present owner, who used it in the International Bugatti Rally in Montreux in June 2016.

A recent inspection and report undertaken by Bugatti historian Pierre-Yves Laugier in December of 2019 confirms that the car retains its original chassis, engine, gearbox, rear axle, and bodywork. Amazingly, Laugier asserts that the present mileage on the car, showing 29,008 km at the time of inspection, could possibly be the car's true mileage. His report is on file for inspection.

Today this rare supercharged Type 57C presents in remarkable, unmolested condition. The car has been cared for by a series of prominent and titled owners. It has known continuous history and a valid FIVA identity card. Chassis 57737 is a very rare survivor and a seldom-seen opportunity to acquire one of the most powerful and desirable road cars of the late 1930s.

Please visit www.rmsothebys.com for an extended version of this catalogue description.

Allemagne. Elle est restée entre ses mains pendant plus de 30 ans, jusqu'en août 2014, date à laquelle elle a été achetée par le négociant bien connu Jack Braam-Ruben, de Maastricht, en Hollande. Braam-Ruben n'a pas tardé à céder 57737 à son actuel propriétaire, qui l'a utilisée en juin 2016 lors du Rallye International Bugatti, à Montreux.

Une inspection récente et un compte-rendu établi en décembre 2019 par le spécialiste Pierre-Yves Laugier confirment que cette voiture est équipée de son châssis, moteur, boîte de vitesses, pont arrière et carrosserie d'origine. Étonnamment, Laugier confirme que le kilométrage qu'indique le compteur, soit 29 008 km au moment de l'inspection, pourrait être le vrai kilométrage d'origine. Son rapport figure dans le dossier et peut être consulté.

Aujourd'hui, cette rare 57 C à compresseur présente un remarquable état d'origine. Elle a été soigneusement entretenue par une série de collectionneurs importants et a bénéficié d'une histoire sans interruption. Elle est accompagnée d'une carte d'identité FIVA. Rarissime survivante, cette voiture (châssis 57737) constitue une opportunité peu fréquente d'acquérir une des automobiles de tourisme les plus puissantes et les plus désirables de la fin des années 1930.

Veuillez vous rendre sur www.rmsothebys.com pour une version plus détaillée de cette description.





161

°† 2012 BUGATTI VEYRON
16.4 SUPER SPORT

CHASSIS / CHÂSSIS: VF9SG25282M795011

€1.200.000 – €1.800.000

DOCUMENTS:
GERMAN FAHRZEUGBRIEF

**Just one owner and less than
4,000 km from new**

One of only 48 Veyron Super Sports produced

**Numerous optional extras, including
painted wheels and two-tone rear wing**

**Un seul propriétaire et moins de
4 000 km depuis l'origine**

Une des 48 Veyron Super Sport produites

**Nombreuses options, dont les jantes
peintes et un aileron arrière deux tons**



Upping the ante over the original Veyron 16.4, the Veyron 16.4 Super Sport proved that Bugatti could achieve what many thought to be unachievable and then raise their own bar. Offering 1,200 horsepower and 1,500 Newton metres of torque, it was capable of accelerating from 0–100 km/h in 2.5 seconds, arriving at 300 km/h in 16.6 seconds and achieving an electronically limited top speed of 413 km/h. In order to add an additional 199 horsepower to the standard Veyron's already incredible power output of 1,001, two additional fuel pumps, as well as four larger turbochargers and air coolers, were fitted. Additionally, the car benefitted from improved aerodynamics, which helped to increase its stability at high speeds and increase airflow to the engine and brakes.

Faisant mieux que la Veyron 16.4 d'origine, la Veyron 16.4 Super Sport a prouvé que Bugatti pouvait réaliser ce que beaucoup pensaient impossible, c'est-à-dire placer la barre encore plus haut. Avec une puissance de 1 200 ch et un couple de 152 mkg, la Super Sport pouvait accélérer de 0 à 100 km/h en 2,5 s, atteindre 300 km/h en 16,6 s et afficher une vitesse de pointe de 415 km/h, limitée électroniquement. Pour obtenir les 199 ch supplémentaires par rapport à la Veyron standard, déjà incroyablement puissante avec 1 001 ch, la Super Sport a reçu deux pompes à essence supplémentaires et quatre plus gros turbocompresseurs et intercoolers. De plus, la voiture a bénéficié d'améliorations aérodynamiques, ce qui a permis de parfaire la stabilité à haute vitesse et d'augmenter le flux d'air de refroidissement vers le moteur et les freins.







Of the forty-eight Veyron Super Sports built, the example presented here is chassis number 11 and the very first Super Sport to be delivered to Germany. Ordered new by its current owner, he took delivery in late 2011. Finished in two-tone Bright White and Pearl Night Blue, the Veyron's interior followed a similar theme and utilised Indigo Blue leather with sections also trimmed in Pebble Beach Blue.

Numerous options were specified, including painted wheels and brake calipers, painted door handles, painted oil and fuel caps, painted engine cover, and painted rear deck inner surfaces, all of which were finished in blue. Furthermore, the owner specified a two-tone Bugatti 'horseshoe' surrounding the iconic Bugatti radiator grille, as well as two-tone NACA ducts and a two-tone rear wing. Inside, the theme continues with numerous blue nano-coated parts and a painted interior mirror.

Sur les 48 Veyron Super Sport produites, l'exemplaire présenté ici correspond au châssis n°11 et constitue la toute première Super Sport livrée en Allemagne. Commandée neuve par son actuel propriétaire, elle lui a été livrée à la fin de 2011. De couleur Blanc Brillant et Bleu Nuit Perle, elle est équipée d'un intérieur reprenant le même thème, avec du cuir Bleu Indigo comportant des sections en Bleu Pebble Beach.

Cette Veyron était équipée de plusieurs options, dont les jantes et étriers de freins peints, les poignées de portes peintes, les bouchons d'huile et d'essence peints, le capot moteur peint, les surfaces intérieures de la partie arrière peintes, le tout de couleur bleu. De plus, le propriétaire a demandé une couleur deux tons pour l'entourage de la calandre Bugatti en fer à cheval, de même que pour les prises d'air NACA et l'aileron arrière. À l'intérieur, le thème se poursuit avec de nombreuses pièces ayant reçu une protection "nano" bleue, et un rétroviseur intérieur peint.

Well-preserved by its first and only owner, the Veyron has travelled just under 4,000 km from new and presents in wonderful condition both inside and out. It retains its original manuals and speed key, presented in its original carbon-fibre display box, along with its HP iPAQ and car cover.

As arguably the most impressive automobile built thus far into the 21st century, the Bugatti Veyron is the gold standard of modern supercars, and the Super Sport is perhaps the most desirable model, providing uncompromising performance and welcome upgrades over the original Veyron. Boasting numerous options, presented in tasteful colours, and offered from the collection of its original owner, this Veyron checks all the right boxes and warrants serious consideration.

Bien préservée par son premier propriétaire, cette Veyron n'a parcouru que 4 000 km d'origine et présente un état superbe, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Elle est accompagnée de ses manuels d'origine et de sa clé de vitesse, présentés dans leur boîte de présentation d'origine, ainsi que son "HP iPAQ" et sa housse.

La Bugatti Veyron, voiture du XXI^e siècle la plus impressionnante produite jusqu'à présent, constitue une véritable référence en matière de supercars modernes ; la Super Sport est la version la plus désirable, grâce à ses performances supérieures et ses améliorations par rapport à la Veyron. Riche de plusieurs options, affichant des couleurs de bon goût et provenant de la collection de son premier propriétaire, cette Veyron répond à tous les critères souhaités et mérite une sérieuse considération.





CHASSIS / CHÂSSIS: 06002
ENGINE / MOTEUR: 10550
GEARBOX / BOÎTE DE VITESSES: 2397

€380.000 – €420.000

DOCUMENTS:
ITALIAN LIBRETTO

**Twenty years of single ownership
on the U.S. West Coast**

**Well-equipped 'Chairs and Flares' GTS with
air conditioning and power windows**

**Refinished in *Nero* over *Nero* leather upholstery
Ferrari Classiche Certified**

**Vingt ans chez le même propriétaire
de la Côte Ouest des États-Unis**

**GTS "Chairs & Flares" bien équipée, avec
air conditionné et vitres électriques**

**Refait en *Nero* avec intérieur en cuir *Nero*
Certification Ferrari Classiche**

The Dino 246 GTS was introduced as an open-air companion to its beginning in 1971, two years after the first upsized 2.4-litre V-6 had been installed in the mid-engined sports car. The reinforcements necessary for the open roof added up to just a 20-kilogram increase in kerb weight, which helped maintain the car's exceptional handling.

La Dino 246 GTS a été présentée en 1971 comme une version découvrable de la 246 GT, deux ans après l'apparition du V6 de 2,4 litres dans cette berlinette à moteur central. Les renforts imposés par le toit amovible ont entraîné une augmentation de poids de 20 kg seulement, tout en préservant l'exceptionnelle tenue de route de la voiture.

Open-air driving is perhaps associated better with the West Coast of the United States than anywhere else, where the California dream for many is a jaunt up the Pacific Coast Highway on a sunny afternoon.

This 246 GTS was built on 11 September 1973 in bright *Giallo Fly* over a *Pella Nera* interior with grey carpets and was well equipped with air conditioning and power windows, as well as Daytona-style seats and Campagnolo wheels with the associated fender flares. It was dispatched to the legendary American importer William F Harrah's distributorship. It was delivered new through the equally celebrated Ron Tonkin showroom in Portland, Oregon. There, it was earmarked for Tonkin's cousin Bert in San Francisco, who would go on to keep the Dino for more than two decades. According to Ferrari historian Marcel Massini, nearly 48,000 miles were accumulated by Tonkin on California's winding roads. A subsequent owner relocated the car across the Pacific to Japan in March of 1995, where it remained for two decades before passing back through California before being sold to an owner in Switzerland.

Plus que nulle part ailleurs, la conduite cheveux au vent est étroitement associée à la Côte Ouest des États-Unis, où le rêve californien correspond pour beaucoup à une balade sur la côte du Pacifique par un bel après-midi ensoleillé.

Cette 246 GTS est sortie d'usine le 11 septembre 1973, de couleur *Giallo Fly* avec intérieur *Pella Nera* et moquette grise. Elle était équipée d'un système d'air conditionné et de vitres électriques, ainsi que de sièges style Daytona et des extensions d'ailes qui y sont associées. Elle a été envoyée à l'établissement de William F. Harrah, le célèbre importateur américain, puis livrée neuve au tout aussi connu magasin d'exposition de Ron Tonkin à Portland (Oregon). Là, elle a été remise au cousin de Tonkin, Bert, demeurant à San Francisco et qui a gardé la Dino pendant plus de 20 ans. D'après l'historien Ferrari Marcel Massini, Tonkin a parcouru quelque 77 000 km sur les petites routes de Californie. Un propriétaire suivant a exporté la voiture en mars 1995 au Japon, où elle est restée encore 20 ans avant de revenir en Californie, puis d'être vendue à un collectionneur basé en Suisse.

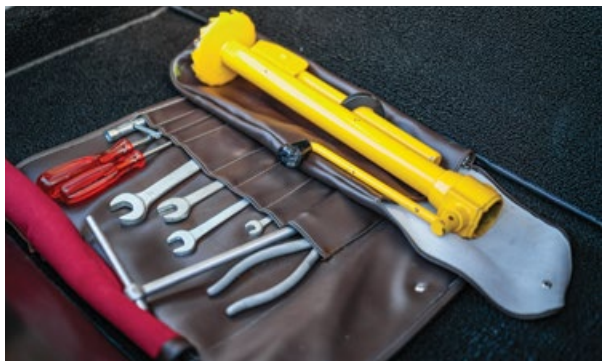


Recently refinished in striking *Nero*, the car retains the unique American-market extended bumpers and has been converted to European-style turn indicators. Chassis no. 06002 received Ferrari Classiche certification in October of 2018, although it should be noted that while the car retains its original gearbox, the original engine has been replaced with a unit of the correct type.

Boasting a fascinating history on three continents, this Dino would surely be a thrill to drive and enjoy.

Récemment restaurée dans un superbe *Nero*, la voiture comporte ses pare-chocs spéciaux pour les États-Unis et a été dotée de clignotants de style européen. Cette voiture (châssis n°06002) a reçu une certification Ferrari Classiche en octobre 2018 mais il convient de noter que, bien qu'elle soit encore équipée de sa boîte de vitesses d'origine, son moteur d'origine a été remplacé par un moteur du type correct.

Avec une histoire fascinante sur trois continents, cette Dino est prête à être utilisée pour le plus grand plaisir de son nouveau propriétaire.







CHASSIS / CHÂSSIS: **AM300/3/1364**
ENGINE / MOTEUR: **DBA/985**

€200.000 – €225.000

DOCUMENTS:
**CZECH VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT**

**Rare left-hand-drive example,
delivered to the U.S.**

Fully restored, ready to drive and enjoy

The DB2/4 is the ultimate expression of the 1950s Aston Martin road car, and many consider the Mk III the best variant. Continuous improvement meant the 2.6-litre straight six-cylinder engine offered 125 bhp matched to an overdrive four-speed gearbox, and disc brakes were also fitted. Among its owners was a friend of Ian Fleming who was so impressed that he featured the Mk III in the Bond book *Goldfinger*.

**Rare exemplaire à conduite à
gauche, livré aux États-Unis**

Entièrement restaurée, prête à être utilisée

La DB2/4 est l'expression ultime des Aston Martin de route des années 50, et la MkIII est souvent considérée comme la meilleure version. Grâce à des améliorations régulières, le moteur 6-cylindres en ligne 2,6 litres développait 125 ch et était relié à une boîte quatre rapports avec overdrive. Le modèle était aussi équipé de freins à disque. Parmi les propriétaires de MkIII se trouvait un ami de Ian Fleming, que cette voiture a tellement impressionné qu'il l'a fait apparaître dans son roman *Goldfinger*, où elle était utilisée par James Bond.

Chassis no. AM300/3/1364 was ordered new for the U.S. market as a left-hand drive in 1957. In 1972 it was in the heart of Hollywood, kept by Michelle Zukovsky. The warm climate preserved the body, which was finished in metallic blue with fawn leather. By the time the current owner purchased it in 2007, it was in need of a complete restoration, which was carried out until 2010 in the Czech Republic.

No evidence of accident damage was found, so most of the original panels were able to be preserved along with many interior features. The car was fitted with a new Lucas wiring loom and painted metallic grey, complemented by a cream Connolly leather interior. This stunning Mk III is eligible for the Mille Miglia or can be enjoyed as an elegant grand tourer.

Cette voiture (châssis n° AM300/3/1364) a été commandée neuve en 1957 pour le marché américain, en conduite à gauche. En 1972, elle se trouvait au cœur de Hollywood, entre les mains de Michelle Zukovsky. Le climat chaud a permis de préserver la carrosserie, de teinte bleu métallisé avec intérieur en cuir fauve. Lorsque le propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2007, la voiture nécessitait une restauration complète, qui a été menée à bien en 2010 en République tchèque.

Aucune trace d'accident n'étant détectée, la plupart des panneaux de carrosserie d'origine ont pu être conservés, de même qu'une bonne partie de l'aménagement intérieur. La voiture a été équipée d'un circuit électrique Lucas neuf et a été peinte en gris métallisé, tout en recevant une sellerie en cuir Connolly crème. Cette superbe MkIII est éligible aux Mille Miglia ou peut être utilisée avec plaisir comme une élégante voiture de grand tourisme.





164

1965 ASTON MARTIN DB5

CHASSIS / CHÂSSIS: DB5/2028/L
ENGINE / MOTEUR: 400/2026

€550.000 – €700.000

DOCUMENTS:
UK V5

Rare left-hand-drive DB5 retaining its original engine

Just four owners from new; offered from 16 years of single ownership

Maintained regardless of cost; benefits from a recent £38,000 engine rebuild

Une rareté : une DB5 direction à gauche avec son moteur d'origine

Seulement quatre propriétaires depuis l'origine ; propriété du vendeur depuis 16 ans

Entretien sans regarder à la dépense ; moteur récemment refait pour 38 000 £



Factory-delivered left-hand-drive Aston Martin DB5s are rare cars indeed. In fact, from a total production run of 1,021 cars, it's thought that only around 20% were delivered in LHD configuration. This DB5 stands out not only for its presentation in superb Goodwood Green, but also for the fact that it has had just four owners throughout its life.

Sold new in October 1965 to James Cannon of Beverly Farms, MA, for \$14,117 when he traded his green E-Type for the new DB5, this car was supplied with extras including air conditioning, engine breather, chrome wheels with three-eared spinners, heated rear screen, and a Blue Spot radio. Mr Cannon kept the car for the next 15 years, during which time it was regularly used by him and fully maintained by Seferian Esdrille of Cambridge, MA.

Les Aston Martin DB5 sorties d'usine en direction à gauche sont véritablement rares. On considère en fait que, sur les 1 021 voitures produites, environ 20% seulement l'ont été en direction à gauche. Cette DB5 ne se distingue pas seulement par sa magnifique livrée vert Goodwood Green, mais aussi par le fait qu'elle n'a connu que quatre propriétaires.

Elle a été achetée neuve en octobre 1965 pour 14 117 \$ par James Cannon, de Beverly Farms, Massachusetts, en remplacement de sa Type E verte. Elle était dotée d'options telles que l'air conditionné, un reniflard moteur, des roues chromées avec écrous à trois oreilles, une lunette arrière chauffante et un autoradio Blue Spot. M. Cannon la conserva quinze ans, pendant lesquels il l'utilisa régulièrement et la fit entretenir par Seferian Esdrille à Cambridge, Massachusetts.



A subsequent owner undertook a restoration in 1996, where the car was stripped to bare metal, repaired as necessary, and repainted. At the same time, the interior was renewed with full leather, new headliner, and wool carpeting. Continuing the fastidious upkeep of this DB5, the current dedicated custodian has owned this car for more than 16 years and has spared no expense in its maintenance, always shipping the car to the UK for servicing at the Aston Martin specialists Goodwood Green. Recent work includes an engine rebuild, which cost in excess of £38,000. Unsurprisingly, it is accompanied by a detailed history file, even including the original purchase invoice of 20 October 1965.

Following its recent engine rebuild, this car is ready to be used and enjoyed. It is ready to be used as intended, exactly as its previous custodians have enjoyed it.

Un autre propriétaire entreprit en 1996 de la restaurer. Elle fut repeinte après un décapage et toutes les réparations nécessaires et, simultanément, son intérieur fut remis à neuf avec une sellerie intégrale en cuir, une nouvelle garniture de pavillon et une moquette en laine. Son actuel gardien, qui possède cette DB5 depuis plus de 16 ans, a continué à l'entretenir minutieusement, sans regarder à la dépense, en l'expédiant pour chaque opération chez Goodwood Green, le spécialiste Aston Martin établi au Royaume-Uni. On compte parmi les travaux récents une réfection du moteur, qui a coûté plus de 38 000 £. La voiture est, comme il se doit, munie d'un historique détaillé dans lequel se trouve même sa facture d'achat initiale, datée du 20 octobre 1965.

Du fait de sa récente réfection moteur, la voiture est prête à être utilisée et appréciée, dans les conditions appropriées, exactement comme l'ont fait ses précédents propriétaires.





CHASSIS / CHÂSSIS: **WBAEC3101C5593059**
 ENGINE / MOTEUR: **3743**
 SERIAL / NUMÉRO DE SÉRIE: **B7S-11D**

€175.000 – €225.000

DOCUMENTS:
 UK V5

The 11th of just 30 examples built by Alpina
Stunning colours of Alpina Green over
black-and-green plaid interior

Recently restored, ready to drive and enjoy

Supplied with Alpina Certification
and extensive reports, invoices, and
photographic records of restoration

Following in the footsteps of the E12-generation Alpina B7 S Turbo, the E24-generation B7 S Turbo Coupé offered even more performance, albeit on the two-door 6 Series platform. Just 30 examples were built, and the car offered here was the 11th example to leave the factory.

Produced by Alpina in June of 1982, this B7 S Turbo Coupé was originally finished in green metallic paintwork and fitted with a limited-slip differential and sunroof.

Le onzième de 30 exemplaires produits par Alpina
Superbes couleurs, vert Alpina et
intérieur écossais vert et noir

Restaurée récemment, prête à être utilisée

Accompagnée de la Certification Alpina
et de nombreux comptes-rendus,
factures et photos de la restauration

Dans la foulée de l'Alpina B7 S Turbo de la génération E12, le coupé B7 S Turbo de la génération E24 offrait des performances encore plus élevées, mais sur la plateforme deux-portes de la Série 6. Seulement 30 exemplaires ont vu le jour et la voiture que nous proposons ici est la onzième à être sortie d'usine.

Produit par Alpina en juin 1982, ce coupé B7 S Turbo était dès l'origine de teinte vert métallisé et équipé d'un pont autobloquant et d'un toit ouvrant.

After leaving Alpina's facilities, the car was delivered new to its native Germany, but spent the majority of its life in Japan before being exported to the United Arab Emirates in 2016. There, it received a full bare-metal paint restoration that revealed a totally rust- and accident-free body. At the same time, the underside was fully detailed using correct coated and plated finishes.

Wanting the very best Alpina B7 S, the consignor shipped the car to the BMW specialists at Munich Legends, UK, where extensive mechanical and detailed works were completed. These included a complete measurement and checking of mechanical components and subsequent overhaul or replacement, followed by extensive rolling road-testing and tuning. The car is now in immaculate turn-key condition and ready to display and drive.

Après avoir quitté les établissements Alpina, la voiture a été livrée neuve en Allemagne, mais elle a passé la majeure partie de son existence au Japon avant d'être exportée en 2016 dans les Émirats Arabes Unis. Sur place, elle a fait l'objet d'une restauration complète et le décapage total de la carrosserie a permis de constater qu'elle était vierge de toute trace d'accident ou de corrosion. Par la même occasion, les soubassements ont été entièrement refaits en utilisant des produits et finitions corrects.

Comme il souhaitait disposer de la meilleure Alpina B7 S, le propriétaire a envoyé la voiture chez le spécialiste BMW Munich Legends, en Angleterre, où d'importants travaux mécaniques et de finition ont été effectués. Ils ont inclus une prise de mesures complète, une vérification des composants mécaniques suivie d'une remise en état ou d'un remplacement. Des tests sur route et des séances de mise au point ont apporté la dernière touche à cette remise en état. La voiture est aujourd'hui en impeccable état de marche et peut être exposée ou utilisée immédiatement.



166

°2004 PORSCHE 911 GT3 RS CLUBSPORT



CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99Z4S691888**

€225.000 – €275.000

DOCUMENTS:

**BELGIAN CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

One of just 682 examples built

Desirable Club Sport package

**Only 2,506 km from new, still
wearing its original paint**

**Accompanied by its original owner's manuals
and numerous invoices from throughout its life**

Un des 682 exemplaires produits

Désirable package Clubsport

Seulement 2 506 km d'origine, peinture d'origine

**Accompagnée de son manuel
d'utilisation d'origine et de nombreuses
factures depuis l'origine**

Here is a fine, virtually unused example of Porsche's highly sought-after 996-generation GT3 RS Clubsport, viewed by many as the car which revived the legendary Porsche 'RS' moniker. Only 682 of these marvelous automobiles were constructed. The 996 GT3 RS was a special homologation edition intended to compete in the FIA's GT3 category. While most production GT3 RS's were used on the street, the rare Clubsport package was aimed at the track enthusiast, fitted at the factory with a full light-

Il s'agit ici d'un bel exemplaire, pratiquement jamais utilisé, d'une très recherchée GT3 RS Clubsport de la génération 996, modèle généralement considéré comme celui qui a fait renaître chez Porsche la légendaire appellation "RS". Seulement 682 exemplaires de cette merveilleuse automobile sont sortis d'usine. La 996 GT3 RS était une spéciale d'homologation conçue pour répondre aux spécifications de la catégorie FIA GT3. Alors que la plupart des GT3 RS de série étaient utilisées sur la

alloy roll cage, a carbon-fibre hood and rear wing, plastic backlight, fixed-back Recaro racing seats with six-point racing harnesses, a fire extinguisher, and a single-mass flywheel that helped the 380 bhp, 3,746 cc water-cooled engine more quickly reach redline.

This very original Clubsport was delivered to a Belgian collector who ordered a colour scheme of Carrera White with contrasting red appliqué, colour-matching alloy wheels, and a black fabric interior. The fire bottle and racing harnesses were not installed by the factory and needed to be installed at delivery by the dealer. In this case, they were never installed but are included in their original packaging. Accompanying this car is all its original factory documentation, along with manuals, tools, and dealer invoices from new. This rare, low-mileage Clubsport would be a perfect addition to any serious Porsche collection.

route, le rare package Clubsport s'adressait au pilote amateur. Installé à l'usine, il comportait un arceau-cage en alliage léger, un capot et aileron arrière en fibre de carbone, une lunette arrière en plastique, des sièges compétition Recaro à dossier fixe et harnais six points, un extincteur et un volant-moteur allégé permettant au 6-cylindres 3 746 cm³ de 380 ch de bénéficier de meilleures montées en régime.

Cette version Clubsport en excellent état d'origine a été livrée à un collectionneur belge qui l'a commandée de teinte "blanc Carrera" avec marquages rouges, jantes alliage assorties et intérieur en tissu noir. L'extincteur et le harnais n'étaient pas installés à l'usine et devaient être posés par le concessionnaire au moment de la livraison. Dans le cas présent, ils n'ont jamais été mis en place mais sont inclus dans leur emballage d'origine. La voiture est accompagnée de toute sa documentation d'usine ainsi que des manuels, outils et factures depuis l'origine. Cette rare Clubsport affichant un faible kilométrage constituera un apport idéal à toute collection importante de Porsche.





CHASSIS / CHÂSSIS: **AR1900C 01422**
ENGINE / MOTEUR: **AR 1308 00185**

€275.000 – €325.000

DOCUMENTS:
ITALIAN LIBRETTO

Late Series I example

Italian-delivery example from new

Documented with a lengthy Estratto Cronologico, FIVA card, and ASI certificate

In 1951 Alfa Romeo introduced a new model centred on a 2.0-litre inline four-cylinder engine. The 1900 was available in standard, long-wheelbase, and short-wheelbase chassis lengths, with the latter 1900C performing admirably in Italian Sports Car Championship races. While most were bodied by Touring, a smaller percentage received Pinin Farina fastback coupe coachwork. In any iteration, the 1900 is considered one of Alfa Romeo's most collectable models, which powered multiple competition victories.

Exemplaire de la fin de la Série I

Voiture livrée neuve en Italie

Documentée avec un long "Estratto Cronologico", une carte d'identité FIVA et un certificat ASI

En 1951, Alfa Romeo a présenté un nouveau modèle basé sur un moteur 4-cylindres en ligne 2 litres. La 1900 était disponible avec un empattement standard, court ou long, la version 1900 C se comportant admirablement dans les épreuves du Championnat d'Italie des voitures de sport. Alors que la plupart des exemplaires ont reçu une carrosserie Touring, un petit pourcentage a été habillé par Pinin Farina en coupé "fastback". Mais quelle que soit la version, la 1900 est à l'origine de multiples victoires en compétition et, par conséquent, elle est considérée comme une des Alfa Romeo qui méritent le plus d'être collectionnées.

This late Series I 1900C benefits from a long life in Italian ownership. As demonstrated by numerous Auto Club d'Italia registrations (Estratto Cronologico) on file, chassis no. 01422 received a Certificate of Origin in late September 1953 and shortly thereafter entered a multi-decade chain of Italian owners. The car has previously competed in the Mille Miglia Storica and has spent the last four years of its life with an owner in Brescia. During this time the 1900C was restored and repainted in *Rosso Matador* and fitted with a new beige interior with dark brown piping. It is important to note that this car is fitted with a non-original but correct Tipo 1308 engine and is also accompanied by an unrestored spare engine block. This beautiful Pinin Farina coupe would make a stunning complement to any sporting collection.

Cette 1900 C de la fin de la Série I a bénéficié d'une longue existence entre des mains italiennes. Comme le montrent de nombreuses inscriptions à l'Auto Club d'Italia ("Estratto Cronologico"), cette voiture (châssis n°01422) a reçu en septembre 1953 un Certificat d'Origine et a ensuite connu toute une chaîne de propriétaires italiens, pendant plusieurs dizaines d'années. La voiture a pris part aux Mille Miglia Storica et, ces quatre dernières années, elle appartenait à un amateur de Brescia. Pendant cette période, elle a été restaurée et repeinte en *Rosso Matador*, tout en recevant une nouvelle sellerie beige avec passepoils marron foncé. Il est important de noter que cette voiture est équipée d'un moteur Tipo 1308 qui n'est pas d'origine mais qui correspond au type correct, et qu'elle est accompagnée d'un bloc moteur de rechange, non restauré. Ce superbe coupé Pinin Farina constituera un apport superbe à toute collection de voitures de sport.



168

†1972 FERRARI 365 GTS/4-A DAYTONA SPIDER COACHWORK BY SCAGLIETTI

CHASSIS / CHÂSSIS: 15535
ENGINE / MOTEUR: B 1632
GEARBOX / BOÎTE DE VITESSES: 1003

€2.400.000 – €2.600.000

DOCUMENTS:
ITALIAN LIBRETTO

One of only 19 original LHD European-specification spiders

Previously owned and restored by Ferrari collector Luigi Calvasina

Less than 28,000 km from new

Ferrari Classiche Certified

L'un des seulement 19 spiders fabriqués en définition Europe avec direction à gauche

Précédemment détenu et restauré par le collectionneur de Ferrari Luigi Calvasina

Moins de 28 000 km depuis l'origine

Certifié Ferrari Classiche





Amongst the hierarchy of Ferrari Daytona Spiders, the car offered here is amongst the most desirable examples as one of only 19 European-specification, left-hand-drive spiders ever made. Different from the 96 U.S.-specification cars, these 19 cars were tagged '365 GTS/4' as opposed to 365 GTB/4 for the cars delivered to the U.S. It is clear now that these European-specification cars are considered proper factory spiders and built as such. Amongst those, nine GTS/4-A spiders were produced with reinforced chassis, including the car offered here.

