

# Bonhams | Cars



THE  
BONMONT  
SALE

Chéserex, Suisse | 30 juin 2024







Lot 133. P

*One of only 20 examples produced, less than 5,000 km from new  
2008 Lamborghini Reventon Coupé*

THE  
BONMONT  
SALE

Automobiles & Motos de collection

Dimanche 30 juin 2024 à 13h30  
Chéserex, Suisse

**COMMISSAIRE-PRISEUR**

James Knight

**BONHAMS (EUROPE) SA**

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

**GOLF & COUNTRY CLUB  
DE BONMONT**

Route de Bonmont 31,  
1275 Chéserex, Suisse

**VENTE AUX ENCHÈRES**

Dimanche 30 juin 2024  
Automobilia, 13h30  
Automobiles de collection, 14h00

**EXPOSITION PUBLIQUE**

Vendredi 28 juin 2024, 13h00 - 19h00  
Samedi 29 juin 2024, 10h00 - 18h00  
Dimanche 30 juin 2024, à partir de 10h00

**AUCTIONEER**

James Knight

**BONHAMS (EUROPE) SA**

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

**GOLF & COUNTRY CLUB  
DE BONMONT**

Route de Bonmont 31,  
1275 Chéserex, Suisse

**AUCTION DATE  
AND START TIMES**

Sunday 30 June 2024  
Automobilia, 1.30pm  
Cars, 2pm

**VIEWING**

Friday 28 June 1pm - 7pm  
Saturday 29 June 2024, 10am - 6pm  
Sunday 30 June 2024, from 10am

**INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES  
PENDANT L'ÉVÉNEMENT**

Du mardi 25 juin au dimanche 30 juin  
+33 (0) 1 42 61 10 11

**IMPORTANT**

La vente est soumise aux conditions générales imprimées à la fin du catalogue. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels de prendre connaissance des «Guide d'après-vente et de récupération des lots» ainsi que de la partie douanes, transport et gardiennage figurant en fin de catalogue.

**NUMÉRO DE LA VENTE**

29934

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

**CONTACT DETAILS DURING  
THE SALE PERIOD**

From Tuesday 25 June to Sunday 30 June  
+33 (0) 1 42 61 10 11

**IMPORTANT**

The sale is conducted according to the general conditions printed at the back of this catalogue. We advise potential bidders to familiarise themselves with the "Post Auction Guide and Collections" regarding customs, transport and storage.

**SALE NUMBER**

29934

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

**BONHAMS (EUROPE) SA**

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



Lot 143.

*The only example produced in Blu Ascot, Ferrari Classiche certified*  
**1961 Ferrari 250 GTE**

Coachwork by Carrozzeria Pininfarina

# Introduction

---



Nous sommes ravis de vous accueillir à notre cinquième vente aux enchères, ici en Suisse, dans ce glorieux Golf & Country Club de Bonmont, sur les rives du Lac Léman. Nous vous proposons une sélection méticuleuse d'automobiles rares, allant d'une Bugatti Type 43 de 1928 à l'une des exceptionnelles Lamborghini Centenario roadsters de 2018.

Il y en a vraiment pour tous les goûts, chacune différente assurément, mais avec un dénominateur commun, la qualité, le potentiel d'une belle restauration et une provenance claire. Que vous soyez un enchérisseur aguerri, souhaitant enrichir sa collection, ou un acheteur novice, je suis sûr que l'une d'elles saura vous séduire.

Au nom de mes collègues et tout particulièrement Paul Gaucher, spécialiste responsable des ventes automobiles en Suisse, j'aimerais saisir l'opportunité de remercier le Président du Club et le comité, Messieurs Quentin du Pasquier et Nicolas Kappenberger, qui nous accueillent pour la cinquième édition de cette vente et pour leur soutien dans cet événement. Nous espérons continuer un long et gratifiant partenariat avec Bonmont et partager l'objectif commun d'offrir une expérience enrichissante, accompagnée des meilleurs services.

Philip Kantor  
Président International, Bonhams|Cars

We are delighted to welcome you to our fifth auction sale here in Switzerland and more particularly at the glorious setting of the Bonmont Golf Club on the shores of Lac Leman. We welcome you to this sale with a carefully curated selection of rare and desirable motor cars ranging from a 1928 Bugatti Type 43 to the remarkable Lamborghini Centenario Roadster from 2018.

There is something for everyone, different for sure, but with the common denominator of quality and researched provenance. Whether you are an experienced bidder wishing to enhance your collection or a first time buyer, I am confident that we offer something that will appeal to you.

On behalf of all of my colleagues and in particular Paul Gaucher, senior specialist and Head of Sales Switzerland I would also like to take this opportunity to thank the President and committee of the Club, Messrs. Quentin du Pasquier and Nicolas Kappenberger, for hosting this sale for its fifth edition and for supporting us with this event. We hope to enjoy a long and rewarding partnership with Bonmont and share a common goal of providing a rewarding experience with the very best service.

Philip Kantor  
International Chairman, Bonhams | Car



Chers Collectionneurs, Chers Clients, Chers Amis,

Nous sommes très heureux de vous retrouver pour notre cinquième vente d'automobiles, de motos et d'automobilia dans le splendide cadre du Golf & Country Club de Bonmont.

Nous sommes particulièrement fiers de vous proposer un plateau qui réunit plus de 80 ans d'histoire avec une sélection exceptionnelle d'environ 60 véhicules qui ont été soigneusement choisis pour leur rareté, leur histoire et leur provenance.

Vous découvrirez des modèles iconiques des années 50 et 60 tels que les magnifiques Porsche 356 Speedster Pré-A ou Ferrari 250 GTE, ainsi que des supercars et hypercars telles que la McLaren P1 et les rarissimes Lamborghini Reventon et Centenario.

Nous tenons tout particulièrement à remercier les vendeurs qui nous ont fait confiance ; nous sommes honorés de pouvoir mettre en valeur ces pièces maîtresses de l'Automobile.

Mes collègues des bureaux Bonhams Suisse ainsi que nos spécialistes européens se réjouissent de vous retrouver lors de cet événement devenu incontournable pour lequel nous mettons tout en œuvre pour vous fournir les meilleurs conseils et services.

Paul Gaucher  
Responsable des ventes Suisse

Dear Collectors, Dear Clients, Dear Friends,

We are delighted to welcome you to our fifth auction of motor cars, motorbikes and automobilia in the wonderful setting of the Bonmont Golf & Country Club.

We are particularly proud to offer you a lineup that spans over 80 years of history featuring an exceptional selection of approximately 60 vehicles which have been carefully chosen for their rarity, history and provenance.

You will discover iconic models from the 50s and 60s such as the magnificent Porsche 356 Speedster Pre-A or Ferrari 250 GTE, as well as Supercars and Hypercars such as the McLaren P1 and the extremely rare Lamborghini Reventon and Centenario.

We especially want to thank the sellers who have placed their trust in us; we are honoured to showcase these masterpieces of the automotive world.

My colleagues from Bonhams Switzerland, as well as our European specialists, are looking forward to seeing you at this must-attend event, where we strive to provide you with the best advice and services.

Paul Gaucher  
Head of Sales Switzerland

# Bonhams|Cars International Team

## Management Team



Whitney Maxwell  
Managing Director  
New York  
English  
+1 646 837 8145  
whitney.maxwell  
@bonhamscars.com



Matthew Hook  
Business Director  
London  
English  
+44 20 7393 3913  
matthew.hook  
@bonhamscars.com



Philip Kantor  
International Chairman  
Brussels  
French, German, and English  
+32 4 76 87 94 71  
philip.kantor  
@bonhamscars.com



James Knight  
Senior Advisor  
London  
English  
+44 20 7447 7440  
james.knight  
@bonhamscars.com

## Specialist Team



Gregory Tuytens  
Head of Sale, Belgium  
Brussels  
Dutch, French, and English  
+32 4 71 71 27 36  
gregory.tuytens  
@bonhamscars.com



Paul Gaucher  
Head of Sale, Switzerland  
Geneva  
French, Spanish, and English  
+41 225 967572  
paul.gaucher  
@bonhamscars.com



Gregor Wenner  
Specialist Consultant  
Padova  
German, English, Italian,  
and Dutch  
+39 333 564 3610  
gregor.wenner  
@bonhamscars.com



Loïc Maschi  
Specialist  
Paris  
French and English  
+33 1 89 20 04 55  
loic.maschi  
@bonhamscars.com



Jonathan Middag  
Specialist  
Amsterdam  
Dutch, French, German,  
and English  
+31 6 50 60 77 96  
jonathan.middag  
@bonhamscars.com



Pierre Tirone  
Specialist  
Brussels  
French, English, Italian,  
Spanish, and Dutch  
+32 472 35 49 45  
pierre.tirone  
@bonhamscars.com

## Specialist Team



**Tim Schofield**  
Head of Department, UK  
London  
English  
+44 20 7468 5804  
tim.schofield  
@bonhamscars.com



**Guy Newton**  
Senior Specialist  
London  
English  
+44 20 7468 8243  
guy.newton  
@bonhamscars.com



**Richard Stafford**  
Specialist, Head of Research  
London  
English  
+44 20 7468 5800  
richard.stafford  
@bonhamscars.com



**Thomas Reinholt**  
Specialist  
London  
English  
+44 20 3988 6334  
thomas.reinholt  
@bonhamscars.com



**Eric Minoff**  
Head of Department, US  
Los Angeles  
English  
+1 917 206 1630  
eric.minoff  
@bonhamscars.com



**Mark Osborne**  
Vice President, Global  
Head of Motorsport  
Portland  
English  
+1 415 503 3353  
mark.osborne  
@bonhamscars.com



**Gordan Mandich**  
Vice President, California  
Senior Specialist  
Los Angeles  
English and Croatian  
+1 323 436 5412  
gordan.mandich  
@bonhamscars.com



**Adrien Durban**  
Senior Specialist  
Los Angeles  
French and English  
+1 213 550 7291  
adrien.durban  
@bonhamscars.com



**Devon Crail**  
Specialist  
Los Angeles  
English  
+1 213 709 1571  
devon.craill  
@bonhamscars.com



**Louis Frankel**  
Specialist  
Los Angeles  
English  
+1 213 916 2109  
louis.frankel  
@bonhamscars.com



**Stephen Mancuso**  
Specialist  
Memphis  
English  
+1 901 502 4265  
stephen.mancuso  
@bonhamscars.com



**Roger Noble**  
Specialist Consultant  
Connecticut  
English  
+1 860 895 3970  
roger.noble  
@bonhamscars.com



**Derek Boycks**  
Specialist Consultant  
California  
English  
derek.boycks  
@bonhamscars.com



**Geoffrey Isabelle**  
Head of Research, US  
St. Louis  
English  
+1 203 676 4253  
geoffrey.isabelle  
@bonhamscars.com

# Bonhams|Cars International Team

## COLLECTOR CARS

### Operations & Sale Coordination



Valerie Simonet  
Head of Operations, EU  
Paris  
French and English  
+33 1 78 96 55 05  
valerie.simonet  
@bonhamscars.com



Mark Gold  
Head of Operations, UK  
London  
English and Spanish  
+44 20 7468 5807  
mark.gold  
@bonhamscars.com



Jennifer Burns  
Head of Operations, US  
New York  
English  
+1 917 373 2417  
jennifer.burns  
@bonhamscars.com



Katie Barnet  
Business Manager  
London  
English  
+44 20 3988 6306  
katie.barnet  
@bonhamscars.com



Suzanne Kress  
Sale Coordinator  
Paris  
French, English and Spanish  
+33 1 89 53 43 59  
suzanne.kress  
@bonhamscars.com



Catherine Tejada  
Sale Coordinator  
Los Angeles  
English and Spanish  
+1 323 436 5468  
catherine.tejada  
@bonhamscars.com



Phoebe Cavise  
Sale Coordinator  
New York  
English  
+1 212 461 6514  
phoebe.cavise  
@bonhamscars.com



Annika Morrill  
Sale Coordinator  
London  
English  
+44 20 8963 2817  
annika.morrill  
@bonhamscars.com



Clothilde Duval  
Catalogue Manager, EU  
Paris  
French and English  
+33 1 47 27 85 23  
clothilde.duval  
@bonhamscars.com



Jessica Chavez  
Title Clerk  
Los Angeles  
English and Spanish  
+1 323 436 5588  
jessica.chavez  
@bonhamscars.com

### Marketing & Communications



Catherine Avrili  
Marketing Manager, UK  
London  
English  
+44 20 3988 6425  
catherine.avrili  
@bonhamscars.com



Katherine McDonald  
Marketing Manager, US  
Los Angeles  
English  
+1 323 4365 589  
katherine.mcdonald  
@bonhamscars.com



Morgan Potts  
Head of Communications, US  
New York  
English  
+1 646 8378 140  
morgan.potts  
@bonhams.com

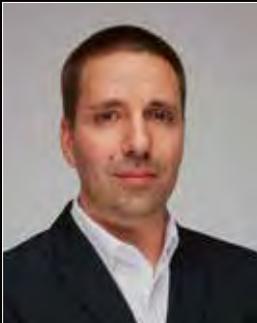


Ryan Cigana  
Client Development Associate  
London  
English  
+44 7858 451032  
ryan.cigana  
@bonhamscars.com

## MOTORCYCLES



**Ben Walker**  
International Dept. Director  
London  
English  
+44 20 7468 5858  
[ben.walker@bonhamscars.com](mailto:ben.walker@bonhamscars.com)



**James Stensel**  
Head of Department  
Milton Keynes  
English  
+44 20 8963 2818  
[james.stensel@bonhamscars.com](mailto:james.stensel@bonhamscars.com)



**Bill To**  
Senior Specialist  
Milton Keynes  
English  
+44 18 6922 9475  
[bill.to@bonhamscars.com](mailto:bill.to@bonhamscars.com)



**Andrew Barrett**  
Specialist  
Milton Keynes  
English  
+44 18 6922 9476  
[andrew.barrett@bonhamscars.com](mailto:andrew.barrett@bonhamscars.com)



**Harry Taylor**  
Sale Coordinator  
Milton Keynes  
English  
+44 20 3988 6324  
[harry.taylor@bonhamscars.com](mailto:harry.taylor@bonhamscars.com)

## AUTOMOBILIA



**Toby Wilson**  
Head of Department  
Guildford  
English  
+44 14 8344 5495  
[toby.wilson@bonhamscars.com](mailto:toby.wilson@bonhamscars.com)



**Adrian Papiros**  
Specialist  
Guildford  
English  
+44 14 8344 5494  
[adrian.papiros@bonhamscars.com](mailto:adrian.papiros@bonhamscars.com)



**James Garguilo**  
Sale Coordinator  
Guildford  
English  
+44 14 8344 5496  
[james.garguilo@bonhamscars.com](mailto:james.garguilo@bonhamscars.com)



**Kurt Forry**  
Specialist  
San Francisco  
English  
+1 717 623 1638  
[kurt.forry@bonhamscars.com](mailto:kurt.forry@bonhamscars.com)



**Estelle Perry**  
Consultant  
Paris  
French and English  
[estelle.perry@bonhamscars.com](mailto:estelle.perry@bonhamscars.com)

**Bonhams|Cars UK**  
101 New Bond Street  
London, W1S 1SR  
+44 (0) 20 7468 5801  
[ukcars@bonhamscars.com](mailto:ukcars@bonhamscars.com)

**Automobilia UK**  
4 Millmead, Guildford  
GU2 4BE  
+44 (0) 1483 445 494  
[automobilia@bonhamscars.com](mailto:automobilia@bonhamscars.com)

**Bonhams|Cars West Coast**  
7601 W Sunset Blvd  
Los Angeles, CA 90046  
+1 (415) 391 4000  
[uscars@bonhamscars.com](mailto:uscars@bonhamscars.com)

**Bonhams|Cars Online**  
38A Innovation Drive  
Milton Park, Abingdon  
Oxfordshire, OX14 4RT  
01865 521 088  
[hello.uk@bonhamscaronline.com](mailto:hello.uk@bonhamscaronline.com)  
[bonhamscaronline.com](http://bonhamscaronline.com)

**Bonhams Motorcycles**  
Unit 4 Lakeview Park,  
Bond Avenue, Bletchley  
Milton Keynes, MK1 1FE  
[ukmotorcycles@bonhamscars.com](mailto:ukmotorcycles@bonhamscars.com)

**Bonhams|Cars and  
Automobilia Europe**  
6 Avenue Hoche 75008 Paris  
+33 (1) 42 61 10 11  
+33 (6) 63 20 76 74 (Automobilia)  
[eucars@bonhamscars.com](mailto:eucars@bonhamscars.com)

**Bonhams|Cars East Coast**  
580 Madison Avenue  
New York, NY 10022  
+1 (212) 461 6514  
[uscars@bonhamscars.com](mailto:uscars@bonhamscars.com)

# Informations sur la vente

## Vente et estimation

La vente se tiendra comme toute vente traditionnelle, avec pour seul public les enchérisseurs enregistrés et les invités. Elle sera également diffusée en ligne à l'intention du public.