Au sein de la hiérarchie des Ferrari Daytona Spider, la voiture proposée est l'une des plus attirantes des seulement 19 spiders jamais produits en définition Europe avec direction à gauche. Ces 19 voitures, différentes des 96 produites en définition USA, furent dénommées 365 GTS/4, par opposition aux 365 GTB/4 destinées aux USA. Il est désormais clair que ces voitures de définition Europe sont considérées comme de véritables spiders d'usine, construits en tant que tels. Neuf d'entre elles, les GTS/4-A, furent assemblées avec un châssis renforcé ; la voiture proposée ici en fait partie.

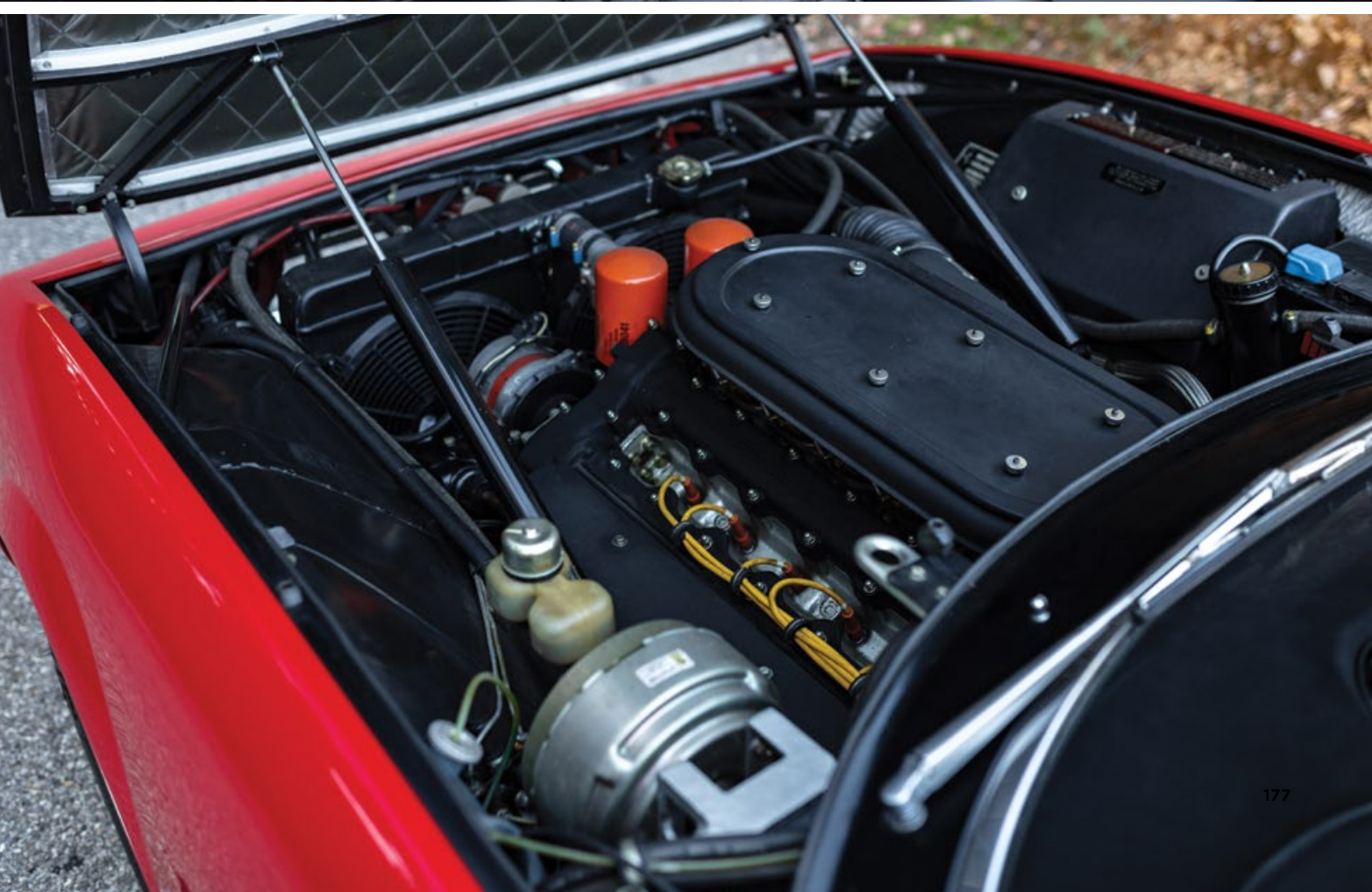


Chassis number 15535 was completed in December of 1971 and finished in *Rosso Dino* with Beige leather. On 25 May 1972, the car was shipped aboard the SS Ausonia from Venice, Italy, to the official Ferrari dealer Elie Ayache of Beirut, Lebanon. According to information provided by the car's second owner, William Ayoub, chassis number 15535's first owner was a Mr Hilal Chalabi. Curiously, Chalabi ordered the car with a 365 GTC-style dashboard. Ayoub purchased the car through Ayache and converted the dashboard to that of a Daytona Spider, and the original gearbox was also replaced in his ownership by a unit from another Lebanese-delivered Daytona Spider. Shipping the car to Italy, Ayoub drove the car all over Europe before shipping the car to the U.S. and driving it there and in Canada, as well. In his ownership the car was repainted from *Rosso Dino* to a more traditional red, and the interior was retrimmed. Mr Ayoub sold the car to Parisian racing driver and collector Jean-Pierre Delaunay in 1980.

In 1985 this Daytona Spider appeared on the cover of *Club Ferrari France* magazine, issue number 19. During 1994 it was seen at the *Club Ferrari France* meeting held at Mas du Clos, with Mr Delaunay still driving. As of 1996 it had recorded a mere 24,000 kilometres and was subsequently sold and re-registered on French plates 2314 TD 28.

Le châssis 15535 fut achevé en décembre 1971 ; il était rouge *Rosso Dino* avec un intérieur en cuir beige. Le 25 mai 1972, la voiture fut expédiée depuis Venise, à bord du SS Ausonia, à destination d'Elie Ayache, le concessionnaire officiel Ferrari de Beyrouth. Selon les informations fournies par son deuxième propriétaire, William Ayoub, son premier détenteur fut un certain M. Hilal Chalabi. Étonnamment, celui-ci l'avait commandée avec un tableau de bord dans le style 365 GTC. M. Ayoub acheta la voiture via M. Ayache et fit remplacer le tableau de bord par celui d'une Daytona Spider, et la boîte de vitesses par celle d'une autre Daytona Spider qui avait également été livrée au Liban. M. Ayoub expédia la voiture en Italie et parcourut l'Europe avec, avant de l'envoyer aux États-Unis pour l'utiliser sur place ainsi qu'au Canada. C'est pendant qu'elle était entre ses mains qu'elle fut repeinte en un rouge plus traditionnel que le *Rosso Dino* et que son intérieur fut regarni. M. Ayoub la revendit en 1980 au pilote et collectionneur parisien Jean-Pierre Delaunay.

Cette Daytona Spider fit en 1985 la couverture du numéro 19 du magazine *Club Ferrari France*. Elle fut aperçue en 1994 lors du rassemblement du *Club Ferrari France* tenu au Mas du Clos, toujours avec M. Delaunay au volant. En 1996, elle affichait 24 000 km ; elle fut ensuite vendue et réimmatriculée sous le numéro français 2314 TD 28.





In 1999 Ferrari enthusiast and collector Luigi Calvasina purchased the car and undertook its thorough restoration with renowned specialists Sport Car of Milan. The engine was overhauled, the suspension and brakes were stripped and rebuilt, and a new exhaust was fitted. The bodywork was stripped and refinished by Carrozzeria Bottini in Rosso Corsa, and the interior was retrimmed in black leather. Borrani rebuilt the wire wheels to 'as-new' condition. In sum, it appears that no expense was spared in bringing the car to an exceptional standard both inside and out.

En 1999, l'amateur et collectionneur de Ferrari Luigi Calvasina l'acheta et entreprit de la faire restaurer en profondeur par Sport Car, le spécialiste bien connu de Milan, qui révisa le moteur, démontra et reconditionna la suspension et les freins et monta un nouvel échappement. C'est la Carrozzeria Bottini qui repeignit après décapage la carrosserie en Rosso Corsa et regarnit l'intérieur de cuir noir. Et Borrani refit les roues à rayons, qui se retrouvèrent comme neuves. En résumé, aucune dépense ne fut épargnée pour remettre cette voiture dans un état intérieur et extérieur exceptionnel.

Chassis number 15535 was then sold to Ferrari collector John Bosch of the Netherlands, who added fewer than 150 kilometres to the odometer, reportedly taking the car out on the road only once and otherwise keeping it in temperature-controlled storage. There, it was looked after by a team of professional mechanics. Acquired by an Italian collector in 2005 and passing to its current owner in 2016, it still presents very well throughout. Awarded Ferrari Classiche certification in 2015, the Classiche binder notes that the car retains its original engine, but the original gearbox has been replaced with a unit of the correct type.

European-specification Daytona Spiders have consistently proven to be highly desirable to collectors worldwide, considering their rarity. Chassis number 15535 is an exceptional example of the breed, boasting Ferrari Classiche certification to its name. It warrants serious consideration from any Ferrari collector and would surely attract attention wherever it goes.

Ce châssis 15535 fut ensuite vendu au collectionneur de Ferrari John Bosch, aux Pays-Bas, qui lui fit faire à peine 150 km ; il ne l'aurait fait rouler sur route qu'une seule fois, et l'aurait conservée le reste du temps dans un local à température contrôlée, dans lequel une équipe de mécaniciens professionnels veillait sur elle. Elle a été acquise par un collectionneur italien en 2005, puis par son actuel propriétaire en 2016. Elle a toujours très belle allure et a obtenu en 2015 la certification Ferrari Classiche, qui mentionne qu'elle a toujours son moteur d'origine mais que sa boîte d'origine a été remplacée par une autre, de la bonne définition.

Du fait de leur rareté, les Daytona Spider en définition Europe ont toujours été très précieuses aux yeux des collectionneurs du monde entier. Le châssis n° 15535, un représentant exceptionnel de cette lignée, ajoute à son nom la certification Ferrari Classiche. Il mérite d'être sérieusement pris en considération par tout collectionneur de Ferrari et attirera à coup sûr l'attention où qu'il se trouve.



The Daytona Spider as pictured in the ownership of William Ayoub.
Courtesy of William Ayoub.

169

1963 LANCIA FLAMINIA GT 3C 2,8 CONVERTIBLE COACHWORK BY TOURING



CHASSIS / CHÂSSIS: **826.134 1007**
ENGINE / MOTEUR: **826.100 1040**
BODY / CARROSSERIE: **11837**

€50.000 – €70.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

**PORTUGUESE CERTIFICADO
DE MATRÍCULA**

**Single-family ownership from new
Highly original unrestored example,
ideal for restoration or preservation**

**One of only 180 triple-carburettor,
2.8-litre examples**

Perched atop the Lancia Flaminia pecking order was the GT Convertible, a sophisticated two-seater built upon a shortened-wheelbase platform. Clothed in a body sculpted from aluminium by Carozzeria Touring using their trademark Superleggera construction technique, it was the perfect convertible to use and enjoy in the Italian sunshine.

This particular single-owner Lancia Flaminia is amongst the most original examples left, and it is offered today by the son of its first and only

**Propriété d'une seule famille, depuis l'origine
Exemplaire intégralement d'origine, non restauré,
idéal pour être restauré ou conservé en l'état**

**L'un des 180 seuls exemplaires en 2,8
litres à trois carburateurs**

Au sommet de la hiérarchie des Lancia Flaminia trônait la GT cabriolet, une deux-places raffinée construite sur une plateforme à empattement court. Habillée d'une carrosserie en aluminium sculptée par la Carozzeria Touring selon sa technique de construction caractéristique Superleggera, c'était le cabriolet parfait pour jouir du soleil d'Italie.

Cette Lancia Flaminia à l'unique propriétaire est l'un des exemplaires les plus conformes à l'origine qui subsistent ; elle nous est proposée par le fils

owner. With 887 Flaminias produced, only 180 examples were equipped with the upgraded 2.8-litre all-alloy V-6 engine fed by triple downdraft Weber carburettors and capable of 150 bhp.

Delivered new and kept in its native Portugal its whole life, the car's first owner was won over by its advanced design and particular disc brakes. The car was regularly used for ten years before being hidden away on the owner's estate upon Portugal's 1974 Carnation Revolution. It has not turned a wheel since and presents in exceptionally well-preserved condition throughout. Largely complete, albeit for a missing driver's side window, it even retains its original interior and rubber floor mats.

Beautifully specified in Avorio Chantilly and trimmed in dark red leather with a black soft top, it is undoubtedly a car for the connoisseur and a wonderful opportunity to acquire a unique Lancia as the perfect basis for a restoration or preservation.

de son premier et unique propriétaire. Sur les 887 Flaminia produites, il n'y en eut que 180 équipées du V6 tout alu de 2,8 litres dans sa version améliorée à trois carburateurs inversés Weber, qui délivrait 150 chevaux.

Cette voiture, livrée neuve au Portugal et ne l'ayant jamais quitté, avait conquis son propriétaire par la modernité de sa ligne et par l'originalité de ses freins à disques. Elle a été utilisée de façon régulière pendant dix ans avant d'être dissimulée quelque part sur le domaine de son propriétaire lors de la Révolution portugaise des Œillets, en 1974. Elle n'a pas bougé depuis et se présente dans un état de conservation remarquable. Elle est quasiment complète, sauf la vitre de la porte conducteur qui manque, et son intérieur est d'origine, y compris ses tapis en caoutchouc.

Cette voiture, d'un magnifique ivoire Chantilly avec un intérieur en cuir rouge foncé et une capote noire, est à n'en pas douter une voiture pour connaisseurs. Elle représente une merveilleuse occasion d'acquérir une Lancia exceptionnelle qui sera la parfaite base d'une restauration ou d'une conservation en l'état.





170

1971 FERRARI 246 DINO GT

COACHWORK BY SCAGLIETTI

CHASSIS / CHÂSSIS: 01824

€300.000 – €375.000

DOCUMENTS:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

Striking *Azzuro Metallizzato* over black leather

Delivered new to Germany

Formerly owned by Hans-Albert Zender

Superbe couleur *Azzuro Metallizzato* avec cuir noir

Livrée neuve en Allemagne

A appartenu à Hans-Albert Zender



Enzo Ferrari may not have known just how influential the car that would bear his cherished son's name would be. The mid-engined Dino set the stage for decades of Ferraris with their powerplants tucked behind the passenger compartment.

Chassis number 01824 was originally delivered to Auto Becker in Dusseldorf, Germany, finished in striking *Azzurro Metallizzato* over a black vinyl interior. Kept with its first family near Cologne for nearly fifteen years, it was subsequently acquired by noted automotive accessoriser Hans-Albert Zender, who commissioned former Auto Becker workshop head Egon Welling to restore the car. At the time, Zender refinished the car in *Rosso Corsa*, a hue exceptionally popular during the 1980s Ferrari boom. Over the following two decades, the Dino was used sparingly.

Enzo Ferrari n'avait sans doute pas imaginé à quel point la voiture qui portait le nom de son fils bien-aimé allait marquer son temps. La Dino à moteur central a en effet établi une référence pour toute une lignée de Ferrari dont le moteur était placé derrière l'habitacle.

La présente voiture, châssis n° 01824, a été livrée neuve à Auto Becker, à Düsseldorf, en Allemagne, habillée d'une superbe teinte *Azzurro Metallizzato* avec intérieur en vinyle noir. Elle est restée dans la même famille, près de Cologne, pendant presque 15 ans avant d'être acquise par le célèbre préparateur Hans-Albert Zender, qui a demandé à Egon Welling, ancien directeur de l'atelier Auto Becker, de restaurer la voiture. Zender a choisi une couleur *Rosso Corsa*, teinte extrêmement populaire à l'époque du boom Ferrari, dans les années 1980. Au cours des vingt années qui ont suivi, la voiture a été utilisée avec parcimonie.

Zender sold the car to its third owner, who began an extensive restoration to modern standards that went well beyond cosmetics. Its engine was removed and rebuilt with upgraded Wossner pistons, and all auxiliary components were either replaced or restored. As the mid-2000s repaint began to show its age, the Dino was again stripped and refinished between 2017 and 2018, this time where it all began back in Maranello. At this time, the brake calipers were restored, and the dual fuel tanks were replaced with original Ferrari units in an effort to make the

Zender a vendu la voiture à son actuel propriétaire qui s'est lancé dans une restauration complète, selon des standards modernes qui ont largement dépassé le seul aspect esthétique. Le moteur a été déposé et refait avec des pistons Wossner, et tous les accessoires ont été soit remplacés, soit refaits. Au milieu des années 2000, la peinture a commencé à accuser son âge et, entre 2017 et 2018, la Dino a donc été à nouveau décapée et repeinte, cette fois en reprenant sa configuration d'origine. A la même époque, les étriers de freins ont été remis en état et les deux réservoirs d'essence remplacés par des





car easy to use and enjoy on the open road. Attention to detail is obvious throughout, from the Michelin XWX tyres wrapped around Cromodora wheels to the Veglia instrumentation that bears the distinctive Dino script.

The unusual *Azzuro Metallizzato* provides the Dino with an understated elegance not often seen in Ferraris of this era, and its only specification change from new is a desirable upgrade from the stock vinyl upholstery to fine leather hides in the original black hue with contrasting white stitching.

éléments Ferrari d'origine, dans le souci de rendre la voiture plus facile à utiliser régulièrement. Une grande attention a été portée aux détails, depuis les jantes Cromodora chaussées de pneus Michelin XWX jusqu'aux instruments Veglia marqués de la marque Dino.

Sa teinte *Azzuro Metallizzato* inhabituelle procure à cette Dino une élégance discrète qui n'est guère fréquente sur les Ferrari de cette époque, et sa seule modification par rapport à l'origine est le passage d'une sellerie en vinyle de série à une désirable sellerie en cuir, dans le noir d'origine, avec coutures blanches.

171

‡1955 JAGUAR D-TYPE

CHASSIS / CHÂSSIS: XKD 520
ENGINE / MOTEUR: E2021-9

€5.900.000 – €6.400.000

DOCUMENTS:
UK V5

Highly original example with
period race history

The seventh customer D-Type produced

Delivered new and raced by four-time
Australian Drivers' Champion Bib Stillwell

Owned by 1970 Le Mans
winner Richard Attwood

Decades of care by marque
expert Chris Keith-Lucas

Exemplaire d'une forte authenticité et
au riche historique de course

Septième Type D produite

Livrée neuve au quadruple Champion des pilotes
d'Australie Bib Stillwell, qui a couru avec

Ancienne propriété du vainqueur du
Mans 1970 Richard Attwood

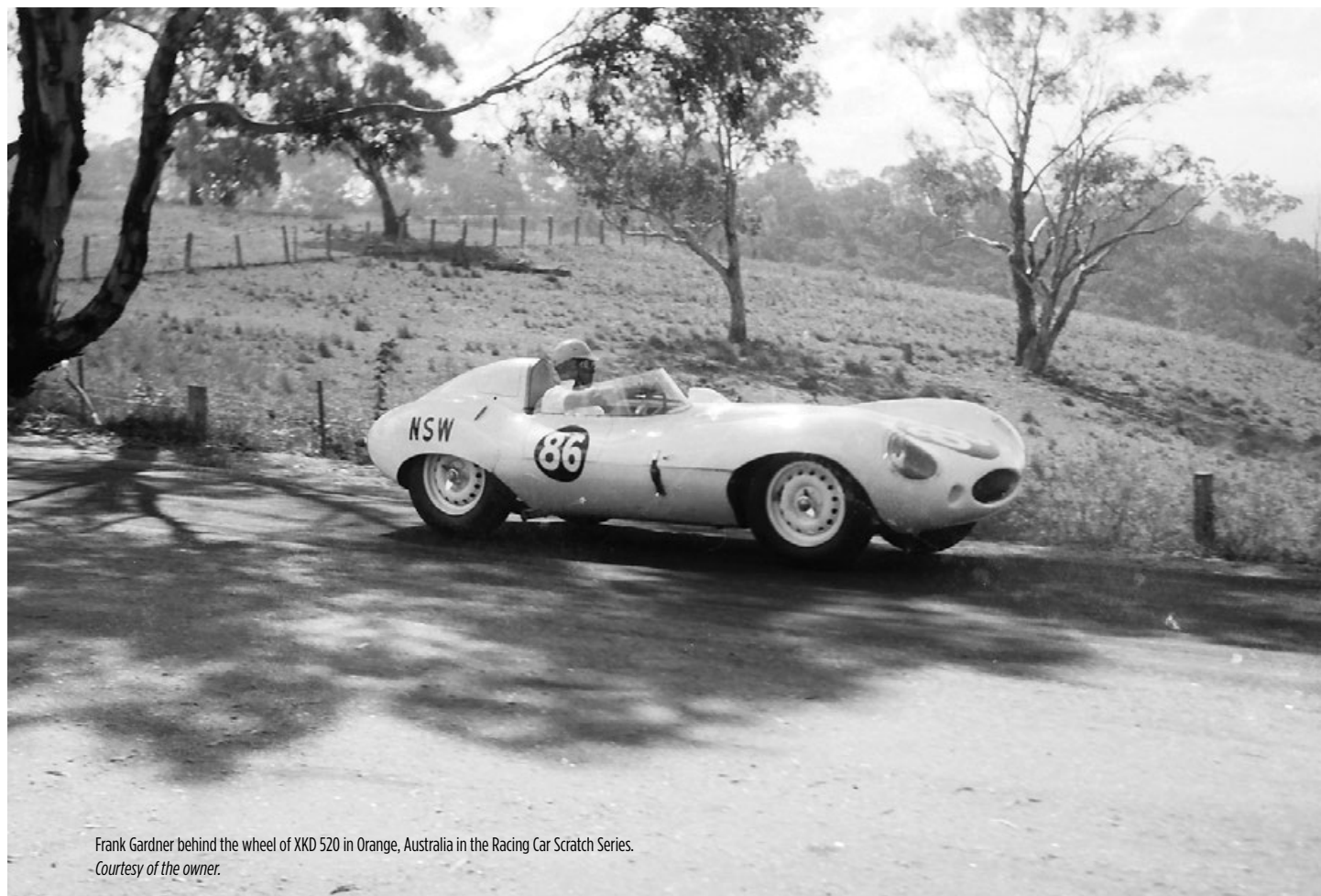
Soignée pendant des décennies par l'expert
de la marque Chris Keith-Lucas



Chassis number XKD 520 is the seventh customer D-Type built, and it was ordered new in June 1955 through Australian importer Jack Bryson on behalf of Bib Stillwell, future four-time consecutive winner of the open-wheel Australian Drivers' Championship. Arriving in Melbourne in January 1956, it was used extensively by Stillwell, setting numerous records at local circuits, including the Bathurst 500 and the Rob Roy Hill Climb, and it took an outright victory at the South Australia Trophy in Port Wakefield. After briefly being prepared for a run at a land-speed record, XKD 520 returned to sports car class competition, winning the Bathurst Road Racing Championship in 1956.

Le châssis n° XKD 520 est le septième des Type D clients ; il avait été commandé en juin 1955 par l'importateur australien Jack Bryson pour le compte de Bib Stillwell, le pilote qui allait remporter quatre fois de suite le Championnat australien des pilotes sur monoplace. Une fois arrivée à Melbourne en janvier 1956, la voiture fut intensément utilisée par Stillwell et établit de nombreux records sur des circuits locaux, dont le Bathurst 500 et la course de côte de Rob Roy ; elle remporta également une éclatante victoire au South Australia Trophy de Port Wakefield. Après avoir été rapidement préparée pour participer à un record de vitesse terrestre, elle revint à la compétition sur circuit et remporta le Championnat de Bathurst Road 1956.





Frank Gardner behind the wheel of XKD 520 in Orange, Australia in the Racing Car Scratch Series.
Courtesy of the owner.

At the Moomba Tourist Trophy at Albert Park in Melbourne, XKD 520 roared to a 2nd-place finish in March 1956. It also competed in the Australian Tourist Trophy at the same location in November, where the car finished 5th. Mr Stillwell's career in XKD 520 essentially concluded the following spring on 24 March 1957, when he took 3rd place at Albert Park.

A short time later, XKD 520 was purchased by AMPOL (the Australian Motorists Petrol Company) on behalf of Jack Davey, who was a regionally renowned wartime radio personality. It was entrusted to Bill Murray of Surfer's Paradise and was prepared for the AMPOL-sponsored speed trials, but unfortunately, an accident during transport prevented the car's participation. The D-Type was sold to enthusiast Frank Gardner, who rebuilt the still-capable race car and undertook a competition campaign of his own, taking 2nd place at Bathurst in 1958, 1st place at the Mount Druitt Hill Climb, and 3rd place at both of the Orange Racing Car Scratch Races (where he notably only lost to grand prix cars).

Lors du Tourist Trophy de Moomba à l'Albert Park de Melbourne, en mars 1956, la XKD 520 remporta en rugissant la deuxième place. Elle participa aussi au même endroit au Tourist Trophy d'Australie de novembre et s'y classa 5e. Les exploits de Stillwell sur la XKD 520 prirent fin au printemps suivant, le 24 mars 1957, lorsqu'il se classa 3e à l'Albert Park.

Peu de temps après, elle fut rachetée par AMPOL, la compagnie pétrolière australienne, pour le compte de Jack Davey, une personnalité de la radio bien connue dans la région pendant la guerre. Elle fut confiée à Bill Murray, de Surfer's Paradise, et se fit préparer pour les épreuves de vitesse sponsorisées par AMPOL. Malheureusement, un accident de transport l'empêcha d'y participer. Notre Type D fut ensuite vendue à Frank Gardner, qui remit en état cette voiture de course au potentiel intact et s'engagea personnellement en compétition ; il remporta la 2e place à Bathurst en 1958, la 1ère à la course de côte de Mount Druitt et la 3e aux deux courses de l'Orange Racing Car Scratch, où il ne perdit que face à de voitures de Grand Prix.

In November 1958, XKD 520 was sold to David Finch, who soon fitted the car with a factory-supplied 3.8-litre engine. This more powerful motor was equipped on later D-Types and sometimes sold as a replacement engine. The new engine prolonged the car's competitive ability, allowing it to gamely participate in the Longford event of 1960 and to take 1st overall at the Queensland Tourist Trophy of 1961. Around this time a minor incident necessitated work to the front end, and Mr Finch took the opportunity to replace the nose with a long-nose bonnet crafted by Sydney body man Ian Standfield in the style of the Le Mans-winning long-nose D-Types.

In May 1962 this outstanding Jaguar was purchased by Ash Marshall and treated to a thorough freshening, which included chroming multiple components. The car passed through ownership by Peter Bradley and Richard Parkinson before being

En novembre 1958, la XKD 520 fut vendue à David Finch, qui se dépêcha de monter dessus un 3,8 litres fourni par l'usine. Ce moteur, plus puissant, était monté sur les dernières Type D et était parfois vendu en tant que moteur de rechange. Il redonna de la compétitivité à la voiture et lui permit de participer vaillamment au rassemblement de Longford 1960 et de se classer 1ère au général lors du Tourist Trophy du Queensland 1961. C'est à cette époque qu'un incident mineur imposa de refaire son avant, et M. Finch saisit l'occasion pour faire poser un capot à nez allongé confectionné par le carrossier de Sydney Ian Standfield dans le style des Type D "nez long" victorieuses au Mans.

En mai 1962, cette extraordinaire Jaguar fut acquise par Ash Marshall, qui lui offrit une profonde remise en état comprenant le chromage de nombreux éléments. Puis elle passa entre les mains de Peter Bradley et de Richard Parkinson avant de



XKD 520 pictured in the 1960's following its racing career.
Courtesy of the owner.



XKD 520 at the Lowood Tourist Trophy in 1956, where it finished 2nd.
Courtesy of the owner.

acquired in 1967 by future 24 Hours of Le Mans winner Richard Attwood. Attwood kept the car for some 10 years before selling it to Sir Angus Spencer Nairn.

In 1977 Chris Keith-Lucas picked the car up from Mr Attwood's residence on behalf of the new owner. In a letter, of which a copy is included on file, Keith-Lucas recalls the car fondly: 'It was generally quite well presented, but [it] needed a straightforward recommissioning before being sent to the new owner.' Whilst under Lynx's care, the car was tended by managing director Keith-Lucas—a recognised marque expert who later founded the highly regarded CKL Developments—commencing nearly 30 years of his attentions.

Angus used his D-Type lightly, taking part on several track days and competing in the Mille Miglia, although the car was never seriously raced during that time. In 2004, XKD 520 was acquired by Clive Jarman. It was sent back for maintenance work by Keith-Lucas at CKL Developments. At Jarman's direction, CKL managed to source an original short-nose bonnet that had been disregarded decades ago during the restoration of an XKSS to replace the long-nose bonnet fitted in 1961.

devenir en 1967 la propriété de Richard Attwood, futur vainqueur aux 24 Heures du Mans. Il la conserva dix ans avant de la revendre à Sir Angus Spencer Nairn.

En 1977, Chris Keith-Lucas vint chercher la voiture chez M. Attwood, pour le compte de son nouveau propriétaire. Dans une lettre, dont une copie figure au dossier, Keith-Lucas se souvient de cette voiture avec une certaine tendresse : “Elle présentait plutôt bien, mais [elle] avait besoin d’une bonne remise en état avant d’être remise à son nouveau propriétaire.” Pendant qu’elle était chez Lynx, la voiture fut soignée par leur directeur général Keith-Lucas, un expert de la marque reconnu qui devait fonder plus tard CKL Developments, une entreprise très respectée ; une période de près de trente ans de soins attentifs venait de s’ouvrir.

Sir Angus utilisa sa Type D sans forcer ; il prit part à plusieurs journées sur circuit et à la Mille Miglia, mais la voiture ne fut jamais vraiment engagée en course durant cette période. En 2004, la XKD 520 fut acquise par Clive Jarman et fut renvoyée par Keith-Lucas chez CKL Developments pour des travaux d’entretien. A la demande de Jarman, CKL parvint à se procurer un capot “nez court” d’origine qui avait été dédaigné des décennies auparavant lors de la restauration d’une XKSS qui devait remplacer son capot





Importantly, the Australian-crafted long-nose bonnet is supplied with the car. Mr Keith-Lucas states: 'In my opinion, [this] car remains one of the best production D-Types in existence today. To the very best of my knowledge, [it] has retained its principle components since the end of the 1950s. It is one of my favourite D-Types.'

Acquired by the current owner from the collection of noted Australian collector Peter Harburg in 2014, XKD 520 is accompanied by extensive documentation, including a FIA Historical Technical Passport. It is one of the earliest and most original examples of a customer-specification D-Type, and it is eligible for the most desirable events in the world. In the consignor's ownership, it raced at the 2014 Goodwood Revival in the Lavant Cup, which that year featured a grid exclusively comprised of D-Types to celebrate the model's sixtieth anniversary. Following a recent service by CKL, it remains ready to use and enjoy as a brilliant example of its breed and would truly be an exceptional addition to any world-class collection.

“nez long” monté en 1961. Il convient de noter que le capot “nez long” confectionné en Australie est fourni avec la voiture. M. Keith-Lucas mentionne qu’”à [son] avis, cette voiture demeure l’une des meilleures Type D de série encore existante. A ce que je sais, [elle] a conservé ses principaux composants depuis la fin des années 1950. C’est l’une de mes Type D préférées.”

Cette XKD 520, acquise par son propriétaire actuel en 2014 alors qu’elle faisait partie de la collection du collectionneur australien bien connu Peter Harburg, est munie d’une vaste documentation, dont un Passeport technique historique délivré par la FIA. C’est l’une des premières et des plus authentiques des Type D clients, et elle est éligible à toutes les manifestations mondiales les plus recherchées. Son vendeur l’a fait courir dans la Coupe Lavant du Goodwood Revival 2014, qui cette année-là n’était ouverte qu’à des Type D, en l’honneur du soixantième anniversaire de ce modèle. Cette brillante représentante de sa lignée a récemment bénéficié d’un entretien par les soins de CKL et se trouve prête à être utilisée et appréciée ; elle constituerait véritablement un apport exceptionnel à toute collection de classe mondiale.





172

1955 MORETTI
750 GRAND SPORT BARCHETTA

CHASSIS / CHÂSSIS: 1612

€150.000 – €200.000

DOCUMENTS:

BILL OF SALE

Previous participant in the 2014 Le Mans Classic and 2013 Mille Miglia Storica**Concours restored in the early 2000s and presented at Pebble Beach in 2002****Professionally prepared for historic motorsport events and highly eligible****A participé au Mans Classic 2014 et aux Mille Miglia Storica 2013****Restauration concours au début des années 2000 et présentée à Pebble Beach en 2002****Préparation professionnelle pour les compétitions historiques, éligible à un grand nombre d'entre elles**

Chassis 1612 is believed to be the only Moretti 750 Grand Sport with a round tube *traliccio di tubi* chassis. The vast majority of Morettis had boxed chassis and occasionally tubular subframes. Tracing the early life of this car is not easy; however, period pictures do provide some indications of a possible competition career. In the 1956 Mille Miglia, a Moretti entered with race number 156. Period images show a car with the same body style and fin-type headrest. It is highly possible that

Cette voiture (châssis n°1612) est considérée comme étant la seule Moretti 750 Grand Sport dotée d'un châssis en tubes ronds "raliccio di tubi". Dans leur grande majorité, les Moretti étaient équipées d'une structure caissonnée avec parfois des berceaux tubulaires. Retracer les premières années de cette voiture n'est pas facile ; cependant, des photos d'époque fournissent des indications d'une possible carrière en compétition. Ainsi, une Moretti portant le numéro de course 156 a été engagée en 1956 aux Mille Miglia. Des photos d'époque montrent une voiture affichant le même dessin de carrosserie et un appui-tête

this is indeed chassis 1612; however, conclusive proof is sadly unavailable, as the cars were entered without chassis numbers.

After its early life in Europe, chassis 1612 was sold and travelled to the U.S. West Coast, where it did some racing in Southern California through at least 1960. The car became well-known in the USA and was recorded by John De Boer. The car remained dormant for a number of years before it was discovered, remarkably complete and original with photos on file, and subsequently restored, later shown at the Pebble Beach Concours d'Elegance in 2002. Sold to Italy later that same year, the current owner purchased the Moretti in 2012 with the intent of going racing, and it has since competed in the 2014 and 2016 Le Mans Classic and the 2013 Mille Miglia.

profilé. Il est très possible qu'il s'agisse du châssis 1612, mais il est malheureusement impossible d'en attester de façon formelle, car les numéros de châssis des voitures inscrites n'étaient pas précisés.

Après un début de carrière en Europe, cette voiture a été vendue et exportée sur la Côte Ouest des États-Unis, où elle a participé à quelques courses en Californie du sud au moins jusqu'à 1960. Elle a d'ailleurs connu une certaine notoriété aux États-Unis et a été enregistrée par John De Boer. Elle a ensuite disparu de la circulation pendant plusieurs années avant d'être redécouverte, dans un état d'origine remarquablement complet, avec des photos dans le dossier. Elle a été ensuite restaurée, puis présentée en 2002 au concours d'élégance de Pebble Beach. Vendue en Italie plus tard cette même année, elle a été achetée en 2012 par son actuel propriétaire. Ayant l'intention de l'engager en compétition historique, celui-ci a pris part au Mans Classic en 2014 et 2016, et aux Mille Miglia en 2013.







In the current owner's custody, the car has been fully and professionally prepared by G-Cat Racing in the UK with a view to making the car as competitive and reliable as possible. As part of this preparation, the engine, gearbox, and suspension were all rebuilt, a competition clutch was fitted, and a new set of magnesium alloy wheels were cast. The period instruments were removed and replaced with modern equivalents for reliability; however, period instruments are included in the sale alongside a set of steel wheels. Highly eligible, this rare and incredibly fun-to-drive 750 Grand Sport is ready for the track.

Entre les mains de ce même propriétaire, cette voiture a fait l'objet d'une préparation professionnelle chez G-Cat Racing, en Angleterre, de façon à la rendre aussi compétitive et fiable que possible. Dans le cadre de cette préparation, le moteur, la boîte de vitesses et la suspension ont été refaits, un embrayage compétition a été installé et un jeu de jantes en magnésium a été réalisé. Dans un souci de fiabilité, les instruments d'époque ont été remplacés par des équivalents modernes ; mais les éléments anciens sont inclus à la vente, de même qu'un jeu de jantes en acier. Éligible pour de nombreux événements historiques, cette rare 750 Grand Sport, extrêmement plaisante à piloter, est prête à prendre la piste.

173

1961 FERRARI 250 GTE 2+2 SERIES | COACHWORK BY PININFARINA



CHASSIS / CHÂSSIS: 2619
BODY / CARROSSERIE: 39839

€330.000 – €380.000

DOCUMENTS:

**BELGIAN CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

The 142nd of 954 units produced
Recently restored to original specifications
French-delivery example

Chassis number 2619, a first-series Ferrari 250 GTE and the 142nd GTE built overall, was completed on 26 June 1961 and delivered new to Franco-Britannic Autos in Paris, France. It was sold later that year to its first owner, Mr Chaledone, a politician who worked under de Gaulle, Pompidou, de Murville, and Chaban-Delmas.

According to Marc Rabineau, the car was registered under the name of Chaldone's company and remained with him until 1964, when Chaldone took delivery of a 330 GT and

Le 142e de 954 exemplaires produits
Récemment restaurée aux spécifications d'origine
Exemplaire livré neuf en France

Cette voiture (châssis n°2619), une Ferrari 250 GTE de première série et la 142e GTE produite, est sortie d'usine le 26 juin 1961 et a été livrée neuve à Franco-Britannic Autos, à Paris. Elle a été vendue plus tard dans l'année à son premier propriétaire, M. Chaledone, un homme politique ayant travaillé sous l'égide du général de Gaulle, de Georges Pompidou, de Maurice Couve de Murville et Jacques Chaban-Delmas.

Selon Marc Rabineau, la voiture a été immatriculée au nom de l'entreprise de Chaledone et n'a été vendue qu'en 1964, quand Chaledone a pris livraison d'une 330 GT et qu'il a cédé 2619 à un ami. Ayant ensuite changé

sold 2619 to a friend. Passing through several French owners near Paris through the 1970s, it was noted as being in the ownership of Philippe Laurent, in France, in 1994. During 1994 and 1995, it was restored, and in 2009 it was painted silver metallic and sold to the consignor in France.

During 2018-2019 he commissioned a full restoration, returning the car to its as-delivered colours of *Rosso Bordeaux* with beige Connolly hides. The restoration has just been completed, and this vehicle is ready for its new owner to show or tour. The Massini Report is included, as are invoices documenting all restoration expenses.

de mains plusieurs fois dans les années 1970, la voiture appartenait en 1994 à Philippe Laurent, en France. Elle a fait l'objet d'une restauration en 1994 et 1995 et, en 2009, elle a été peinte en gris métallisé et vendue en France à son propriétaire actuel.

En 2018-2019, celui-ci a fait faire une restauration complète ; à cette occasion, la voiture a retrouvé sa configuration d'origine, avec sa teinte *Rosso Bordeaux* et une sellerie en cuir Connolly beige. La restauration vient d'être terminée et cette voiture est prête à être utilisée ou exposée par son nouveau propriétaire. Le dossier comprend le Rapport Massini, ainsi que des factures qui viennent documenter toutes les dépenses de restauration.





CHASSIS / CHÂSSIS: WAPBC57C03D200021

€300.000 – €350.000

DOCUMENTS:

SWISS CARTE GRISE

Offered from the Youngtimer Collection**One of only 57 examples produced;
arguably the most desirable 8 Series****Fitted with the desirable manual transmission****Less than 9,000 km from new****Véhicule issu de la Youngtimer Collection****L'un des seulement 57 exemplaires produits ;
sans conteste la plus attrayante des Série 8****Equipée de l'appréciable boîte manuelle****Moins de 9 000 km depuis l'origine**

Contrary to popular belief, the BMW 850 CSi was not actually the pinnacle of the BMW E31 range. That accolade is reserved for the Alpina B12 5.7. Launched in 1992, it featured a derivative of the S70 V-12 engine from the CSi bored out to 5.7 litres and fettled with a modified intake, crankshaft, camshaft, and freer-flowing exhaust system. Power grew from 375 bhp to 412 bhp, and the resulting top speed was just shy of 300 km/h. B12 5.7s are recognisable by their trademark Alpina multi-

Contrairement à ce que l'on croit, la BMW 850 CSi n'était pas le summum de la gamme E31 de BMW. C'est à l'Alpina B12 5.7 que revenait cette place. Lancée en 1992, elle était équipée d'un dérivé du V12 S70 de la CSi réalisé à 5,7 litres et vitaminé par une admission, un vilebrequin et des arbres à cames modifiés, ainsi que par une ligne d'échappement plus perméable. Sa puissance passait ainsi de 380 à 416 chevaux, pour une vitesse maxi frisant les 300 km/h. Les B12 5.7 se reconnaissent à leurs roues

spoke alloy wheels and body kit featuring a carbon-fibre louvred bonnet with a central NACA. Whereas over 1,500 850 CSi's were produced, just 57 Alpina B12 5.7s rolled off the production line at Buchloe.

This example is number 21 of 57 and is specified in Alpina Blue with Black leather, featuring stitching in Alpina colours. It is all the more desirable for being equipped with the Getrag six-speed manual gearbox instead of the Shift-Tronic semi-automatic option, and it presents in very fine condition throughout. Believed to have been delivered new to Germany, it was purchased by its current owner and exported to Switzerland a few years ago. Quite simply, this is the ultimate E31-generation 8 series.

alliage à plusieurs branches typiques d'Alpina et à leur kit de carrosserie comprenant un capot muni de persiennes en fibre de carbone et d'une prise d'air NACA centrale. Si les 850 CSi produites sont au nombre de 1 500, on ne compte que 57 Alpina B12 5.7 qui soient sorties des lignes de production de Buchloe.

Cet exemplaire est le numéro 21 des 57 ; il est bleu Alpina Blue et son intérieur est en cuir noir avec piqûres aux couleurs d'Alpina. Il est en excellent état et est d'autant plus appréciable qu'il est équipé de la boîte manuelle Getrag à six rapports, et non de l'option semi-automatique Shift-Tronic. On pense qu'il a été livré neuf en Allemagne ; il a été acheté et importé en Suisse par son actuel propriétaire il y a quelques années. On est tout simplement en présence du summum des Série 8 E31.





175

2005 PORSCHE GEMBALLA MIRAGE GT

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ98Z5L000102**
SERIAL / NUMÉRO DE SÉRIE: **007**

€775.000 – 875.000

DOCUMENTS:

**FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

**Converted to Mirage GT specifications for
legendary football player Samuel Eto'o**

**One of only 25 Mirage GTs built; one of
only three Gold Edition Mirage GTs**

Less than 6,500 km from new

Serviced at Porsche Stuttgart in January 2020

**Convertie aux spécifications Mirage GT
pour le célèbre footballeur Samuel Eto'o**

**Une des 25 Mirage GT produites ; une
des trois Mirage GT "Gold Edition"**

Moins de 6 500 km d'origine

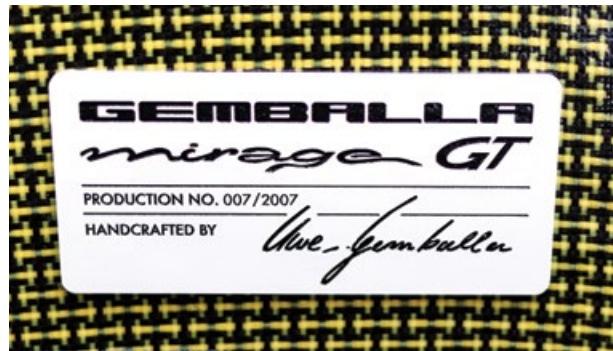
Révisée chez Porsche Stuttgart en janvier 2020

Starting life as a 2005 Porsche Carrera GT, this car was delivered new to Gemballa and to Mirage GT specifications. Gemballa has built an impressive reputation for modifying Porsches, but even for a car as extraordinary as the Carrera GT, Gemballa turned it into a hypercar without rivals.

Utilising a bespoke ram air intake system, freer-flowing stainless-steel exhaust with sport metal catalytic convertors, and remapped ECU, Gemballa coaxed another 58 bhp from the Carrera GT's 5.7-litre V-10 engine, bringing total output to 670 bhp and 630 Nm of torque. A sprint to 100 km/h takes just 3.7 seconds, leading to a top speed of 335 km/h.

Après être sortie d'usine sous la forme d'une Porsche Carrera GT 2005, cette voiture a été livrée neuve chez Gemballa pour être convertie aux spécifications Mirage GT. Gemballa s'est bâti une réputation impressionnante en modifiant des Porsche et, même avec un modèle aussi extraordinaire que la Carrera GT, Gemballa a réussi à la transformer en hypercar sans rivale.

Avec un système d'admission forcée spécifique, un échappement spécial en acier inoxydable doté de catalyseurs sport et un système de gestion électronique modifié, Gemballa a réussi à extraire 58 ch de plus du V10 de 5,7 litres de la Carrera GT, portant le total à 670 ch et 64 m.kg de couple. Une accélération jusqu'à 100 km/h ne nécessite que 3,7 s, avec une vitesse de pointe de 335 km/h.



Gemballa also upgraded the suspension utilising adjustable coil-over shocks and independent adjustment for the bounce and rebound settings of its gas-filled dampers. Both axles can be adjusted with a simple push of a button to adjust ride height when needed. Gemballa designed five-spoke wheels to help the cooling of the car's ceramic composite brakes. Furthermore, those familiar with Carrera GTs will know that the clutch can be difficult. Gemballa's replacement features special pads developed to improve the metering of clutch pedal pressure, thus ensuring a smooth and judder-free engagement in stop-go traffic. The centre console was redesigned to add an infotainment system with satellite navigation that can track the car's instantaneous acceleration, lateral acceleration, and deceleration.

Gemballa a également amélioré la suspension, en utilisant des combinés ressorts-amortisseurs et un système de réglage indépendant pour la compression et la détente des amortisseurs à gaz. Une simple pression sur un bouton permet de modifier la hauteur de caisse si nécessaire. Gemballa a créé des jantes à cinq branches dont la forme favorise le refroidissement des freins en céramique composite. De plus, ceux qui connaissent bien la Carrera GT savent que l'embrayage peut être délicat à manœuvrer. Les modifications de Gemballa incluent des garnitures spéciales dans le but de faciliter le dosage de la pression sur la pédale, ce qui permet d'évoluer dans une circulation dense sans à-coups parasites. La console centrale a été elle aussi modifiée pour y ajouter un système d'infodivertissement, avec un dispositif de navigation par satellite capable de mesurer l'accélération instantanée, l'accélération latérale et la décélération.





Amongst the twenty-five Mirage GTs, this example remains even more special, as it is one of just three Gold Edition Mirage GTs. These cars remained distinctive from their brethren thanks to various gold accents on the rear wing, wheels, air intakes, and mirrors. The theme continues inside, with various trim on the door handles, instrument cluster, gear shifter, steering wheel, and switchgear all finished in gold.

Adding to this Mirage GT's allure is its provenance; its first and only registered owner was Samuel Eto'o, the Cameroonian football player regarded by many as one of the most talented to play the game and whose achievements include winning a gold medal for the Cameroonian football team in the 2000 Summer Olympics in Sydney. After its delivery, the car was registered at his residence in Paris.

Having travelled less than 6,500 km from new, the car was serviced by Porsche in Stuttgart in January of 2020 and remains in excellent condition throughout; it would stand out in any supercar collection.

Parmi les 25 Mirage GT produites, cet exemplaire est encore plus particulier car il fait partie des trois Mirage GT "Gold Edition". Ces voitures se distinguent de leurs sœurs par des accents or sur l'aile arrière, les jantes, les prises d'air et les rétroviseurs. Il en va de même à l'intérieur, avec diverses garnitures pour les poignées de portes, le réceptacle d'instruments, le levier de vitesses, le volant et les interrupteurs, toutes de teinte or.

Cette Mirage GT présente une particularité supplémentaire ; son premier et seul propriétaire est en effet Samuel Eto'o, le footballeur camerounais qui est considéré comme un des joueurs les plus talentueux de tous les temps, et qui a notamment remporté une médaille d'or pour l'équipe de football du Cameroun aux Jeux Olympiques d'été de Sydney, en 2000. Après lui avoir été livrée, la voiture a été immatriculée à sa résidence parisienne.

Affichant moins de 6 500 km d'origine, cette voiture a été révisée par Porsche, à Stuttgart, en janvier 2020 et se présente en excellent état à tous points de vue ; elle constituera une des stars de toute collections de supercar.



CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ93ZBS710029**

€220.000 – €280.000

DOCUMENTS:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

Retained by the factory when new

Accompanied by its original manuals

Initialement conservée par l'usine

Munie de sa documentation de bord d'origine

Porsche is famed for its top-quality, limited-edition specials. Cars such as the 964 Carrera RS, 993 GT2, 911 R, and GT3 RS 4.0 immediately spring to mind. But special editions weren't limited to variants of the 911. The humble 924 also received some special treatment in the early 1980s. The 924 Carrera GT was homologated for the GTP class in the 1980 Le Mans 24 Hours. Barth and Schurti brought the number 4 car home in a superb 6th overall. Four hundred and six Carrera GTs were built, but these evolved into the rarer GTS (59 built).

Porsche est réputé pour ses séries limitées de grande qualité. Viennent immédiatement à l'esprit des voitures telles que les 964 Carrera RS, 993 GT2, 911 R et GT3 RS 4.0. Mais les séries limitées ne portaient pas que sur des versions de la 911. La modeste 924 eut elle aussi droit au début des années 1980 à des traitements spéciaux. La 924 Carrera GT fut ainsi homologuée en catégorie GTP aux 24 Heures du Mans 1980, et Barth et Schurti y menèrent la numéro 4 à une magnifique 6e place au général. Il y eut 406 Carrera GT construites, dont certaines se transformèrent en GTS, une version plus rare (59 produites).

This example was retained when new by Porsche AG and kept by the factory until it was registered by the second owner in 1983, according to its German *Fahzeugbrief*. Its original service manual shows that in Porsche's ownership, it accumulated at least 8,300 km, having been serviced by the factory in both April and August of 1982. Curiously, the *Fahzeugbrief* lists a power output of 199 kw, which was the listed output of the 924 GTS Clubsport, yet this car does not retain any other Clubsport-specific features.

An incredibly rare version of an already rare model, this true race car for the road can be enjoyed anywhere and at any speed.

Cet exemplaire fut d'abord conservé par Porsche AG et l'usine le garda jusqu'à ce que son deuxième propriétaire l'immatricule en 1983, ainsi que le mentionne sa *Fahzeugbrief* (carte grise) allemande. Son carnet d'entretien d'origine montre que, sous la garde de Porsche, elle a parcouru au moins 8 300 km et qu'elle a subi des opérations d'entretien par deux fois, en avril et en août 1982. Étonnamment, la *Fahzeugbrief* cite une puissance de 199 kW, qui est la puissance annoncée pour la 924 GTS Clubsport, alors que cette voiture n'est équipée d'aucune des spécificités de la Clubsport.

Cette véritable voiture de course faite pour la route, version incroyablement rare d'un modèle lui-même rare, est prête à se faire apprécier partout, et à n'importe quelle vitesse.





177

°2018 FERRARI 488 GTB 70TH ANNIVERSARY

CHASSIS / CHÂSSIS: ZFF79AMB000229458

€275.000 – €325.000

DOCUMENTS:

FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

70th Anniversary livery no. 34, the 'Le Mans'

Inspired by the 250 LM chassis no. 6119,
campaigning in period by Scuderia Filipinetti

Virtually as-new throughout, less
than 250 km from new

Livrée 70e Anniversaire n°34, la "Le Mans"

Inspirée par la 250 LM châssis n° 6119,
engagée à l'époque par la Scuderia Filipinetti

Pratiquement neuve à tous points de
vue, moins de 250 km d'origine



The 34th of 70 produced by Tailor Made to celebrate Ferrari's 70th anniversary, the livery found on this 488 GTB was inspired by the 250 LM chassis no. 6119, which was campaigned by Scuderia Filipinetti. The car is finished in *Rosso Scuderia* with a *Bianco* stripe and roundel bearing race no. 27, which it wore at the 24 Hours of Le Mans in 1965, where it finished 6th overall, driven by Dieter Spoerry and Armand Boller. The Scuderia shields are airbrushed on the front fenders in a larger size, reminiscent of Enzo-era race cars, and the wheels are finished in matte *Bianco*.

Trente-quatrième des 70 voitures produites par Tailor Made pour célébrer le 70e anniversaire de Ferrari, cette 488 GTB est habillée d'une livrée inspirée de la 250 LM châssis n° 6119, engagée à l'époque en compétition par la Scuderia Filipinetti. La voiture est de teinte *Rosso Scuderia* avec bandes *Bianco*, et elle porte le numéro de course 27, celui qu'elle affichait aux 24 Heures du Mans 1965 quand elle a terminé sixième au classement général entre les mains de Dieter Spoerry et Armand Boller. Des écussons de la Scuderia de plus grande taille sont peints sur les ailes avant, en rappel aux machines de course de l'époque d'Enzo, et les jantes sont de couleur *Bianco* mat.



Inside, the interior is trimmed in black leather with blue 'Jeans Aunde' fabric, which was used on Ferrari racing cars of the 1960s, including the 250 LM. Carbon-fibre trim is utilised throughout, along with uncarpeted metal floors.

Currently residing in France, the car is presented in virtually as-new condition throughout, with less than 250 km from new on its odometer. Arguably one of the most interesting of the 70th-anniversary liveries, the 'Le Mans' livery is well executed on the 488 GTB platform and would be an exciting addition to any collection.

Dans l'habitacle, la sellerie est composée de cuir noir et de tissu "Jeans Aunde" bleu, qui était utilisé sur les Ferrari de compétition des années 1960 comme la 250 LM. Des garnitures en fibre de carbone complètent l'ensemble, et les planchers sont en métal nu.

Actuellement basée en France, la voiture est en état pratiquement neuf à tous points de vue, et le compteur affiche moins de 250 km. Sans aucun doute une des plus intéressantes des livrées 70e Anniversaire, la "Le Mans" est très bien réalisée sur la base de la 488 GTB et constituera un apport superbe à toute collection.





178

□ 1924 ISOTTA FRASCHINI TIPO 8A LANDAULET COACHWORK BY CARROZZERIA SALA

CHASSIS / CHÂSSIS: 655
ENGINE / MOTEUR: 664

€400.000 – €550.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:
U.S. TITLE

**Retained by Isotta Fraschini for over 90
years; incredibly preserved example**

**Unique landaulet with work by two
renowned coachbuilders**

**The earliest known surviving Tipo 8A
with three owners from new**

Recently serviced and ready for touring

**Restée chez Isotta Fraschini pendant près de 58
ans ; exemplaire incroyablement bien préservé**

**Landaulet unique, avec l'intervention
de deux carrossiers renommés**

**La plus ancienne Tipo 8A survivante connue,
trois propriétaires depuis l'origine**

Récemment révisée, prête à être utilisée



Chassis no. 655 is the earliest known Tipo 8A, Isotta Fraschini's most celebrated model. Its styling bore much resemblance to the preceding Tipo 8, including the fender design, bumpers, and cowl vents, indicating the marque's styling transition. It was bodied by Cesare Sala, one of Italy's premiere coachbuilders with a very close relationship to Isotta Fraschini.

Recent research by historian Jonathan Sierakowski confirmed that Filippo Balzari, owner of the Hotel Metropole et Monopole of Milan, originally registered the Isotta on 29 September 1927 with plate number MI 11753. According to copies of its original *estratto*, on 2 July 1936, Mr Balzari relocated to San Remo, and the car was reregistered IM 4151 in the administrative commune

Cette voiture, châssis n°655, est la plus ancienne Tipo 8A connue, modèle le plus célèbre d'Isotta Fraschini. Son style ressemble beaucoup à celui de la Tipo 8 précédente au niveau des ailes, pare-chocs et bouches d'aération d'auvent, soulignant la transition esthétique de la marque. Elle a été carrossée par Cesare Sala, un des carrossiers italiens les plus en vue, qui entretenait des relations étroites avec Isotta Fraschini.

Des recherches récentes effectuées par l'historien Jonathan Sierakowski ont confirmé que Filippo Balzari, propriétaire de l'Hôtel Metropole et Monopole de Milan, a fait immatriculer la voiture le 29 septembre 1927, sous le numéro MI 11753. Selon des copies de son "*estratto*" d'origine, M. Balzari a démenagé le 2 juillet 1936



of Imperia on 18 July 1936. On 21 October 1946, its designation was changed from 'private use' to 'rental' (what might better be termed 'livery use') for the Excelsior Bellevue Palace, also owned by Balzari, in San Remo. One can assume that it was used as the hotel's courtesy automobile for chauffeuring guests. It remained until 16 July 1958, when the car was sold back to Isotta Fraschini Automobili—Breda of Saronno for 100,000 Italian lire. Early on in the factory's ownership, Carrozzeria Riva was commissioned to restore the car to its original splendour. Isotta Fraschini evolved over the 20th century through several different ownerships and iterations, yet chassis no. 655 remained with its original manufacturer in all its iterations and episodes of corporate turmoil for a remarkable 58 years.

Purchased by its current third owner in early 2017, it was sent to the Pebble Beach award-winning RM Auto Restoration to be prepped for touring. Mechanical work included rebuilding the carburettors and water pump. In addition, all fluids were replaced, and the car

à San Remo et la voiture a changé d'immatriculation le 18 juillet 1936 pour IM 4151, dans la commune administrative d'Imperia. Le 21 octobre 1946, sa désignation a été modifiée, passant de "utilisation privée" à "location" (ce qui pourrait être plus précisément défini comme "navette de transport") pour l'Excelsior Bellevue Palace de San Remo, lui aussi appartenant à Balzari. L'on peut supposer que l'Isotta a été utilisée par l'hôtel comme voiture de courtoisie pour transporter ses clients. Elle y est restée jusqu'au 16 juillet 1958, date à laquelle elle a été rachetée par le constructeur, Isotta Fraschini Automobili & Motori Breda, de Saronno, pour la somme de 100 000 lire. Peu après, la voiture a été confiée à la Carrozzeria Riva pour être restaurée et retrouver sa splendeur d'antan. Isotta Fraschini a évolué au cours du XXe siècle, avec plusieurs changements de forme et de propriété mais ce châssis n°655 est resté pendant la durée remarquable de 58 ans entre les mains du constructeur, malgré ses changements de forme et les épisodes mouvementés qu'il a traversés.

Achetée par son actuel propriétaire au début de 2017, elle a été envoyée chez RM Auto Restoration, atelier connu pour ses excellents résultats à Pebble Beach, pour être préparée pour prendre la route. Les travaux mécaniques ont inclus une reconstruction des carburateurs et de la pompe à eau. De plus, tous les fluides ont été remplacés et la voiture a reçu des joints neufs partout où

received new gaskets where applicable. The brakes were checked and prepared, and new tyres were mounted. A new muffler was fabricated from scratch to original specifications. Furthermore, the hood was painted as it was heat-checked. The car participated in the 2018 Pebble Beach Concours d'Elegance, completing the tour without issue, and was later shown in the Italian Classic class.