Dans la plupart des cas, une Estimation imprimée figure à côté de l'Objet proposé. Les Estimations ne sont que l'expression de l'opinion que Bonhams s'est faite, pour le compte du Vendeur, de la fourchette dans laquelle Bonhams pense que le Prix d'adjudication du Lot pourra se situer. L'Estimation n'est pas une Estimation de sa valeur, et elle ne tient pas compte de la TVA ni des Frais d'adjudication à payer. Les Lots peuvent en fait se vendre à un Prix d'adjudication inférieur ou supérieur à l'Estimation. Aucune Estimation ne doit être prise pour une indication du prix de vente ou de la valeur véritable d'un Lot. Les Estimations sont exprimées dans la monnaie de la Vente.

## S'inscrire comme enchérisseur

Tous les enchérisseurs et acheteurs potentiels doivent s'inscrire à la vente pour enchérir. Pour s'inscrire à une vente, veuillez contacter [bids@bonhams.com](mailto:bids@bonhams.com) / +44 20 7447 7447 ou aller sur la page de la vente sur notre site [www.bonhamscars.com/bonmont](http://www.bonhamscars.com/bonmont). Vous pouvez également suivre les instructions données par le formulaire d'inscription des enchérisseurs, situé à la fin du catalogue. Veuillez noter que nous pouvons vous demander des références bancaires supplémentaires pour achever votre inscription.

En complément à l'inscription pour enchérir, il vous sera demandé de fournir une pièce d'identité avec photographie (passeport ou permis de conduire) et une attestation de domicile (facture d'eau, d'électricité ou de téléphone / relevé de compte bancaire). Si vous désirez participer à la vente au nom d'une entreprise nous aurons besoin d'une copie du certificat d'enregistrement de la société (Kbis) ; ainsi qu'un document de la société qui détaille chaque bénéficiaire effectif déttenant 25% ou plus de la société ; les documents d'identité (tels qu'un permis de conduire ou un passeport) du signataire autorisé et, lorsque le signataire autorisé n'est pas un administrateur, une lettre du responsable légal de la société ou du service comptabilité qui vous autorise à enchérir de la part de la société.

## Façons d'enchérir

**En personne :** Les enchérisseurs inscrits peuvent enchérir par eux-mêmes. Après l'inscription, notre bureau d'enregistrement leur remettra un paddle.



**En ligne :** Regardez la vente en ligne et soumettez en temps réel votre enchère sur [www.bonhamscars.com/bonmont](http://www.bonhamscars.com/bonmont).

**Par l'application :** A télécharger dès maintenant, pour Android ou iOS. Il vous sera demandé de fournir une carte de crédit valide établie à votre nom, qui devra être vérifiée avant que vous soyiez en mesure d'enchérir. Si vous enchérissez au nom d'une société, veuillez vous assurer de l'avoir indiqué au moment de votre inscription.

**Par téléphone :** Enchérissez par téléphone pendant la vente, auprès d'un représentant de Bonhams|Cars. Pour garantir leur bon fonctionnement, les enchères par téléphone doivent être organisées 24 heures avant la vente. Bonhams|Cars appellera l'enchérisseur plusieurs lots à l'avance et transmettra les enchères suivant ses instructions.

**Ordre d'achat :** Les enchérisseurs peuvent proposer pour un lot donné un ordre d'achat, qui est leur enchère maximale. Une fois que le formulaire de l'ordre d'achat est rempli, avant la vente, un représentant de Bonhams|Cars enchérira pour le compte du client et achètera le lot à un prix inférieur ou égal à l'enchère maximale, si les autres enchères et le prix de réserve le permettent.

Veuillez noter que les Lots portant le symbole P imposent des formalités d'enregistrement particulières. Pour plus d'informations, veuillez vous reporter à la légende des symboles des Lots.

Pour plus d'informations et pour vous inscrire, vous pouvez contacter notre Service Clientèle en appelant le +44 (0) 20 7447 7447 ou en écrivant à [bids@bonhams.com](mailto:bids@bonhams.com).

Pour regarder la vente en live, veuillez vous rendre sur [www.bonhamscars.com/bonmont](http://www.bonhamscars.com/bonmont).

## Frais d'adjudication

### Automobiles, motos et voitures d'enfant

Bonhams facturera aux acheteurs des frais d'adjudication de 15% + TVA du montant de l'adjudication.

### Automobilia

Bonhams facturera aux acheteurs des frais d'adjudication de 28% + TVA sur les premiers 40 000 CHF du prix d'adjudication, puis de 27% + TVA sur la tranche allant jusqu'à 800 000 CHF, puis de 21% + TVA sur celle allant jusqu'à 4 500 000 CHF et de 14,5% + TVA au-delà.

Cela s'applique à chaque lot acheté et est soumis à TVA.

Les enchérisseurs doivent noter que cette vente se tient expressément selon les Conditions de Vente qui figurent au catalogue et qu'elle est soumise à celles-ci. Chaque enchérisseur, du fait qu'il enchérit, déclare automatiquement les avoir lues, comprises et acceptées.

### TVA et lots sous douane

On utilise certains symboles pour signaler qu'une TVA additionnelle est due sur le prix d'adjudication, en plus des frais d'adjudication. Pour plus d'information, veuillez-vous reporter à la légende des symboles des Lots.

Pour qu'on puisse demander un remboursement de TVA, les autorités locales demandent que les lots soient exportés du pays de la vente dans un délai strict. Les lots qui ont subi une TVA d'importation (repérés dans le catalogue par un \* ou un Ω) doivent être exportés dans les 30 jours qui suivent la réception du paiement par Bonhams et/ou dans les 90 jours de la date de la vente, au premier des deux termes échus.

Pour tous les autres lots, l'exportation doit intervenir dans les 90 jours qui suivent la vente.

La TVA au taux en vigueur (actuellement, 8,1%) s'ajoutera aux frais d'adjudication qui seront facturés TVA incluse. Si vous prévoyez une exportation, veuillez en informer le département.

D'autres coûts, droits ou TVA d'exportation peuvent s'appliquer, selon le pays de destination. La responsabilité de satisfaire ces exigences incombe à l'acheteur.

### Dommages

Tout visiteur causant un dommage à un Lot sera tenu pour responsable de tous les dommages causés et devra rembourser Bonhams ou ses agents de tous les coûts et dépenses engendrées par la réparation desdits dommages.

## Ciés et documents d'historique des véhicules

Tous les documents d'historique peuvent être examinés pendant l'exposition. Tous les documents d'immatriculation disponibles sont conservés pendant la vente au comptoir de documentation, dans un dossier séparé. Pour examiner ces documents, veuillez-vous adresser à un membre du personnel.

Les véhicules sont proposés avec ou sans clés et documentation. Il incombe aux acheteurs d'examiner le lot lors de la vente pour s'assurer de la présence au complet et du bon état des clés, des doubles et de la documentation. Le catalogue ne fait pas nécessairement la liste de ces items.

## Conditions de Vente

Nous vous recommandons de lire soigneusement les Conditions de Vente, imprimées dans ce catalogue, selon lesquelles la Vente est menée.

Bonhams|Cars encourage vivement les enchérisseurs intéressés à mener leurs propres vérifications préalables en examinant les lots proposés lors de l'exposition ou en organisant une visite virtuelle avec un spécialiste. Veuillez contacter le département pour tout renseignement et prise de rendez-vous.

## LEGENDE DES SYMBOLES DES LOTS

**Ω Omega :** Ce lot a été exporté en dehors de la Suisse. Veuillez noter que si ce véhicule est importé en Suisse, les frais de douane suisses (taxe sur les véhicules, TVA et frais d'administration douanière) s'appliqueront pour un total d'environ 13 % du prix d'achat (prix au marteau + prime d'acheteur). L'impôt suisse sur les véhicules, d'un montant de 4 %, sera calculé sur le prix d'achat total. La TVA suisse (8,1%) sera alors applicable sur le montant cumulé du prix d'achat, de la prime d'acheteur et de la taxe suisse sur les véhicules. La procédure de dédouanement sera également facturée. Veuillez noter que les taux de douane pour les autres pays peuvent varier. Ce véhicule ne sera pas disponible pour un enlèvement immédiat après la vente et ne sera libéré qu'une fois le dédouanement effectué. Si vous avez des questions concernant le dédouanement, veuillez contacter le département Bonhams|Cars ou nos expéditeurs recommandés.

**† Dague :** Lots proposés par une société assujettie à la TVA et qui seront soumis à la TVA locale appliquée au prix d'adjudication.

### P Paddle violet / Enchères restreintes :

Veuillez noter que des formalités particulières s'appliqueront si vous souhaitez enchérir sur des Lots repérés par ce symbole P. Veuillez contacter le Service Clientèle au +44 (0) 20 7447 7447 ou sur [bids@bonhams.com](mailto:bids@bonhams.com) avant la vente. Veuillez noter que les enchères en ligne ne sont pas admises pour ces Lots, sauf accord pris préalablement à la vente, mais que nous nous faisons un plaisir de vous proposer d'enchérir par téléphone si vous souhaitez enchérir à distance.



Pour plus d'informations sur chaque lot, veuillez scanner ce QR code

# Auction Information

## Auction & Estimates

The Auction will be held as a traditional auction with audience space reserved for registered bidders and guests. The Auction will also be streamed online for public viewing.

In most cases, an *Estimate* is printed beside the *Entry*. *Estimates* are only an expression of *Bonhams'* opinion made on behalf of the *Seller* of the range where *Bonhams* thinks the *Hammer Price* for the *Lot* is likely to fall; it is not an *Estimate* of value. It does not take into account any *VAT* or *Buyer's Premium* payable. *Lots* can in fact sell for *Hammer Prices* below and above the *Estimate*. Any *Estimate* should not be relied on as an indication of the actual selling price or value of a *Lot*. *Estimates* are in the currency of the Sale.

## Registering to Bid

All prospective bidders and buyers are required to register for the sale in order to bid. To register for the sale, please contact [bids@bonhams.com](mailto:bids@bonhams.com) / +44 20 7447 7447 or visit the sale page via our website [www.bonhamscars.com/bonmont](http://www.bonhamscars.com/bonmont). Alternatively please follow the instructions on the Bidder Registration Form at the back of the catalogue. Please note that we may require additional bank references in order to complete your registration.

Further to registering in order to bid, you will be required to provide photographic identification (passport or driving licence) and proof of address (utility bill/bank statement). If you wish to register a Company, please submit a certificate of incorporation, showing the company's full name and registered address; documentary confirmation of each beneficial owner owning 25% or more of the company; the ID documents (driving licence or passport) for the authorised signatory and where the authorised signatory is not a director, a letter on company letterhead confirming the individual's authority to act.

## Methods of Bidding

**In Person Bidding:** Registered bidders are permitted to bid in person. After registering, you can collect a bidders paddle at our Registration Desk.



**Online Bidding:** Watch the auction online and submit real time bids from [www.bonhamscars.com/bonmont](http://www.bonhamscars.com/bonmont)

**App Bidding:** Download now for android and iOS. You will be required to provide a valid credit card in your name which must be verified before you are able to place bids. If you are placing bids on behalf of a company, please ensure you indicate this when registering.

**Telephone Bidding:** Bid via telephone during the auction with a Bonhams|Cars representative. To ensure availability, telephone bids must be arranged 24 hours prior to the auction. Bonhams|Cars will phone the bidder several lots in advance and will execute bids upon instruction by the bidder.

**Absentee Bidding:** Bidders may submit an absentee bid, which is the bidder's maximum bid for a lot. After an Absentee Bid Form is completed in advance of the auction, a Bonhams|Cars' representative will execute the bid on behalf of the client, buying the lot either under or at the maximum bid and against other bidding and reserves.

Please note Lots marked with this symbol P require special registration formalities. Please see the Lot symbols key for further information.

To reach our Client Services Department for more information and for registration, please call +44 (0) 20 7447 7447 or email [bids@bonhams.com](mailto:bids@bonhams.com)

To view the auction live, please go to [www.bonhamscars.com/bonmont](http://www.bonhamscars.com/bonmont)

## Buyer's Premium

### Motor Cars, Motorcycles and Child's cars

Bonhams will charge buyers a buyer's premium of 15% +VAT on the final hammer price

## Automobilia

Bonhams will charge buyers a buyer's premium of 28% +VAT on the first CHF 40,000 hammer price, then 27% +VAT up to hammer price CHF 800,000 on the total hammer price, then 21% +VAT up to CHF 4,500,000 on the total hammer price and 14,5% +VAT thereafter.

This applies to each lot purchased and is subjected to VAT.

Bidders should note that this sale is expressly held on, and subject to, the Conditions of Sale in the auction catalogue which each bidder, by making a bid, automatically acknowledges that he or she has read, understood and accepted.

## VAT & Lots Under Customs Bond

Certain symbols are used to denote that additional VAT is due on the hammer price in addition to the buyer's premium. Please see the Lot Symbols Key for further information.

To submit a claim for refund of VAT, the local authorities require lots to be exported from the country sale within strict deadlines. For lots on which Import VAT has been charged (marked in the catalogue with a \* or Q) lots must be exported within 30 days of Bonhams' receipt of payment and/or within 90 days of the date of the Sale, whichever is the earlier.

For all other lots, export must take place within 90 days of the sale date.

VAT at the prevailing rate (currently 8.1%) will be added to the buyer's premium which will be invoiced on a VAT inclusive basis. If you are planning to export please make the department aware.

Further export costs, duties and VAT may be applicable, depending on the country of destination. The responsibility to meet these charges rest with the buyer.

## Damage

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

## Vehicle Keys and Historical Documents

All available history files are accessible for inspection during the view. All available registration documents are held within a separate file at the documents desk during the auction. To view this document please ask a member of staff.

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

## Conditions of Sale

We recommend you read carefully the Conditions of Sale printed in this catalogue under which this Sale is conducted.

Bonhams|Cars strongly encourages interested bidders to perform their own due diligence inspecting lots on offer by attending the preview or by scheduling a virtual preview appointment with a specialist. Please contact the department for inquiries and scheduling.

## LOT SYMBOLS KEY

**Ω Omega:** This Lot has been shipped from outside Switzerland. Please note that if this vehicle is to be imported into Switzerland, Swiss Customs charges (Car Tax, VAT and a Customs Administration Fee) will apply totalling roughly 13% of the Purchase Price (Hammer + Buyers Premium). Swiss Car Tax at 4% shall be calculated on the total Purchase Price. Swiss VAT (8.1%) will then be applicable on the aggregated amount of the Hammer Price, Buyer's Premium and Swiss Car Tax. There will equally be a charge for the customs clearance procedure. Please note that customs rates to other countries shall vary. This vehicle will not be available for immediate collection after the sale and will only be released on completion of customs clearance. If you have any questions regarding customs clearance, please contact the Bonhams|Cars Department or our recommended shippers.

**† Dagger:** Lots offered by a company liable to VAT and will have local VAT being applied on the Hammer Price.

## P Purple Paddle Lots / Restricted Bidding:

Please note that special formalities are required should you wish to bid on Lots marked with this symbol P. Contact Client Services at +44 (0) 20 7447 7447 or [bids@bonhams.com](mailto:bids@bonhams.com) in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for these Lots, unless pre approved before the sale, although we are pleased to offer a bidding by telephone service should you wish to bid remotely.



For more information on each lot, please scan the QR code here.

# Formalités postérieures à la vente – Prise de livraison

## Paiement

Il est primordial qu'avant d'encherir sur un Lot vous vous assurez de l'existence de fonds immédiatement disponibles pour payer en totalité le prix d'achat et les frais d'adjudication (plus la TVA et tous autres frais et dépenses). Si vous remportez l'enchère, le paiement devra nous être effectué avant la fin (16h30) du deuxième jour ouvré suivant la vente, de façon à ce que tous les montants soient acquittés avant le huitième jour ouvré suivant la vente. Les paiements effectués par toute personne autre que l'enchérisseur inscrit seront refusés. Bonhams se réserve le droit de modifier à tout moment les conditions de paiement.

La méthode de paiement préférée de Bonhams est le virement bancaire. Vous pouvez transférer électroniquement des fonds vers notre compte en fiducie. En pareil cas, veuillez indiquer dans la référence de votre virement votre numéro de paddle et votre numéro de facture. Notre compte en fiducie est le suivant :

HSBC Bank plc, London, HSBC Zurich branch,  
Bederstrasse 49, PO Box 1818, 8024 Zurich,  
Switzerland  
Account name: Bonhams (Europe) SA  
Account number: 0010 0346 6001  
Sort code: 08701  
IBAN: CH34 0870 1001 0034 66001  
SWIFT/SIC: HSBCCHZZ

Les achats ne seront livrés qu'une fois les fonds reçus.

## Immatriculation et documents des véhicules

Pour ce qui est des véhicules immatriculables, veuillez noter que les acheteurs ne recevront pas les documents du véhicule au moment de la vente. BonhamsCars conserve tous les documents d'immatriculation pour organiser etachever le transfert de propriété.

Tous les documents d'historique et les éléments accompagnant le véhicule seront expédiés soit avec celui-ci, soit depuis les bureaux de BonhamsCars.

Pour toute question relative aux documents et à leur mise à jour, veuillez contacter clothilde.duval@bonhamscars.com.

## Prise de livraison

### Automobilia

On peut prendre livraison de tous les lots automobilia, une fois le paiement reçu, après la vente et jusqu'au lundi 1er juillet avant 12h00

Au-delà, tous les lots seront emballés et transférés aux entrepôts d'automobilia de PANAME Services, à Paris.

### Frais administratifs et d'enlèvement depuis le lieu de vente

35 € + TVA par lot d'automobilia, plafonné à 500 € + TVA par facture. Veuillez noter que les automobilia de grande taille, repérés par XXX dans le catalogue, feront l'objet d'un tarif d'enlèvement spécifique, de 200 € + TVA.

### Frais de stockage :

5 € + TVA par lot d'automobilia et par jour  
10 € + TVA par lot d'automobilia repéré par XXX et par jour

La prise de livraison auprès du Département Automobilia débutera le mercredi 3 juillet 2024 (aux heures de bureau).

Le paiement des frais de stockage est à arranger directement avec PANAME Services. Ceux qui souhaitent prendre livraison d'un automobilia sur le lieu de stockage doivent avant leur arrivée appeler PANAME Services, organiser le paiement de celui-ci et s'assurer que PANAME Services a reçu l'accord de Bonhams.

Prise de livraison uniquement sur rendez-vous et avec un préavis d'au moins 24 heures.

### Contacts :

PANAME Services  
Contact : Nour ou Marie  
54 avenue Gaston Monmousseau  
93240 Stains France  
+33 (0)1 84 74 24 00  
contact@panameenchères.fr

### Automobiles, motos et voitures d'enfant

La prise de livraison de tous les véhicules doit s'effectuer sur le lieu de vente lundi 1er juillet avant 12h, une fois que les fonds ont été reçus.

Les clients doivent toutefois signifier à Clothilde Duval, de Bonhams, UNIQUEMENT PAR E-MAIL à clothilde.duval@bonhamscars.com et au plus tard à 20 h le jour de la vente, s'ils prennent livraison de leur(s) véhicule(s) le lundi 1er juillet avant 12h.

En l'absence d'instructions reçues du client, les véhicules seront transportés à ses frais et à ses risques vers un lieu de stockage temporaire situé à STUDEN (2557) par les soins de la société de transports C.A.R Logistics.

Les coûts d'enlèvement et de stockage sont détaillés sur cette page ; ils seront directement facturés par les C.A.R Logistics. Il est fortement recommandé de régler avant la vente les détails de la prise de livraison. Tous les frais de stockage et de transport doivent être réglés en totalité avant la prise de livraison et le transport du véhicule.

La prise de livraison ne se fait strictement que sur rendez-vous et avec un préavis d'au moins 24 heures. Toute personne souhaitant récupérer un véhicule dans l'entrepôt de STUDEN (2557) doit d'abord appeler C.A.R Logistics, organiser le paiement et s'assurer avant de se présenter que C.A.R Logistics dispose d'une autorisation de BonhamsCars pour remettre le véhicule à l'acheteur ou à son transporteur.

Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont pris possession de la totalité des documents d'immatriculation, des autres documents et des clés de leur(s) Lot(s) au moment où ils en prennent livraison. C.A.R Logistics, leurs agents et leurs représentants déclinent toute responsabilité quant aux pertes ou dommages, de quelque ordre qu'ils soient et en toute circonstance, qui se produisent pendant que les lots sont sous leur garde.

### Frais administratifs et d'enlèvement depuis le lieu de vente pour tous les véhicules :

550 CHF + TVA par automobile  
300 CHF + TVA par moto et par voiture d'enfant

### Frais de stockage du mardi 2 au mercredi 31 juillet 2024 :

30 CHF + TVA par automobile et par jour  
20 CHF + TVA par moto ou voiture d'enfant et par jour  
Frais de stockage à partir du jeudi 1er août 2024 :  
350 CHF + TVA par mois.

## Remarque importante :

Le stockage de STUDEN (2557) restera opérationnel jusqu'au mercredi 31 juillet 2024 à 17 h. Tout véhicule non récupéré à cette date sera déplacé et transporté aux frais du client (500 CHF + TVA) vers un entrepôt de stockage permanent situé près de BERN (3174)

### C.A.R Logistics

Contacts :  
Mélanie DAEPP - Remo ROCCARO  
+41 58 356 12 12  
carlog@car-logistics.com

### Douanes

Pour toute question relative à la douane, qu'elle soit d'ordre administratif ou légal, veuillez contacter C.A.R Logistics

### Contacts :

Mélanie DAEPP - Remo ROCCARO  
+41 58 356 12 12  
carlog@car-logistics.com

### Assurance postérieure à la vente

Il est rappelé aux acheteurs que leurs véhicules sont sous leur responsabilité dès que le marteau est tombé. Il est de leur responsabilité de contracter une assurance adéquate. Bonhams ou ses agents ne seront responsables d'aucun dommage ou perte qui puisse affecter le lot une fois le marteau tombé.

### Voitures sous douane

Veuillez noter en ce qui concerne les automobiles soumises à la taxe locale d'importation sur le prix marteau et sur la prime acheteur, que Bonhams est garant du règlement des droits et taxes de douane. En conséquence ces automobiles ne pourront pas être remises à leur acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente et leur enlèvement ne sera possible que si les taxes d'importation ont été payées.

Nous attirons votre attention sur le fait que les formalités douanières doivent être faites dans les 20 jours suivant la vente, soit le vendredi 19 juillet 2024 au plus tard, et que le dédouanement peut prendre quelques jours.

En conséquence, en l'absence d'instructions précises avant cette date, ces automobiles seront transférées dans un entrepôt sous douane près de Bern aux frais de l'acheteur.

Frais de transfert : 500 CHF + TVA  
Frais de gardiennage : 350 CHF + TVA par mois.  
Frais de gardiennage sous douane : 0,2% de la valeur du véhicule par an

# Post Auction Guide and Collections

## Payment

It is of critical importance that you ensure that you have readily available funds to pay the Purchase Price and the Buyer's Premium (plus VAT and any other charges and Expenses to us) in full before making a bid for the Lot. If you are a successful Bidder, payment will be due to us by 4.30 pm on the second working day after the Sale so that all sums are cleared by the eighth working day after the Sale. Payments made by anyone other than the registered Buyer will not be accepted. Bonhams reserves the right to vary the terms of payment at any time.

Bonhams' preferred payment method is by bank transfer.

You may electronically transfer funds to our Trust Account. If you do so, please quote your paddle number and invoice number as the reference. Our Trust Account details are as follows:

HSBC Bank plc. London. HSBC Zurich branch, Bederstrasse 49, PO Box 1818. 8024 Zurich, Switzerland  
Account name: Bonhams (Europe) SA  
Account number: 0010 0346 6001  
Sort code: 08701  
IBAN: CH34 0870 1001 0034 66001  
SWIFT/SIC: HSBCCHZZ

Purchases will only be released when cleared funds are received.

## Registration & Vehicle Documents

For all registrable vehicles, please note buyers will not receive the vehicle title at the time of the auction. Bonhams|Cars retains all registration documents to manage and complete the transfer of ownership.

All historical documents and accompanying items will be shipped either with the vehicles or from Bonhams|Cars' offices.

For general document enquiries and updates please contact: clothilde.duval@bonhamscars.com

## Collections

### Automobilia

All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12pm Monday 1 July from the venue.

Thereafter, all lots will be packed and transferred to the PANAME Services Automobilia Storage Facility in Paris.

### Administration and uplift from the venue:

€35 + VAT per automobilia lot, capped to €500 + VAT per invoice.

Please note large size automobilia lots marked with VVV in the catalogue will be subject to a special uplift fee of €200 + VAT.

### Storage charges:

€5 + VAT per automobilia lot per day  
€10 + VAT per automobilia lot marked VVV per day

Collections from the Automobilia Department will commence from Wednesday 3 July 2024 (during normal office hours).

Payment for storage must be arranged directly with PANAME Services. Anyone wishing to collect an automobilia item from the storage must first call PANAME Services and arrange payment and confirm that PANAME Services have a release from Bonhams prior to arriving.

Collection by appointment only and at least 24-hours notice must be given.

### Contacts:

Paname Services  
Contact: Nour ou Marie  
54 avenue Gaston Monmousseau  
93240 Stains France  
+33 (0)1 84 74 24 00  
contact@panameenchères.fr

### Motor Cars, Motorcycles and Child Cars

All vehicles must be collected from the venue by 12pm Monday 1 July 2024 when cleared funds are received.

Customers must however notify Clothilde Duval, BY EMAIL ONLY, clothilde.duval@bonhamscars.com, of Bonhams no later than 8pm on the day of the sale if they will be collecting their vehicle on Monday 1 July by 12pm.

In the absence of customer instructions, all vehicles will be removed to a temporary storage facility close to STUDEN (2557) by the logistics company C.A.R Logistics at your expense and risk.

The uplift and storage costs, which will be invoiced directly by C.A.R Logistics, are outlined on this page. It is strongly advisable that you make contingency arrangements regarding collection in advance of the sale. All storage and removal charges must be paid in full prior to the vehicle's collection or onward transportation.

Collection is strictly by appointment only and at least 24-hours notice must be given. Anyone wishing to collect a vehicle from the STUDEN (2557) storage must first call C.A.R Logistics & arrange payment and confirm that C.A.R Logistics have a release from Bonhams|Cars prior to arriving.

Buyers should satisfy themselves that they have collected all relevant registration and log books, documents and keys relating to their Lot(s) at the time of collection. C.A.R Logistics, its agents & representatives accept no liability for any loss or damage whatsoever under any circumstances whilst items are in their control.

Administration and uplift from the venue for all vehicles:  
CHF 550 + VAT per motor car  
CHF 300 + VAT per motorcycle and child cars

Storage charges from Tuesday 2 July to Wednesday 31 July 2024:  
CHF 30 + VAT per motor car per day  
CHF 20 + VAT per motorcycle and child car per day

Storage charges from Thursday 1 August 2024, monthly rate: CHF 350 + VAT

### Important notice:

The STUDEN storage facility (2557) will remain operational until 5 p.m. on Wednesday 31 July 2024. Any vehicle not collected by this date will be moved and transported at the customer's expense (CHF 500 + VAT) to a permanent storage depot near BERN (3174)

### C.A.R Logistics

Contact:  
Mélanie DAEPP - Remo ROCCARO  
+41 58 356 12 12  
carlog@car-logistics.com

### Customs

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

Contact:  
Mélanie DAEPP - Remo ROCCARO  
+41 58 356 12 12  
carlog@car-logistics.com

### Insurance after sale

Buyers are reminded that their vehicles are their responsibility from the fall of the auction hammer. It is your responsibility to have adequate insurance cover in place. Neither Bonhams, nor their agents, will be liable for any damage or loss that the lot may suffer from the fall of the auction hammer.

### Cars under Customs

Please note that for motor cars subject to the local import tax on Hammer Price and Buyer's Premium: as Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance, these motor cars cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale and collection will be only possible if import taxes are paid. Please note that customs formalities must be completed within 20 days of the sale, i.e. by Friday 19 July 2024 at the latest, and that it takes a couple of days to clear customs.

As such, in the absence of specific instructions before this date, cars under customs will be transferred to a bonded warehouse near Bern at the buyer's expense.

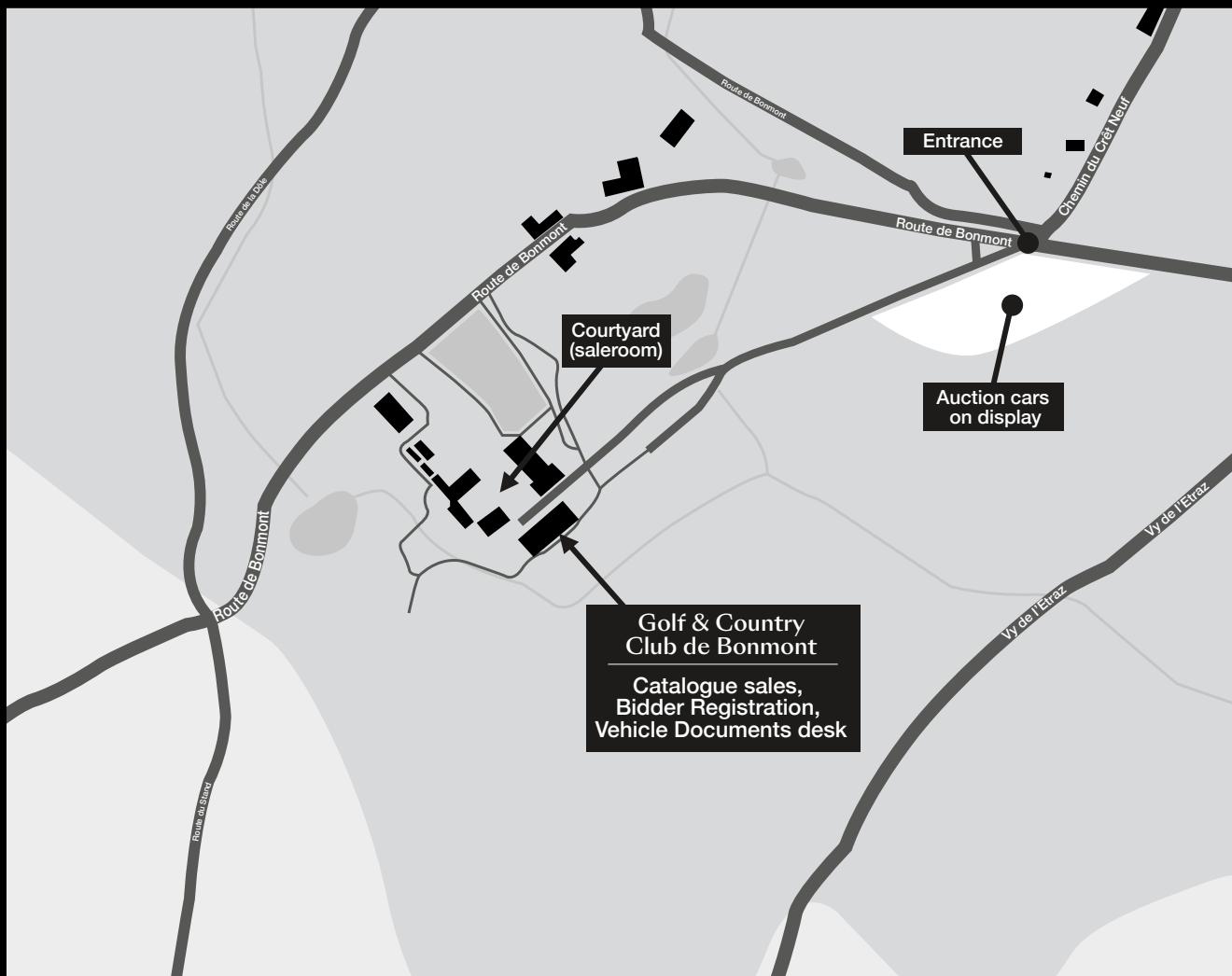
Transfer charges : CHF 500 + TVA

Storage charges : CHF 350 + TVA per month

Bonded warehouse charges : 0.2% of the value of the vehicle per year.

# Accès au Golf & Country Club de Bonmont

## Directions to Golf & Country Club de Bonmont



### REJOINDRE BONMONT

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

Si vous suivez les indications **ne pas suivre Abbaye de Bonmont**:

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

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

### THE ROUTE TO BONMONT

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

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

- From Lousonna:**
  - Exit Nyon, turn right towards St-Cergue
  - Then follow Chêzerec
  - Once in Chêzerec, turn right
  - And follow the signs "GOLF"
- From Geneva:**
  - Exit Divonne/Coppel, turn left towards Divonne
  - Turn right, first road towards St-Cergue
  - Go through Crassier
  - Constantly follow St-Cergue
  - After Crassier, turn right towards Chêzerec
  - And follow the signs "GOLF"

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

# Automobilia

Lots 1 - 5, at 13:30

Further images and information of each lot can be found at  
[bonhams.com/bonmont](http://bonhams.com/bonmont) or scan the QR code below.

Des photographies et informations complémentaires sur  
chaque véhicule peuvent être consultées sur la page web  
[bonhams.com/bonmont](http://bonhams.com/bonmont) ou scannez le QR code ci-dessous.



RAZZIA.



1

**BLOODHOUND LSR (LAND SPEED RECORD) MODEL**

Large moulded resin model, lacquered blue and orange. In the form of a rocket, it represents the Thrust SSC land vehicle, the Bloodhound LSR, designed by Scotsman Richard Noble and driven by Englishman Andy Green. The vehicle is designed to travel at supersonic speeds in order to set a new world land speed record by breaking the barrier of 1,000 mph (1,609 kmph). After an encouraging test in 2017 at Newquay airport in Cornwall in the south of England, the record attempt was to take place in 2020 in South Africa. Unfortunately, various difficulties led to the project being put on standby, and so it remains as sponsors are sought.