This well-preserved Isotta Fraschini, the earliest known Tipo 8A, is a truly fascinating and unique car ready for its next custodians to experience the joy of Isotta Fraschini ownership.

c'était nécessaire. Les freins ont été vérifiés et préparés, la voiture a reçu des pneus neufs et un nouveau silencieux a été refabriqué aux spécifications anciennes. Le capot a été peint et vérifié. La voiture a participé au Concours d'Élégance de Pebble Beach 2018, prenant part sans problème au Tour avant d'être exposée dans la classe "Italian Classic".

Cette Isotta Fraschini bien préservée, la plus ancienne Tipo 8A connue, est une voiture vraiment unique et fascinante, prête pour que ses prochains propriétaires puissent expérimenter le plaisir que peut fournir une Isotta Fraschini.





CHASSIS / CHÂSSIS: **XL9BA11G98Z363029**

€200.000 – €250.000

DOCUMENTS:

**CANCELLED GERMAN
FAHRZEUGBRIEF**

Offered from the Youngtimer Collection

Former Spyker factory demonstrator

**Quintessential Silver with
Tropicana Orange trim**

Showing 18,000 km from new

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Ex-voiture de démonstration de l'usine Spyker

**Grise Quintessential Silver avec
garnissage orange Tropicana**

Affiche 18 000 km depuis l'origine

With its Audi-sourced 4.2-litre V-8 engine producing 400 bhp, the Spyker C8 Laviolette had a power-to-weight ratio approaching that of a Ferrari F430—a result of using a light but incredibly stiff aluminium spaceframe to keep weight down to 1,275 kg. It also had scissor doors and a cabin to rival any concept car for visual impact. Little surprise that *Evo* Magazine remarked, 'It looks and sounds sensational, goes like stink...and presses all the right supercar buttons'.

La Spyker C8 Laviolette jouit d'un rapport poids-puissance proche de celui d'une Ferrari F430, qu'elle doit à son V8 Audi de 4,2 litres et 400 chevaux ainsi qu'à son châssis treillis en aluminium, léger mais incroyablement rigide, qui permet de limiter son poids à 1 275 kg. Ses portes en élytre et son habitacle lui permettent de soutenir la comparaison avec n'importe quelle concept car. Il n'est donc pas étonnant que le magazine *Evo* ait écrit qu'"elle en met plein la vue et les oreilles, file comme une flèche ... et coche toutes les cases d'une supercar."

This Spyker C8 Laviolette is one of the final examples to have been built during the 2001–2008 production run. It was originally a factory demonstrator and features desirable extras, many of which evoke Spyker's aviation beginnings: a fully quilted leather interior, 19-inch aeroblade wheels, and turned aluminium dashboard and centre console. It is accompanied by its original owner's manuals, and its service book shows a life of fastidious care. In addition to Spyker Automobielen B.V. and its current keeper in Switzerland, it has had one further German owner. Perhaps more desirable today than it ever has been, this Spyker offers an old-school supercar driving experience with space-age aesthetics.

Cette Spyker C8 Laviolette est l'un des derniers exemplaires de la série produite entre 2001 et 2008. C'était initialement une voiture de démonstration de l'usine, et elle est équipée d'options attirantes, dont beaucoup évoquent les débuts de Spyker dans l'aviation : un intérieur tout en cuir matelassé, des roues Aéroblade de 19 pouces et un tableau de bord ainsi qu'une console centrale en aluminium bouchonné. Elle est munie de sa notice d'utilisation d'origine, et son carnet d'entretien témoigne des soins méticuleux qui lui ont été prodigués sa vie durant. Outre Spyker Automobielen B.V. et son actuel détenteur, elle a connu un autre propriétaire, un Allemand. Cette Spyker, peut-être encore plus attirante que jamais, propose une expérience de conduite de supercar à l'ancienne associée à un look futuriste.





180

1930 ALFA ROMEO 6C 1750 GRAN SPORT SPIDER COACHWORK IN THE STYLE OF ZAGATO

CHASSIS / CHÂSSIS: 8513034
ENGINE / MOTEUR: 8513034

€900.000 – €1.300.000

DOCUMENTS:
GERMAN FAHRZEUGBRIEF

Fitted with spider coachwork in the style
of Zagato by Carrozzeria Pettenella

Well maintained by marque specialists
One of Alfa Romeo's most desirable models

Équipée d'une carrosserie spider, dans le style
de Zagato, par la Carrozzeria Pettenella

Bien entretenue par des
spécialistes de la marque

Un des modèles Alfa Romeo les plus désirables

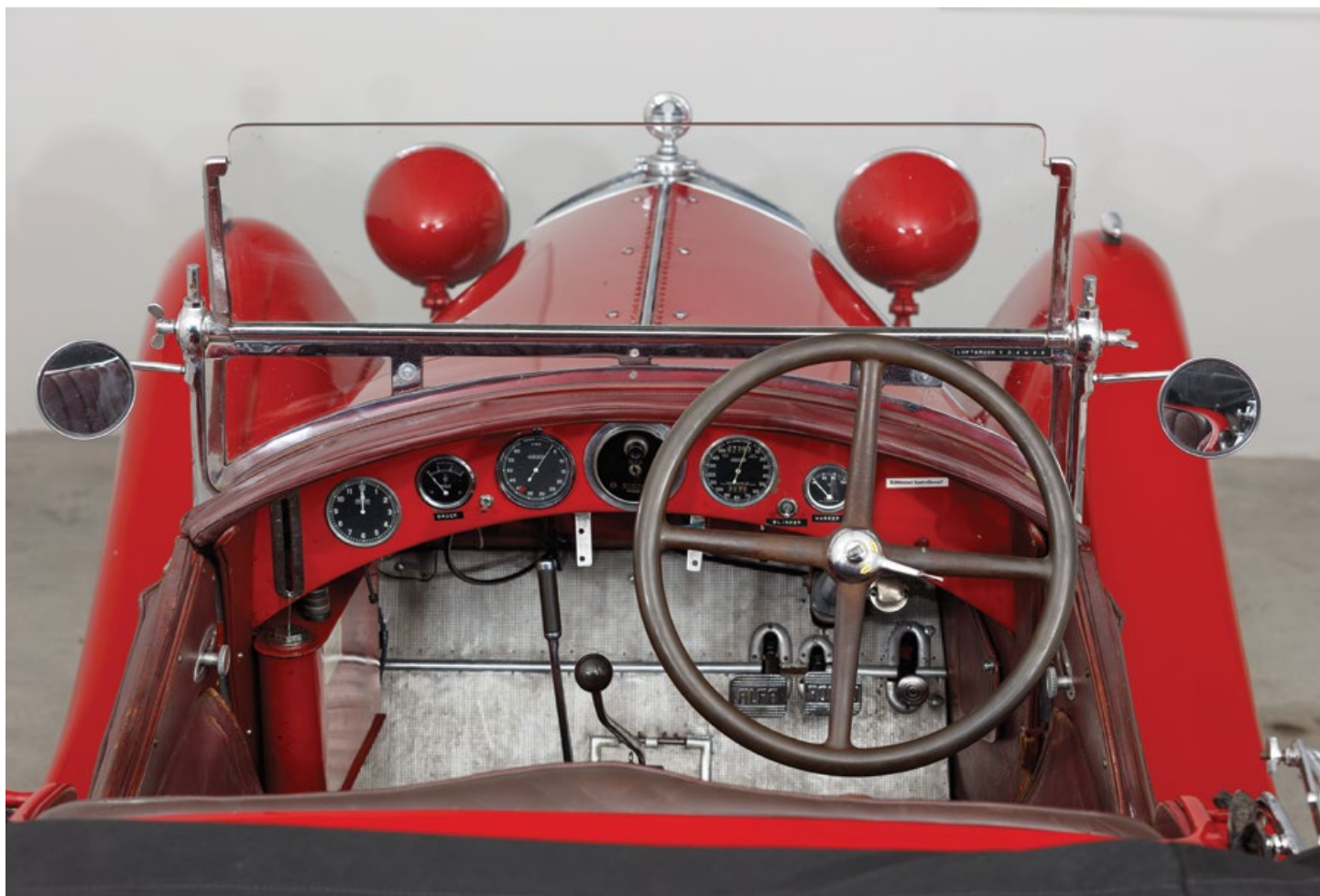


The Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport presented here, chassis no. 8513034, is a fourth-series example of the vaunted model. Unfortunately, nothing is known of its pre-war history. The car was discovered in February 1956 by Kurt Miska in a wrecking yard on Long Island, NY, where it had been abandoned by an insurance company in November 1955, possibly due to the outcome of an insurance claim. In March 1956, it was reportedly acquired by Tom Powel. It may have been fitted with a two-seat coupé or drophead coupé body when found, or such a body may have been fitted by Powel during his ownership in the 1960s. This body was possibly cream coloured and, according to Gordon Barrett, possibly by Zagato.

L'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport présentée ici, châssis n° 8513034, est un exemplaire de quatrième série de ce modèle admiré. Malheureusement, son histoire n'est pas connue avant la guerre. La voiture a été découverte en février 1956 par Kurt Miska dans une casse de Long Island (New York) où elle avait été abandonnée en novembre 1955 par une compagnie d'assurance, peut-être à cause du résultat d'une déclaration de dommage. En mars 1956, elle aurait été acquise par Tom Powel. Quand elle a été trouvée, elle était peut-être équipée d'une carrosserie coupé ou cabriolet deux places, ou une telle carrosserie a pu être installée par Powel quand la voiture lui appartenait, dans les années 1960. Cette carrosserie aurait été de teinte crème et, selon Gordon Barrett, peut-être signée Zagato.







In the mid-1970s, the Alfa was returned to Turin, where it was rebodied by the Carrozzeria Pettenella as a lovely Gran Sport Spider in the style of Zagato, a body that 8513034 wears to this day. Carrozzeria Pettenella existed from 1973 to 1976 and were highly regarded as experts in the field of Zagato coachwork. Not only did the company fit high-quality re-created coachwork on original chassis, it also engaged in the manufacture of a very small series of 6C 1750 Gran Sport Zagato Spider replicas that were constructed from the ground up. Quality and accuracy were magnificent on all Pettenella projects, and 8513034 is no exception. Now, more than 40 years after its construction, the coachwork has mellowed wonderfully.

It is believed that the car was without its gearbox and other parts when it was discovered in 1956. For this reason, the gearbox as well as the front axle and steering box have been replaced. It is likely that this took place when the car was restored and reconstructed in the 1970s. In the 1980s it was acquired by the Hoyle Collection, which was a private collection based in the North of England.

Au milieu des années 1970, l'Alfa est retournée à Turin où elle a été recarrossée par la Carrozzeria Pettenella sous la forme d'un séduisant Spider Gran Sport dans le style de Zagato, carrosserie qui équipe 8513034 encore aujourd'hui. La Carrozzeria Pettenella a existé de 1973 à 1976 et avait une excellente réputation comme experte dans le domaine des carrosseries Zagato. L'entreprise non seulement équipait des châssis d'origine de carrosseries recréées de grande qualité, mais en plus elle a lancé la production d'une toute petite série de répliques de 6C 1750 Gran Sport Zagato Spider, fabriqués de toutes pièces. Les réalisations de Pettenella se caractérisaient par leur qualité et leur précision, et 8513034 ne fait pas exception. Aujourd'hui, plus de 40 ans après sa fabrication, cette carrosserie a magnifiquement vieilli.

Il est probable que, lors de sa découverte en 1956, il manquait à la voiture sa boîte de vitesses et d'autres pièces. Pour cette raison, la boîte de vitesses, l'essieu avant et le boîtier de direction ont été remplacés. Il est probable que cette opération a eu lieu lorsque la voiture a été restaurée et reconstruite dans les années 1970. Dans les années 1980, elle a été achetée par la "Hoyle Collection", une collection privée qui était basée dans le nord de l'Angleterre.

In 1999, chassis 8513034 was purchased by its current owner, who has participated four times in the Mille Miglia as well as many other classic car events, such as the Ennstal Classic and *Kitzbüheler Alpen Rallye*. It is believed that the car has had five owners, at the most, from new. It has a FIVA category B4 identity card and has been maintained by marque specialists Feierabend in Würzburg, Germany.

Presented in traditional red with dark maroon leather upholstery, chassis 8513034 presents very well throughout. Coupled with superb performance and drivability, this is an irresistible car with a near perfect vintage sports car design. It has been driven enthusiastically in classic car events and is ready to provide its new custodian with exciting new adventures behind the wheel.

En 1999, cette voiture (châssis 8513034) a été achetée par son actuel propriétaire, qui a pris part quatre fois aux Mille Miglia ainsi qu'à d'autres événements historiques comme le Ennstal Classic et le *Kitzbüheler Alpen Rallye*. Il est probable que la voiture n'a connu tout au plus que cinq propriétaires depuis l'origine. Elle est accompagnée d'une carte d'identité FIVA catégorie B4 et a été entretenue par le spécialiste de la marque Feierabend, de Würzburg, en Allemagne.

Présentée dans la teinte rouge traditionnelle avec sellerie en cuir marron, cette voiture offre une belle présentation à tous points de vue. Affichant d'excellentes performances et une bonne facilité d'utilisation, c'est une voiture irrésistible qui représente la quasi perfection en matière de voitures de sport anciennes. Elle a été utilisée avec passion lors d'événements historiques et elle est prête à fournir à son nouveau propriétaire de nouvelles et grisantes aventures au volant.





CHASSIS / CHÂSSIS: WDB1290761F164253

€150.000 – €200.000

DOCUMENTS:
SWISS CARTE GRISE

Offered from the Youngtimer Collection

Upgraded to 7.0-litre specification AMG V-12

Boasting 500 bhp with a 297 km/h top speed

Delivered new to Japan

Showing less than 28,500 km from new

This R129 SL began life as an elegantly understated 1998 SL 600 that was breathed upon by AMG Japan to become a supercar-rivalling brute that is offered for sale today. Under the bonnet the wonderful M120 V-12 engine was tuned and enlarged to 7.0 litres to produce a staggering 500 bhp, whilst the cabin was festooned with bespoke AMG carbon-fibre trim, an AMG instrument binnacle, and steering wheel. The exhaust system was also upgraded, whilst the hydraulic suspension was fettled to cope with the extra power.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Transformée par monte d'un V12 AMG de 7,0 litres

Revendique 500 chevaux et 297 km/h

Livrée neuve au Japon

Affiche moins de 28 500 km depuis l'origine

Cette R129 SL démarra dans la vie sous la forme d'une discrète SL 600 1998, puis elle fut vitaminée par AMG Japon pour devenir la brute, concurrente de supercars, qui est mise en vente aujourd'hui. Sous le capot, son merveilleux V12 M120 fut affûté et porté à 7,0 litres de façon à délivrer le stupéfiant chiffre de 500 chevaux, et son habitacle se fit agrémenter de garnissages en fibre de carbone sur mesure, d'un combiné d'instruments et d'un volant, tous de fourniture AMG. Son système d'échappement fut lui aussi amélioré

Painted in the iconic Mercedes colour of Brilliant Silver, with extended grey nappa leather, this SL is offered in absolutely fantastic condition throughout, belying its age and mileage. Its Japanese service book is also comprehensively stamped and demonstrates a lifetime of pampering and care with metronomic annual servicing. The car has been regularly serviced in Switzerland, as well. The Bruno Sacco-designed R129 model is finally getting the recognition it deserves, and this is being reflected in appreciating values. This extremely rare example is quite simply one of the ultimate incarnations of the model and would make a fine addition to any collection.

et sa suspension hydraulique fut mise en accord avec ce surcroît de puissance.

Cette SL grise *Brilliant Silver*, la couleur emblématique de Mercedes, avec profusion de cuir nappa gris, est proposée dans un état absolument extraordinaire qui cache son âge et son kilométrage. Son carnet d'entretien japonais, complètement tamponné, témoigne d'une vie passée à se faire choyer et dorloter, avec des entretiens annuels d'une régularité de métronome. Elle a aussi été régulièrement entretenue en Suisse. La R129 dessinée par Bruno Sacco bénéficie enfin de la reconnaissance qu'elle mérite, ce qui se reflète sur sa cote. Cet exemplaire extrêmement rare est tout simplement l'une des versions les plus abouties du modèle ; il constituerait un bel apport à toute collection.





CHASSIS / CHÂSSIS: **1S 20122**
ENGINE / MOTEUR: **7S 4739 SA**

€75.000 – €100.000

DOCUMENTS:
UK V5

Incredibly original with only 13,102 original miles from new and never fully restored

Accompanied by Jaguar Daimler Heritage Trust certificate and a large history file

Retains its matching-numbers engine and original UK registration

État d'origine incroyable, seulement 13,102 miles d'origine, jamais complètement restaurée

Accompagnée d'un certificat du Jaguar Daimler Heritage Trust et d'un important dossier historique

Moteur d'origine et immatriculation anglaise d'origine

In previous decades, new car owners would often take delivery direct from the factory. The original owner of this Series 3 E-Type did exactly that, picking up the car at Jaguar's Brown's Lane factory in early 1972 before driving his new steed around Europe. According to its JDHT certificate, this E-Type was delivered in white with a red interior, exactly as presented today, with a lovely patinated interior.

Par le passé, il arrivait que les acheteurs de voitures neuves aillent en prendre livraison directement à l'usine. C'est exactement ce qu'a fait le premier propriétaire de cette Type E Série 3, qui s'est rendu à l'usine Jaguar de Brown's Lane au début de 1972, avant de parcourir l'Europe avec sa nouvelle voiture. Selon le certificat du Jaguar Daimler Heritage Trust, cette Type E a été livrée neuve de couleur blanche avec intérieur rouge, soit exactement sa présentation actuelle, avec une sellerie agréablement patinée.

In May 1972, after its European tour, this E-type sailed to New York aboard the famous Ocean Liner SS *France*. The original shipping documents remain with the car. After residing in New York for a period, this E-Type was sold in October 1981 by the estate of Robert Collier to Ace Tire Company of Ridgefield, Connecticut, displaying just 5,900 miles. Ace Tires would repaint the car in the 1980s and go on to retain it for many years.

However, it would not remain in the U.S. indefinitely. Imported into the UK in the summer of 2017, it had travelled just 13,102 miles, a figure supported by the paperwork on file. This stunningly original Series 3 E-type is a fine example, and now reunited with its original UK plate, it has truly come full circle.

En mai 1972, après son tour d'Europe, cette Type E a été acheminée à New York à bord du célèbre paquebot *France*. Les documents d'expédition d'origine accompagnent la voiture. Après être restée quelque temps à New York, cette Type E a été vendue en octobre 1981 dans le cadre de la succession de Robert Collier à la société Ace Tire Company, de Ridgefield (Connecticut), alors qu'elle n'affichait encore que 5 900 miles [9 500 km]. Ace Tire a repeint la voiture dans les années 1980 et l'a conservée encore longtemps.

Mais elle n'allait pas rester indéfiniment aux États-Unis. Importée en Angleterre dans le courant de l'été 2017, elle n'a couvert que 13,102 miles [21,085 km] d'origine, chiffre confirmé par les documents qui sont dans le dossier. Cette Type E Série 3 dans un étonnant état d'origine est un très bel exemplaire et, ayant maintenant retrouvé son immatriculation anglaise d'origine, elle a complètement bouclé la boucle.





CHASSIS / CHÂSSIS: 121.040.10.022232
 ENGINE / MOTEUR: 121.028.10.000167
 BODY / CARROSSERIE: A121040.10.01655

€100.000 – €130.000

DOCUMENTS:
 UK V5

**Beautifully presented in silver over red
 with matching original hardtop**

**Includes original handbook and an extensive
 file of receipts and ownership records**

Fully restored from 2017–2018

Retains its original engine

**Présentation magnifique en gris métallisé
 avec intérieur rouge et hard-top d'origine**

**Manuel d'utilisation d'origine et important
 dossier de factures et d'archives de propriété**

Complètement restaurée en 2017-2018

Moteur d'origine

While little is known about the early life of this stunning Mercedes-Benz 190 SL, the Bill of Sale on file shows that in 1985 Robert Trudo acquired the car from Stanley Fitton. Trudo subsequently sold the 190 SL to Roy Fontaine of Visalia, California. Fontaine would own this car until 2013, when he sold it to Dennis B Teale, also of Visalia.

Bien que l'on sache peu de chose des premières années de cette superbe Mercedes 190 SL, le contrat de vente que contient le dossier précise que, en 1985, Robert Trudo a acheté la voiture à Stanley Fitton. Il l'a ensuite cédée à Roy Fontaine, de Visalia, en Californie, qui l'a conservée jusqu'en 2013, année à laquelle il l'a vendue à Dennis B. Teale, également de Visalia.

Throughout the early 1980s and into the 2010s, this 190 SL would undergo periodic maintenance, with invoices on file dating back to 1983. It wasn't until it entered European ownership in 2013 that more care and attention would be lavished on the car, resulting in the stunning vehicle it is today. The car retains its original engine, which is currently fitted with reliable Weber carburetors. The original Solex carburetors accompany the car.

With a huge number of invoices detailing the work undertaken (at a cost in the tens of thousands of euros), it's unsurprising that this 190 SL is immaculate and would be a perfect car in which to spend the summer months, driving with the roof down, of course.

Depuis le début des années 1980 et jusqu'aux années 2010, cette 190 SL a bénéficié d'un entretien régulier, avec des factures qui remontent à 1983. C'est en 2013, lorsqu'elle est arrivée entre les mains d'un propriétaire européen, qu'elle a fait l'objet de soins beaucoup plus attentifs, ce qui a permis de déboucher sur la superbe automobile qu'elle est maintenant. Elle est équipée de son moteur d'origine, doté aujourd'hui de plus fiables carburateurs Weber. Les carburateurs Solex d'origine accompagnent la voiture.

Avec un très grand nombre de factures détaillant les travaux entrepris (et totalisant plusieurs dizaines de milliers d'euros), il n'est guère surprenant que cette 190 SL présente un état immaculé. Elle constituera une voiture parfaite pour rouler pendant les mois d'été, capote baissée bien sûr.





CHASSIS / CHÂSSIS: 116.036.12.006761

€80.000 – €90.000

DOCUMENTS:

SWISS CARTE GRISE

Offered from the Youngtimer Collection

U.S.-specification example

Stunning silver-over-blue colour scheme

**Showing 10,200 miles,
believed to be original**

**Arguably the most sought-after
W116-generation Mercedes-Benz**

**First in Class at the Geneva
Concours in 2018**

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

Exemplaire aux spécifications américaines

**Superbe thème de couleurs, gris
métallisé avec intérieur bleu**

**Compteur affichant 10 200 miles [16
40 km], probablement d'origine**

**Sans aucun doute la plus recherchée des
Mercedes de la génération W116**

Premier prix de classe au Concours de Genève en 2018

Car and Driver remarked that the 1979 Mercedes-Benz 450SEL 6.9 was 'the greatest Mercedes ever built, deified because it struck a valiant blow in the name of performance', and this particular car is perhaps one of the finest examples available.

Selon le magazine *Car and Driver*, la Mercedes 450 SEL 6.9 de 1979 était "la meilleure Mercedes jamais produite, couverte de louanges car elle frappait un grand coup dans le domaine des performances." De plus, la présente voiture est peut-être un des plus beaux exemplaires disponibles.

Its odometer shows just 10,200 miles, believed to be original, and it presents in wonderful condition. Its hand-built M100 6.9-litre V-8 engine is devoid of any signs of prolonged use, and its unused spare wheel still with its label attached remains in the trunk. Options include a Becker Mexico AM/FM radio with cassette player, automatic climate control, heat-insulating glass, and an electric sunroof.

Delivered new to the United States and in particular California, as indicated by the '494' option code, the car spent time in Massachusetts and New Mexico, as well as California, covering minimal mileage. More recently it was imported into the Netherlands in December 2015 by a Mr W Van Hamersveld before being acquired by its current owner in Switzerland in late 2016.

Truly one of Mercedes-Benz's most remarkable sedans, any W116 450 SEL 6.9 is a joy to drive and enjoy, and this example would be no exception to the rule.

Le compteur affiche 10 200 miles [16 40 km] seulement, probablement d'origine, et elle se présente dans un superbe état. Son V8 M100 de 6,9 litres ne montre aucun signe d'utilisation prolongée et le coffre contient encore sa roue de secours inutilisée et dotée de son étiquette. Les options incluent un autoradio Becker Mexico AM/FM avec lecteur de cassettes, un système de climatisation automatique, des vitrages isolants et un toit ouvrant électrique.

Livrée neuve aux États-Unis et en particulier en Californie, comme l'indique le code d'option "494", la voiture a passé du temps dans le Massachusetts et le Nouveau-Mexique, ainsi qu'en Californie, parcourant un faible kilométrage. Plus récemment, elle a été importée en décembre 2015 aux Pays-Bas par un M. W. Van Hamersveld, avant d'être achetée par son actuel propriétaire, en Suisse, à la fin de 2016.

S'agissant d'une des plus remarquables des berlines Mercedes, toute W116 450 SEL 6.9 est un plaisir à conduire, et cet exemplaire ne fait pas exception à la règle.





CHASSIS / CHÂSSIS: SCFAC24327B502438

€130.000 – €160.000

DOCUMENTS:
SWISS CARTE GRISE

Offered from the Youngtimer Collection

**Manual transmission conversion
by Aston Martin Works**

Stunning Onyx Black over Obsidian Black

Showing less than 20,000 km

Amongst the last Vanquishes produced

The production of the Aston Martin Vanquish ended with the closure of the brand's Newport Pagnell factory, and this particular Vanquish S is one of the last to have rolled off the production line. As well as being a very late car, it also went via Aston Martin Works to have the troublesome single-clutch automatic gearbox replaced with their six-speed manual transmission, and it is exponentially more desirable as a result.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

**Transformée en boîte manuelle
par Aston Martin Works**

Superbe noir Onyx sur noir Obsidian

Affiche moins de 20 000 km

L'une des dernières Vanquish produites

La production de l'Aston Martin Vanquish prit fin avec la fermeture de l'usine de Newport Pagnell, et cette Vanquish S est l'une des dernières à être sorties de la ligne de production. Elle est de plus passée chez Aston Martin Works pour faire remplacer sa problématique boîte automatique à simple embrayage par leur boîte manuelle à six rapports, ce qui a donné un résultat infiniment plus séduisant.

It was delivered via Aston Martin's German concession before spending time in Belgium until being purchased by its current owner and exported to Switzerland in 2017. Painted in Onyx Black with Obsidian Black primary and secondary leathers, black stitching and black Alcantara quilted headliner and seat inserts, it oozes understated menace and purpose.

The Vanquish S is fast becoming a must-have modern classic, revered for its classic muscular lines and sonorous V-12, and this is being reflected in rising values. 'Works' manuals are extremely rare beasts, and this well-specified, cared-for example would make a fine addition to any collection.

Elle a été livrée par une concession allemande d'Aston Martin, puis a ensuite passé du temps en Belgique avant d'être acquise par son actuel propriétaire qui l'a importée en Suisse en 2017. De couleur noir Onyx avec des garnissages principaux et secondaires en cuir noir Obsidian, des surpiqûres noires et une garniture de pavillon ainsi que des médaillons de sièges en Alcantara matelassé, elle laisse discrètement percer un air menaçant et déterminé.

Le classicisme de sa ligne musclée et la sonorité de son V12 font que la Vanquish S est en train de rapidement devenir un must parmi les voitures de collection modernes, ce qui se traduit par une cote en pleine ascension. Les versions manuelles 'Works' sont des engins extrêmement rares, et cet exemplaire équipé comme il se doit et bien soigné constituerait un merveilleux apport à toute collection.





CHASSIS / CHÂSSIS: SCBLF44JX7CX12033

€60.000 – €80.000

DOCUMENTS:

CANCELLED U.S. TITLE

Offered from the Youngtimer Collection

**Stunning colour combination of
Royal Ebony over Saddle**

**Final update of the Arnage model before
the introduction of the Mulsanne**

This particular Bentley Arnage T benefits from the upgrades that Bentley made during the 2007 midlife update, which included the introduction of low-inertia Mitsubishi turbos and the smoother six-speed ZF gearbox from the Continental GT. Power increased from 450 bhp to 510 bhp with 1,000 Newton metres of torque.

It has spent most of its life in the USA in the stewardship of three previous owners before more recently being brought to Switzerland in 2016. A CARFAX report on file shows that at some point in

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

**Magnifique harmonie de teintes noir
Royal Ebony et brun Saddle**

**Dernière évolution de l'Arnage avant
le lancement de la Mulsanne**

Cette Bentley Arnage T bénéficie des évolutions que Bentley a apportées à ce modèle pour sa version 2007, parmi lesquelles figuraient des turbos Mitsubishi à inertie réduite et la boîte ZF à six rapports de la Continental GT, plus douce. Sa puissance était passée de 450 à 510 chevaux, pour un couple de 1 000 Newton-mètres.

Elle a passé l'essentiel de sa vie aux USA entre les mains de trois propriétaires avant d'être plus récemment importée en Suisse, en 2016. Un rapport CARFAX présent au dossier souligne

the United States its odometer was likely reset, and the actual mileage is higher than the present indicated mileage, but the total mileage likely does not surpass 20,000 miles, still making for a low-mileage and well-preserved example.

Its generous specification includes Mulliner quilted seats and door cards, walnut and engine-turned aluminium trims, polished chrome sill plates, drilled pedals, walnut picnic tables, and embroidered headrests. It also features headrest-mounted entertainment for the rear seats, as well as darkened privacy glass.

Still able to hold its own for performance, presence, and comfort, the Arnage T represents phenomenal value, and few are likely to be more desirable than this well-cared-for example.

qu'à un moment, aux Etats-Unis, son compteur kilométrique a dû être remis à zéro et que son kilométrage réel est supérieur à celui actuellement affiché. Son kilométrage total ne doit toutefois pas dépasser 20 000 miles (32 000 km), ce qui fait toujours d'elle un exemplaire bien conservé et ayant peu roulé.

Sa riche définition incorpore des sièges et des panneaux de portes Mulliner matelassés, des décors en noyer et en aluminium bouchonné, des seuils de portes chromés, des pédales perforées, de tablettes de pique-nique en noyer et des appuie-têtes brodés. On trouve aussi des écrans insérés à l'arrière des appuie-têtes avant ainsi que des vitrages surteintés, pour plus de discrétion.