Scale 1:10 - 130 x 55 x 40 cm

**CHF6,000 - 9,000**

**Without Reserve**

**MAQUETTE BLOODHOUND LSR (LAND SPEED RECORD)**

Grande maquette en résine moulée, laquée bleue et orange. En forme de fusée, elle représente le véhicule terrestre de la thrust SSC, conçue par l'Ecossais Richard Noble et pilotée par l'Anglais Andy Green, le « Bloodhound LSR ». Véhicule conçu pour se déplacer à des vitesses supersoniques afin d'établir un nouveau record du monde de vitesse sur terre en dépassant les 1000 miles par heure soit (1 609 km/h). Après un essai concluant en 2017 réalisé à l'aéroport de Newquay Cornouailles au sud de l'Angleterre, le record devait avoir lieu en 2020 en Afrique du Sud. Malheureusement diverses difficultés ont mis en attente le projet qui reste à ce jour à la recherche de sponsors. Echelle 1/10e - 130 x 55 x 40 cm

2 AR

**RAZZIA (GERARD COURBOULEIX, BORN IN 1950)  
LOUIS VUITTON CLASSIC**

Oil painting signed lower right Razzia, used as a model for the Louis Vuitton Classic poster, a prestige car rally and concours d'élegance at Rockefeller Center in September 2000. Representing a couple heading towards a Ferrari. Canvas mounted on a wooden stretcher  
73 x 92 cm

These competitions are organised by the famous French trunk-maker Louis Vuitton, whose logo appears on Razzia's work. The artist is responsible for creating posters for many of the brand's events.

**CHF4,000 - 5,000**

**RAZZIA (GERARD COURBOULEIX DIT, NÉ EN 1950)  
LOUIS VUITTON CLASSIC**

Peinture à l'huile signée en bas à droite Razzia, ayant servi de modèle pour l'affiche Louis Vuitton Classic, concours d'élegance et rallye automobile de prestige au Rockefeller center en septembre 2000. Représente un couple se dirigeant vers une Ferrari. Toile montée sur châssis bois  
73 x 92 cm

Ces concours sont organisés par le célèbre malletier français Louis Vuitton dont le logo apparaît sur l'œuvre de Razzia. L'artiste est en charge de la création d'affiches pour de nombreux événements de la marque.



**3****LAMBORGHINI L900 MARINE ENGINE**

Lamborghini L900 V12 engine intended for marine use. This engine was purchased as a spare by an enthusiast who loved recreational sailing and boat races. It appears to be complete but is untested. It is one of the two V12 marine engines developed by Lamborghini in the 1970s and 80s; the Lamborghini 9.3 litre L900 for large luxury yachts, and the Lamborghini 8.0 litre L802 developed for racing. Engine sold as a collector's item for static display.

**CHF25,000 - 50,000**

**MOTEUR LAMBORGHINI L900 MARINE**

Moteur Lamborghini L900, moteur V12 destiné à un usage marin. Ce moteur fut acheté comme moteur de rechange par un amateur qui aimait la navigation de plaisance et les courses de bateaux. Il semble complet mais non testé. Il fait partie des deux moteurs marins que Lamborghini développa en V12 dans les années 1970/1980 ; Le Lamborghini L900 de 9,3 litres destiné aux grands bateaux de luxe, et le Lamborghini L802 de 8,0 litres développé pour la course. Moteur vendu en tant qu'objet de collection destiné à une exposition statique.

**4****TAG-MCLAREN PORSCHE****F1 TTE PO 1 ENGINE**

In 1981, McLaren director Ron Dennis asked Porsche to design an entirely new Formula 1 engine for him.

The results proved to be particularly successful: a 90° V6 in aluminum alloy, bore and stroke of 82 x 47.3 mm, developing 600 horsepower at the start, 75 more than its competitor, the Ford Cosworth V8. It will be renamed TAG Porsche. Used during five F1 World Championship seasons from 1983 to 1987. It took part in 68 Grand Prix's, offering McLaren two Constructors' World Championship titles in 1984 and 1985, and three Drivers' World Championship titles for Niki Lauda in 1984 and Alain Prost in 1985 and 1986. The engine we are presenting, TTE PO 1 No. 25 from a total production run of 40, is mounted on a metal display stand. It is incomplete and bears the marks of competition use.

**CHF15,000 - 20,000**

**TAG-MCLAREN PORSCHE**  
**MOTEUR DE F1 TTE PO 1**

En 1981, Ron Dennis directeur de McLaren demande à Porsche de lui étudier un moteur de Formule 1 entièrement nouveau. Le résultat va s'avérer particulièrement réussi: un V6 à 90° en alliage d'aluminium, d'alésage et course de 82 x 47.3 mm, développant au départ 600 chevaux, soit 75 de plus que son concurrent le V8 Ford Cosworth. Il sera rebaptisé TAG Porsche. Utilisé au cours de cinq saisons de Championnat du monde F1 de 1983 à 1987. Il participera à 68 Grand Prix, offrant à McLaren deux titres de Champion du Monde des constructeurs en 1984 et 1985, et trois titres de Champion du monde des pilotes pour Niki Lauda en 1984 et Alain Prost en 1985 et 1986. Le moteur que nous présentons TTE PO 1 N°25 sur une production totale de 40 exemplaires, est monté sur un pied de présentation métallique, il est incomplet et présente les stigmates d'utilisation en compétition.

**5****BUGATTI EB110 ENGINE**

Engine of the emblematic EB 110, numbered 003. Incomplete engine, including the engine block, a cylinder head, camshafts, exhaust manifolds and four turbo compressors. Engine sold as a collector's item for static display.

**CHF30,000 - 60,000**

**MOTEUR EB 110**

Moteur de l'emblématique Bugatti EB 110, numéroté 003. Moteur incomplet, composé du bloc moteur, d'une culasse, d'arbres à cames, de collecteurs d'échappement et de 4 turbocompresseurs. Moteur vendu en tant qu'objet de collection destiné à une exposition statique.



# Motorcycles

Lots 101 - 108, at 14:00

Further images and information of each lot can be found at [bonhams.com/bonmont](http://bonhams.com/bonmont) or scan the QR code below.

Des photographies et informations complémentaires sur chaque véhicule peuvent être consultées sur la page web [bonhams.com/bonmont](http://bonhams.com/bonmont) ou scannez le QR code ci-dessous.





**The following  
eight motorcycles  
are from a private  
Swiss Collection**

CHF3,500 - 5,500  
Without Reserve



101.

## 1960 Norton 500cc Dominator 88 Deluxe

Frame no. 122 88947

Engine no. 61422 99 (see text)

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

In November 1951 Norton's 500cc twin-cylinder engine found a new home in the racing singles' 'Featherbed' duplex frame. Initially for export only, the newcomer - titled 'Dominator 88' - was the first production Norton roadster to feature the lightweight, race-proven chassis.

Purchased by the vendor some time ago, this Dominator 88 has been kept in a climate-controlled environment as part of collection and used sparingly. It should be noted that this machine's engine number is not a Norton factory stamping; accordingly, prospective purchasers must satisfy themselves with regard to this motorcycle's specification, originality and correctness prior to bidding. The machine is offered with a Swiss Carte Grise and is sold strictly as viewed.

En novembre 1951, le bicylindres 500 cm<sup>3</sup> Norton se retrouva implanté dans le cadre duplex 'Featherbed' des monocylindres de course. Initialement réservée à l'exportation, la nouvelle venue, dénommée Dominator 88, était la première Norton de tourisme à adopter en série ce cadre allégé, qui avait fait ses preuves en compétition.

Achetée il y a quelque temps par son actuel propriétaire, cette Dominator 88 a été conservée au sein de sa collection maintenue sous atmosphère contrôlée et a été utilisée avec parcimonie. On notera que son numéro de moteur n'a pas été frappé par l'usine Norton ; en conséquence, les acheteurs potentiels doivent s'assurer par eux-mêmes de la définition, de l'authenticité et de la conformité de cette moto avant d'encherir. Elle est proposée avec sa carte grise suisse et est vendue strictement en l'état.

CHF6,000 - 10,000

Without Reserve



# 102. 1972 Honda CB750

Frame no. CB750-2010607

Engine no. CB750E-2016009

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

Some 50-plus years on, it is hard to imagine the impact Honda's CB750 had when it was unveiled to a stunned audience at the Tokyo Show in October 1968. Here for the first time was a mass-produced four within the financial reach of the average enthusiast, and one whose specification: overhead camshaft, disc front brake, five-speed gearbox, electric starter, etc. made the opposition look obsolete overnight.

Purchased by the vendor some time ago, this CB750 has been kept in a climate-controlled environment as part of a collection. Used sparingly, the machine displays a total of 79,105 km on the odometer and is presented in restored condition. Offered with a Swiss registration document and one key.

Avec quelque cinquante années de recul, il est difficile d'imaginer l'effet qu'a produit la Honda CB750 lorsqu'elle fut dévoilée à un public sidéré, au Salon de Tokyo d'octobre 1968. C'était la première quatre-cylindres de grande série qui était à la portée de la bourse de l'amateur moyen et dont les caractéristiques (arbre à cames en tête, frein avant à disque, boîte à cinq rapports, démarreur électrique, etc.) faisaient instantanément paraître ses concurrentes démodées.

Achetée il y a quelque temps par son actuel propriétaire, cette CB750 a été conservée au sein de sa collection maintenue sous atmosphère contrôlée. Utilisée avec parcimonie, elle affiche 79 105 km au compteur et son état bénéficie d'une restauration. Elle est munie de sa carte grise suisse et d'une clé.

CHF6,000 - 10,000

Without Reserve



## 103. 1971 Norton Commando 750S

Frame no. 141975 (see text)

Engine no. 20M3S/141975

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

The Commando's vibration-beating Isolastic frame enabled Norton Villiers to prolong the life of their ageing parallel twin. Launched in 1967, with production commencing in 1968, the Commando used the preceding Featherbed-framed Atlas model's 750cc engine and AMC gearbox. It was an instant hit with the motorcycling public, being voted Motor Cycle News' 'Machine of the Year' for five consecutive years. Purchased by the vendor some time ago and kept in a climate-controlled environment as part of a collection, this Commando 750S has been used sparingly and comes with a Swiss Carte Grise. It should be noted that the frame number is not a Norton factory stamping; accordingly, prospective purchasers must satisfy themselves with regard to this motorcycle's specification, originality and correctness prior to bidding. Sold strictly as viewed.

Le cadre antivibratoire Isolastic de la Commando permit à Norton-Villiers de prolonger la vie de son bicylindres en ligne vieillissant. Lancée en 1967 et mise en production en 1968, la Commando reprenait le moteur 750 cm<sup>3</sup> et la boîte AMC de sa devancière, l'Atlas à cadre Featherbed. Elle rencontrera auprès des amateurs de motos un succès immédiat et fut élue cinq années de suite 'Moto de l'année' par Motor Cycle News. Achetée il y a quelque temps par son actuel propriétaire et conservée au sein de sa collection maintenue sous atmosphère contrôlée, cette Commando 750S est munie de sa carte grise suisse et a été utilisée avec parcimonie. On notera que son numéro de cadre n'a pas été frappé par l'usine Norton ; en conséquence, les acheteurs potentiels doivent s'assurer par eux-mêmes de la définition, de l'authenticité et de la conformité de cette moto avant d'enchérir. Vendue strictement en l'état.

CHF7,000 - 10,000

Without Reserve



# 104. c.1970 Triumph 650cc Bonneville T120R

Frame no. PD 32985 T120R  
Engine no. PD 32985 T120R

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

The Triumph Bonneville arrived at what aficionados consider its ultimate specification with the launch of the 1968 model. By this time the frame had been sorted and 12-volt electrics standardised, while welcome improvements included shuttle-valve fork internals; independently adjustable ignition points; Amal Concentric carburettors; and a long overdue twin-leading-shoe front brake.

Belonging to the last Bonneville generation built before BSA-Triumph introduced the controversial oil-in-frame range, this example was purchased by the vendor some time ago. Kept in a climate-controlled environment as part of a collection, it has been used sparingly and comes with a Swiss carte grise.

La Triumph Bonneville a atteint avec le lancement du modèle 1968 ce que ses fans considèrent être son apogée. Son cadre avait alors été remis en ordre, son circuit 12 volts adopté en série et l'on trouvait parmi ses améliorations bienvenues des clapets à l'intérieur des fourches, un allumage réglable séparément, des carburateurs Amal Concentric et un frein avant à deux segments comprimés, attendu de longue date.

Cet exemplaire fait partie de la dernière génération de Bonneville produites avant que BSA-Triumph n'ait introduit sa gamme controversée dite 'oil-in-frame', à cadre faisant office de réservoir d'huile. Acheté il y a quelque temps par son actuel propriétaire, il a été conservé au sein de sa collection maintenue sous atmosphère contrôlée et a été utilisé avec parcimonie. Il est muni de sa carte grise suisse.

**CHF8,000 - 12,000**

Without Reserve



# 105. 1974 Norton Commando 850

Frame no. 850 F110270 & 315239

Engine no. 315239

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

Launched in 1967, the Commando deployed the preceding Atlas model's 750cc engine in the new vibration-beating Isolastic chassis and was an instant hit, being voted Motor Cycle News' 'Machine of the Year' for five consecutive years. Introduced in 1973, the 850 (actually 828cc) featured a larger-bore, through-bolted cylinder block, a stronger gearbox casting, and an all-metal clutch among a host of other, more minor improvements. Its extra capacity provided the 850 with even more mid-range urge, and the model would continue as the sole Commando after 1975. Purchased by the vendor some time ago and kept in a climate-controlled environment as part of a collection, this Commando 850 has been used sparingly and comes with a Swiss carte grise.

Lancée en 1967, la Commando réutilisait le moteur 750 cm<sup>3</sup> de sa devancière l'Atlas, mais monté sur son nouveau cadre antivibratoire Isolastic. Elle rencontra un succès immédiat et fut élue cinq années de suite 'Moto de l'année' par Motor Cycle News. En 1973 arriva la 850 (en fait, une 828 cm<sup>3</sup>) qui recevait un bloc cylindres réalisé et à fixations traversantes, une fonderie de boîte renforcée et un embrayage tout métal, plus d'autres améliorations de moindre importance. Sa cylindrée augmentée offrait à la 850 encore plus de punch aux régimes intermédiaires, et ce modèle resta après 1975 la seule Commando vendue. Achetée il y a quelque temps par son actuel propriétaire et conservée au sein de sa collection maintenue sous atmosphère contrôlée, cette Commando 850 est munie de sa carte grise suisse et a été utilisée avec parcimonie.

CHF8,000 - 12,000

Without Reserve



# 106. c.1974 BMW R90S

Frame no. 4081197

Engine no. 4081197

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

In 1973, BMW joined the superbike league with a gorgeous new sports roadster: the 'R90S'. With its twin front disc brakes, racing-style seat, megaphone-shaped silencers and cockpit fairing, the R90S looked like no BMW before it, while the air-brushed 'smoke' custom finish to tank, seat and fairing meant that no two examples are exactly alike. With 67bhp on tap, the R90S was good for a maximum speed of more than 125mph. This nicely presented example of the iconic R90S was purchased by the vendor some time ago and kept in a climate-controlled environment as part of a collection. Used sparingly, it shows 3,147 km on the odometer and comes with a Swiss carte grise.

BMW rejoint en 1973 le club des superbikes avec sa nouvelle routière sportive, la R90S. Avec ses deux freins à disque avant, sa selle de type course, ses silencieux à l'allure de mégaphones et son carénage de cockpit, la R90S ne ressemblait à aucune des précédentes BMW ; de plus, sa finition personnalisée 'brouillard' pistolée sur le réservoir, la selle et le carénage faisait qu'il n'y en avait pas deux pareilles. Avec ses 67 ch, elle atteignait une vitesse de plus de 200 km/h. Cet exemplaire joliment présenté de l'icône R90S a été acheté il y a quelque temps par son actuel propriétaire et conservé au sein de sa collection maintenue sous atmosphère contrôlée. Utilisée avec parcimonie, elle affiche 3 147 km au compteur. Elle est munie de sa carte grise suisse.

CHF12,000 - 16,000

Without Reserve



## 107. 1972 Kawasaki 750cc H2

Frame no. H2F-02904

Engine no. H2E07712

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

Kawasaki had emphatically established its reputation for building uncompromising high-performance motorcycles with the launch of the often frighteningly quick Mach III triple in 1968. In 1971 the 500cc original was joined by three more triples: the 250cc S1, 350cc S2 and 750cc H2. Although 11bhp more powerful than the Mach III, the H2 delivered its power less frenetically and, thanks to a longer wheelbase and revised frame geometry, was easier to ride fast without falling off. Purchased by the vendor some time ago, this H2 has been kept in a climate-controlled environment as part of a collection. Used sparingly, it shows 4,204 km on the odometer and is offered with a Swiss Carte Grise and one key.

Kawasaki a vigoureusement établi sa réputation de constructeur de motos ultra-performantes et sans compromis en lançant en 1968 sa trois-cylindres Mach III, souvent effroyablement rapide. En 1971, la 500 cm3 initiale fut rejoints par trois autres trois-cylindres, les S1 250 cm3, S2 350 cm3 et H2 750 cm3. Bien que plus puissante de 11 ch que la Mach III, la H2 délivrait sa puissance de façon moins agressive et, grâce à son plus long empattement et à sa nouvelle géométrie de cadre, elle était plus facile à piloter rapidement sans tomber. Achetée il y a quelque temps par son actuel propriétaire, cette H2 a été conservée au sein de sa collection maintenue sous atmosphère contrôlée. Utilisée avec parcimonie, elle affiche 4 204 km au compteur. Elle est munie de sa carte grise suisse et d'une clé.

CHF13,000 - 20,000

Without Reserve



# 108. 1976 Kawasaki 903cc Z1

Frame no. Z1F-110670

Engine no. Z1E127478

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

Having established its performance credentials with the fearsome Mach III two-stroke triple, Kawasaki aced the opposition again with the awe-inspiring Z1. Launched in 1972, the big 'Zed' set new road-bike performance standards, at least as far as straight-line speed was concerned. With 82bhp on tap, top speed was around 130mph, but if the rider used all that power on twisty roads, things could get exciting. As a fast tourer, though, the Z1 excelled. Purchased by the vendor some time ago, this Z1 has been kept in a climate-controlled environment as part of a collection. Used sparingly, the machine shows 74,340 km on the odometer and is offered with a Swiss Carte Grise and one key.

Après avoir établi sa notoriété sportive avec la terrifiante Mach III, une trois-cylindres deux-temps, Kawasaki triompha une fois de plus de ses concurrents avec l'effrayante Z1. Lancée en 1972, la grosse 'Zed' établit de nouvelles références de performances pour les motos de tourisme, au moins pour ce qui était de la vitesse en ligne droite. Ses 82 ch la menaient aux alentours de 210 km/h, mais si son pilote se servait de toute cette puissance sur des routes sinuées, les choses pouvaient devenir passionnantes. En tant que routière rapide, la Z1 était toutefois excellente. Achetée il y a quelque temps par son actuel propriétaire, cette Z1 a été conservée au sein de sa collection maintenue sous atmosphère contrôlée. Utilisée avec parcimonie, elle affiche 74 340 km au compteur. Elle est munie de sa carte grise suisse et d'une clé.

# Cars

## Lots 109 - 164, following Motorcycles

Further images and information of each lot can be found at [bonhams.com/bonmont](http://bonhams.com/bonmont) or scan the QR code below.

Des photographies et informations complémentaires sur chaque véhicule peuvent être consultées sur la page web [bonhams.com/bonmont](http://bonhams.com/bonmont) ou scannez le QR code ci-dessous.







# 109. *Child's Car* 917K Junior CHF15,000 - 25,000

Without Reserve

- Replica of the Count Rossi 917
- Key-start Honda petrol engine
- Capable of speeds of up to 28mph (45km/h)
- Will suit drivers from as young as five years old
  
- Réplique de la 917 du comte Rossi
- Moteur à essence Honda à démarrage par clé
- Capable d'atteindre 45 km/h
- Convient aux pilotes en herbe dès cinq ans

'The best toy car ever built.' - Top Gear Magazine. Offered here is a 72% scale replica of the famous road-going 917 ordered by Count Rossi, heir to the Martini & Rossi vermouth fortune. Developed using a 3D scan of the Le Mans winner, chassis '917.023', the 917K Junior is powered by a key-start, 230cc Honda petrol engine producing 9bhp, and is capable of speeds of up to 28mph (45km/h). Featuring full-size car engineering, scaled down, it has coil-spring front suspension and hydraulic brakes. The 917K Junior will suit drivers from as young as five years old up to fully grown adults (with the child's seat removed).

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

"La meilleure voiture-jouet jamais construite." - Top Gear Magazine. Est ici proposée une réplique à l'échelle 0,72 de la célèbre 917 homologuée route commandée par le comte Rossi, l'héritier de la fortune du vermouth Martini & Rossi. La 917K Junior, qui a été créée à partir d'une numérisation en 3D de la 917.023 victorieuse au Mans, est animée par un moteur à essence Honda de 230 cm<sup>3</sup> à démarrage par clé, qui délivre 9 ch et peut l'emmener à 45 km/h. Conçue à l'identique de la voiture d'origine, mais en réduction, elle dispose d'une suspension avant à ressorts hélicoïdaux et de freins hydrauliques. La 917K Junior convient aux pilotes en herbe dès cinq ans, mais aussi à des adultes, une fois le siège pour enfant retiré.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.

CHF30,000 - 40,000

Without Reserve



# 110. <sup>Ω</sup> Child's car 911 Dakar Junior

- An homage to the 911 1984 Paris-Dakar Rally winner
- Key-start 400cc engine producing 15bhp
- Capable of speeds of up to 50mph (80km/h)
- Brembo hydraulic disc brakes
- Un hommage à la 911 victorieuse au rallye Paris-Dakar 1984
- Moteur de 400 cm<sup>3</sup> à démarrage à clé, délivrant 15 ch
- Capable d'atteindre 80 km/h
- Freins à disques hydrauliques Brembo

Finished in evocative Rothmans livery, this junior pays homage to the 911's overall victory in the 1984 Paris-Dakar Rally. The car is powered by a key-start 400cc engine producing 15bhp, and is capable of speeds of up to 50mph (restrictable if desired). Other notable features include rack-and-pinion steering; Brembo hydraulic disc brakes; and independent suspension by means of wishbones and coil-overs. The cockpit features two mini bucket seats, upholstered in Connolly leather and customisable cloth; dashboard instruments; and a leather-trimmed MotoLita steering wheel.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Cette Junior, sous son évocatrice livrée Rothmans, rend hommage à la victoire de la 911 au général dans le rallye Paris-Dakar 1984. Elle est animée par un moteur de 400 cm<sup>3</sup> à démarrage à clé, délivrant 15 ch, et elle peut atteindre 80 km/h (avec possibilité de la brider à une vitesse inférieure). On trouve parmi ses caractéristiques principales une direction à crémaillère, des freins à disques hydrauliques Brembo et une suspension à roues indépendantes avec triangles et ressorts hélicoïdaux. Son habitacle est équipé de deux mini-sièges baquet revêtus de cuir Connolly et de tissu interchangeable, des instruments au tableau de bord et un volant MotoLita garni de cuir.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.

111.

*One of only 1,649 examples and 99 produced in Grigio Titanio*

## 2011 FIAT-Abarth 695 'Tributo Ferrari'

Chassis no. ZFAHA3204C0692662

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- One owner from new
- Well maintained by a Geneva garage
- Under 25,000 km from new
- Leather wallet and original books
- Leather luggage included

- Un unique propriétaire depuis sa sortie d'usine
- Bien entretenue par un garage de Genève
- Moins de 25 000 km depuis l'origine
- Pochette en cuir avec documentation de bord d'origine
- Munie de ses bagages en cuir



**CHF25,000 - 45,000**

Without Reserve





"The Abarth 695 Tributo Ferrari was created for lovers of the Prancing Horse and the Scorpion. Passion, heritage, exclusivity, design made in Italy: Abarth racing spirit enhanced by the undisputed charm of Ferrari." - Abarth

Built to Gulf Co-operation Council specification, this stunning 'Tributo' is offered for sale by the original owner and is currently registered in Switzerland. The car has been well maintained by a Geneva garage and is presented in very good condition, under 25,000 kilometres on the odometer. Invoices for the period 2015-2021 are on file and the car also comes with its original leather luggage (two bags); all books in their leather wallet; one spare key; four additional 'winter' tires; and a Swiss carte grise.

"L'Abarth 695 Tributo Ferrari a été créée pour les amoureux du Cheval cabré et du Scorpion. La passion, le patrimoine, l'exclusivité et le design made in Italy : l'esprit compétition d'Abarth sublimé par le charme incontesté des Ferrari." – Abarth.

Construite pour la destination 'Conseil de coopération du Golfe', cette éblouissante 'Tributo' mise en vente par son premier propriétaire est actuellement immatriculée en Suisse. Elle a été bien entretenue par un garage de Genève et se trouve dans un très bon état, avec moins de 25 000 km au compteur. Des factures de la période 2015-2021 figurent au dossier. La voiture est proposée munie de ses bagages en cuir d'origine (deux sacs), de tous ses documents de bord dans leur pochette en cuir, d'une clé de recharge, de quatre pneus 'hiver' supplémentaires et d'une carte grise suisse.



# 112.

## 1992 Mercedes-Benz 500E

Chassis no. WDBEA36E1NB709246

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- Limited edition luxury sports saloon
- Delivered new to the USA
- Present ownership since 2012
- Imported into Switzerland circa 2014
- Extensive servicing and maintenance works 2014-2015 (bills available)

- Luxueuse berline sportive produite en série limitée
- Livrée neuve aux Etats-Unis
- Propriété de son vendeur depuis 2012
- Importée en Suisse vers 2014
- Travaux d'entretien et de réparation complets en 2014-2015 (factures disponibles)



**CHF35,000 - 55,000**

Without Reserve





First shown at the Paris Salon in 1990, the 500E had been developed with assistance from Porsche, and despite possessing all the luxury accoutrements associated with a range-topping Mercedes-Benz, contrived to be lighter than the 500 SL sports car. Each hand-built example was transported back and forth between the Mercedes-Benz factory and Porsche's plant in Zuffenhausen. It took 18 days to complete each one. Powered by the 500 SL's 5.0-litre V8, the 500E delivered shattering performance, reaching 60mph (96km/h) in six seconds and topping out at around 170mph (273km/h).

Delivered new to the USA, this example arrived in the UK in 2012 before coming to Switzerland circa 2014. Our vendor has owned the Mercedes since 2012. Accompanying documentation includes copies of invoices for extensive servicing and maintenance works including overhauling the automatic gearbox in 2014. The car also comes with copies of its old US title; Cars UK invoice; invoice for a new battery (July 2023); UK MoT certificate (2012-2013); and a Swiss carte grise.

Dévoilée au Salon de Paris 1990, la 500E avait été développée avec l'aide de Porsche et, bien que dotée de tous les luxueux équipements d'une Mercedes de haut de gamme, elle avait réussi à être plus légère que la sportive 500 SL. Chacun de ses exemplaires construits à la main faisait l'aller-retour entre l'usine Mercedes et les ateliers Porsche de Zuffenhausen, processus qui nécessitait dix-huit jours de travail. Avec le V8 de 5,0 litres de la 500 SL, la 500E affichait des performances éblouissantes : elle atteignait les 96 km/h en six secondes et sa vitesse culminait à 273 km/h.

Cet exemplaire, qui fut livré neuf aux Etats-Unis, est arrivé au Royaume-Uni en 2012 puis en Suisse vers 2014. Il appartient à notre vendeur depuis 2012. On trouvera dans la documentation qui l'accompagne des copies de factures relatives à des travaux d'entretien et de réparation complets, dont un reconditionnement de sa boîte automatique datant de 2014. La voiture est par ailleurs munie de copies de son ancien titre de propriété américain, d'une facture de Cars UK, d'une autre pour une batterie neuve (juillet 2023), du certificat de contrôle technique britannique (2012-2013) et de sa carte grise suisse.



# 114.

*Matching numbers engine and chassis*

**1968 Mercedes-Benz 280 SL 'Pagoda'**

Chassis no. 113 044 120 055 79

Engine no. 130 983 12 00 34 93

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Delivered new to Switzerland
- Current ownership since 1987
- Highly original (believed to be never restored or repainted)
- Well maintained and serviced regularly

- Livrée neuve en Suisse
- Propriétaire actuel depuis 1987
- Grandement authentique (supposée jamais restaurée ni repeinte)
- Bien soignée et régulièrement entretenue



**CHF50,000 - 70,000**

Without Reserve





'For those who value engineering finesse and high quality construction, it's alone in the field,' enthused Road & Track magazine, while its manufacturer considered the 280 SL, 'a Grand Tourer in the traditional sense' and 'a unique combination of sports car performance and saloon car comfort (a Mercedes-Benz saloon naturally).'

Delivered new to Switzerland and first registered on 31st October 1968, this automatic transmission 280 SL 'Pagoda' has belonged to the current owner since 1987. According to his memories, previous owner Walter Jann inherited the car from his mother, who must have received it new from her husband, who was the head of Roche, a pharmaceutical company based in Basel, Switzerland. The owner describes the Pagoda as completely original (never restored or even repainted) and advises us that it has been well maintained and serviced regularly (as stamped on the title every four years). Its 5-digit odometer showed 9,904 km at the time of the photo shoot; according to its tracked history, the car has most likely covered less than 110,000 km. It comes with its original instruction manuals and wallet, an original Fahrzeug-Daten card, and a Swiss carte grise.

Livrée neuve en Suisse et immatriculée pour la première fois le 31 octobre 1968, cette 280 SL Pagode boîte automatique appartient à son propriétaire actuel depuis 1987. D'après ses souvenirs, son précédent propriétaire Walter Jann en avait hérité de sa mère, qui avait dû se la faire offrir neuve par son époux, le patron de Roche, le laboratoire pharmaceutique de Bâle en Suisse. Il décrit sa Pagode comme totalement d'origine (jamais restaurée ni même repeinte) et nous informe qu'elle a été bien soignée et régulièrement entretenue, ainsi qu'en témoignent les tampons apposés tous les quatre ans sur sa carte grise. Son compteur à 5 chiffres indiquait 9 904 km au moment de la séance photographique ; la voiture a, d'après son historique suivi, très probablement parcouru moins de 110 000 km. Elle est proposée munie de sa notice d'utilisation et de sa pochette d'origine, d'une carte de Fahrzeug-Daten d'origine et de sa carte grise suisse.





**CHF60,000 - 90,000**

Without Reserve

**115.**

*From a private Swiss collection*

### **1952 Jaguar XK120 Fixed Head Coupé**

Chassis no. 679502

Engine no. W 4476-8

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Delivered new to the USA
- Matching numbers chassis, body, engine
- In Switzerland and only three owners since 1978
- Former property of the Jaguar Owner's club president
- Livrée neuve aux États-Unis
- Numéros concordants, châssis, carrosserie, moteur
- En Suisse avec seulement trois propriétaires depuis 1978
- A appartenu au président du Jaguar Owner's club
- Document suisse d'immatriculation



The XK120 set new standards of comfort, roadholding, performance and styling for British sports cars and, in keeping with Jaguar tradition, there was nothing to touch it at the price.

"We claimed 120mph (for the XK120), a speed unheard of for a production car in those days."  
- William Heynes, Chief Engineer, Jaguar Cars.

According to its Jaguar Heritage Trust certificate, this left-hand drive XK120 Coupé (one of 2,484 built) left the factory on 18th April 1952 as a Personal Export Delivery via City Motors, Oxford, its final destination being the USA. The original colour scheme was cream with a red interior. Two former owners are known: Jaguar Owners' Club President Urs Schmid (1978-1988) and Rudolf Schnorf (1988-2015). The current vendor acquired the XK from Mr Schnorf. The car benefits from new electrics and new interior trim (invoices on file), and is described as generally satisfactory condition. Additional documentation consists of a FIVA Identity Card (issued 2016) and a Swiss registration document.

La XK120 établissait de nouveaux standards de confort, de tenue de route, de performance et de style en matière de sportives britanniques et, respectant la tradition Jaguar, personne ne pouvait la concurrencer en termes de prix.

Selon son certificat du Jaguar Heritage Trust, ce coupé XK120 à conduite à gauche (l'un des 2 484 construits) a quitté l'usine le 18 avril 1952 comme « exportation à titre individuel » par City Motors d'Oxford, sa destination finale étant les États-Unis. Sa couleur d'origine était crème avec intérieur rouge. Deux propriétaires précédents sont connus, Urs Schmid, le président du Jaguar Owners' Club (1978-1988) et Rudolf Schnorf (1988-2015). Le vendeur a acheté la XK à M. Schnorf. Elle a bénéficié d'un nouveau faisceau électrique et d'une nouvelle sellerie (factures au dossier) et est décrite comme étant dans un état général satisfaisant. La documentation additionnelle consiste en une carte d'identité FIVA (de 2016) et une carte grise suisse.



# 116.

*Delivered new to Greg Norman, former world No.1 golfer;  
ex-Claude Nobs, founder of the Montreux Jazz Festival*

## 2002 Aston Martin V12 Vanquish

Chassis no. SCFAC23362B500427

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Original warranty document signed by Greg Norman
- Sold to joint second owner Claude Nobs in 2011
- Services invoices from 9,000 to 21,500 miles
- 26,881 miles recorded

- Document de garantie original signé par Greg Norman
- Vendue à son second propriétaire Claude Nobs en 2011
- Factures d'entretien de 9 000 à 21 500 miles
- 26 881 miles au compteur

**CHF70,000 - 100,000**  
Without Reserve





The Aston Martin Vanquish was designed by Ian Callum and first unveiled at the 2001 Geneva Motor Show. It was a sensation at the time and still looks so modern that we'd be praising its modernity and beauty if it were released today. With a bonded carbon fibre, composite and aluminium chassis all clothed in hand-formed aluminium body panels, the resulting car is as stiff as it is strong and ended up being much lighter than if it had been crafted using more traditional methods.