Cette Arnage T, toujours capable de tenir son rang en matière de performance, d'allure et de confort, possède une valeur phénoménale ; il y en a peu qui soient plus séduisantes que cet exemplaire soigneusement entretenu.





CHASSIS / CHÂSSIS: WDD1994761M001866

€320.000 – €360.000

DOCUMENTS:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

Minimally driven example currently displaying 8,700 km

Recently serviced by McLaren Hamburg

Accompanied by its original owner's manuals

Très peu utilisée et n'affichant aujourd'hui que 8 700 km

Récemment révisée par McLaren Hambourg

Accompagnée de ses manuels d'utilisation d'origine

In late 2007 Mercedes-Benz offered an open-top version of the prodigious SLR McLaren supercar. Claiming to be the world's fastest production roadster, the new model continued to feature AMG's supercharged 5.5-litre V-8 engine, developing 617 bhp and 575 foot-pounds of torque. Capable of reaching 100 km/h in 3.8 seconds, with a top speed of 333 km/h, the roadster was one of very few open models to exceed the mythical 200 mph mark.

A la fin de 2007, Mercedes a proposé une version ouverte de sa prodigieuse supercar SLR McLaren. Se revendiquant le roadster de série le plus rapide du monde, ce nouveau modèle recevait le V8 AMG 5,5 litres à compresseur, qui développait 617 ch et 80 mkg de couple. Capable d'atteindre 100 km/h en 3,8 s, avec une vitesse de pointe de 333 km/h, le roadster faisait partie des très rares voitures découvrables capables de dépasser le cap des 320 km/h.

Like its coupe sibling, the roadster was built at McLaren's factory in Woking, UK, and the monocoque was constructed almost entirely of carbon-fibre-reinforced plastic, reflecting the model's basis in Formula 1 technology, while the new soft top was electrically retractable in less than ten seconds. Standard-equipped with dual-zone automatic air conditioning and a premium Bose sound system, the interior featured carbon-fibre bucket seats trimmed in semi-aniline leather.

Displaying just 8,700 kilometres, this beautifully maintained SLR roadster was finished in black paint over a black interior and specified for the European market. Recently serviced at McLaren Hamburg, the exquisite supercar would make a stunning addition to any collection, offering peerless open-top motoring performance.

Comme le coupé, le roadster était fabriqué dans l'usine McLaren de Woking, en Angleterre, et la carrosserie monocoque était constituée presque intégralement de plastique renforcé de fibre de carbone, ce qui rappelait que cette voiture devait sa base technique à la Formule 1. La nouvelle capote à commande électrique se repliait en moins de 10 secondes. Équipé en série d'un système d'air conditionné à deux zones et d'un dispositif HiFi Bose haut de gamme, l'habitacle comportait des sièges baquets en fibre de carbone habillés de cuir semi-aniline.

N'affichant que 8 700 km, cette magnifique SLR roadster présente une peinture noire avec intérieur noir, et elle répond aux normes du marché européen. Ayant fait l'objet d'une révision récente chez McLaren Hamburg, cette superbe supercar constituera un apport de toute beauté à toute collection, tout en offrant le plaisir d'incomparables performances dans une carrosserie décapotable.





CHASSIS / CHÂSSIS: WDB1240511B581941

€80.000 – €120.000

DOCUMENTS:

JAPANESE EXPORT CERTIFICATE

Offered from the Youngtimer Collection**Less than 50 examples converted to AMG specifications between 1988–1993****Retains its original owner's manuals and Mercedes-Benz *Fahrzeugdaten*****Delivered new to Japan**

This 300 CE AMG 3.4 was delivered new to AMG Japan in August 1991, who subsequently carried out the full AMG conversion to make the car what it is today. Under the bonnet, the venerable M104 inline six was over-bored to 3.4 litres and the crank upgraded to increase stroke, whilst bespoke AMG camshafts improved top-end performance, unlocking an extra 40 bhp and bringing total output to 270 bhp. The body was also adorned with the full 'widebody' kit, featuring flared wheel arches, three-

Véhicule issu de la Youngtimer Collection**Moins de 50 exemplaires convertis aux spécifications AMG entre 1988 et 1993****Dotée de ses manuels d'utilisation d'origine et des *Fahrzeugdaten* Mercedes****Livrée neuve au Japon**

Cette 300 CE AMG 3.4 a été livrée neuve en août 1991 chez AMG Japon, qui a ensuite effectué la conversion AMG complète pour faire de cette voiture ce qu'elle est aujourd'hui. Sous le capot, le vénérable 6-cylindres en ligne M104 a été réajusté à 3,4 litres et le vilebrequin modifié pour augmenter la course, la distribution recevant de son côté des arbres à cames AMG spéciaux. Ces améliorations ont permis à la puissance de faire un bond de 40 ch pour passer à 270 ch. La carrosserie a reçu un kit

piece deep-dish AMG split-rim wheels by OZ Racing, rear spoiler, and deep front air dam. The interior benefits from upgraded Recaro heated and electronically adjustable seats, factory-fitted 'Tempomatic' air conditioning, AMG steering wheel, gear knob, and AMG instrument cluster.

The car remained in its adopted home of Japan until 2016, until it was purchased by the current owner and imported to Switzerland. It is accompanied by a handful of Japanese service invoices, its original owner's manuals, and Mercedes-Benz *Fahrzeugdaten*. Finished in the traditional colour scheme of Brilliant Silver over a black leather interior, this is the ultimate incarnation of the six-cylinder W124 C Class, presented in exceptional condition throughout.

complet, avec extensions d'ailes, jantes AMG en trois parties par OZ Racing, spoiler arrière et bouclier avant spécial. L'intérieur est équipé de sièges Recaro chauffant à réglage électrique, d'un système de climatisation "Tempomatic" d'usine, d'un volant et d'un pommeau de levier de vitesses AMG, et d'un tableau de bord AMG.

La voiture est restée au Japon jusqu'en 2016, quand elle a été achetée par l'actuel propriétaire et importée en Suisse. Elle est accompagnée d'un ensemble de factures d'entretien au Japon, de ses manuels d'entretien d'origine et des *Fahrzeugdaten* Mercedes. Avec une présentation dans la teinte traditionnelle gris métallisé avec intérieur en cuir noir, il s'agit de l'évolution ultime de la classe C W124 6-cylindres, dans un état exceptionnel à tous points de vue.





CHASSIS / CHÂSSIS: ZFFZR49B000117411

€150.000 – €200.000

DOCUMENTS:

ITALIAN LIBRETTO

One of only 33 World Speed Record editions built
Rare Rosso Corsa with Nero colour combination
Just under 24,100 km from new
Recently serviced in October 2019

L'un des 33 seuls exemplaires de
l'édition Record du Monde de vitesse

Harmonie de teintes rare, rouge
Rosso Corsa et intérieur noir

A peine 24 100 km depuis l'origine

Entretien effectué récemment, en octobre 2019

Ferrari's 550 Maranello was a revolution when it was introduced in 1996. Refined, elegant, and phenomenally potent, it rewrote the rule book for the grand tourer, able to whisk two occupants and their luggage across Europe with minimal fuss, whilst also being able to leave contemporary supercars in its wake around any racetrack.

Ferrari were so pleased with its performance that they took a lightly modified 550 to the

La Ferrari 550 Maranello fut à son lancement en 1996 une véritable révolution. C'était une voiture raffinée, élégante et extraordinairement bien motorisée qui redéfinissait les canons du grand tourisme : elle pouvait sans difficulté faire traverser l'Europe à toute allure à deux passagers et à leurs bagages, tout en étant sur n'importe quel circuit capable de laisser sur place les supercars de l'époque.

Ferrari était tellement satisfait de ses performances qu'il envoya une 550 légèrement modifiée en

Transportation Research Center in Ohio, and in October 1998, it broke three records: 100 miles at an average speed of 190.2 mph, one hour at an average speed of 184 mph, and 100 kilometres at 188.9 mph.

This example is one of just 33 models that were subsequently built by Ferrari to celebrate the achievement. Most were finished in *Grigio Silverstone* over a *Rosso* interior, but a handful were finished in other colours, including this example in *Rosso Corsa* over *Nero*. As such, it features the Fiorano handling pack, leather-trimmed roll cage, Alcantara-clad steering wheel, and carbon bucket seats with four-point race harnesses. It is accompanied by its full complement of handbooks and tools and benefits from recent service in October 2019.

Ohio, au Centre de recherches sur les transports, où elle battit en octobre 1998 trois records : les 160 km à une moyenne de 306 km/h, l'heure à une moyenne de 296 km/h et les 100 km à 304 km/h.

La voiture proposée est l'une des seulement 33 produites par Ferrari pour célébrer ces succès. La plupart étaient gris *Grigio Silverstone* avec intérieur rouge, mais quelques-unes arboraient d'autres couleurs, comme celle-ci, rouge *Rosso Corsa* et intérieur noir. Elle est équipée du pack tenue de route Fiorano, d'un arceau de sécurité garni de cuir, d'un volant gainé d'Alcantara et de sièges baquet en carbone avec harnais quatre points de compétition. Elle dispose de l'ensemble de ses documents et outils de bord, et a bénéficié d'un entretien récent, en octobre 2019.





CHASSIS / CHÂSSIS: **WBAEE1408H2560546**

€80.000 – €90.000

DOCUMENTS:

SWISS CARTE GRISE

Offered from the Youngtimer Collection

**Less than 11,000 miles from new,
believed to be original**

U.S.-delivery example

This E24-generation BMW M6 is perhaps one of the lowest-mileage examples left in private hands. It was originally supplied by Foreign Cars of Hunterdon, New Jersey, in July of 1987, and is therefore a U.S.-specification car, featuring the 3.5-litre 'S38B35' straight six-cylinder engine, capable of producing 255 bhp at 6,500 rpm, mated to a Getrag 280 five-speed transmission.

Clearly only used on special occasions or events, it covered barely 11,000 miles under its first two owners in New Jersey and New York before being exported to Switzerland by its current owner

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

**Moins de 11 000 miles (17 700 km) depuis l'origine
Modèle USA**

Cette BMW M6 de la génération E24 est peut-être, pour un exemplaire détenu par un particulier, l'un de ceux qui ont le moins roulé. Elle a été livrée en juillet 1987 par Foreign Cars, de Hunterdon, New Jersey. C'est donc une voiture aux normes USA, équipée du six-cylindres en ligne S38B35 de 3,5 litres délivrant 255 ch à 6 500 tr/min et associé à une boîte Getrag 280 à cinq rapports.

Il est clair qu'elle n'a été utilisée que pour des occasions ou des événements exceptionnels, ce qui fait qu'elle n'a parcouru que 11 000 miles (17 700 km) entre les mains de ses deux premiers propriétaires

in late 2015, where it has remained well preserved and rarely driven. It is accompanied by its full suite of original owner's manuals, which attest to its diligent upkeep as well as a thorough service in 2014 that included a full fluid change, clutch master and slave cylinder replacement, and an overhaul of the air-conditioning system. It has covered less than 600 miles since and presents very well in its classic colour scheme of Royal Blue paintwork over Natural leather interior.

Unlikely to be repeated at this mileage and already a modern classic, this E24 M6 is ready to be enjoyed to the full by its next owner.

du New Jersey et de New York, puis de son actuel détenteur, qui l'a importée fin 2015 en Suisse, où elle a continué à être bien entretenue et rarement conduite. Elle est munie de la série complète de ses documents de bord, qui attestent de soins diligents ainsi que d'un entretien complet effectué en 2014, lors duquel le système d'air conditionné a été remis en état et tous les liquides, ainsi que l'émetteur et le récepteur d'embrayage, ont été remplacés. Elle n'a parcouru depuis que 600 miles (965 km) et a fort belle allure dans sa classique harmonie de teintes bleu Royal Blue et intérieur cuir Natural.

Cette E24 M6, qu'on a peu de chance de retrouver avec un tel kilométrage, est déjà une voiture de collection moderne ; elle est prête à se faire apprécier de son futur propriétaire.





CHASSIS / CHÂSSIS: **877306**
ENGINE / MOTEUR: **R5536-9**

€160.000 – €200.000

DOCUMENTS:
**LUXEMBOURG VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT**

Beautifully presented in its original colours

Retains its original engine

Mechanically sorted and ready to be enjoyed

D'une allure magnifique avec ses coloris d'origine

Toujours équipée de son moteur d'origine

Révisée mécaniquement ; prête à se faire apprécier

Manufactured on 10 May 1962 and dispatched just two weeks later, on 24 May, this stunning Series 1 E-Type 3.8-Litre Roadster is presented now as it was when delivered. It was specified in the eye-catching colour of Opalescent Silver Blue over a dark blue interior and blue hood, and its first owner, JD Hirsh, ordered the car via Jaguar Cars New York.

While much of its early history is not known, this E-Type Roadster made its way to Europe and

Cette splendide Type E Série 1 3,8 litres cabriolet fut produite le 10 mai 1962 et expédiée tout juste deux semaines plus tard, le 24 mai. Elle a désormais retrouvé l'allure qui était la sienne lors de sa livraison, une teinte attirante, le bleu clair Opalescent Silver Blue, avec un intérieur bleu nuit et une capote bleue, celle que son premier propriétaire, JD Hirsh, avait commandée auprès de Jaguar Cars New York.

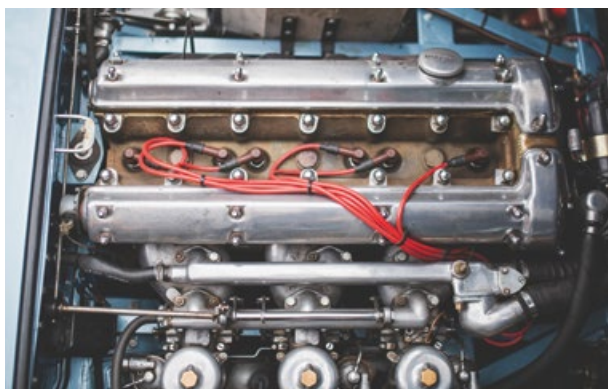
Le début de son historique n'est pas connu mais, par la suite, cette Type E cabriolet revint en Europe

resided for an extended period with an owner in Luxembourg. At some point the car was repainted red. It was acquired by the consignor from a well-known collector in Luxembourg three years ago, and he appointed the specialists at Carrozzeria Sports Car in Modena, Italy, to undertake a return to its original colour, as detailed by its accompanying Jaguar Daimler Heritage Trust certificate. In addition, the mechanics have been checked and addressed where needed by a Jaguar specialist in Modena, and it is said to run and drive beautifully.

Stunning in its original colour scheme, this car was made for the open road, and it is ready to take on any journey the new owner has planned.

et resta longtemps entre les mains d'un propriétaire résidant au Luxembourg. A un moment, elle fut repeinte en rouge. Il y a trois ans, elle fut acquise par son vendeur au Luxembourg auprès d'un collectionneur connu et fut confiée aux spécialistes de la Carrozzeria Sports Car de Modène, en Italie, pour lui restituer ses couleurs d'origine, telles que mentionnées dans le certificat délivré par la fondation du patrimoine Jaguar Daimler. La mécanique a par ailleurs été vérifiée et traitée quand il le fallait par un spécialiste Jaguar de Modène ; il est dit qu'elle fonctionne et roule à merveille.

Cette voiture, magnifique dans son harmonie de teintes d'origine, est faite pour la route, et elle est prête à entreprendre tout voyage que son futur propriétaire aura prévu.





CHASSIS / CHÂSSIS: JN1GANR35U0181312

€140.000 – €160.000

DOCUMENTS:
SWISS CARTE GRISE

Offered from the Youngtimer Collection

**Single ownership and just
under 450 km from new**

**The most desirable variant of
Nissan's modern GTR**

The Nissan GT-R Nismo is considered to be the ultimate expression of the Nissan GT-R, and this particular car is a fully optioned, as-new example. It was delivered in Germany in 2017 and was subsequently homologated in Switzerland for its first and only owner.

The devil truly is in the details with the Nismo. For its aerodynamics, the car features a new lower front air dam, revised skirts, and a carbon-fibre rear wing, all of which create up to 100 kg extra downforce at 186 mph. Mechanically speaking, the front track is

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

**Un unique propriétaire et moins
de 450 km depuis l'origine**

**La version la plus attirante des
Nissan GTR actuelles**

La Nissan GT-R Nismo est tenue pour être la plus extrême des Nissan GT-R. L'exemplaire proposé est doté de toutes les options et se trouve être comme neuf. Il a été livré neuf en 2017 en Allemagne et a été par la suite homologué en Suisse pour son premier et unique propriétaire.

Sur la Nismo, le diable est vraiment dans les détails. Elle soigne son aérodynamisme au moyen d'un spoiler avant abaissé, de jupes modifiées et d'un aileron arrière en fibre de carbone, ensemble qui génère un appui supplémentaire de 100 kg à

widened by 10 mm, and new, stiffer springs are used with Bilstein Damptronic dampers to enhance mechanical grip. Weight saving was also targeted; the Nismo uses a hollow rear anti-roll bar and a set of stunning RAYS forged alloy wheels. Power was also increased to 591 bhp, dropping the 0–60 time to a breathtaking 2.5 seconds. It all combined to allow an astonishing 7.08 lap time at the Nordschleife in 2015, which at the time was a series production car record.

This is a truly incredible performance car, able to compete with the very best track-focused specials.

186 mph (300 km/h). En ce qui concerne la mécanique, sa voie avant est élargie de 10 mm et de nouveaux ressorts, plus raides et associés à des amortisseurs Bilstein Damptronic, viennent augmenter son adhérence. On a aussi cherché à gagner en poids : la Nismo fait appel à une barre anti-dévers arrière creuse et à de superbes roues RAYS en alliage forgé. Sa puissance portée à 600 chevaux a pour effet de faire chuter son 0 à 60 mph (0 à 100 km/h) à un époustouflant 2,5 secondes. Tout cela a contribué, sur le Nordschleife en 2015, à un extraordinaire temps au tour de 7,08, ce qui était alors un record pour une voiture de série.

Il s'agit là d'une voiture aux performances véritablement incroyables, capable de se mesurer aux meilleures voitures conçues pour la piste.





CHASSIS / CHÂSSIS: WDB1260391A497466

€100.000 – €140.000

DOCUMENTS:
JAPANESE EXPORT CERTIFICATE

Offered from the Youngtimer Collection

**Original AMG upgraded 6.0-litre
32v DOHC 'Hammer'**

**Stunning Anthracite Grey Metallic
with Black leather**

Delivered new to Japan

Completed at the Mercedes-Benz Sindelfingen factory in August of 1989, this exceptional 560 SEL was delivered new to AMG Japan for further fettling prior to delivery to its first owner. It is thus equipped with the hand-built 6.0-litre AMG version of the M117 V-8 engine with four valve heads. Its peak power output of 375 bhp makes it a very different proposition to the standard 560 SEL with its 285 bhp. The AMG body kit was also added, alongside three-piece split-rim wheels, an AMG instrument cluster, steering wheel, and overmats.

Véhicule issu de la Youngtimer Collection

**Remotorisée d'origine avec le 6,0 litres – 32
soupapes doubles arbres 'Hammer' d'AMG**

**Magnifique gris anthracite
métallisé avec cuir noir**

Livrée neuve au Japon

Construite en août 1989 à l'usine Mercedes de Sindelfingen, cette exceptionnelle 560 SEL fut livrée neuve à AMG Japon pour y être affûtée avant d'être remise à son premier propriétaire. C'est ainsi qu'elle reçut la version AMG du V8 M117 : un 6,0 litres à culasses à quatre soupapes, construit à la main. Ses 375 chevaux lui permettaient d'offrir vraiment autre chose que les 285 chevaux de la 560 SEL de série. Elle fut également équipée du kit de carrosserie AMG, de roues à jante démontable en trois parties, d'un combiné d'instruments, d'un volant et de surtapis AMG.

Showing just over 60,000 kilometres, it is in good condition for its age, free of corrosion and showing minimal cosmetic wear. It is accompanied by a rich service history which attests to routing 'no expense spared' servicing every two years in Japan; indeed, the three annual service bills between 2009 and 2013 total over €14.000. More recently it has been imported to Switzerland, where it has continued to be regularly maintained and exercised.

Pre-merger AMG build numbers are notoriously scarce, but it is believed that less than 200 of these 6.0 SELs were made. Few would more usable than this well-cared-for example.

Elle affiche à peine plus de 60 000 km et est en bon état pour son âge ; elle est exempte de corrosion et présente des traces d'usure minimes. Elle s'accompagne d'un riche historique d'entretien qui témoigne d'opérations effectuées au Japon tous les deux ans, sans regarder à la dépense ; les trois factures d'entretien comprises entre 2009 et 2013 se montent d'ailleurs, au cumul, à plus de 14 000 €. Elle a récemment été importée en Suisse, où elle a continué à être régulièrement entretenue et utilisée.

Les voitures construites par AMG avant la fusion avec Mercedes sont connues pour être rares, et l'on pense qu'ils ont produit moins de 200 de ces SEL 6.0. Il y en a peu qui puissent être plus prêtes à prendre la route que cet exemplaire si bien choyé.



194

1952 DYNA-VERITAS CABRIOLET



CHASSIS / CHÂSSIS: 28854

€40.000 – €60.000OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

**Exceptionally rare, one of just
10 surviving examples****Formerly displayed at the Automuseum
Prototyp in Hamburg****Four-stroke Aluminium boxer engine
from Panhard & Levassor****Mille Miglia eligible**

Post-war Germany saw a flourish of coachbuilders and engineers that produced some beautiful cars. BMW developed a motorsport partnership with Veritas that led to entries in both Formula 1 and the Mille Miglia, which gave birth to the Dyna-Veritas, built to fund their racing efforts. Stylish yet economical, the two-cylinder, air-cooled engine from the Panhard Dyna was utilised in a front-engined, front-wheel-drive configuration.

**Voiture extrêmement rare, l'une
des 10 seules survivantes****Autrefois exposée à l'Automuseum
Prototyp de Hambourg****Moteur boxer quatre-temps aluminium Panhard
Eligible aux Mille Miglia**

On vit émerger dans l'Allemagne de l'après-guerre de nombreux carrossiers et mécaniciens qui produisirent quelques belles voitures. BMW développa avec Veritas un partenariat sportif qui leur permit de s'engager en Formule 1 et aux Mille Miglia et donna naissance à la Dyna-Veritas, créée pour financer leur activité sportive. Le deux-cylindres refroidi par air de la Dyna Panhard, raffiné mais économique, était monté à l'avant, en configuration traction avant.

Launched in 1950 at the Autosalon in Reutlingen, it was available as a coupe or convertible costing over DM 8,300. The two-door convertibles were produced by Baur coachbuilders in Stuttgart and boasted a captivating aerodynamic shape with excellent road holding. The steel bodywork on the box frame shows similarities with DKW, Porsche, and Volkswagen. Unfortunately, Volkswagen reduced the Beetle's price to a level Veritas couldn't match, and production ceased in 1952 after just 176 Dyna-Veritas had been made.

This charming example retains its original convertible coachwork and is a more potent 'Sprint' model, boasting a 745 cc engine, producing 38 bhp with a 120 km/h top speed, and is the rarest version of the surviving models. Finished in metallic green over tan leather, it has been sympathetically restored and retains many original features. For the last ten years, this car was on display in the Prototyp museum in Hamburg. Freshly serviced, this rare cabriolet is Mille Miglia eligible and ready to enjoy.

Cette voiture, lancée au Salon de Reutlingen 1950, était disponible en coupé ou en cabriolet, pour plus de 8 300 DM. Les cabriolets deux-portes, produits à Stuttgart par la Carrosserie Baur, alliaient une aérodynamique impressionnante à une excellente tenue de route. Leur carrosserie acier montée sur un châssis caisson présentait des similitudes avec celle des DKW, des Porsche et des Volkswagen. Malheureusement, ce dernier abaissa le prix de sa Coccinelle à un niveau que Veritas ne pouvait pas suivre, et la production dut cesser en 1952, après que seules 176 Dyna-Veritas eurent été produites.

Ce ravissant exemplaire a toujours sa carrosserie cabriolet d'origine ; c'est un modèle Sprint, plus puissant, équipé d'un 745 cm³ délivrant 38 chevaux lui permettant d'atteindre les 120 km/h ; c'est la version la plus rare parmi les modèles survivants. Il est vert métallisé avec intérieur en cuir brun et a été agréablement restauré tout en conservant de nombreux équipements d'origine. Ces dix dernières années, il a été exposé au Prototyp museum de Hambourg. Ce rare cabriolet, qui a récemment bénéficié d'opérations d'entretien, est éligible aux Mille Miglia et est prêt à se faire apprécier.



195

1970 FIAT DINO 2400 COUPÉ



CHASSIS / CHÂSSIS: 135BC 0003751

€60.000 – €80.000OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

GERMAN FAHRZEUGBRIEF

**One of 744 Dinos produced for
the 1970 model year****Recent bare-metal respray in *Giallo Dino*****Equipped with the larger and more
powerful 2.4-litre engine****Recent interior restoration****Une des 744 Dino de l'année-modèle 1970****Récemment repeinte en *Giallo Dino*
après mise à nu de la carrosserie****Équipée du plus gros et plus
puissant moteur 2,4 litres****Restauration récente de l'intérieur**

The Fiat Dino was a collaboration between Fiat and Ferrari allowing Fiat to gain a prestige model and enabling Ferrari to qualify its twin-cam Dino V-6 for Formula II racing. Offered in both coupé and spider body styles, the spider was designed by Pininfarina for 1966, while the Bertone-designed coupé arrived a year later. Engineering was by Fiat, while both coachbuilders produced the monocoque body and chassis.

La Fiat Dino est le résultat d'une collaboration entre Fiat et Ferrari, au terme de laquelle Fiat a gagné un modèle de prestige tout en permettant à Ferrari d'homologuer son moteur Dino V6 double arbre pour la Formule 2. Le modèle a été proposé d'abord en spider dessiné par Pininfarina, en 1966, puis un an plus tard en coupé, cette fois réalisé par Bertone. La mécanique était produite par Fiat, les deux carrossiers fournissant le châssis et la carrosserie monocoque.

This restored example was delivered by Fiat in July 1970. It is one of 744 produced for the model year. While the majority of this car's history is unknown, it resided in Germany while in the possession of two previous owners. According to the consignor who has owned it since 2011, it was allegedly owned by world rally champion Armin Schwarz. It currently has historic license approval in Germany.

The car, including the interior and wood trim, was restored prior to his purchase. The consignor refreshed the car between 2012 and 2015, commissioning a bare-metal repaint in *Giallo Dino*. At the same time, the body was preserved with cavity wax, the brakes, clutch, tyres, and battery were renewed, and modern seat belts were installed. It is said to be in good condition, with great torque for everyday use, and pleasant to drive.

Cet exemplaire restauré a été livré par Fiat en juillet 1970. Il fait partie des 744 exemplaires correspondant à cette année-modèle. Alors que la plus grande partie de l'histoire de cette voiture n'est pas connue, ses deux précédents propriétaires étaient basés en Allemagne. Selon l'actuel propriétaire, qui l'a achetée en 2011, elle aurait appartenu au champion d'Europe des rallyes Armin Schwarz. Elle détient actuellement une immatriculation historique allemande.

Avant son achat, cette voiture a été restaurée, ce qui a inclus la sellerie et les garnitures en bois. Le propriétaire l'a fait refaire entre 2012 et 2015, dans une peinture *Giallo Dino* avec mise à nu de la carrosserie. La carrosserie a été traitée avec de la cire dans les cavités, les freins et l'embrayage ont été refaits, les pneus et la batterie remplacés, et des ceintures de sécurité modernes ont été installées. La voiture serait en bon état, avec un moteur très souple pour une utilisation quotidienne, tout en offrant un réel plaisir de conduite.



196

1963 MERCEDES-BENZ 300 SE COUPÉ



CHASSIS / CHÂSSIS: **112.021.10.003829**
ENGINE / MOTEUR: **189.985.10.000062**

€60.000 – €80.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

GERMAN FAHZEUGBRIEF

One of just 630 300 SEs built in 1963

**Attractive colour combination of Dark
Green Metallic over cognac leather**

**Fitted with a factory sunroof and rare
four-speed manual transmission**

Over €25.000 invested in updates since 2015

Un des 630 exemplaires de 300 SE produits en 1963

**Séduisante combinaison de couleurs,
vert foncé métallisé et cuir cognac**

**Équipée d'un toit ouvrant d'usine et d'une
rare boîte manuelle à quatre rapports**

Plus de 25 000 € investis en travaux depuis 2015

Mercedes-Benz introduced the W112-generation 300 SE coupé and cabriolet at the March 1962 Geneva Motor Show. Just thirteen per week were built, largely by hand. In all, just 3,127, including 630 in 1963, were produced through 1967. Power is supplied by a 160 bhp, 3.0-litre, six-cylinder engine, and standard equipment includes air suspension, power steering, and four-wheel disc brakes.

Mercedes a présenté les coupés et cabriolets 300 SE de la génération W112 au Salon de Genève de mars 1962. Avec une production très artisanale de 13 exemplaires par semaine, un total de 3 127 exemplaires est sorti d'usine jusqu'en 1967, dont 630 en 1963. La voiture était équipée d'un 6-cylindres 3 litres de 160 ch et l'équipement de série incluait une suspension pneumatique, une direction assistée et des freins à disques sur les quatre roues.

Originally delivered to the United States, this example was sent from there to Finland in 1992, at which time it was repainted. According to the previous owner, he drove the car sparingly from 2005 to 2014, adding less than 5,000 km. Finished in a stunning Dark Green Metallic over a cognac interior, this lovely example is fitted with both a factory sunroof and a rare floor-shifted four-speed manual transmission.

The consignor has invested €25.000 in work since purchasing the car in 2015. Front and rear axles were completely dismantled and replaced with original parts. The clutch was replaced and the brakes renewed along with the air suspension, including all bellows and valves. All work was done by a renowned Mercedes-Benz specialist recommended by Mercedes-Benz clubs in Germany, and invoices for this work are on file.