This V12 Vanquish was delivered new to USA at the end of the year 2002 and first owned by the great Greg Norman, the Australian professional golfer who spent 331 weeks as the world's Number 1 player in the 1980s/1990s. He was nicknamed 'The Great White Shark' or sometimes simply 'The Shark'. Following Greg Norman's ownership the car was sold by Robert Hunter Morin to Claude Nobs, founder and director of the Montreux Jazz Festival, and his partner (who still owns the car), who imported it from Miami Beach, Florida in 2011. Currently displaying a total of 26,881 miles on the odometer, the Vanquish comes with a Swiss registration document, customs document, stamped book, warranty acceptance document (signed by Greg Norman), continuous services invoices from 9,000 to 21,500 miles.

L'Aston Martin Vanquish dessinée par Ian Callum et dévoilée au salon de Genève en 2001, fit sensation à l'époque et reste toujours si moderne que nous vanterions encore sa modernité si elle était présentée aujourd'hui. Avec son châssis composite en fibre de carbone et aluminium collé, et ses panneaux de carrosserie en aluminium formés à la main, le résultat est aussi rigide que solide et se montre beaucoup plus léger qu'avec des méthodes plus traditionnelles.

La V12 Vanquish présentée ici a été livrée neuve aux États-Unis à la fin de l'année 2002 et eut comme premier propriétaire le grand Greg Norman, le joueur de golf professionnel Australien qui resta 331 semaines meilleur joueur du monde dans les années 1980 et 1990. Il était surnommé le « grand requin blanc » ou plus simplement le « requin ». Après Greg Norman, la voiture fut vendue par Robert Hunter Morin à Claude Nobs, fondateur et directeur du Festival de Jazz de Montreux, et son partenaire (toujours propriétaire de la voiture) qui l'importèrent de Miami Beach, en Floride, en 2011. Affichant un total de 26 881 miles (43 260 km) au compteur, la Vanquish est vendue avec sa carte grise suisse, ses documents de douane, son carnet d'entretien estampillé, son formulaire de garantie (signé par Greg Norman) et ses factures d'entretien continues de 9 000 à 21 500 miles.

# 117. <sup>Ω</sup>

*One owner from new; One of only 343 Heritage examples built*

## 2006 Ford GT Heritage

Chassis no. 1FAFP90S06Y401723

Engine no. 6Y401723

Omani registration document

Document omanais d'immatriculation

- Built to US specification
- Iconic Gulf Oil livery
- 10,820 miles recorded
- Full service history

- Construite en définition USA
- Aux couleurs iconiques de Gulf Oil
- 10 820 miles (17 409 km) affichés
- Historique d'entretien complet

**CHF350,000 - 450,000**





Based on Eric Broadley's Lola GT, the original Ford GT40 was spawned by the Dearborn giant's ambition to beat Ferrari at Le Mans. After failures in 1964 and '65, that first sweet Le Mans victory would fall to the 7-litre MkII in 1966, with victory the following year going to a US-built MkIV 'J' car. (The GT40 MkIII was the British-built road-going version).

Following Ford's withdrawal from endurance racing at the end of 1967, John Wyer Automotive picked up the baton, entering modified GT40s (renamed 'Mirage') painted in the now evocative blue/orange livery of sponsor Gulf Oil. Amazingly, and despite being considered effectively obsolete, chassis number '1075' secured back-to-back wins at Le Mans in 1968 and 1969, becoming a motor sports legend.

La Ford GT40 d'origine, dérivée de la Lola GT d'Eric Broadley, fut créée pour satisfaire l'ambition qu'avait le géant de Dearborn de battre Ferrari au Mans. Après deux échecs en 1964 et 1965, la douceur de la première victoire de Ford au Mans revint en 1966 à sa MkII de 7 litres et celle de la deuxième, l'année suivante, à une MkIV 'J' construite aux USA - la GT40 MkIII étant la version tourisme construite en Grande-Bretagne.

Après le retrait de Ford des épreuves d'endurance, à la fin de 1967, John Wyer Automotive reprit le flambeau et engagea des GT40 modifiées (renommées Mirage) aux couleurs bleue et orange, maintenant riches de réminiscences, de son sponsor Gulf Oil. A l'étonnement de tous, le châssis 1075, bien que considéré comme totalement obsolète, remporta au Mans deux victoires consécutives, en 1968 et 1969, ce qui fit de lui une légende du sport automobile.





The 'new generation' GT was developed by Ford's Special Vehicle Team Engineering department. The prototype was released in 2002 in anticipation of Ford's 100th anniversary celebrations, with production commencing in late 2004. In defeating Ferrari's more highly stressed V12s, Ford proved that the traditional American V8 possessed all that was necessary to compete at the cutting edge of international endurance racing. A far cry from the simple pushrod units of the 1960s, the Ford GT's supercharged 5.4-litre V8 produced 550bhp and 500lb/ft of torque, figures on a par with those of the 7.0-litre engine that won at Le Mans in 1966 and '67. The six-speed all-synchromesh manual gearbox/transaxle used ZF internals and was sourced from RBT Transmissions.

Back in 1966, the Ford GT40 became the first car to exceed 200mph along the Mulsanne straight at Le Mans. Tested for Motor Trend magazine by Indycar racing legend Bryan Herta, the Ford GT topped 200mph at Ford's Kingman test facility in Arizona, emphatically demonstrating that it was indeed worthy of that famous name.

Built to US specification and delivered new to the current owner in October 2006 by Al Tayer motors in Dubai, this limited Heritage model is finished in iconic Gulf Oils livery and offered with a Paint Protection Film to keep his livery intact. Showing 10,820 miles today, the car comes with the original purchase invoice and customs documents; its leather pouch and stamped service book; an Omani registration document; and full service history testifying how well the car has been maintained. Very rare opportunity, this amazing Ford GT can be registered in Switzerland.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

La GT "nouvelle génération" fut développée par le département de Ford dédié à la conception des véhicules spéciaux. Son prototype fut dévoilé en 2002 en prévision des célébrations du centième anniversaire de la marque et sa production démarra en 2004. En battant les V12 Ferrari beaucoup plus sollicités, Ford avait apporté la preuve que les V8 américains traditionnels avaient toutes les qualités requises pour courir au plus haut niveau de l'endurance internationale. Le V8 suralimenté de 5,4 litres de la Ford GT, à des années-lumière des simples moteurs culbutés des années 1960, délivrait 550 ch et 680 N.m de couple, des valeurs comparables à celles du 7,0 litres vainqueur au Mans en 1966 et 1967. Sa boîte-pont manuelle à six rapports synchronisés était fournie par RBT Transmissions à partir de composants ZF.

En 1966, la Ford GT40 avait été, au Mans, la première voiture à dépasser les 320 km/h sur la ligne droite des Hunaudières. Lors d'un essai effectué par le légendaire pilote d'Indycar Bryan Herta pour la magazine Motor Trend, la Ford GT atteignit 320 km/h sur la piste d'essai Kingman de Ford, située en Arizona, ce qui démontre avec brio qu'elle était digne de porter ce nom célèbre.

Construit aux spécifications USA et livré neuf en octobre 2006 à son actuel propriétaire par Al Tayer Motors, à Dubaï, cet exemplaire de la série limitée Heritage arborant l'icône livery Gulf Oil est présenté revêtu d'un film de protection destiné à conserver intacte sa livrée. Il affiche aujourd'hui 10 820 miles (17 409 km) et est proposé avec sa facture d'achat et ses documents douaniers d'origine, sa pochette en cuir contenant son carnet d'entretien tamponné, un document d'immatriculation d'Oman et son historique d'entretien complet qui témoigne de la qualité de l'entretien dont il a bénéficié. Cette merveilleuse Ford GT, qui peut être immatriculée en Suisse, est une opportunité extrêmement rare.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.





**CHF70,000 - 100,000**  
Without Reserve

# 118. 1967 Chevrolet Corvette C2 Sting Ray

Chassis no. 194377S111248

Engine no. 7111248

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- Delivered new in the USA
- Original 427ci (7.0-litre) V8 engine
- Desirable manual gearbox
- Very rare Goodwood Green livery
- Extensively restored over the last ten years

- Livrée neuve aux États-Unis
- Moteur V8 427 ci (7 litres) d'origine
- Boîte manuelle très recherchée
- Couleur Goodwood Green très rare
- Entièrement restaurée ces dix dernières années



From the last year of production, this rare manual Stingray coupé with 7-litre Big Block & side pipes is the absolute aim for classic US vehicles enthusiasts. Finished in the very rare Goodwood Green (only 4,239 units produced) with matching interior, this Sting Ray was delivered new in the USA boasting the most desirable combination of the 427ci (7.0-Litre) V8 engine and manual transmission. The car was imported into Switzerland from the USA in 2004 (US title and form 13.20 available). According to the seller at that time, the Corvette had been in a well-known German collection before returning to the USA. On 22nd February 2013, the car was purchased by the current owner from Rüede Dream Cars AG, Niederwil, Switzerland having had one previous private owner in Switzerland.

Over the last ten years the Corvette has been extensively restored, with almost all aspects undergoing refurbishment and numerous components replaced. The original speedometer was replaced at 42,353 miles (current reading 49,500 km). All documents and invoices relating to the restoration are in the accompanying file together with other historical paperwork and a special registration document from the jury of the Swiss Corvette Club Int. (SCCI). The last technical inspection (MFK) was carried out on 15th September 2021.

Ce rare coupé Stingray à boîte manuelle de fin de production équipé du bloc 7 litres à échappement latéral est le gral absolu de tout passionné de classiques américaines. Dans sa très rare livrée vert Goodwood (seulement 4 239 exemplaires produits) avec intérieur assorti, cette Stingray a été livrée neuve aux États-Unis affichant le plus désirables des cocktails combinant le V8 427 ci (7 litres) et la transmission manuelle. La voiture a été importée en Suisse en 2004 (titre américain et formulaire 13.20 disponibles). Selon le vendeur, à cette époque, la Corvette avait fait partie d'une collection allemande bien connue, avant de retourner aux États-Unis. Le 22 février 2013, la voiture a été achetée par son actuel propriétaire chez Rüede Dream Cars AG, à Niederwil, en Suisse, ayant eu un seul propriétaire précédemment en Suisse.

Au cours de dix dernières années, la Corvette a été entièrement restaurée, pratiquement tout a été rénové et de nombreux éléments remplacés. Le compteur kilométrique d'origine a été remplacé à 42 353 miles (il affiche actuellement 49 500 kilomètres). Tous les documents et les factures concernant la restauration sont dans le dossier qui accompagne la voiture avec d'autres éléments historiques et le document d'immatriculation suisse. Le dernier contrôle technique (MFK) a été effectué le 15 septembre 2021.



# 119.

*From an extensive private Swiss collection*

## 1986 Porsche 930 Turbo 3.3

Chassis no. WP0ZZZ93ZGS001134

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- Matching numbers engine and chassis
- Delivered new to Switzerland
- Present ownership since December 2017
- 77,860 kilometres recorded
- Service history dating back to 2003
- Last major service in September 2023

- Moteur et chassis à numéros concordants
- Livrée neuve en Suisse
- Propriété de son vendeur depuis décembre 2017
- 77 860 km connus
- Historique d'entretien depuis 2003
- Dernier important entretien effectué en septembre 2023

**CHF100,000 - 150,000**





In 1978 the Porsche 911 Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 160mph (257km/h). More refined than hitherto yet retaining its high-performance edge, the Porsche 911 Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age.

Finished in white with beige leather upholstery, this matching numbers example was delivered new to Switzerland and first registered on 1st July 1986. The current owner purchased the Porsche from Galerie Toffen in December 2017. Currently showing 77,860 km on the odometer, the car is offered with stamped service book, service invoices dating back to 2003 when the car had 65,005 kilometres as well as a major service undertaken in September 2023 by Fach Auto Tech. Fach's detailed invoice for CHF6,301 is on file and the car also comes with its original instruction books and most recent technical inspection (as a Swiss veteran vehicle) dated 31st August 2023.

En 1978, la cylindrée de la Porsche 911 Turbo fut portée à 3,3 litres ; sa puissance grimpa à 300 ch et la vitesse de pointe de ce qui était alors la voiture de tourisme accélérant le plus fort passa à 257 km/h. Plus raffinée que ses devancières tout en restant extrêmement performante, la Porsche 911 Turbo se vendit par milliers et devint la voiture de sport de référence du moment.

De couleur blanche avec des garnissages en cuir beige, cet exemplaire à numéros concordants fut livré neuf en Suisse et immatriculé le 1er juillet 1986. Son actuel propriétaire l'a acheté en décembre 2017 à la Galerie Toffen. Elle affiche 77 860 km au compteur et est accompagnée de son carnet d'entretien tamponné, de ses factures d'entretien remontant à 2003, alors qu'elle avait parcouru 65 005 km, et en particulier une pour un important entretien effectué en septembre 2023 par Fach Auto Tech, dont la facture détaillée, pour 6 301 CHF, se trouve au dossier. La voiture est munie de ses notices d'utilisation originales et d'un très récent contrôle technique (pour véhicule de collection suisse) daté du 31 août 2023.



**CHF70,000 - 100,000**

Without Reserve

# 120<sup>Ω</sup>

*Only 170 km and one owner from new*

## 2010 Aston Martin DBS Volante

Chassis no. SCFFDCCDXAGE11871

Original Swiss cancelled duplicate title

Duplicata original de carte grise suisse annulée

- Upgraded to Swiss specification
- Numerous extra-cost options
- Recently recommissioned by Stratton Motor Company

- Adaptée aux spécifications suisses
- Nombreuses options payantes
- Récemment remise en état par Stratton Motor Company



Upgraded to Swiss specification and finished in special Champagne Beige with Sand Storm leather interior, this automatic transmission DBS Volante was ordered new by the current owner, one of Aston Martin's VIP clients. As well as the model's outstanding inventory of original features, its money-no-object specification includes the following extra-cost options: leather seat inserts, steering wheel in black, facia trim in Piano Black, heated front screen, auto-dimming interior rear-view mirror, 20" alloy wheels (Graphite turned), bright finish grille, front wheel stone guards, brake calipers in black, front and rear cameras.

Forming part of the vendor's extensive private collection since its acquisition, the Aston, showing 170 km on the odometer, has mostly been kept on static display and recently benefited from recommissioning in the UK by noted marque specialists Stratton Motor Company. The car comes with copies of the original sales invoice, manufacturer's specification sheets, original Swiss duplicate cancelled title, and Aston Martin's invoice for the upgrade to Swiss specification.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Cette DBS Volante à boîte automatique, mise en conformité avec la définition Suisse, arbore une teinte spéciale, le Beige Champagne, associée à un intérieur en cuir de couleur Sand Storm ; elle fut commandée neuve par son actuel propriétaire, un client VIP d'Aston Martin. En plus de la remarquable liste d'équipements de série du modèle, celle-ci comporte les options payantes suivantes, retenues sans regarder à la dépense : inserts de sièges en cuir, volant noir, tableau de bord avec finition Piano Black, parebrise chauffant, rétroviseur intérieur photochromatique, roues aluminium de 20 pouces (de couleur Graphite), calandre chromée, bavettes de roues avant, étriers de freins noirs, caméras avant et arrière.

Cette Aston Martin, qui fait partie depuis son acquisition de la riche collection privée du vendeur et qui n'affiche que 170 km au compteur, est essentiellement restée en exposition statique et a récemment bénéficié d'une remise en état assurée au Royaume-Uni par Stratton Motor Company, le spécialiste reconnu de la marque. Elle est proposée avec son duplicita original de carte grise suisse annulée, de photocopies de la facture d'origine, des spécifications données par le constructeur et de la facture d'Aston Martin pour sa mise en conformité suisse.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.



# 121.

*One of six LFAs delivered new in Switzerland*

**2013 Lexus LFA**

Chassis no. JTHHX8BH701000490

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- One owner from new
- Offered with set of luggage
- Authentic supercar
- Absolutely fabulous V10
- Only 500 built

- Première main
- Proposée avec set de bagages
- Authentique supercar
- V10 absolument fabuleux
- Seulement 500 exemplaires produits

**CHF500,000 - 700,000**





Lexus is an intelligent, thoughtful carmaker. With its LFA, the marque wished to create a technological showcase, a supercar seeking to tread on the toes of old Europe's sports car makers. Today, we can confirm that the LFA succeeded in its mission; it made an impression, thrilled all those who had the chance to come close to it and demonstrated the marque's perfectionism.

Returning to 2003, the LFA then started its development under the code name TXS. From the start, the idea was to highlight the abilities of the Toyota Group and its marque, Lexus, to design high-performance vehicles that would perform at the levels of established references such as Porsche and Ferrari. The first prototype was completed in June 2003. A year later, prototypes were regularly spotted on the Nürburgring, the well-known German circuit. These test cars were recognisable by their retractable rear spoilers and carbon-ceramic brake discs. In January 2005, the LF-A was presented at the Detroit Auto Show in the form of a concept car. The design, sharp but relatively discrete, is a collaboration between the Toyota style centre and Leonardo Fioravanti, one of Pininfarina's most emblematic designers, he who sketched out the Ferrari 365 Daytona and BB, the 308 and 328, the 288 GTO and the legendary F40.

Lexus est un constructeur intelligent et réfléchi. Avec sa LFA, la marque désirait créer une vitrine technologique, une supercar désireuse de marcher sur les plates-bandes des marques sportives de la vieille Europe. Aujourd'hui on peut dire que la LFA a réussi sa mission ; elle a marqué les esprits, enthousiasmé tous ceux qui ont pu l'approcher et montré le perfectionnisme de la marque.