This is a very well-kept, technically excellent vehicle with rare equipment in an attractive colour combination.

Livrée neuve aux États-Unis, cette voiture a été envoyée en 1992 en Finlande. A cette époque, elle avait été repeinte. Selon son précédent propriétaire, il aurait utilisé la voiture avec parcimonie, couvrant moins de 5 000 km entre 2005 et 2014. Avec sa superbe couleur vert foncé métallisé et sa sellerie cognac, ce bel exemplaire est équipé d'un toit ouvrant d'usine et d'une rare boîte manuelle à quatre rapports, avec commande au plancher.

L'actuel propriétaire a investi 25 000 € en travaux après avoir acheté cette voiture en 2015. Les essieux avant et arrière ont été complètement démontés et remplacés par des pièces d'origine. L'embrayage a été remplacé et les freins rénovés, de même que la suspension pneumatique avec ses soufflets et soupapes. Tous les travaux ont été effectués par un spécialiste Mercedes recommandé par des clubs Mercedes en Allemagne, et des factures correspondant à ces travaux se trouvent dans le dossier.

Il s'agit d'un exemplaire très bien entretenu, mécaniquement excellent, doté d'un équipement rare et affichant une séduisante combinaison de couleurs.



197

1929 CHRYSLER SERIES 75 ROADSTER



CHASSIS / CHÂSSIS: **CY 282 E**

€90.000 – €100.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:
UK V5

**Fascinating history in the U.S. Northeast;
single ownership for 66 years**

**Beautifully restored with vintage
rallies and touring in mind**

Competed in the 2016 Gran Premio Nuvolari

**Highly eligible for vintage events, including
Le Mans Classic and the Mille Miglia**

**Fascinant historique, dans le Nord-Est des USA.
Un propriétaire unique pendant 66 ans.**

**Magnifiquement restaurée en vue de
rallies et de sorties d'anciennes**

A participé au Gran Premio Nuvolari 2016

**Tout à fait éligible à des manifestations d'anciennes,
dont la Le Mans Classic et les Mille Miglia**

In 1949 this Chrysler Series 75 Roadster was purchased by Richard Roy from a dealership near Newton, New Jersey. It was formerly the property of a Dr Buringer, who had previously used it to haul rocks out of his garden, and Roy, seventeen years old at the time, paid the princely sum of \$25 for this car, his first. Roy returned the car to running order, painted it metallic green, and proceeded to drive the car everywhere.

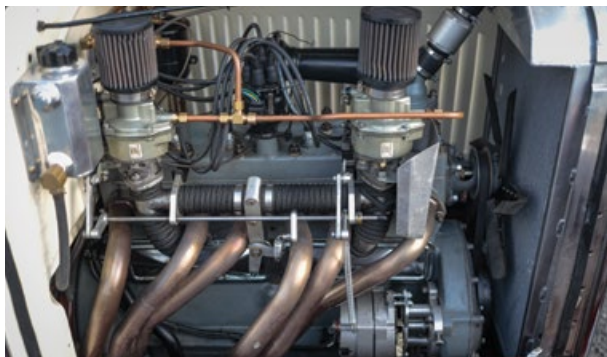
Cette Chrysler Series 75 Roadster fut achetée en 1949 par Richard Roy à un concessionnaire de la région de Newton, dans le New Jersey. Elle avait précédemment appartenu à un certain Dr Buringer, qui s'en était parfois servi pour retirer des blocs de pierre de son jardin. M. Roy, alors âgé de dix-sept ans, avait royalement payé 25 dollars pour cette voiture, qui était sa première. Il l'avait remise en état de marche, l'avait repeinte en vert métallisé, et l'avait menée un peu partout.

Roy later became a successful businessman and a fervent car collector, yet never sold his Chrysler, lovingly nicknamed 'Blossom', and it remained with him until his passing. It was sold to the current owner via RM Sotheby's in October of 2015. At the time, it was largely unchanged from Mr Roy's heyday, still wearing its 1950s-era paint, red vinyl interior, original wooden wheels, and even Roy's Lehigh University parking tags on its front bumper.

Upon its purchase, the Chrysler was shipped to Europe and fully restored at a reported cost of \$100,000 with vintage rallies and touring in mind. Following the restoration, the car competed in the 2016 Grand Premio Nuvolari, and it remains highly eligible for similar events, including Le Mans Classic and the Mille Miglia.

Par la suite, M. Roy réussit en affaires et devint un fervent collectionneur de voitures, mais il ne revendit jamais sa Chrysler, qu'il avait affectueusement surnommée "le bourgeon", et la conserva jusqu'à sa mort. C'est RM Sotheby's qui la vendit en octobre 2015 à son actuel propriétaire. Elle avait très peu changé depuis son heure de gloire auprès de M. Roy ; elle arborait toujours sa peinture des années 1950, son intérieur en vinyle rouge, ses roues en bois d'origine et même, collées sur son pare-chocs avant, ses vignettes de parking de la Lehigh University qu'avait fréquentée M. Roy.

Après avoir été rachetée, la Chrysler fut expédiée en Europe et restaurée en totalité, pour un coût annoncé de 100 000 dollars, en vue de rallyes et de sorties d'anciennes. A l'issue de sa restauration, elle participa au Gran Premio Nuvolari 2016. Elle reste tout à fait éligible à des manifestations comparables, dont la Le Mans Classic et les Mille Miglia.



Dick Roy at the wheel of "Blossom", 1955.
Courtesy of the owner.

198

1972 JAGUAR E-TYPE SERIES 3 V-12 FIXED HEAD COUPÉ



CHASSIS / CHÂSSIS: **UC 1S 73641 BW**
ENGINE / MOTEUR: **7S 7242 SA**

€60.000 – €80.000

OFFERED WITHOUT RESERVE
SANS PRIX DE RÉSERVE

DOCUMENTS:

**BELGIAN CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION**

**Cosmetically 'backdated' to
resemble a Series 1 E-Type**

**Fascinating combination of Series 3
V-12 power with Series 1 looks**

**Retains its original engine, overhauled
with only 200 miles since**

Devotees of the Jaguar E-Type often debate which of the model's three generations is best. Many favour Series 3 E-Types for drivability, and others enjoy the Series 1 cars for their stunning looks. Combining aspects of both would make for the ultimate driver's E-Type, exactly like the Series 3 Fixed Head Coupé presented here.

Produced on 6 September 1972, this E-Type was shipped to British Leyland of New York equipped with an automatic gearbox and finished

**Esthétiquement "backdated" pour
ressembler à une Type E Série 1**

**Fascinante combinaison d'un moteur V12
de Série 3 sous l'allure d'une Série 1**

**Moteur d'origine, révisé, seulement 200
miles parcourus depuis les travaux**

Savoir quelle la meilleure des trois générations de Type E fait souvent l'objet de débats passionnés entre les amateurs. Un grand nombre d'entre eux préfèrent la Série 3 pour sa facilité d'utilisation, et d'autres se tournent vers la Série 1 à cause de sa forme fantastique. Associer certains aspects des deux permettrait d'obtenir la meilleure des Type E, comme c'est le cas du coupé Série 3 présenté ici.

Sortie d'usine le 6 septembre 1972, cette Type E a été expédiée chez British Leyland, à New York. Elle

in Willow Green over black. While subsequent history is not known, in the 1990s a previous owner set out to update this car with Series 1 features. Although it cannot be confirmed, it could be that Jaguar carried out the work themselves earlier, due to the high-quality nature of the work itself and the authentic appearance of the special features. Off the record, employees were highly impressed with the car at Jaguar Land Rover Classic Deutschland, where the care was completely inspected and fine-tuned during the summer of 2019. In this regard we invite interested parties to have a closer look into the documents that come with the car.

Series 1-style seats, dashboard, bonnet, and an early centre console were installed, as were headlight covers and quad exhausts. Wider wheels were also fitted, along with uprated brakes and suspension, including Koni shocks. Importantly, the original automatic gearbox was replaced with a four-speed manual transmission with overdrive. The car's original seats, as well as its original Koni shocks (dated May 1972) and period-correct Kangol harness are included in the sale. Acquired by the current Belgian owner in 2011, this would be an interesting acquisition for the individual looking for an E-Type in immaculate condition that stands out from the crowd.

était équipée d'une boîte automatique et affichait une teinte Willow Green avec intérieur noir. L'histoire qui a suivi cette période n'est pas connue mais, dans les années 1990, un propriétaire précédent a décidé de modifier cette voiture avec des éléments de Série 1. Bien que cela ne puisse être confirmé, il se peut même que ces travaux aient été réalisés par Jaguar, plus tôt, car ils sont de très grande qualité et les éléments spéciaux sont d'une apparence particulièrement authentique. D'ailleurs, les employés de Jaguar Land Rover Classic Deutschland ont été très impressionnés par cette voiture. C'est là qu'elle a été complètement inspectée et peaufinée au cours de l'été 2019. A ce sujet, nous invitons les personnes intéressées à consulter de plus près les documents qui accompagnent la voiture.

Sièges, tableau de bord, console centrale et capot de style Série 1 ont été installés, de même que des bulles de phares et quatre échappements. La voiture a reçu des jantes plus larges, des freins et suspensions améliorés, et des amortisseurs Koni. Il est important de noter que la boîte automatique d'origine a laissé place à une boîte manuelle quatre rapports avec overdrive. Les sièges d'origine, les amortisseurs Koni d'origine (datés de mai 1972) ainsi que des harnais Kangol corrects pour la période sont inclus dans la vente. Achetée en 2011 par son actuel propriétaire belge, cette voiture constituera une acquisition intéressante pour quelqu'un qui est à la recherche d'une Type E en superbe état, et qui se distingue des autres.



ACKNOWLEDGEMENTS | REMERCIEMENTS

SPECIAL THANK-YOU

Alpina Burkard Bovensiepen GmbH & Co. KG
Angelo Amadesi
Archivio Museo Mille Miglia
Aston Martin Heritage Trust
William Ayoub
Jürgen Barth
John de Boer
Thomas Böhler
British Motor Industry Heritage Trust
Ferrari Classiche
Jaguar Daimler Heritage Trust
Kees Den Hollander - alpina-archive.com
Pierre-Yves Laugier

Peter Marshall
Maserati Classiche
Marcel Massini
Mercedes-Benz Brooklands
Mercedes-Benz Classic Center
Porsche Cars North America
Marc Rabinau
Michel Revoy - Amicale Facel Vega
Rolls-Royce Enthusiasts' Club
Rolls-Royce Foundation
David Sewell
Björn Tiedemann
David Wheeler

PHOTOGRAPHY

Mathieu Bonnevie
Simone Caldirola
Kevin Van Campenhout
Remi Dargegen
Andrei Diomidov
Tom Gidden

Dirk De Jager
Simon Laufer
Bernardo Lucio
Tim Scott
Peter Seabrook
Amy Shore

Amin Siala
Peter Singhof
Cymon Taylor
Diana Varga
Adam Warner

RESEARCH & EDITORIAL

Cary Ahl
Alexandra Antonel
Peter Burton
Mike Daly
Zachary Dillinger
Greg Duckloe
Andrew Ganz
Peter Larsen
Peter Linsky

Meagan Lobzun
Dave Lowery
Matt Lynch
Eugene Robertson
Bill Rothermel
Chris Smith
Michael Squire
Jean-Paul Tissot
Lauren Warchol

CATALOGUE & PRODUCTION MANAGER

Craig Plowman

CREATIVE MANAGER

Adriaan Geluk

CREATIVE DEPARTMENT

Jordan Kwasnycia
MacKenzie McEwen
Patrick Olds
Anthony Poupard
Martin Steele
Bartłomiej Wnęk



THERE'S NOT AN APP FOR THIS



HAGERTY
FOR PEOPLE WHO LOVE CARS

INSURANCE. DRIVERS CLUB. CAR VALUES. ENTERTAINMENT. THE SHOP. DRIVESHARE.

Drive with us. Exclusive collector vehicle insurance sponsor for RM Sotheby's.



800.922.4050 | [HAGERTY.COM](https://www.hagerty.com)



877.922.9701 | [HAGERTY.CA](https://www.hagerty.ca)



0333 323 0989 | [HAGERTYINSURANCE.CO.UK](https://www.hagertyinsurance.co.uk)

Vehicle make and model names and logos are property of their respective owners and their inclusion does not imply sponsorship of or affiliation with Hagerty or any of its products or services. Hagerty Insurance Agency, LLC, (HIA) determines final risk acceptance. Purchase of insurance through HIA is not required to receive optional products or services through Hagerty Drivers Club, The Shop, or DriveShare. Hagerty, the Steering Wheel logo, HAGERTY FOR PEOPLE WHO LOVE CARS, THE SHOP ASSEMBLED BY HAGERTY, and DRIVESHARE BY HAGERTY are registered or common law trademarks of The Hagerty Group, LLC. ©2019

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 Deutschland GmbH 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 Deutschland GmbH d.b.a. RM Sotheby's ("**RMS**"), veuillez vous reporter aux Conditions Générales de Service, partie Enchérisseurs.

RÈGLEMENT À L'ISSUE DE LA VENTE

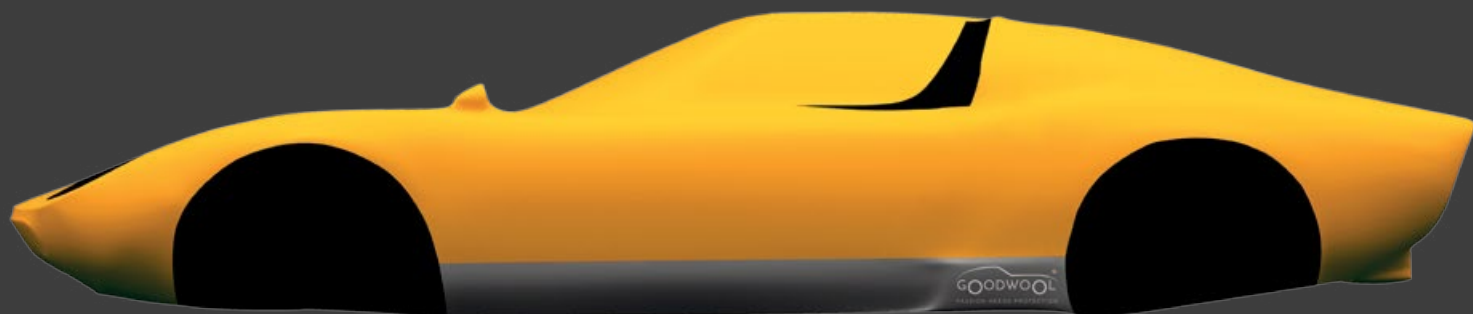
Si vous avez emporté l'enchère, notre département Administration vous fera parvenir par e-mail après la vente une copie de votre bordereau d'achat et les coordonnées de virement bancaire. Le paiement doit être effectué en totalité, à l'ordre de RMS, et au plus tard à 17 h le lendemain ouvrable du jour 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.



CUSTOM MADE WOOL TECH SHELL

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.

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.

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'année 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.

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.

There's no Road to Happiness Happiness is the Road



TERRE DI CANOSSA

10th Edition

April 16th - 19th 2020

MODENA CENTO ORE

20th Anniversary

June 2nd - 7th 2020



STELLA ALPINA

June 26th - 28th 2020

RALLYE OF ENCHANTMENT



May 11th - 16th 2020



FALL RALLYE NEW ENGLAND

October 14th - 17th 2020

ARABIAN ROADS



November 16th - 27th 2020



CANOSSA GRAND TOURS

April - November 2020

www.canossa.com

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

Samantha Green

t: +44 (0) 1284 850 950

m: +44 (0) 7908 446 981

samantha@carseurope.net

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

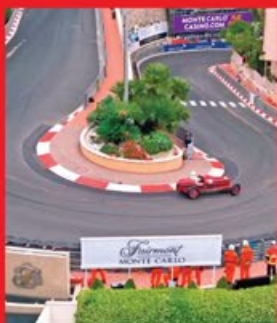
m: +44 (0) 7944 623 294

bwalker@rmsothebys.com



Sotheby's

The Grand Tour
that winds its way
through Provence
to the 2020
Grand Prix
Historique de
Monaco.



 **GRAND TOUR**

PROVENCE — MONACO

TUESDAY 5 – SUNDAY 10 MAY 2020



Join a small group on a luxury tour in two parts. The first three days is a spectacular motoring adventure through the wilds of Provence, at its best in springtime. Enjoy luxury château hotels and iconic gourmet lunch stops on a breathtaking route through the foothills of the Alps. Once in Monaco, part two is a thrilling weekend at the Historic Grand Prix as privileged guests of RM Sotheby's, with a full programme of entertainment alongside all the action. Limited to just 20 cars—classic and modern sports cars welcome. For a brochure with all the details or for more information, email JLittle@rmsothebys.com or call Jack at +44 7968 566 204.

REMOVAL OF PURCHASED LOTS

All purchased lots will be removed from the auction room by 17:00 on Thursday, 6 February 2020, 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 €575 (EUR) plus VAT per 'motor car' lot (including motorcycles, boats, and trailers), and a daily storage fee of up to €50 (EUR) plus VAT per lot will commence on Saturday, 8 February 2020, 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 Samantha Green at CARS.



Please note that the Paris storage location will close on Thursday, 27 February 2020, 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 €950 plus VAT.

Lots subject to temporary import restrictions will be taken to a bonded storage facility operated by Roger Benaim. Lot(s) cannot be discharged from RMS' custody without the completion of customs procedures. Customs charges will be levied appropriately depending on each individual scenario. Please be aware cars on temporary import bond will be subject to a compulsory administrative fee of €450 + VAT.

Roger Benaim

Frank Benaim

t: +33 146 27 4848

frank@rogerbenaim.com

RETRAIT DES LOTS ACHETÉS

Tous les lots achetés seront retirés de la salle des ventes le jeudi 6 février 2020 avant 17 h et acheminés vers un lieu de stockage sécurisé géré par CARS et situé à Paris.

L'acheteur se verra facturé des frais de retrait d'un maximum de 575 € (EUR) plus TVA par "automobile" (ceci est aussi valable pour les motos, les bateaux et les remorques), ainsi que des frais de stockage de 50 € (EUR) plus TVA par lot et par jour à partir du samedi 8 février 2020 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 Samantha Green chez CARS.

CARS

Samantha Green

T: +44 (0) 1284 850 950

M: +44 (0) 7908 446 981

samantha@carseurope.net

Veuillez noter que les locaux de stockage de Paris fermeront le jeudi 27 février 2020 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 950 € (EUR) plus TVA.

Les lots faisant l'objet de restrictions temporaires à l'importation seront acheminés vers l'entrepôt d'un transitaire agréé par l'administration des douanes dirigé par Roger Benaim. Le(s) lot(s) ne peut (peuvent) pas être déchargé(s) de la garde de RMS sans l'accomplissement des procédures douanières. Les droits de douane seront prélevés de manière appropriée en fonction de chaque scénario individuel. Veuillez noter que les voitures sous caution d'importation temporaire seront soumises à des frais administratifs obligatoires de 450 € + TVA.

TRANSPORTATION CONTACT INFORMATION

CONTACTS POUR LE TRANSPORT



**GREG
ANDERSON**

t: +44 (0) 20 7851 7070

m: +44 (0) 7960 068 687

ganderson@rmsothebys.com



CARNET DE PASSAGES EN DOUANE
PROVIDED UNDER AGREEMENT WITH FIA AND AIT

Tel: +44 (0) 1284 333 812

Email: carnetservices@carseurope.net

CARS

Classic Automotive Relocation Services

TRADITIONAL VALUES
MODERN THINKING

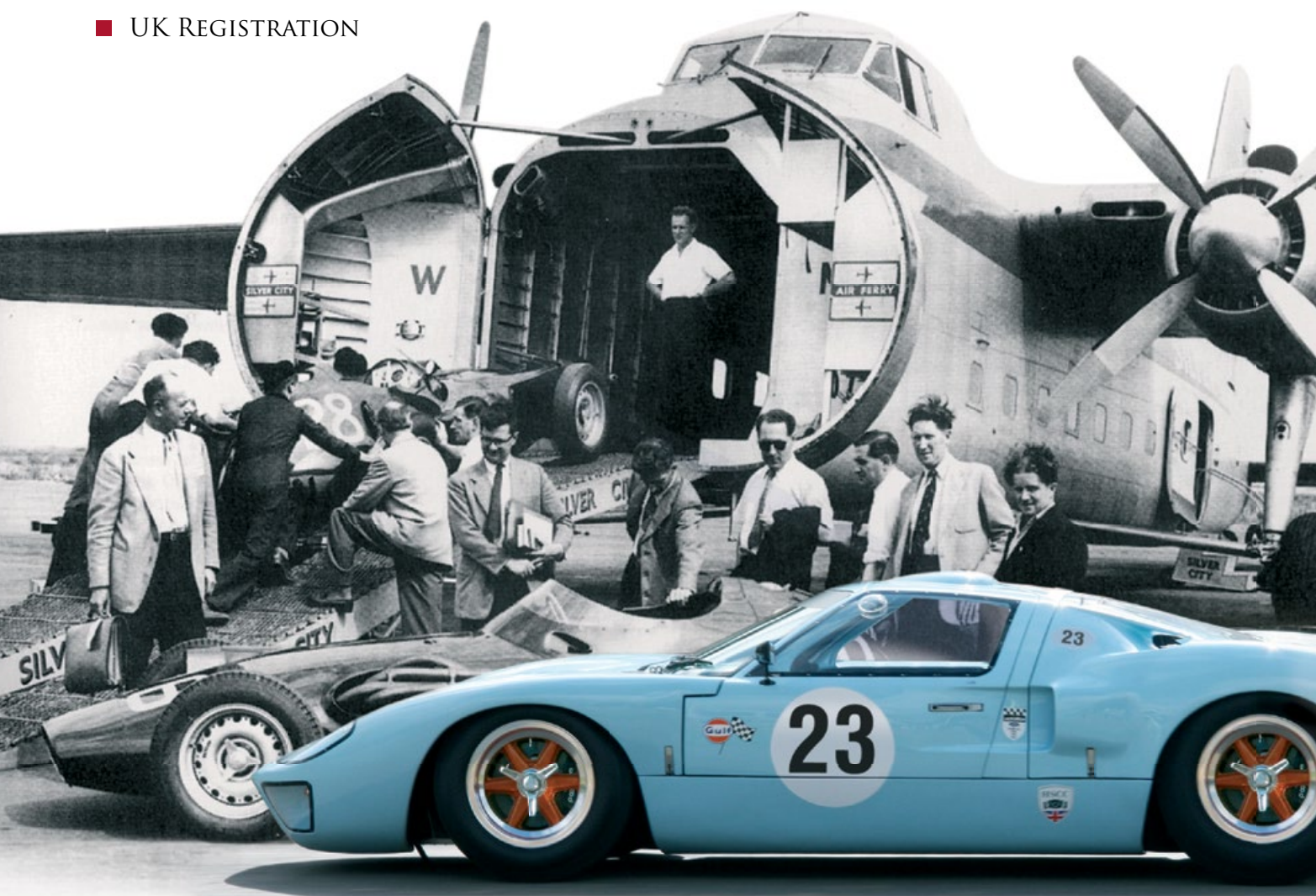
- SEA AND AIR FREIGHT
- WORLDWIDE CUSTOMS BROKERAGE
- RACE AND RALLY TRANSPORTATION
- INTERNATIONAL STORAGE
- UK AND EUROPEAN TRUCKING
- UK REGISTRATION

OFFICIAL TRANSPORT PARTNER



AMELIA ISLAND 2020

CONCOURS D'ELEGANCE



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 ("**Conditions**") prior to consigning a Motor Car or Any Other Lot at this or any other RM Auctions Deutschland GmbH d.b.a. RM Sotheby's ("**RMS**") sale.
- 1.2. RMS' contractual relationship with the Consignors is governed by:
 - 1.2.1. These Conditions;
 - 1.2.2. The Consignment Agreement package; for the avoidance of doubt, this is the fillable package containing the Consignor's 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 agent for the Consignor, and a sales 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 these Conditions. RMS agrees to receive the Motor Car or Any Other Lot in trust and agrees not to permit its use for any other purposes, other than those contained in these Conditions, without the express written consent of the Consignor.

3. **Services:** RMS agrees to act as an agent for the Consignor and to provide auction services, including but not limited to, a sales 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:** If the Motor Car or Any Other Lot is sold, the Consignor agrees to pay the Sellers' Commission on the Hammer Price (the last accepted bid is the Hammer Price ("**Hammer Price**")) of the Motor Car or Any Other Lot 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 Hammer Price 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 these Conditions. If the Motor Car or Any Other Lot is sold by RMS during the term of these Conditions, the money due to the Consignor shall be disbursed within 20 business days after the sale, provided that the purchase price, applicable commissions, and fees have been received by RMS, in accordance with the terms of these Conditions.
- 5.2. As used in these Conditions, a "sale" occurs between the Consignor and the Buyer when the hammer or equivalent device or mechanism drops on the Hammer Price or when the auctioneer awards the Motor Car or Any Other Lot to the highest Bidder.

CONDITIONS GENERALES 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 Auctions Deutschland GmbH 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'écarter 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 1.2.5 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 le Prix d'Adjudication (la dernière offre acceptée est le Prix d'Adjudication ("**Prix d'Adjudication**") du véhicule automobile ou de tout autre lot, indiquée à la section Commissions des documents de vente. De plus, le Vendeur reconnaît que RMS collectera une Commission Acheteur auprès de l'acheteur du véhicule automobile ou de tout autre lot en question, sur la base du Prix d'Adjudication du véhicule automobile ou de tout autre lot. Il convient de noter que la Commission Acheteur peut être modifiée à la discrétion de RMS, si la Commission Acheteur standard change pour la vente. Autrement dit, la Commission Acheteur concernant le véhicule automobile ou tout autre lot ne sera pas différente de la Commission Acheteur concernant d'autres véhicules automobiles ou d'autres lots présentés à la vente.

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



SICHTERMAN

DUTCH BOUTIQUE YACHT BUILDERS

[SICHTERMAN.COM](https://sichterman.com)

- 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 (defined below) of the Motor Car or Any Other Lot to the Buyer.
- 5.6. If RMS has reason to believe or is notified that the (i) Consignor's breach of the Contractual Obligations, (ii) alleged breach of the Contractual Obligations, (iii) Consignor's actions could potentially cause RMS liability, and/or (iv) Buyer claims material misrepresentation within the Twenty Day Window (defined below) as outlined in clause 10 ("**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.
- 6. Exclusivity:** 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 these Conditions and ending 60 business days following the auction.
- 6.1. 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 20, *Withdrawn Motor Car or Any Other Lot*, of these Conditions.
- 6.2. 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 media at RMS' discretion, the Motor Car or Any Other Lot for sale up to 60 days after the auction.
- 6.2.1. 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.
- 6.2.2. 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 equivalent to the Buyers' Premium (as charged in the auction), unless RMS and the Consignor mutually agree to a different Private Sales commission.
- 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 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 ("**Ownership**").
- 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 first pay RMS a minimum fee of US\$500 and, if the Title defect costs more than US\$500 to correct, the Consignor agrees to pay for any and all additional reasonable expenses related to correcting such defect ("**Title Fees**"). The Title Fees will be deducted from the Consignor's proceeds of sale.
- 7.3.1.1. In cases where pre-existing Titles do not exist and insurance bonds are necessary, the Consignor will be charged Title Fees on a case-by-case basis.
- 7.4. In order to facilitate and transfer the Title for the Motor Car or Any Other Lot, the Consignor agrees to sign the Power of Attorney attached to the Consignment Agreement package.
- 7.5. The Consignor will indemnify and hold RMS harmless from any claims, demands, losses, expenses, damages, costs, actions, and liabilities, including without limitation to court costs and attorney fees, of whatever kind or nature that may or may not occur, whether known or unknown, on the account of or arising out of all matters related to the Ownership and Titles.

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 (i) du manquement du Vendeur aux Obligations Contractuelles, (ii) du manquement allégué du Vendeur aux Obligations Contractuelles, (iii) que les agissements du Vendeur peuvent potentiellement engager la responsabilité de RMS, et/ou (iv) si l'Acheteur se plaint d'une fausse déclaration matérielle dans le Délai de Vingt Jours (défini ci-dessous) comme indiqué à l'article 10 ("**litige**"), RMS peut, à sa seule discrétion, retenir le paiement au Vendeur jusqu'au règlement du litige ; par ailleurs, RMS peut déduire toute somme qui lui est due de la somme détenue.
- 6. Exclusivité.** 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. 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 20 Retrait du véhicule automobile ou de tout autre lot » des présentes Conditions.
- 6.2. 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.
- 6.2.1. 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.
- 6.2.2. 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 ("**Propriété**").
- 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 du Titre de Propriété, le Vendeur accepte de régler à RMS un montant minimum de 500 \$ et, si le défaut du Titre de Propriété coûte plus de 500 \$ à corriger, le Vendeur accepte de régler l'ensemble des dépenses raisonnables additionnelles pour rectifier un tel défaut ("**Frais de Titre de Propriété**"). Les Frais de Titre de Propriété seront déduits des sommes versées au Vendeur.
- 7.3.1.1. Au cas où il n'existe pas de Titre de Propriété et où des certificats d'assurance sont nécessaires, le Vendeur devra régler des Frais de Titre de Propriété au cas par cas.
- 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.
- 7.5. Le Vendeur s'engage à indemniser RMS et à dégager RMS de toute responsabilité pour toute réclamation, demande, perte, dépense, dommage, coût, action et engagement, y compris et sans limitation frais de justice et d'avocat, de quelque nature que ce soit et qui puisse survenir ou non, connu ou non connu, causé par ou survenant à cause de tout ce qui concerne la Propriété et les documents de circulation.