Retour en 2003, la LFA débute alors son développement sous le nom de code TXS. Dès l'origine l'idée est de mettre en valeur les capacités du groupe Toyota et de sa marque Lexus à concevoir des véhicules performants, performants au niveau des références établies comme Porsche et Ferrari. Le premier prototype est achevé au mois de juin 2003. Un an plus tard, des prototypes sont régulièrement repérés sur le Nürburgring, le célèbre circuit allemand. Ces véhicules d'essai se distinguaient par leurs spoilers arrière rétractables et de disques de frein en carbone-céramique. En janvier 2005, la LF-A est présentée au Salon de Détroit, sous la forme d'un concept-car. Le design, acéré mais relativement discret, est une collaboration entre le centre de style Toyota et un certain Leonardo Fioravanti, l'un des designers les plus emblématiques de Pininfarina, lui qui esquissa les Ferrari 365 Daytona et BB, 308 et 328, 288 GTO ou la légendaire F40.



Two years later, a second LF-A was presented, again at the Detroit Auto Show. This time, development took place in cooperation with the Toyota Formula 1 team. While the original LF-A was a strictly conceptual project, the design of the second version reflected technical analysis for the purpose of an announcement of production. As such, the design was guided by a need to limit the vehicle's weight as much as possible. A large part of the work related to the carbon fibre chassis. A reinforced plastic structure attached to the carbon fibre was also used for the coachwork. It was only two years later, in August 2009, that the CEO of Toyota, Akio Toyoda, confirmed that the LFA - now unhyphenated - would be produced along with its future V10 engine. It was finally presented in October 2009 at the Tokyo Motor Show, thereby celebrating the 20th anniversary of Lexus's launch.

Its previously unseen 4.8 litre V10 was developed for it alone. With an impressive rpm range, it offers 560 hp at 8,700 rpm and torque of 480 Nm for 6,800 rpm. The contact breaker is at 9,000 rpm! Developed in conjunction with Yamaha, this dry sump V10 has an individual throttle body per cylinder, forged aluminium pistons, low-inertia conical valve springs and a lightweight crankshaft, fully integrated, and magnesium cylinder head covers. It should be noted that the LFA's V10 is the same size as a standard V8 and is no heavier than a V6.

Deux ans plus tard, une seconde LF-A est présentée, toujours au Salon de Détroit. Le développement a cette fois été réalisé en collaboration avec l'équipe de Formule 1 de Toyota. Alors que la LF-A originale était un projet strictement conceptuel, la conception de cette seconde version reflète une analyse technique en vue d'une production annoncée. Ainsi, la conception a été guidé autour d'une nécessité de limiter au maximum le poids du véhicule. Une grande partie du travail a porté sur un châssis réalisé en fibre de carbone. Une structure en plastique renforce associé à la fibre de carbone est aussi utilisé pour la carrosserie. Ce n'est encore que deux ans plus tard, en aout 2009, que le PDG de Toyota, Akio Toyoda, confirme la production de la LFA - désormais sans tiret - et de son futur moteur V10. Elle est enfin présentée en octobre 2009, au Salon de Tokyo, célébrant ainsi le 20e anniversaire du lancement de Lexus.

Son inédit V10 4,8 litres atmosphérique a été développé rien que pour elle. Avec une allonge impressionnante, il développe 560 ch à 8700 tr/min et un couple de 480 Nm à 6800 tr/min. Le rupteur est situé à 9000 tr/min ! Conjointement développé avec Yamaha, ce V10 a un carter sec qui reçoit un papillon par cylindre, des pistons en aluminium forgés, des ressorts de soupape cylindriques à faible inertie ou un vilebrequin allégé, totalement intégré et des couvre-culasses en magnésium. À noter que le V10 de la LFA affiche les mêmes dimensions qu'un V8 conventionnel et n'est pas plus lourd qu'un V6.





As such, it could be positioned very low down and in the centre of the engine bay. The six-speed sequential robotised gearbox is at the rear according to the transaxle principle, which favours weight distribution. It also includes a mechanical limited slip differential. The LFA's advertised performance had nothing to envy the supercars of the time: 0 to 60 mph was announced at 3.7 seconds and top speeds were in excess of 201 mph. At just 1,480 kg, the power-to-weight ratio of 378 hp per tonne is the stuff of dreams.

Testers were unanimous: the car was a success, efficient, rigorous, and the engine is a genuine work of art, one of the best sounds ever created for a mass production car. "It is not the sound of an engine but of an opera," they said. By way of anecdote, the team responsible for the LFA's acoustics carefully studied the characteristic sound of a Formula 1 car at full throttle. The engineers created a signature, inimitable exhaust noise that they enthusiastically named "octave harmony".

Despite an announced retail price of \$375,000, twice that of a Ferrari 458 Italia, and given the high costs of construction and development, the LFA was not designed to be profitable. Its production, carried out by hand by a specific team at Toyota's Motomatchi factory in Aichi in Japan, lasted from December 2010 to December 2012. Each car was made to order in line with the client's requests. The model offered for sale here was purchased new in Switzerland from Toyota Lexus Emile Frey by its current owner on 4 October 2012. In an excellent state, it bears number 493 of 500 and was registered for the first time on 26 March 2013.

Instruction booklets, manuals and other original documents are present, including the purchase invoice, and its Swiss registration document. Even in the name of the colour, Lexus's determination to create a perfect car is evident: Whitest White. The interior is red leather and there are two Lexus suitcases adapted to the boot. The car, with all original parts, has always been maintained by Emil Frey and had 27,304 km on the clock at its last service on 19 October 2023, 360 km less than today. The last Swiss inspection dates to 9 May 2022.

By way of anecdote, its owner tells us that, during the construction of his car, he met the CEO, Mr Toyoda, as well as the engineers in charge of building his car. "Having been welcomed very graciously, as soon as I returned home I sent them a case of Beaujolais Nouveau to thank them. At that time there was a craze for Beaujolais in Japan. The team appreciated it and had a lot of fun." Only six Lexus LFA were delivered to Switzerland, including one to Mr Frey, importer of the brand, and another to racing driver and multiple Le Mans winner, Sébastien Buemi.

Ainsi il a pu être positionné très bas et au centre de la baie moteur. La boîte de vitesses robotisée séquentielle à six rapports est placée à l'arrière selon le principe transaxle, favorisant la répartition des masses, elle intègre également un différentiel à glissement limité mécanique. La LFA annonce à dignes des meilleures supercars d'alors : le 0-100 km/h est annoncé en 3,7 s et la vitesse de pointe dépasse les 325 km/h. Avec 1 480 kg seulement, le rapport poids/puissance de 378 ch par tonne laisse rêveur.

Les essayeurs d'alors sont unanimes : l'auto est aboutie, efficace, rigoureuse et ce moteur est une véritable œuvre d'art, l'un des plus beau son jamais créé pour une voiture de série. « Ce n'est pas le son d'un moteur mais c'est un opéra. » peut-on lire. Pour l'anecdote, l'équipe responsable de l'acoustique de la LFA a étudié avec soin la sonorité caractéristique d'une Formule 1 tournant à plein régime. Les ingénieurs ont créé une signature sonore d'échappement inimitable qu'ils ont appelé avec passion « harmonie d'octave ».

Malgré un prix de vente annoncé à \$ 375 000, deux fois celui d'une Ferrari 458 Italia, et étant donné le coût élevé de la construction et du développement, la LFA n'a pas été conçue dans un but de rentabilité. Sa production, réalisée à la main par une équipe dédiée à l'usine Motomatchi de Toyota à Aichi au Japon, s'est étendue de décembre 2010 à décembre 2012. Chaque voiture était commandée sur mesure selon les demandes du client. L'exemplaire que nous proposons à la vente fut acheté neuf en Suisse, chez Toyota Lexus Emile Frey, par son propriétaire actuel le 4 octobre 2012. Dans un excellent état de présentation, elle porte le numéro 493 sur 500 et fut immatriculée pour la première fois le 26 mars 2013.

L'ensemble des notices, manuels et autres documents originaux sont présents, factures d'achat comprise, ainsi que sa carte grise suisse. Jusque dans l'appellation de la couleur on ressent l'entêtement de Lexus à réaliser une voiture parfaite : Whitest White. L'intérieur est en cuir rouge et elle dispose des deux valises Lexus adaptées au coffre. L'auto, entièrement d'origine, a toujours été entretenue chez Emil Frey et affichait 27 304 km lors de sa dernière révision le 19 octobre 2023, 360 km de moins qu'aujourd'hui. La dernière inspection suisse est en date du 9 mai 2022.

Pour l'anecdote, son propriétaire nous a appris avoir, pendant la construction de sa voiture, rencontré le PDG, M. Toyoda ainsi que les ingénieurs chargés de l'assemblage de son auto. « Ayant été très gracieusement reçu, je leur ai envoyé dès mon retour une caisse de Beaujolais Nouveau en remerciement. A cette époque, il y avait un engouement pour le Beaujolais au Japon. L'équipe a apprécié et s'est bien amusée ! » Seulement six Lexus LFA ont été livrées en Suisse, dont une à M. Frey, l'importateur de la marque et une autre au pilote de course et multiple vainqueur au Mans, Sébastien Buemi.



# 122.

*Matching numbers engine and chassis; Stunning colour combination*

## 1954 Jaguar XK120 SE OTS

Chassis no. 674551

Engine no. F 1786-8

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Landmark Jaguar sports car
- Delivered new to the USA
- Former extensive restoration
- Current Swiss owner since 2014

- Sportive emblématique de Jaguar
- Livrée neuve aux États-Unis
- Importante restauration ancienne
- Propriétaire actuel en Suisse depuis 2014

**CHF80,000 - 120,000**  
Without Reserve





This great Jaguar XK 120 SE Open Two-Seater, delivered new in the USA the 4 January 1954, with a Suede Green livery with assorted trim according to its Jaguar Heritage certificate, now features the period's distinctive Old English White paintwork over a green leather interior and assorted soft top. Once part of the William Young collection in Seattle for more than 30 years of ownership, the car benefited from a full restoration - the engine is matching numbers, but the cylinder head has been changed with number 1786-8 - before being sold to its current owner in 2014 in Switzerland. Since then, the car has been serviced for over CHF 20,000.

The original seat backs and side windows will be sold with the car, which is now fitted with bucket seats. The car comes with its Swiss registration document, FIVA card, a photocopy of its Jaguar Heritage certificate and the 2014 sale announcement.

This is an excellent opportunity to acquire an unmissable XK 120 SE OTS with a timeless and attractive colour combination, excellent provenance, sound mechanicals and beautiful overall condition.

Cette formidable Jaguar XK120 SE OTS livrée neuve aux Etats-Unis le 4 janvier 1954 en livrée Suede Green sur intérieur assorti d'après son certificat Jaguar Heritage, présente aujourd'hui une peinture Old English White, caractéristique de l'époque, sur intérieur en cuir vert et capote assortie. Faisant autrefois partie de la collection William Young à Seattle après plus de 30 ans de possession, la voiture a bénéficié d'une restauration complète - elle garde son moteur correspondant, mais la culasse a été changée pour le numéro 1786-8 - avant d'être vendue à son propriétaire actuel en 2014 en Suisse. Depuis lors, la voiture a été entretenue pour plus de 20 000 francs suisses.

Les dossiers d'origine des sièges ainsi que les vitres latérales seront livrés avec la voiture qui est désormais équipée de sièges baquets. La voiture vient avec sa carte grise suisse, sa carte FIVA, une photocopie de son certificat Jaguar Heritage et de l'annonce de vente en 2014.

Il s'agit d'une excellente opportunité d'acquérir une incontournable XK 120 SE OTS avec une combinaison de couleurs intemporelle et attrayante, une excellente provenance, une mécanique saine et un bel état général.

# 123.

*From an extensive private Swiss collection*  
**1987 Porsche 930 Turbo Flat-nose**

Chassis no. WP0JB0939JS050168

Engine no. 68J00225

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Matching numbers engine and chassis
- Delivered new to the USA
- 26,433 miles recorded
- Last serviced in July 2023
- Present ownership since 2011

- Moteur et chassis à numéros concordants
- Livrée neuve aux États-Unis
- Aux mains de l'actuel propriétaire depuis 2011
- 26 433 miles au compteur
- Dernier entretien en juillet 2023



**CHF120,000 - 170,000**





The racing Type 935 version of the Type 930 Turbo pioneered the 'slant' or 'flat' nose. Kremer Racing offered a conversion, as did the factory's own Customer Department from 1981, becoming an official option in 1986.

An ultra-rare variant of an already exclusive model, this 'flat-nose' was delivered new in the USA on 11th July 1987 by Valley Motors Inc of Cockeysville, Maryland, who serviced the Porsche up to the end of the 1990s. The car was subsequently registered in the UK (as 'E409 MPV'), as evidenced by the 2011-2012 MoT certificate on file. Finished in Indian Red with black interior, the car has the five-speed manual transmission and has belonged to our vendor since 2011. The car comes with its Porsche wallet and stamped service book; the original Swiss registration document; and photocopies of the purchase invoice; previous US title; US invoices from the 1990s; and other invoices from 2011, 2013, and July 2023 when it was last serviced.

C'est la Type 935, version compétition de la Type 930 Turbo, qui a inauguré le « slant nose » ou « flat nose ». Kremer Racing proposait une conversion, de même que le propre « département client » de l'usine à partir de 1981, devenant une option officielle en 1986.

Rarissime variante d'un modèle déjà exclusif, cette « flat-nose » a été livrée neuve aux États-Unis le 11 juillet 1987 par Valley Motors Inc de Cockeysville, dans le Maryland, qui a entretenu la Porsche jusqu'à la fin des années 1990. La voiture a ensuite été immatriculée au Royaume-Uni (sous le numéro E409 MPV), comme en atteste le certificat MoT de 2011-2012 au dossier. De couleur rouge Indien avec intérieur noir, la voiture est dotée d'une transmission manuelle et appartient au vendeur depuis 2011. La voiture est vendue avec sa pochette Porsche et son carnet d'entretien tamponné, les papiers originaux d'immatriculation suisse et des photocopies de la facture d'achat, de son ancien titre américain, les factures américaines des années 1990 et d'autres facture de 2011, 2013 et juillet 2023 lorsqu'elle fut révisée pour la dernière fois.





**CHF175,000 - 225,000**

Without Reserve

# 124<sup>Ω</sup> • 1970 Aston Martin DB6 Mark 2 Vantage

Chassis no. DB6MK2/4268/L

Engine no. 400/4632

Sold without any registration document

Vendue sans titre d'immatriculation

- Believed delivered new to France
- Desirable five-speed manual transmission
- Present ownership since 2007
- Requires re-commissioning

- Vraisemblablement livrée neuve en France
- Appréciable boîte manuelle à cinq rapports
- Propriété de son vendeur depuis 2007
- Nécessite une remise en état



There are no factory records surviving for the later DB6 Mark 2 cars unfortunately, though the AMOC Register records that this left-hand drive Vantage was in France in 1978. This DB6 is believed to have been delivered new in France and first registered the 14 May 1970, as evidenced by the yellow headlights and the date of first registration on the French registration document.

The current owner purchased the Aston in October 2007 from Royal Automobile in La Baule, France, specialists in British motor cars. The DB6 had been registered with a previous owner in Loire-Atlantique 44, France between 1985 and 2001, and with the next owner in the same département between 2001 and 2007. Since its acquisition by our vendor the car has been kept on static display and will require recommissioning before further use. Offered with photocopies of an old French title, Kuwait title and the 2007 purchase invoice.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Il n'existe malheureusement plus d'archives de l'usine relatives aux dernières DB6 Mark 2, mais celles de l'AMOC témoignent pour cette DB6 Vantage direction à gauche de sa présence en France en 1978. Elle fut vraisemblablement livrée neuve en France et immatriculée pour la première fois le 14 mai 1970, comme l'indiquent ses phares jaunes et la date de première immatriculation portée sur sa carte grise française.

Son propriétaire actuel a acheté cette Aston Martin en octobre 2007 en France, à La Baule, chez Royal Automobile, un spécialiste des voitures anglaises. Elle avait alors été immatriculée en Loire-Atlantique de 1985 à 2001 au nom d'un précédent propriétaire, puis d'un autre dans le même département, de 2001 à 2007. Depuis qu'il l'a achetée, son vendeur l'a conservée en exposition statique ; elle nécessitera donc une remise en état avant toute utilisation. La voiture est proposée avec des photocopies d'une ancienne carte grise française, de son titre du Koweït et de sa facture d'achat de 2007.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.



# 125.

*Rare and desirable six-speed manual transmission*  
**2004 Ferrari 612 Scaglietti**

Chassis no. ZFFAY54B000137219

Swiss cancelled registration document

Document suisse d'immatriculation annulée

- Delivered new in Austria
- One of only 43 manual transmission planned for production
- Service history available
- Last serviced in 2023
- Under 52,000 km recorded
- Offered with set of luggage

- Livrée neuve en Autriche
- L'une des 43 prévues à la production avec une boîte manuelle
- Historique d'entretien disponible
- Dernier entretien effectué en 2023
- Moins de 52 000 km connus
- Proposée avec set de bagages

**CHF220,000 - 300,000**





In naming its new four-seater Gran Turismo after Carrozzeria Scaglietti, Ferrari acknowledged the immense contribution made by its Maranello neighbour and close collaborator over the preceding 50 years. Founded by Sergio Scaglietti in 1951 and now a wholly owned subsidiary, the company has been responsible for manufacturing many of Ferrari's most memorable cars.