FESTIVAL

AUTOMOBILE INTERNATIONALE

EXPOSITION

CONCEPT CARS ET DESIGN AUTOMOBILE

GIRARD-PERREGAUX



1919
CONCEPT

#FAI
2020



FESTIVAL AUTOMOBILE
INTERNATIONAL

35^{EME} EDITION

PARIS, LES INVALIDES
29 JANVIER AU 2 FÉVRIER 2020
WWW.FESTIVALAUTOMOBILE.COM

CONCEPTION MARTIAL DASSONVILLE
L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



JCDecaux



LALIQUE



Le Point



BLUXE-INFINITY.COM



Sotheby's



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 as set forth in these Conditions. 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 also 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 2 business days of receiving the catalogue description from RMS' Research department; if RMS does not receive a response to its request to review within 2 business days, RMS will consider this an approval of the catalogue description and a representation that RMS can rely upon.

10. Twenty Day Window for Rescission of Sale due to Material Misrepresentation Claims:

10.1. RMS will review concerns regarding material misrepresentations raised by the Buyer for 20 business days from the date of the auction.

10.2. If it is found that the alleged material misrepresentation (that would not have been reasonably found through the Bidder's due diligence) materially decreases the value or functionality of the Motor Car or Any Other Lot, RMS will work with the Buyer to reach a solution.

10.2.1. The Consignor agrees to indemnify, defend, and hold RMS harmless from any claims that may be made with respect to any Buyer alleged damages or liability, including but not limited to, travel expenses, repair expenses, and inspection expenses in any way related to actions taken in accordance with clause 10.

(clause 10 to 10.2.1 together "Twenty Day Window")

11. Motor Car or Any Other Lot Operation:

11.1. 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.

11.2. 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 starting and driving across the auction block or being 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.

12. 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 these Conditions, from any liability that may result from such driving or movement of the Motor Car or Any Other Lot.

13. No-Sale of Motor Car or Any Other Lot:

13.1. If there is a no-sale, any and all fees owing, including but not limited to Title Fees, must be paid to RMS before the Motor Car or Any Other Lot is released to the Consignor.

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 jours ouvrés qui suivent la réception de la description du catalogue émise par le Service de Recherche de RMS ; si RMS ne reçoit pas de réponse à sa demande d'examen dans les deux jours ouvrés, RMS considérera que cela vaudra approbation de la description du catalogue, et constituera une présentation sur laquelle RMS peut s'appuyer.

10. Délai de Vingt Jours pour résiliation de la vente due à une plainte pour fausse déclaration matérielle :

10.1. RMS étudiera toute affaire concernant les fausses déclarations matérielles relevées par l'Acheteur dans les 20 jours ouvrés suivant la date de la vente.

10.2. S'il est constaté que la fausse déclaration matérielle alléguée (qui n'aurait pas été raisonnablement constatée dans le cadre de la Responsabilités de Vérification de l'Enchérisseur) réduit matériellement la valeur ou le fonctionnement du véhicule automobile ou de tout autre lot, RMS discutera avec l'Acheteur pour trouver une solution.

10.2.1. Le Vendeur accepte d'indemniser et défendre RMS et de la dégager de toute responsabilité en cas de plainte pour tous dommages ou responsabilités allégués de tout Acheteur, y compris (mais cette liste n'est pas exhaustive) frais de transport, de réparation et d'inspection liés de quelque façon que ce soit à toutes les actions effectuées dans le cadre de l'article 10.

(les articles 10 à 10.2.1 sont désignés collectivement le "Délai de Vingt Jours")

11. Fonctionnement du véhicule automobile ou de tout autre lot.

11.1. 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.

11.2. 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.

12. 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.

13. Défaut de vente du véhicule automobile ou de tout autre lot.

13.1. 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.



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

22TH – 24TH MAY 2020, CERNOBBIO / ITALY

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 2020 – we look forward to seeing you
and your exquisite car or motorcycle on 22th–24th May.

For more detailed information go to concorsodeleganzavilladeste.com

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

- 13.2. If there is a no-sale, (i) the non-sold Motor Car, including motorcycles, boats, and trailers, will be removed from the auction site immediately following the auction and taken to a secure storage facility AND (ii) the Consignor will be required to pay RMS a removal fee of up to €600 plus VAT per Motor Car.
- 13.3. Contingent upon clause 13.2 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 60 business days.
- 13.4. If any Motor Cars, including motorcycles, boats, and trailers, are not removed by 5:00 p.m. in the jurisdiction in which the auction was held (or are not granted authority to be removed due to clause 13.1), RMS will remove the motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, and the Consignor is required to pay RMS a daily storage fee of up to €40 plus VAT per Motor Car.
- 13.5. For the removal of a non-Motor Car lot, including but not limited to memorabilia, jewellery, and clothing, from the auction site, a direct shipping company will contact the Consignor after the sale; please note that a reasonable memorabilia removal and storage fee will apply.
- 13.6. If the Consignor has not removed their Motor Car or Any Other Lot from the storage facility within 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 to sell it via private treaty for fair market value.
- 13.6.1. Once sold, RMS will retain all reasonable expenses, auction fees if sold via auction, and if sold via private treaty, a 20% commission; if there are any remaining funds, these will be returned to the Consignor within 30 business days of the sale.
- 13.7. 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.
- 14. Cancellation/Rescission of Auction:** 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:
- 14.1. Force majeure events, including but not limited to:
- 14.1.1. Any natural disaster that, despite reasonable efforts, restricts RMS from holding the auction;
- 14.1.2. Structural damage to the auction venue prior to the auction that, despite reasonable efforts, restricts RMS from holding the auction; and
- 14.1.3. A terrorist event that, despite reasonable efforts, restricts RMS from holding the auction.
- 14.2. Government/court actions, orders, injunctions, regulations, laws, or non-compliance with applicable rules, regulations, or laws to hold an auction that necessitate a cancellation.
- 15. Cancellation/Rescission of Motor Car or Any Other Lot:** 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:
- 15.1. RMS opines that the Motor Car or Any Other Lot has been intentionally and materially misrepresented by the Consignor;
- 15.2. RMS opines that physical damage to the Motor Car or Any Other Lot, which cannot be sufficiently repaired prior to the auction, occurred after these Conditions was signed;
- 15.3. RMS is served with a lawsuit from a third party in relation to the Motor Car or Any Other Lot;
- 15.4. RMS faces significant reputational damages that would cause monetary damages for selling the Motor Car or Any Other Lot;
- 15.5. Material issues regarding the Title, registration, or transfer of Ownership that cannot be reasonably cured;
- 15.6. Material issues regarding the provenance, merchantability, or authenticity of the Motor Car or Any Other Lot that cannot be reasonably cured;
- 13.2. Dans l'hypothèse d'une non-vente, (i) le Véhicule non vendu, y compris motos, bateaux et remorques, sera retiré du site de la vente aux enchères immédiatement après la vente et emmené sur un lieu de stockage sécurisé, ET (ii) le Vendeur sera tenu de payer à RMS des frais de transport pouvant aller jusqu'à 600 € plus TVA par Véhicule.
- 13.3. Sous réserve de la satisfaction de l'article 13.2, 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).
- 13.4. Si un Véhicule quel qu'il soit, y compris motos, bateaux et remorques, n'est pas retiré avant 17 h de la juridiction dans laquelle s'est tenue la vente aux enchères (ou n'a pas reçu l'autorisation d'en être retiré à cause de la clause 13.1), RMS retirera le Véhicule, y compris motos, bateaux et remorques, et le Vendeur sera tenu de payer à RMS des frais de stockage journaliers pouvant aller jusqu'à 40 € plus TVA par Véhicule.
- 13.5. 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.
- 13.6. 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.
- 13.6.1. 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.
- 13.7. RMS a le droit d'exercer une charge ou un privilège sur le véhicule automobile ou tout autre lot invendu, 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.
- 14. Annulation/résiliation de la vente aux enchères.** 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 :
- 14.1. Cas de Force Majeure, y compris notamment:
- 14.1.1. toute catastrophe naturelle qui, en dépit d'efforts raisonnables, empêche RMS d'assurer la vente aux enchères;
- 14.1.2. 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
- 14.1.3. un événement terroriste qui, malgré des efforts raisonnables, empêche RMS d'assurer la vente aux enchères.
- 14.2. Poursuites par la justice ou le gouvernement, ordres, injonctions, réglementations, lois, ou non conformité avec les règles, réglementations ou lois applicables pour organiser une vente aux enchères qui nécessite une annulation.
- 15. Annulation/résiliation de la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot.** 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 :
- 15.1. RMS estime que le Vendeur a fait une fausse déclaration intentionnelle et importante concernant le véhicule automobile ou tout autre lot ;
- 15.2. 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 ;
- 15.3. RMS est signifiée ou notifiée de poursuites engagées par un tiers à l'égard du véhicule automobile ou de tout autre lot ;
- 15.4. 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 ;
- 15.5. questions importantes concernant le Titre de Propriété, l'immatriculation ou le transfert de propriété auxquelles il ne peut être remédié raisonnablement ;
- 15.6. 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 ;



Watches

AUCTION GENEVA 25 MARCH

2, RUE FRANÇOIS-DIDAY, 1204 GENÈVE
ENQUIRIES +41 22 908 48 19 MIKAEL.WALLHAGEN@SOTHEBYS.COM
SOTHEBYS.COM/WATCHES #SOTHEBYSWATCHES

ROLEX, 'Explorer Dial' Submariner, Ref 5513, Stainless steel wristwatch with bracelet, circa 1964



DOWNLOAD SOTHEBY'S APP
FOLLOW US @SOTHEBYSWATCHES

15.7. Government/court actions, orders, injunctions, regulations, laws, or non-compliance with applicable rules, regulations, or laws to sell the Motor Car or Any Other Lot at auction that necessitate a cancellation; or

15.8. 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 an 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.

16. 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.

17. Odometer Statement: The Consignor will provide a duly executed odometer statement on or before the first day of the auction, and further accepts sole responsibility for the accuracy or inaccuracy of such statement.

18. Reserve:

18.1. 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 they may not be raised. The reserve does not include commissions to RMS. RMS has the right to sell a 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.

18.2. 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.

19. 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. 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.

20. Withdrawn Motor Car or Any Other Lot:

20.1. 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.

20.2. If the Consignor withdraws one or more of the Motor Cars or Any Other Lots from the auction after the signing of these Conditions, the Consignor will pay RMS the Buyers' Premium and Sellers' Commission that would have been due under these Conditions had the Motor Car or Any Other Lot (a) met their reserve; (b) if offered without reserve, then the Motor Car or Any Other Lot's published low estimate; or (c) if no published low estimate, then the Motor Car or Any Other Lot's fair market value as determined by RMS, by 5:00 p.m. of the next business day following the auction.

21. Legal Action:

21.1. 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.

15.7. Poursuites par la justice ou le gouvernement, ordres, injonctions, réglementations, lois, ou non conformité avec les règles, réglementations ou lois applicables pour vendre le véhicule automobile ou tout autre lot en vente aux enchères qui nécessite une annulation ; ou

15.8. 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.

16. 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.

17. 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.

18. Réserve.

18.1 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.

18.2 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.

19. Assurance. Le propriétaire est responsable du maintien en permanence d'un contrat d'assurance adéquat sur le Véhicule ou sur Tout Autre Lot ; la valeur couverte par cette assurance doit être au moins égale à l'estimation basse précédant la vente sur le Véhicule ou sur Tout Autre Lot, et elle doit dans tous les cas inclure une assurance sur les dommages au Véhicule ou à Tout Autre Lot ; elle ne doit pas pouvoir être annulée par la compagnie d'assurance avant que la propriété du Véhicule ou de Tout Autre Lot ait été transférée à l'Acheteur et que ce dernier ait pris possession du Véhicule ou de Tout Autre Lot auprès de RMS. Le Vendeur accepte que RMS et ses filiales et agents respectifs ne sont pas responsables pour tout vol, perte ou dommage sur le Véhicule ou sur Tout Autre Lot, et que RMS et ses filiales, agents et entreprises de stockage respectifs ne peuvent endosser aucune responsabilité pour tout vol, perte ou dommage sur le Véhicule ou sur Tout Autre Lot.

20. Retrait du véhicule automobile ou de tout autre lot.

20.1 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.

20.2 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.

21. Action en justice.

21.1 Les présentes Conditions (et tout litige ou réclamation y afférent ou afférent à leur



Sotheby's

**NOW INVITING
CONSIGNMENTS**



OFFERED WITHOUT RESERVE
1985 Porsche 911 Turbo
Chassis no. WPOZZZ93ZFS000649



OFFERED WITHOUT RESERVE
1976 Porsche 911 Carrera 3.0
Chassis no. 9117600379



OFFERED WITHOUT RESERVE
1976 Lancia Beta Montecarlo
Chassis no. 137 AS 0001523



OFFERED WITHOUT RESERVE
2000 Ferrari 456M GT
Chassis no. ZFFWP44B000118679

27 MARCH

ESSEN

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH 13 FEBRUARY

GERMANY +49 (0) 800 000 7203
UK +44 (0) 20 7851 7070
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93
ITALY +39 02 9475 3812

rmsothebys.com
Collectors gather here.

21.2. 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.

22. Marketing Fee: The marketing fee is non-refundable and is not credited toward the sales commission.

23. 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.

24. Motor Car 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 US\$200 (or the local currency equivalent) replacement fee will be charged to the Consignor.

25. Antifreeze Is the Responsibility of the Consignor:

25.1. 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 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, -20°F-rated antifreeze into their Motor Car or Any Other Lot's radiator.

25.2. 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 recoup 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 of the antifreeze will be recouped 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 retake possession of their Motor Car or Any Other Lot. If already settled, the Consignor must pay RMS directly.

26. Entire Agreement: This document shall be binding upon the Parties and their respective heirs, personal representatives, and assigns. Except as otherwise expressly provided herein, these Conditions shall not be modified, except in writing. Whenever used in these Conditions, 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.

27. No Legal or Tax Advice: These Conditions are an important legal document. The Consignor acknowledges that the Consignor has had the opportunity to consult an attorney before signing these Conditions and has signed these Conditions after having the opportunity to consult with an attorney of their own choosing. Notwithstanding any references to any transactions or arrangements in these Conditions, or any contemporaneous written, oral, or implied understandings of the Parties relating to the subject matter of these Conditions, 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 these Conditions, and no one at RMS has acted as the Consignor's attorney or tax advisor.

28. 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 purchase 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

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.

21.2. 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.

22. Frais de commercialisation. Les frais de commercialisation ne sont pas remboursables et ne sont pas crédités en paiement de la commission de vente.

23. 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.

24. 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.

25. L'antigel relève de la responsabilité du Vendeur.

25.1. 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.

25.2. 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.

26. 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 inversement.

27. 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.

28. 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 personnelles 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



Restoration



A REPUTATION FOR PERFECTION

A WINNING TRADITION

Over the past 30 years, RM Auto Restoration has steadily grown and evolved into a widely recognized world-class restoration facility that has achieved unprecedented honors in the automotive restoration industry. Whether it's a complete body-off restoration, a partial restoration, or a cosmetic upgrade, our dedicated team of restoration perfectionists provides an unwavering commitment to delivering flawless work no matter the project.

ERNIE MORREAU

T: +1 519 352 4575

M: +1 519 350 0280

emorreau@rmautorestation.com

DON MCLELLAN

T: +1 519 352 4575

M: +1 519 350 0888

dmclellan@rmautorestation.com

UPHOLSTERY

MECHANICS

PARTS

PAINT

DETAILING

FABRICATION

TESTING

WOODWORKING

TRIM

TRANSPORT

rmautorestation.com

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.

- 29. 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.
- 30. 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.
- 31. 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.
- 32. Vehicle Registration Number (If Applicable):**
 - 32.1. If the Consignor wishes to sell the Motor Car but retain the rights to the registration number of the Motor Car, it is the Consignor's responsibility to notify RMS in writing.
 - 32.2. 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.
 - 32.3. 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 the condition that no claim attaches to RMS for taking any such steps, whether arising out of RMS' negligence or any other cause whatsoever.
- 33. Motor Car or Any Other Lot Under Temporary Import:**
 - 33.1. If a Motor Car or Any Other Lot is brought into Europe from a country outside of Europe, 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.
 - 33.2. Motor Cars or Any Other Lots 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, for which RMS will provide the details of as and when necessary.
 - 33.3. 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 Europe. The Motor Car or Any Other Lot cannot be released from RMS' care until an option is executed.
 - 33.4. Should the Consignor decide for the Motor Car or Any Other Lot to remain in Europe when purchased, the Buyer is responsible to pay any and all import fees for the Motor Car or Any Other Lot.
- 34. 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.

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.

- 29. 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.
- 30. 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.
- 31. 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.
- 32. Numéro d'immatriculation du véhicule (le cas échéant).**
 - 32.1 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.
 - 32.2 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.
 - 32.3 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
- 33. Véhicule automobile ou tout autre lot sous importation provisoire.**
 - 33.1 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.
 - 33.2 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.
 - 33.3 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.
 - 33.4 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.
- 34. 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.



Online Only

CONSIGN OR
REGISTER TO BID

Auction your way.

Should you wish to consign to our Online Only auctions, please contact an RM Car Specialist today.



rmsothebys.com
Collectors gather here.

CONSIGN OR REGISTER TO BID



RESTORATION

AUCTIONS

FINANCIAL SERVICES

PRIVATE SALES

6-7 MARCH
AMELIA ISLAND
AMELIA ISLAND, FLORIDA

20-21 MARCH
PALM BEACH
PBIR, PALM BEACH, FLORIDA

27 MARCH
ESSEN
ESSEN, GERMANY

8-9 MAY
AUBURN SPRING
AUBURN, INDIANA

9 MAY
MONACO
MONTE CARLO, MONACO

14-15 AUGUST
MONTEREY
MONTEREY, CALIFORNIA

3-6 SEPTEMBER
AUBURN FALL
AUBURN, INDIANA

8-9 OCTOBER
HERSHEY
HERSHEY, PENNSYLVANIA

NEW DATE
LONDON
NEW LOCATION TO BE ANNOUNCED

SETTING THE STANDARD

More selection.

More locations.

More possibilities.

Our business has been fueled by a love of cars and a passion for producing results since 1976. Our vertically integrated range of services, from restoration and private sales to auctions and estate planning—coupled with an expert team of Car Specialists, an international footprint, and a focus on product quality and inventiveness of presentation—provide an unsurpassed level of service to the global collector car market.



**ONLINE
SALES**

**CAR
STORAGE**

HEADQUARTERS +1 519 352 4575
UK +44 (0) 20 7851 7070
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93
ITALY +39 02 9475 3812
GERMANY +49 (0) 800 000 7203

rmsothebys.com
Collectors gather here.

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@rmsothebys.com with any questions or concerns regarding these Bidders' Conditions of Business.

1.2. RM's contractual relationship with the Bidders are 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;
- 1.2.4. The Key to Lot Symbols and/or Legend referenced in the auction catalogue and the description for the motor car or any other lot; and
- 1.2.5. In each case as amended by any salesroom notice, auctioneer's announcement at the auction, or website update.

(Clauses 1.2 to 1.2.5 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. Bidder Due Diligence Responsibilities. The Bidder is responsible for any and all due diligence including but not limited to inspections and verification of the (i) condition, (ii) authenticity, (iii) completeness, (iv) statements made in reference to, and (v) any and all other matters regarding any motor car or any other lot offered in an RM sale ("Bidder Due Diligence").

3. Twenty Day Window for Rescission of Sale due to Material Misrepresentation.

3.1. RM will review concerns regarding material misrepresentations raised by the Buyer for 20 business days from the date of the auction; after which time, all sales are considered "As Is" and "Where Is" as outlined in clause 4 below. Please send all concerns to legal@rmsothebys.com.

3.2. If it is found that the alleged material misrepresentation (that would not have been reasonably found through the Bidder Due Diligence) materially decreases the value or functionality of the motor car or any other lot, RM will work with the Buyer to reach a solution.

- 3.2.1. The Buyer agrees to indemnify, defend, and hold RM harmless from any claims that may be made with respect to any Buyer alleged damages or liability, including but not limited to, travel expenses, repair expenses, and inspection expenses in any way related to actions taken in accordance with clause 3.

(clause 3 to 3.2.1 together "Twenty Day Window")

4. With the Exception of the Twenty Day Window, All Sales Are "As Is" and "Where Is." No warranties or representations of any type whatsoever are made by RM regarding any motor car or any other lot offered in an RM sale. 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 based on statements and historical files,

CONDITIONS GENERALES DE VENTE

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@rmsothebys.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 ;
- 1.2.4. L'explication des symboles et/ou légende accompagnant les lots référencée dans le catalogue de la vente et la description du véhicule ou de tout autre lot ; et
- 1.2.5. 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 1.2.5 sont désignés collectivement les « Obligations Contractuelles »).

1.3. En tant qu'opérateur de ventes volontaires aux enchères, RM 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, 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. Responsabilités de Vérification de l'Enchérisseur. L'Enchérisseur est dument responsable d'effectuer toute vérification y compris (mais cette liste n'est pas exhaustive) inspections et vérifications de (i) l'état, (ii) de l'authenticité, (iii) de l'exhaustivité, (iv) des déclarations effectuées en référence à, et (v) de tout autre point concernant tout véhicule automobile ou tout autre lot proposé dans une vente aux enchères RM ("Vérification de l'Enchérisseur").

3. Délai de Vingt Jours pour résiliation de la vente due à une plainte pour fausse déclaration matérielle.

3.1. RM étudiera toute affaire concernant les fausses déclarations matérielles relevées par l'Acheteur dans les 20 jours ouvrés suivant la date de la vente ; passé ce délai, toute vente sera considérée comme "en l'état" et "où elle se trouve", comme rappelé dans l'article 4 qui suit. Veuillez faire parvenir toute plainte à legal@rmsothebys.com.

3.2. S'il est constaté que la fausse déclaration matérielle alléguée (qui n'aurait pas été raisonnablement constatée dans le cadre de la Responsabilité de Vérification de l'Enchérisseur) réduit matériellement la valeur ou le fonctionnement du véhicule automobile ou de tout autre lot, RM discutera avec l'Acheteur pour trouver une solution.

- 3.2.1. L'Acheteur accepte d'indemniser et défendre RMS et de la dégager de toute responsabilité en cas de plainte pour tous dommages ou responsabilités allégués de tout Acheteur, y compris (mais cette liste n'est pas exhaustive) frais de transport, de réparation et d'inspection liés de quelque façon que ce soit à toutes les actions effectuées dans le cadre de l'article 3.

(les articles 3 à 3.2.1 sont désignés collectivement le "Délai de Vingt Jours")

4. A l'exception du Délai de Vingt Jours, toutes les ventes sont effectuées "en l'état" et "où elle se trouve". RM ne donne aucune garantie ou n'effectue aucune déclaration

- if any, collected from the Consignor and other third party sources, and RM has no obligation to verify or authenticate any such statements. 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.
5. **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 or 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.
 6. **Registration Fee.**
 - 6.1. In order to register to bid onsite at auction, Bidders must pay a bidder registration fee as outlined below:
 - 6.1.1. Up to a US\$300 bidder registration fee for RMS American auctions;
 - 6.1.2. Up to a US\$200 bidder registration fee for RMA American auctions;
 - 6.1.3. A €200 bidder registration fee for RMS Paris auctions;
 - 6.1.4. A €200 bidder registration fee for RMS Monaco and Villa Erba auctions; and
 - 6.1.5. A £150 bidder registration fee for RMS London, United Kingdom, auctions.
 - 6.2. Please note that the registration fees outlined in the clauses above are subject to change by any salesroom notice, auctioneer's announcement at the auction, catalogue update, or website update, and it is each Bidder's responsibility to apprise themselves of any changes to the registration fees.
 7. **Bidding.**
 - 7.1. To bid at an RM auction, a Bidder must be at least 21 years of age.
 - 7.2. 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.
 - 7.3. The Bidder is responsible for all risk of loss or damage and insurance immediately upon purchase of the motor car or any other lot.
 - 7.4. 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 cataloguing of the motor cars or any other lots.
 - 7.5. 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.
 8. **Purchase Price.** The purchase price shall consist of the following:
 - 8.1. the Hammer Price (defined below) of the motor car or any other lot, and
 - 8.2. the applicable Buyers' Premium (defined below).
 (Clauses 8 to 8.2 together **"Purchase Price"**.)

quelle qu'elle soit à propos de tout véhicule automobile ou de tout autre lot proposé dans une vente aux enchères RM. Les déclarations imprimées dans les catalogues, le contenu en ligne, les courriers, les publicités, les brochures, les enseignes et cartons de vitrines, ainsi que les déclarations verbales faites par les commissaires priseurs ou le personnel de la vente aux enchères, sont basés sur des déclarations et des dossiers historiques, s'ils existent, rassemblés par le Vendeur et autres sources tierces, et RM n'est nullement tenue de vérifier ou d'authentifier ces affirmations. Tout véhicule automobile ou tout autre lot est vendu en l'état, là où il se trouve, 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 ; LE NUMÉRO DE SÉRIE, LA MARQUE OU LE MODÈLE ; AUX OPTIONS ET OUTILS ; AUX HEURES DE FONCTIONNEMENT MOTEUR ; ET AU KILOMÉTRAGE DE TOUT VÉHICULE AUTOMOBILE OU DE TOUT AUTRE LOT, ET ILS DÉCLINENT EXPRESSÉMENT TOUTE GARANTIE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADÉQUATION À UN USAGE PARTICULIER.

5. **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.
6. **Frais d'inscription.**
 - 6.1. Afin de s'inscrire pour enchérir sur le lieu des enchères, les Enchérisseurs doivent payer des frais d'inscription comme indiqué ci-dessous :
 - 6.1.1. jusqu'à concurrence de 300 \$ (USD) de frais d'inscription pour les enchères RMS en Amérique du Nord ;
 - 6.1.2. jusqu'à concurrence de 200 \$ (USD) de frais d'inscription pour les enchères RMA en Amérique du Nord ;
 - 6.1.3. 200 € (EUR) de frais d'inscription pour les enchères RMS à Paris ;
 - 6.1.4. 200 € (EUR) de frais d'inscription pour les enchères RMS à Monaco et Villa Erba ; et
 - 6.1.5. 150 £ (GBP) de frais d'inscription pour les enchères RMS à Londres, au Royaume-Uni.
 - 6.2. Il convient de noter que les frais d'inscription mentionnés dans les articles qui précèdent sont susceptibles d'être modifiés par toute information notifiée dans la salle de ventes, toute annonce du commissaire priseur lors de la vente, toute mise à jour du catalogue, ou mise à jour du site internet, et il est de la responsabilité de chaque Enchérisseur de s'informer de toute modification des frais d'inscription.
7. **Enchères.**
 - 7.1. Pour enchérir à une enchère RM, un Enchérisseur doit être âgé d'au moins 21 ans, ou de 18 ans en France.
 - 7.2. 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.
 - 7.3. 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.
 - 7.4. 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.
 - 7.5. 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.

9. Buyers' Premium.

- 9.1. 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").
- 9.2. RMS American auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 9.2.1. In the event of a final Hammer Price of US\$250,000 and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 12%.
- 9.2.2. In the event of a final Hammer Price above US\$250,000 on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 12% on the first US\$250,000 and will receive a Buyers' Premium of 10% on the Hammer Price above US\$250,000.
- 9.2.3. 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 20% on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.3. RMA American auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 9.3.1. RMA will receive a Buyers' Premium of 10% on all motor car lots.
- 9.3.2. 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 15% on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.4. RM European auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 9.4.1. In the event of a final Hammer Price of €200,000 and below on all motor car lots, RM will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium).
- 9.4.2. In the event of a final Hammer Price above €200,000 on all motor car lots, RM will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first €200,000 and will receive a Buyers' Premium of 12.5% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above €200,000.
- 9.4.3. 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 20% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.5. RMS London, United Kingdom, auctions will have the following Buyers' Premiums:
- 9.5.1. In the event of a final Hammer Price of £200,000 and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium).
- 9.5.2. In the event of a final Hammer Price above £200,000 on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first £200,000 and will receive a Buyers' Premium of 12.5% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above £200,000.
- 9.5.3. 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 20% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.6. For those Bidders utilizing the online service Live Auctioneers for any RM auction, in addition to the applicable Buyers' Premium, an additional 2% of the Hammer Price will be charged to the Buyer of a motor car lot, and an additional 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.

10. Taxes.

- 10.1. 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.
- 10.2. Although by no means an exhaustive list, please be aware of the tax scenarios below.
- 10.2.1. For auctions held in the United States, if the Buyer of a motor car or

8. Prix d'Achat. Le Prix d'Achat se compose des éléments suivants :

- 8.1. Le Prix d'Adjudication (défini plus bas) de tout véhicule automobile ou tout autre lot, et
- 8.2. la Commission Acheteur applicable (définie plus bas).

(les Articles 8 à 8.2 sont désignés collectivement le « Prix d'Achat »).

9. Commission d'Achat.

- 9.1. 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 »).
- 9.2. Les enchères de RMS en Amérique du Nord donneront lieu aux Commissions d'Achat suivantes :
- 9.2.1. 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 %).
- 9.2.2. 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).
- 9.2.3. 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.
- 9.3. Les enchères RMA en Amérique du Nord donneront lieu aux Commissions d'Achat suivantes :
- 9.3.1. RMA percevra une Commission d'Achat de dix pour cent (10 %) sur l'ensemble des lots de véhicules automobiles.
- 9.3.2. 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.
- 9.4. Les enchères RMA en Europe donneront lieu aux Commission d'Achat suivantes :
- 9.4.1. 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).
- 9.4.2. Si le Prix d'Adjudication final est supérieur 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 supérieur à 200 000 € (EUR).
- 9.4.3. 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.
- 9.5. Les enchères RMS à Londres (Royaume-Uni) donneront lieu aux Commissions d'Achat suivantes :
- 9.5.1. 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).
- 9.5.2. 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 supérieur à 200 000 £ (GBP).
- 9.5.3. 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.
- 9.6. 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.

10. Impôts et taxes.

any other lot resides in an American state in which RM is registered to collect/remit sales tax, RM is required to collect/remit sales tax on the purchase of that motor car or any other lot. RM is registered to collect/remit sales tax in the following states: California, Florida, Indiana, Pennsylvania, Arizona, New York, and Michigan. RM reserves the right to collect/remit sales tax from residents from other jurisdictions if RM deems the collection/remittance of tax necessary.

10.2.2. For auctions in the EU, according to the EU VAT Directive, motor cars that have been in use for no more than 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.

11. 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. As a condition of bidding at an RM auction, 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. A further condition of bidding at an RM auction is that the Bidder holds RM harmless from any and all tax or regulatory issues that arise due to Tax and Ownership Information (defined below) that RM provides.

11.1. In order to assist Bidders with this process, RM may provide information about the tax status of each motor car or any other lot, as well as any ownership or registration papers that will be supplied with the respective motor car or any other lot ("**Tax and Ownership Information**"); however, this information is being provided merely to assist Bidders in their determination of their own tax and regulatory responsibilities.

12. Payment.

12.1. Subject to fulfillment of the Contractual Obligations, on the fall of the auctioneer's hammer (or equivalent device or mechanism), the contract between the Consignor and the Bidder is concluded.

12.2. The value of the last accepted bid upon the fall of the auctioneer's hammer (or equivalent device or mechanism) is the Hammer Price ("**Hammer Price**").

12.3. 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.

12.4. RM American auctions will be conducted in United States Dollars and all payments are required to be made in United States Dollars. Further, 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.

12.5. RM United Kingdom auctions will be conducted in Pound Sterling and all payments are required to be made in Pound Sterling. Further, all payments must be in the form of wire transfer unless other arrangements have been approved in advance.

12.6. RM European auctions will be conducted in Euro and all payments are required to be made in Euro. Further, all payments must be in the form of wire transfer unless other arrangements have been approved in advance.

12.7. 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.

12.8. 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:

12.8.1. 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.

12.8.2. 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

10.1. 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.

10.2. Bien que cette liste ne soit pas exhaustive, veuillez prendre connaissance des éléments fiscaux ci-dessous

10.2.1. 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.

10.2.2. 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.

11. Aucun Conseil Légal ou Fiscal. Cet accord est un document légal important.

L'Enchérisseur reconnaît que l'Enchérisseur a eu l'occasion de consulter un avocat avant de signer cet accord et a signé cet accord après avoir eu l'occasion de consulter un avocat de son choix. En dépit de toute référence à toute transaction ou arrangement mentionnés dans cet accord, ou de tout arrangement contemporain écrit, oral ou supposé entre les parties relatif à l'objet de cet accord, RM n'a pas fourni de conseil légal ou fiscal ou de service de planification fiscale à l'Enchérisseur ou pour le bénéfice de l'Enchérisseur en connexion avec les transactions envisagées par cet accord, et personne chez RM n'a agi en tant que conseiller fiscal ou qu'avocat de l'Enchérisseur. Comme condition pour enchérir à une vente RM, il est de la responsabilité de l'Enchérisseur de vérifier lui-même et de se conformer à toute taxe, droit applicable ou à tout autre paiement associé à l'achat de tout véhicule ou tout autre lot lors d'une vente RM. Une autre condition pour enchérir à une vente RM est que l'Enchérisseur dégage RM de toute responsabilité concernant tout problème fiscal ou réglementaire survenant à cause de l'Information Fiscale et de Propriété (définie ci-dessous) que fournit RM.

11.1. De façon à assister les Enchérisseurs dans ce processus, RM peut fournir des informations concernant le statut fiscal de chaque véhicule ou de tout autre lot, de même que des documents de propriété ou d'immatriculation qui seront fournis avec les véhicules respectifs ou tout autre lot ("**Information Fiscale et de Propriété**") ; cependant, cette information est fournie simplement pour aider les Enchérisseurs dans la détermination de leurs propres responsabilités sur le plan fiscal et réglementaire.

12. Paiement.

12.1. Sous réserve de l'exécution des Obligations Contractuelles, le contrat entre le Vendeur et l'Enchérisseur est conclu au coup de marteau (ou tout autre dispositif ou mécanisme) du commissaire-priseur.

12.2. La valeur de la dernière enchère acceptée au moment du coup de marteau du commissaire-priseur (ou tout autre dispositif ou mécanisme) correspond au Prix d'Adjudication ("**Prix d'Adjudication**").

12.3. Le paiement est dû en intégralité au plus tard à 17 h le jour ouvré suivant ("**Date limite de Paiement**"), et le paiement doit être versé à RM.

12.4. Les ventes aux enchères RM aux États-Unis seront conduites en Dollars Américains et tous les paiements devront être effectués en Dollars Américains. De plus, tous les paiements devront être versés sous forme d'espèces ou de fonds certifiés, à moins qu'une autre procédure ait été convenue au préalable. Les paiements en espèces seront déclarés en conformité avec les exigences du gouvernement fédéral américain.

12.5. Les ventes aux enchères RM au Royaume Uni seront conduites en Livres Sterling et tous les paiements devront être effectués en Livres Sterling. De plus, tous les paiements devront être effectués par virement bancaire, à moins qu'une autre procédure ait été convenue au préalable.

12.6. Les ventes aux enchères RM en Europe seront conduites en Euro et tous les paiements devront être effectués en Euro. De plus, tous les paiements devront être effectués par virement bancaire, à moins qu'une autre procédure ait été convenue au préalable.

12.7. 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.

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 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.

13. 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.

14. 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.

15. Cancellation/Rescission of Auction. 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:

15.1. Force Majeure events including but not limited to:

- 15.1.1. Any natural disaster, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction;
- 15.1.2. Structural damage to the auction venue prior to the auction, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction; and
- 15.1.3. Any terrorist event, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction.

15.2. Government/court actions, orders, injunctions, regulations, laws, or non-compliance with applicable rules, regulations, or laws to hold an auction that necessitate a cancellation.

16. Cancellation/Rescission of Motor Car or Any Other Lot. 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:

- 16.1. RM opines that the motor car or any other lot has been intentionally and materially misrepresented by the Consignor;
- 16.2. 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;
- 16.3. RM is served with a lawsuit from a third party in relation to the motor car or any other lot;
- 16.4. RM faces significant reputational damages that would cause monetary damages for selling the motor car or any other lot;
- 16.5. Material issues regarding title, registration, or transfer of ownership that cannot be reasonably cured;
- 16.6. Material issues regarding the provenance, merchantability, or authenticity of the motor car or any other lot that cannot be reasonably cured;
- 16.7. Government/court actions, orders, injunctions, regulations, laws, or non-compliance with applicable rules, regulations, or laws to sell the motor car or any other lot at auction that necessitate a cancellation; or
- 16.8. 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

12.8. Au cas où l'Adjudicataire ne règle pas une partie du Prix d'Achat plus les taxes applicables avant la Date Limite de Paiement, l'Adjudicataire accepte et reconnaît ce qui suit :

12.8.1. A sa seule discrétion, RM a la possibilité d'annuler/abroger la vente d'un véhicule ou de tout autre lot et ne sera pas responsable vis-à-vis de l'Adjudicataire pour toute perte ou dommage résultant de cette annulation/abrogation.

12.8.2. Si RM décide de payer au Vendeur toute portion du Prix d'Achat plus les taxes applicables, RM aura tous les droits du Vendeur pour poursuivre l'Acheteur pour tout montant payé au Vendeur, que ce soit par la loi, en fonds propres, ou sous ces Conditions Générales. L'Adjudicataire autorise RM à déduire le Prix d'Achat plus les taxes applicables de la caution versée par l'Adjudicataire et/ou à débiter ce montant sur la carte bancaire que l'Adjudicataire a fournie. Si la caution de l'Adjudicataire et/ou le paiement par la carte bancaire ne couvre pas le Prix d'Achat plus les taxes applicables, en plus de tout autre recours permis par la loi, RM se réserve le droit d'imposer, depuis la Date Limite de Paiement et jusqu'à ce que le paiement complet du Prix d'Achat plus les taxes applicables ait été effectué par l'Acheteur, une charge de 10% d'intérêts par an sur (1) le Prix d'Achat plus les taxes applicables, (2) la Commission Vendeur la plus élevée de celles publiées, (3) la Commission Acheteur, (4) les dépenses applicables, (5) tous frais de recouvrement, frais d'avocat et frais juridiques engagés pour obtenir le paiement, et (6) autres dommages.

13. 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.

14. 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.

15. Annulation de la vente aux enchères. 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 :

15.1. Cas de Force Majeure, y compris notamment :

- 15.1.1. toute catastrophe naturelle qui, en dépit d'efforts raisonnables, empêche RM d'assurer la vente aux enchères ;
- 15.1.2. 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
- 15.1.3. tout événement terroriste qui, en dépit d'efforts raisonnables, empêche RM d'assurer la vente aux enchères.

15.2. Poursuites par la justice ou le gouvernement, ordres, injonctions, réglementations, lois, ou non conformité avec les règles, réglementations ou lois applicables pour organiser une vente aux enchères qui nécessite une annulation.

16. Annulation/résiliation de la vente du véhicule automobile ou de tout autre lot. 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 :

- 16.1. RM estime que l'Enchérisseur a fait une fausse déclaration intentionnelle et importante concernant le véhicule automobile ou tout autre lot ;
- 16.2. 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 ;
- 16.3. RM est signifiée ou notifiée de poursuites engagées par un tiers à l'égard du véhicule automobile ou de tout autre lot ;
- 16.4. 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 ;
- 16.5. questions importantes concernant le Titre de Propriété, l'immatriculation ou le transfert de propriété auxquelles il ne peut être remédié raisonnablement ;
- 16.6. questions importantes concernant la provenance, la qualité marchande ou l'authenticité

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.

17. Online Services Are "As Is" and "As Available."

17.1. Bidders may be able to bid via websites, telephone services, applications, and tools (collectively "Services").

17.2. 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.

17.3. 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.

18. **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.

19. **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.

20. Credit Card Hold and Pre-authorization.

20.1. 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 20.2 ("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 10 business days, depending on their credit card company. Please note that RM may waive this requirement at its sole discretion.

20.2. A CC Hold as outlined below will be placed on the Bidder's credit card:

20.2.1. A US\$5,000 CC Hold for RMS American auctions;

20.2.2. A US\$2,000 CC Hold for RMA American auctions;

20.2.3. A €5,000 CC Hold for RM European auctions; and

20.2.4. A £5,000 CC Hold for RMS London, United Kingdom, auctions.

21. Title Transfer.

21.1. For RM's 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 as soon as possible following the auction with a target of a maximum of 20 business days following the auction; however, please note that for reasons beyond RM's control, including any delays in lien releases by lien holder(s) and/or delays by Department of Motor Vehicles (or equivalent) in certain states, there are instances where the Buyer may not receive the title within 20 business days and, in those circumstances, RM will work to provide the titles to the Buyer as soon as possible. A US\$75 administration fee or its equivalent in local currency of the auction location (US\$85 in the State of California) will be assessed per motor car purchased, but this fee will not apply to nostalgia lots.

21.1.1. If a motor car or any other lot is rendered "Title in Transit", it is unlikely that the Buyers will receive the title in the mail within 20 business days following the auction; however, RM will work to provide the titles to the Buyer as soon as possible.

21.1.2. The Buyer acknowledges that delays in transferring titles due to delays at government Motor Vehicle departments happen from time-to-time and, the Buyer will hold RM harmless from any allegations of damages arising out of government delays.

du véhicule automobile ou de tout autre lot auxquelles il ne peut être remédié raisonnablement ;

16.7. Poursuites par la justice ou le gouvernement, ordres, injonctions, règlements, lois, ou non conformité avec les règles, réglementations ou lois applicables pour vendre le véhicule automobile ou tout autre lot en vente aux enchères qui nécessite une annulation ; ou

16.8. 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.

17. Les services en ligne sont « en l'état » et « selon leur disponibilité ».

17.1. 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 »).

17.2. 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.

17.3. 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.

18. **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.

19. **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 entête de la banque. Veuillez noter que RM peut renoncer à cette exigence à son gré.

20. Garantie sur carte de crédit et autorisation préalable.

20.1. 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 20.2 (« **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.

20.2. Une Garantie sur CC telle que celle énoncée ci-dessous sera placée sur la carte de crédit de l'Enchérisseur :

20.2.1. une Garantie sur CC de 5 000 \$ (USD) pour les enchères RMS en Amérique du Nord ;

20.2.2. une Garantie sur CC de 2 000 \$ (USD) pour les enchères RMA en Amérique du Nord ;

20.2.3. une Garantie sur CC de 5 000 € (EUR) pour les enchères RM en Europe ; et

20.2.4. une Garantie sur CC de 5 000 £ (GBP) pour les enchères RMS à Londres, au Royaume-Uni.

21. Transfert de propriété.

21.1. Concernant les ventes aux enchères RM en Amérique du Nord, afin de garantir que tous les titres de propriété sont libres de privilèges et de sûreté, RM gère le procédé de transfert de titre au nom de l'Acheteur. Les Acheteurs recevront les titres par courrier aussi vite que possible après la vente aux enchères, avec un objectif de 20 jours ouvrés au plus après la vente ; cependant, il convient de noter que pour des raisons indépendantes de la volonté de RM, y compris tout retard dans la libération de privilèges ou de sûretés par ceux qui les détiennent, et/ou tout retard du Département des Véhicules Motorisés (ou équivalent) de

21.2. For RM European and London, United Kingdom auctions, RM will use its best efforts to ensure that all titles are free and clear of liens and encumbrances. Where possible, RM will also assist with the process of title reassignment on behalf of the Buyer. RM cannot however be held responsible for the successful completion of this procedure due to the various regional rules and guidelines.

22. Removal of Purchased Motor Car or Any Other Lot.

22.1. For RM American and European auctions, all purchased motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, must be removed by the Buyer from either the auction site or the secure storage facility by the next business day by 5:00 p.m. in the applicable time zone where the auction is held ("**RM Removal Deadline**").

22.1.1. Specifically, for RM American auctions:

22.1.1.1. 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 US\$600 and a daily storage fee of up to US\$30 until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

22.1.1.1.1. Please note that for RM auctions in Auburn, Indiana, no removal fee will apply.

22.1.2. Specifically, for RM European auctions:

22.1.2.1. The motor car will be moved by RM from the auction site immediately following the auction and taken to a secure storage facility and the Buyer will be required to pay RM a moving fee of up to €600 plus VAT per motor car.

22.1.2.2. If a motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is not removed by the RM Removal Deadline, the Buyer will be charged a daily storage fee of up to €40 plus VAT per motor car until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

22.1.2.3. Specifically, if a boat lot is not removed by the RM Removal Deadline, RM will remove the boat lot, and the Buyer 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.

22.2. For RMS London, United Kingdom, auctions:

22.2.1. All purchased motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, will be moved by RMS from the auction site immediately following the auction and taken to a secure storage facility AND the Buyer will be required to pay RMS a moving fee of up to £600 plus VAT per motor car.

22.2.2. If the motor car, including motorcycles, boats, and trailers, is not removed by noon on the next business day in the jurisdiction where the auction was held, the Buyer will be charged a daily storage fee of up to £40 plus VAT per motor car until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.

22.3. 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.

22.4. 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.

23. Legal Action.

23.1. For RM 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.

23.2. For RM European and London auctions:

23.2.1. 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.

23.2.2. The courts of England and Wales shall have jurisdiction to settle any claim, dispute, or issue, whether arising out of or in connection with

certain États, dans certains cas l'Acheteur peut ne pas recevoir le titre de propriété dans un délai de 20 jours ouvrés et, dans ce cas, RM fera en sorte de remettre à l'Acheteur les titres de propriété aussi vite que possible. Des frais administratifs de 75 \$ ou leur équivalent dans la devise locale (65 \$ dans l'État de Californie) seront imposés par véhicule automobile acheté, mais ces frais ne s'appliqueront pas aux lots d'automobilia.

21.1.1. Si un véhicule automobile ou tout autre lot est mentionné "Titre en Transit", il est peu probable que l'Acheteur reçoive le titre de propriété par courrier dans les 20 jours ouvrés suivant le jour de la vente aux enchères ; dans ce cas, RM fera en sorte de remettre à l'Acheteur les titres de propriété aussi vite que possible.

21.1.2. L'Acheteur reconnaît que des retards dans le transfert des titres de propriété, dus à des retard des départements des Véhicules Motorisés gouvernementaux, peuvent survenir de temps en temps et l'Acheteur dégage RM de toute responsabilité concernant tous allégations ou dommages dus aux retard de l'Administration.

21.2. 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.

22. Retrait du véhicule automobile ou de tout autre lot acheté.

22.1. Pour les ventes RM en Amérique du Nord et en Europe, tous les véhicules achetés, y compris motos, bateaux et remorques, doivent être retirés par l'Acheteur du site de la vente ou du site de stockage sécurisé au plus tard le jour ouvré suivant, à 17h heure locale du lieu où se tient la vente ("**Date limite de retrait RM**")

22.1.1. En particulier, s'agissant des enchères RM en Amérique du Nord :

22.1.1.1. 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 30 \$ (USD) seront facturés à l'Acheteur jusqu'à ce que le véhicule automobile (y compris les motos, bateaux et remorques) soit retiré.

22.1.1.1.1. Veuillez noter que les frais de retrait ne s'appliqueront pas pour les ventes RM effectuées à Auburn, en Indiana.

22.1.2. En particulier, s'agissant des enchères RM en Europe :

22.1.2.1. Le véhicule sera retiré par RM du site de la vente immédiatement après la vente et emmené dans un site de stockage sécurisé, et l'Acheteur sera tenu de payer à RM des frais de transport pouvant aller jusqu'à 600 € plus TVA par véhicule.

22.1.2.2. Si un véhicule (y compris motos, bateaux et remorques) n'est pas enlevé à la Date Limite RM, il sera facturé à l'Acheteur des frais de stockage journaliers pouvant aller jusqu'à 40 € plus TVA par véhicule jusqu'à ce que le véhicule (y compris motos, bateaux et remorques) soit retiré.

22.1.2.3. En particulier, si un bateau n'est pas enlevé à la Date Limite RM, RM retirera le bateau et l'Acheteur sera tenu de payer à RM des frais de transport plus TVA par bateau et des frais de stockage journaliers plus TVA par bateau. Les frais de transport et de stockage journaliers concernant un bateau seront déterminés en fonction de la taille du bateau et ne peuvent donc pas être fixés avant l'inscription du bateau à la vente.

22.2. Concernant les enchères RMS à Londres (Royaume-Uni) :

22.2.1. Tous les véhicules achetés, y compris motos, bateaux et remorques, seront retirés par RMS du site de la vente immédiatement après la vente et emmenés dans un site de stockage sécurisé, et l'Acheteur sera tenu de payer à RM des frais de transport pouvant aller jusqu'à 600 £ plus TVA par véhicule.

22.2.2. Si le véhicule, y compris motos, bateaux et remorques, n'est pas retiré le jour ouvré suivant à midi dans la juridiction où la vente s'est déroulée, il sera facturé à l'Acheteur des frais de stockage journaliers pouvant aller jusqu'à 40 £ plus TVA par véhicule jusqu'à ce que le véhicule (y compris motos, bateaux et remorques) soit retiré.

22.3. 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.

22.4. 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.

23. Action en justice.

23.1. 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

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 England and Wales.

23.3. For RMS' Paris auctions:

23.3.1. 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.

23.3.2. 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 RMS, 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.

24. Packing and Shipping. RM is not responsible for the acts or omissions in our packing or shipping of purchased motor cars or any other lots or of other carriers or packers of purchased motor cars or any other lots, whether or not recommended by RM. Packing and handling of purchased motor cars or any other lots are at the entire risk of the Buyer.

25. 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.

26. 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.

27. Entire Agreement. This document shall be binding upon the parties and their respective heirs, personal representatives, and assigns. Except as otherwise expressly provided herein, these Conditions of Business shall not be modified, except in writing. Whenever used in these Conditions of Business, 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.

28. Translations.

28.1. If there is a discrepancy, contradiction, or question of interpretation regarding enforceability between the English version of the Bidders' Conditions of Business and a version of the Bidders' Conditions of Business produced in a language other than English, the English version of RM's Bidders' Conditions of Business will supersede.

28.2. If there is a discrepancy, contradiction, or question of interpretation in a catalogue description for a motor car or any other lot, in print, online, or otherwise between the English version of the catalogue description and a version of the catalogue description produced in a language other than English, the English version will supersede.

FOR RM CALIFORNIA AUCTIONS SPECIFICALLY:

29. 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.

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.

23.2. Pour les ventes RM en Europe et à Londres :

23.2.1. 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.

23.2.2. 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 RMS, 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.

23.3. Concernant les enchères RMS à Paris :

23.3.1. 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.

23.3.2. 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.

24. Conditionnement et Transport. RM n'est pas responsable des actes ou omissions concernant le conditionnement et le transport de véhicules automobiles ou tous autres lots achetés, ni de ceux de tous autres transporteurs ou conditionneurs de véhicules automobiles ou tous autres lots achetés, qu'ils aient été ou non recommandés par RM. Le conditionnement et le transport de véhicules automobiles ou de tous autres lots achetés se fait aux risques et périls de l'Acheteur.

25. 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.

26. 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.

27. 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, les présentes Conditions Générales de Vente ne peuvent être modifiées que par écrit. Chaque fois qu'il est utilisé dans les présentes Conditions Générales de Vente, selon ce qu'exige le présent contrat, le singulier inclut le pluriel et inversement, et le masculin inclut le féminin et inversement.

28. Traductions.

28.1. S'il existe une différence, contradiction ou question d'interprétation concernant l'exécution des règles entre la version anglaise des Conditions Générales d'Achat et une version des Conditions Générales d'Achat écrite dans une autre langue que l'anglais, alors c'est la version anglaise des Conditions Générales d'Achat qui prévaut.

28.2. S'il existe une différence, contradiction ou question d'interprétation concernant la description de catalogue d'un véhicule ou de tout autre lot, imprimée, en ligne ou autre, entre la version anglaise de la description de catalogue et une version de la description de catalogue écrite dans une autre langue que l'anglais, alors c'est la version anglaise qui prévaut.

- 30. 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 US\$40,000, under the Car Buyer's Bill of Rights (FFVR 35), RM is required to offer a 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.
- 31. Motor Car or Any Other Lot Exhaust Warning.** Operating, servicing and maintaining a passenger vehicle or off-road vehicle can expose you to chemicals including engine exhaust, carbon monoxide, phthalates, and lead, which are known to the State of California to cause cancer and birth defects or other reproductive harm. To minimize exposure, avoid breathing exhaust, do not idle the engine except as necessary, service your vehicle in a well-ventilated area and wear gloves or wash your hands frequently when servicing your vehicle. For more information go to www.P65Warnings.ca.gov/passenger-vehicle.

FOR RM EUROPEAN AUCTIONS SPECIFICALLY:

- 32. Motor Car or Any Other Lot Under Temporary Import.**
- 32.1. 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.
- 32.2. 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.
- 32.3. 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.

FOR RMS' PARIS AUCTIONS SPECIFICALLY:

- 33. 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.

CONCERNANT LES ENCHERES RM EN CALIFORNIE EN PARTICULIER :

- 29. 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.
- 30. Accord d'annulation de contrat.** En cas d'enchère adjugée, 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.
- 31. Avertissement concernant l'échappement des véhicules ou de tout autre lot.** Utiliser, réviser et entretenir un véhicule de tourisme ou un véhicule tout-terrain peut exposer à des produits chimiques comme l'échappement du véhicule, le monoxyde de carbone, les phthalates et le plomb, produits reconnus par l'État de Californie comme susceptibles de provoquer le cancer, ou des défauts de naissance, ou autres effets néfastes liés à la reproduction. Pour limiter l'exposition, évitez de respirer l'échappement, ne laissez pas tourner le moteur au ralenti sauf en cas de nécessité, révisez votre véhicule dans un lieu bien ventilé et portez des gants ou lavez-vous les mains fréquemment lorsque vous entretenez votre véhicule. Pour toute information complémentaire, rendez-vous sur www.P65Warnings.ca.gov/passenger-vehicle.

CONCERNANT LES ENCHERES RM EN EUROPE EN PARTICULIER :

- 32. Véhicule automobile ou tout autre lot sous importation provisoire.**
- 32.1. 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.
- 32.2. 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.
- 32.3. 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.

CONCERNANT LES ENCHERES RMS A PARIS EN PARTICULIER :

- 33. 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 146 | 1964 Porsche 904 GTS

INDEX

NOSTALGIA

1946 Delahaye Engine and 1934 Delahaye Engine and Parts	116
1947 Delahaye Type 103 Engine and Parts	118
1948 Delahaye Type 103 Engine and Three Solex Carburettors	119
1952 Delahaye Engine and Three Solex Carburettors	117
Ayrton Senna McLaren Helmet, 1989	110
Bentley Le Mans Victory Menu, 1928	101
Delahaye Drivetrain Parts	114
Delahaye Headlamps & Trim Parts	115
Ferrari Dino 'Sales and Service' Illuminated Sign	104
Ferrari Illuminated Sign	105
Ferrari 641 Momo Steering Wheel, 1990	106
Ferrari F2003-GA Monocoque, 2003	107
Ferrari F2003-GA Engine, 2003	108
Ferrari 330/365 Tool Kit	111
Ferrari 250 GTE 2+2 Owner's Manual and Documents	112
Ferrari Dino 246 Owner's Manuals and Folio	113
Lamborghini Illuminated Sign	102
Maserati Illuminated Sign	103
Michael Schumacher Ferrari Helmet, 2001	109

YEAR/MAKE/MODEL

1966 Abarth 695 SS	145
1930 Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport Spider	180
1953 Alfa Romeo 1900C Sprint Coupé	167
1957 Aston Martin DB2/4 Mk III	163
1965 Aston Martin DB5	164
2007 Aston Martin Vanquish S	185
1953 Bentley R-Type Continental Sports Saloon	142
1997 Bentley Turbo RT Mulliner	157
1998 Bentley Azure	125
2007 Bentley Arnage T	186
1958 BMW 507 Roadster Series II	143
1982 BMW Alpina B7 S Turbo	149
1982 BMW Alpina B7 S Turbo Coupé	165
1987 BMW M6	190
1993 BMW Alpina B12 5.7 Coupé	174
2000 BMW Z8	151
1925 Bugatti Type 23	159
1938 Bugatti Type 57C Stelvio	160
2012 Bugatti Veyron 16.4 Super Sport	161
1929 Chrysler 75 Roadster	197
1939 Delahaye 135 Roadster	123
1946 Delahaye 135 Cabriolet	122
1949 Delahaye 135 Coach	121
1952 Dyna-Veritas Cabriolet	194
1959 Facel Vega Excellence	139
1959 Ferrari 250 GT Coupé	152
1962 Ferrari 250 GTE 2+2 Series I	173
1970 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta	144
1971 Ferrari Dino 246 GT	170

LOT

YEAR/MAKE/MODEL

LOT

1972 Ferrari 365 GTS/4-A Daytona Spider	168
1973 Ferrari Dino 246 GTS	130
1973 Ferrari Dino 246 GTS 'Chairs & Flares'	162
1981 Ferrari 512 BB	135
1988 Ferrari Testarossa	132
1989 Ferrari 328 GTS	138
2000 Ferrari 550 Maranello WSR	189
2009 Ferrari 16M Scuderia Spider	155
2018 Ferrari 488 GTB 70th Anniversary	177
1970 Fiat Dino 2400 Coupé	195
1913 Hispano-Suiza Alfonso XIII	158
1991 Honda NSX	127
1967 Iso Grifo GL Series I	131
1924 Isotta Fraschini Tipo 8A Landaulet	178
1952 Jaguar XK 120 Fixed Head Coupé	126
1955 Jaguar D-Type	171
1959 Jaguar XK 150 S 3.4 Roadster	134
1961 Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Roadster	156
1962 Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Roadster	191
1971 Jaguar E-Type Series 3 V-12 Roadster	182
1972 Jaguar E-Type Series 3 V-12 Fixed Head Coupé	198
1992 Jaguar XJ220	129
2015 Lamborghini Veneno Roadster	153
1963 Lancia Flaminia GT 3C 2.8 Convertible	169
1993 Land Rover Defender	120
1963 Maserati Sebring 3500 GTi Series I	136
1970 Maserati Ghibli SS 4.9 Coupé	140
1971 Maserati Ghibli SS 4.9 Coupé	133
1954 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing	128
1957 Mercedes-Benz 300 SL Roadster	150
1961 Mercedes-Benz 190 SL	183
1963 Mercedes-Benz 300 SE Coupé	196
1969 Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 'Red Pig' Replica	148
1970 Mercedes-Benz 280 SL 'Pagoda'	124
1973 Mercedes-Benz 600 Six-Door Pullman	141
1979 Mercedes-Benz 450 SEL 6.9	184
1989 Mercedes-Benz 560 SEL AMG	193
1991 Mercedes-Benz 300 CE AMG 3.4	188
1998 Mercedes-Benz SL 70 AMG	181
2010 Mercedes-Benz SLR McLaren Roadster	187
1955 Moretti 750 Gran Sport Barchetta	172
2017 Nissan GT-R NISMO	192
1952 Porsche 356 'Split-Window' Cabriolet	147
1964 Porsche 904 GTS	146
1982 Porsche 924 Carrera GTS Clubsport	176
1996 Porsche 911 Carrera RS Clubsport	154
2005 Porsche 911 GT3 RS Clubsport	166
2005 Porsche Gemballa Mirage GT	175
2008 Spyker C8 Laviolette	179
1937 SS 100 Jaguar 3½-Litre Roadster	137





Lots 120 -123 The Dayez Collection

From left to right

LOT 122: 1946 Delahaye 135 Cabriolet *Coachwork by Figoni et Falaschi*

LOT 123: 1939 Delahaye 135 Roadster *Coachwork in the style of Figoni et Falaschi*

LOT 121: 1949 Delahaye 135 Coach *Coachwork by Chapron*



Sotheby's

rmsothebys.com

Collectors gather here.