The 612's design brief called for a car capable of accommodating four adults in comfort - rather than being merely a '2+2' - without sacrificing any of the superlative driving dynamics expected by dedicated Ferraristi. Introduced in 2004, the result was the biggest Ferrari road car ever, yet one that weighed less than the smaller 456M. The 'secret' lay in the 612's lightweight aluminium chassis, a mixture of extrusions, castings and panels, which replaced the traditional sheet-steel monocoque.

En donnant à sa nouvelle quatre-places de Gran Turismo le nom de la Carrozzeria Scaglietti, Ferrari rendait hommage à l'intense implication dont ce proche collaborateur et voisin de Maranello avait fait preuve tout au long des cinquante dernières années. L'entreprise, fondée en 1951 par Sergio Scaglietti et devenue une filiale à 100%, avait été chargée de construire nombre des plus fameuses Ferrari.

Le cahier des charges de la 612 lui imposait d'accueillir confortablement quatre adultes – plutôt que de n'être qu'une 2+2 – sans sacrifier aucune des exceptionnelles qualités routières attendues par les amateurs de la marque. A son lancement en 2004, la voiture était la plus grande Ferrari de tourisme jamais produite, mais elle était plus légère que la 456M, pourtant plus petite. Le 'secret' de cet exploit de la 612 tenait à son châssis en aluminium faisant appel à l'extrusion, à la fonderie et à l'emboutissage, qui remplaçait la traditionnelle structure monocoque en tôle d'acier.



In styling the 612, Pininfarina paid homage to one of its most famous past creations – the fabulous 375MM commissioned by renowned Italian film-maker Roberto Rossellini for his wife, Ingrid Bergman and first seen at the Paris Salon in 1954 – the long nose and scalloped sides of which find echoes in the Scaglietti. Not content with merely shedding weight as a means of boosting performance, the 612 featured an improved version of the 575M Maranello's 5,748cc 65-degree V12 engine producing 540bhp and 434lb/ft of torque. Initially the F1A semi-automatic transmission was the only one on offer, but requests from Ferrari customers resulted in a six-speed manual gearbox being fitted to 43 cars.

Believed to be the first of 43 to be produced with the desirable manual gearbox, this 612 Scaglietti was delivered new on 6th April 2004 by Ferrari Wolfgang Denzel in Vienna, Austria to its first owner. In 2008, it joined an important Ferrari collection in Moscow, where it was well maintained (invoices and maintenance stamps from 2008 to 2015 available on file).

Dans son dessin de la 612, Pininfarina réinterprétait l'une de ses créations passées les plus connues – la merveilleuse 375MM commandée par le célèbre cinéaste italien Roberto Rossellini pour son épouse Ingrid Bergman, et exposée pour la première fois au Salon de Paris 1954 – dont on retrouvait sur la Scaglietti le long capot et les flancs sculptés. En plus de l'allègement permettant déjà d'améliorer ses performances, la 612 avait reçu une version améliorée du moteur de la 575M Maranello, un V12 à 65 degrés de 5 748 cm3 qui développait 540 ch et 588 N.m de couple. La boîte semi-automatique F1 fut au début la seule proposée, mais sur la demande de certains clients de Ferrari, une boîte manuelle à six rapports fut montée sur seulement 43 voitures.

La 612 Scaglietti proposée ici, vraisemblablement la première des 43 prévues à la production avec la désirable boîte manuelle, fut livrée neuve à son premier propriétaire le 6 avril 2004 par Ferrari Wolfgang Denzel, à Vienne (Autriche). En 2008, elle rejoint une importante collection de Ferrari à Moscou, où elle fut bien entretenue (factures et tampons d'entretien de 2008 à 2015 disponibles au dossier).



Its current Swiss owner acquired it in 2021 from a Dutch dealer who had kept it as part of his own collection of 1st cars produced before selling it to concentrate on older cars.

The Scaglietti has benefited from major services; most recently in April 2023 at B.I. Collection, the official Ferrari dealer in Zurich, costing CHF 21,554 and in August 2018 at the highly respected official dealer Ferrari Kroymans costing €14,027 (bills on file). As well as a thorough service, the works included changing the wheels to the 599 Challenge type. Currently showing 51,627 kilometres on the odometer, the car comes with its complete Schedoni luggage set (in 'as new' condition), Ferrari leather wallet, manual and stamped service book, Swiss Carte Grise, and the aforementioned maintenance invoices.

Son propriétaire suisse actuel l'a acquise en 2021 auprès d'un concessionnaire hollandais qui l'avait lui-même conservée dans sa collection consacrée aux premières voitures produites avant de s'en séparer pour se concentrer sur des autos plus anciennes.

Cette Scaglietti a bénéficié d'importants entretiens dont les plus récents en avril 2023 chez B.I. Collection, le concessionnaire officiel Ferrari de Zurich, pour un montant de 21 554 CHF et en août 2018 par les soins du concessionnaire officiel très connu Ferrari Kroymans, pour 14 027 € (factures présentes au dossier). En plus d'un entretien complet, les travaux comprenaient un remplacement de ses roues par celles de la 599 Challenge. La voiture affiche actuellement 51 627 km au compteur et elle est proposée munie de son jeu de bagages Schedoni (en état 'comme neuf'), de sa pochette Ferrari en cuir, de sa notice d'utilisation et de son carnet d'entretien tamponné, de sa carte grise suisse et des factures d'entretien déjà citées.

# 126<sup>Ω</sup>

*Only one owner from new; MSO Mauvine Metallic paintwork*

## 2015 McLaren P1

Chassis no. SBM12ABBXFW000099

Omani registration document

Document omanais d'immatriculation

- Number 99 of 375 produced
- Believed to be one of only two examples painted in Mauvine Metallic
- Circa 14,000 km from new
- Documented regular maintenance

- 99e sur 375 produites
- Probablement l'un des deux seuls exemplaires mauvaine métallisé
- Environ 14 000 kilomètres d'origine
- Entretien régulier documenté



**CHF700,000 - 1,200,000**



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

A development of the 12C's, the P1's hydro-pneumatic suspension achieved even greater control of the car's roll and ride height. Weight saving had been a major consideration in developing the P1, so there was little in the predominantly carbon fibre cabin that need not have been there.

La première offre de McLaren dans la catégorie hybride en expansion fut la P1, un coupé hybride rechargeable en série limitée qui fit sa première publique au salon de Paris en 2012. Comme sa devancière 12C à moteur conventionnel, la P1 à moteur central faisait appel à la fibre de carbone pour le berceau de sa carrosserie et sa structure de toit – « MonoCage » pour reprendre la terminologie d'usine – tout en conservant les portes en dièdre typiques de la marque qui équipaient déjà sa première supercar de route, la F1.

La suspension hydropneumatique de la P1, une évolution de celle de la 12C, offrait encore un meilleur contrôle du roulis et de la garde au sol. La réduction du poids avait été un but essentiel dans la mise au point de la P1, aussi y avait-il peu d'endroit où il n'y avait pas de fibre de carbone dans l'habitacle.





According to Autocar magazine, the seats “proved particularly comfortable for our testers, all of whom could find an excellent driving position. Customers can choose their preferred seat height at the factory, and the steering wheel (only ever fitted to the left of the cabin) is widely adjustable – manually, of course, like the seat runner, to reduce weight.”

BMW and Mercedes-Benz respectively had supplied engines for the F1 and SLR, but for the 12C, McLaren decided to develop its own. The rights to an Indy Car V8 racing engine were acquired from Tom Walkinshaw Racing, and with the assistance of Ricardo PLC this was transformed into a 3.8-litre twin-turbocharged unit suitable for a road car. Manufactured by Ricardo at its Shoreham-by-Sea factory, it was a modified and strengthened development of this M838T engine that was used for the P1, delivering its maximum power output of 727bhp and 531lb/ft of torque via a seven-speed dual-clutch automatic gearbox. Add to that the 176bhp and 192lb/ft of the in-house-developed electric motor, and the P1 had no less than 903bhp and a whopping 723lb/ft of torque at its disposal. “Maintaining good driveability, given this level of specific output (and this engine... is remarkably docile), is one of McLaren’s greatest achievements with this car,” declared Autocar.

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

Selon le magazine Autocar, les sièges « se sont révélés particulièrement confortables pour nos essayeurs qui ont tous trouvé une position de conduite idéales. Les clients peuvent choisir leur hauteur de siège à l’usine et le volant (toujours à gauche) est entièrement réglable – manuellement, bien sûr, comme les sièges, pour réduire le poids ».

BMW et Mercedes-Benz ont respectivement fourni des moteurs pour la F1 et la SLR, mais pour la 12C, McLaren a décidé de développer son propre moteur. Les droits pour un moteur V8 Indy de compétition ont été acquis auprès de Tom Walkinshaw Racing et, grâce à l'aide de Ricardo PLC, il a été transformé en un bloc 3,8 litres à double turbo adapté à la conduite sur route. Construit par Ricardo dans son usine de Shoreham-by-Sea, c'était une version modifiée et renforcée de ce moteur M838T qui était utilisé sur la P1, délivrant une puissance maximale de 727 ch et un couple de 531 lb/ft via une boîte automatique double embrayage à sept rapports. En y ajoutant les 176 ch et 192 lb/ft de couple du moteur électrique maison, la P1 ne disposait de pas moins de 903 ch et d'un couple phénoménal de 723 lb/ft. « Arriver à conserver une bonne motricité compte tenu du niveau de puissance (et ce moteur est... remarquablement docile) est l'une des grandes réussites de McLaren sur cette voiture », concluait Autocar.

Une batterie lithium-ion haute densité alimentait le moteur électrique qui se mettait en route automatiquement ou à la demande du conducteur, qui pouvait soit utiliser le moteur à essence seul, soit le moteur électrique seul ou les deux en même temps. La batterie pouvait se recharger par le moteur ou sur le secteur avec une charge pleine en deux heures.





As one would expect from a manufacturer that has been a mainstay of Formula 1 for the last 50 years, McLaren endowed the P1 with a number of competition-derived high technologies in the form of IPAS (Instant Power Assist System), DRS (Drag Reduction System), and KERS (Kinetic Energy Recovery System). Tested by Autocar, the P1 accelerated to 60mph in 2.8 seconds on its way to a top speed (electronically limited) of 217mph (350km/h), with the standing mile dismissed in 18.2 seconds. Power reached the ground via bespoke Pirelli P-Zero Corsa tyres, while the carbon-ceramic brakes were claimed to stop the P1 from 186mph (300km/h) in an eyeball-popping 6.6 seconds. And if you wanted anything quicker, only the Bugatti Veyron Super Sport (30 cars built) could deliver.

Pitched against Ferrari's LaFerrari and the Porsche 918, the McLaren P1 proved that the new-kid-on-the-block British manufacturer was more than capable of competing with the establishment in the fast-evolving hybrid hypercar market. Even today, more than a decade after its initial conception, the P1 remains a formidable proposition and an engineering tour de force of the highest order. One can only envy this P1's fortunate next owner.

Comme on pouvait s'y attendre d'un constructeur qui fut un leader en Formule 1 ces 50 dernières années, McLaren avait doté la P1 d'un grand nombre de technologies dérivées de la compétition sous la forme de l'IPAS (Instant Power Assist System), du DRS (Drag Reduction System) et du KERS (Kinetic Energy Recovery System). Essayée par Autocar, la P1 accéléra de 0 à 100 km/h en 2,8 secondes jusqu'à sa vitesse maximale de 350 km/h (limitée électroniquement), le mile départ arrêté étant atteint en 18,2 secondes. La puissance passait au sol via des pneus spécifiques Pirelli P-Zero Corsa, tandis que les freins carbone-céramique arrêtaient la P1 de 300 à 0 km/h en un temps record de 6,6 secondes. Et si vous vouliez quelque chose de plus rapide, seule la Bugatti Veyron Super Sport (dont seulement 30 exemplaires furent construits) pouvait le faire.

Confrontée à la Ferrari LaFerrari et à la Porsche 918, la McLaren P1 a prouvé que le constructeur britannique nouveau venu était plus que capable de concurrencer les meilleures sur le marché en pleine évolution des hypercars hybrides. Encore aujourd'hui, plus d'une décennie après sa conception, la P1 reste une offre formidable et un tour de force technologique de premier ordre. On ne peut qu'envier l'heureux futur propriétaire de cette P1.



Delivered new via McLaren Dubai on 30th December 2014, chassis number '099' had covered a little under 14,000 kilometres at the time it was photographed for the sale catalogue. The car comes with copies of its Personal Specification sheets listing the numerous options ordered by the original purchaser. These include the following:

Mauvive Metallic exterior paint; Carbon fibre body panels and trim items; Stealth pack and badge set; Silver coloured brake calipers; Stealth wheel finish; Tan leather seats, dashboard and door tops; Meridian 7-speaker surround sound system and navigation; Parking sensors front and rear; Fire extinguisher.

This stunning P1 benefits from a Paint Protection Film to keep the livery intact and is fitted with a hidden tracker. It also comes with its instruction manuals, car cover, battery charger and two keys. Accompanying documentation includes the original sales invoice, various service invoices, a registration document from Oman, paperwork relating to its export to and from Oman, and the aforementioned specification listing. Please note that McLaren dealer Schmohl AG has confirmed that the car can be registered in Switzerland. A rare opportunity.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Livrée neuve par McLaren Dubai le 30 décembre 2014, le châssis numéro 099 n'avait couvert qu'un peu moins de 14 000 kilomètres à l'époque où il a été photographié pour le catalogue de la vente. La voiture est vendue avec sa fiche de spécifications individuelle qui énumère la liste des nombreuses options, commandées par le premier propriétaire, qui comprend :

Peinture mauvaine métallisée, panneaux de carrosserie et garnitures intérieures en fibre de carbone, pack Stealth et jeu de badges, étriers de freins argentés, jantes Stealth, sièges, tableau de bord et haut de portes en cuir fauve, système audio surround Meridian à 7 haut-parleurs et navigation, radars de parking avant et arrière, extincteur.

Cette remarquable P1 a reçu un film de protection de la peinture pour lui conserver une carrosserie impeccable et est équipée d'un tracker dissimulé. Elle est également vendue avec ses manuels d'instruction, sa housse, un chargeur de batterie et deux clés. La documentation qui l'accompagne comprend la facture d'achat originale, diverses factures d'entretien, des papiers d'immatriculation d'Oman, ses papiers de douane concernant son importation et son exportation d'Oman et la fiche de spécifications mentionnée plus haut. Signalons enfin que Schmohl AG, le concessionnaire McLaren, a confirmé que la voiture peut être immatriculée en Suisse. Une opportunité à saisir.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.

# 127. Ω

*Under 375 km only and one owner from new*  
**2021 McLaren Elva**

Chassis no. SBM26ACB0MW815108

Omani registration document  
Document omanais d'immatriculation

- 200mph-plus hypercar
- Number '108' of 149 Produced
- Unique specification
- Base price US \$ 1,690,000

- Hypercar, plus de 320 km/h
- 108e sur les 149 produites
- Caractéristiques exclusives
- Prix de base aux États-Unis 1 690 000 \$



**CHF700,000 - 1,200,000**



“... the Elva has a power-to-weight ratio of 644bhp per ton, which puts it ahead of the P1, the Senna and even the F1... McLaren claims the Elva can reach 62mph in 2.8 seconds, 124mph in 6.8 seconds and go on to hit a presumably rather breezy 203mph. Good stuff.” - evo magazine.

Introduced to the public for the first time in Dubai, United Arab Emirates in 2019, the McLaren Elva is notable as the British company's first open-top road-legal sports car. The newcomer took its name from another celebrated British competition car manufacturer, Frank Nichols' Elva having been contracted by McLaren founder Bruce McLaren to build the customer versions of his M1 series of sports-racing prototypes, the first of which were delivered around 1964. (Nichols chose the name because of its similarity to the French 'elle va', meaning 'she goes'.) The Elva is the fifth in the 'McLaren Ultimate Series' of exclusive models, following the F1, P1, Senna, and Speedtail. To be built by McLaren's MSO department, 399 examples were planned, though this was later reduced to 249 and finally to 149 units. The base price in the USA was \$1,690,000.

« ...l'Elva affiche un rapport puissance/poids de 644 ch par tonne, ce qui la place devant la P1, la Senna et même la F1... McLaren proclame que l'Elva peut atteindre les 100 km/h en 2,8 secondes, les 200 km/h en 6,8 secondes jusqu'à sa vitesse de pointe de 327 km/h. Sacré machine ! » - magazine evo.

Dévoilée au public à Dubai, aux Émirats Arabes Unis, en 2019, la McLaren Elva se distingue pour être la première voiture routière ouverte de la marque britannique. La nouvelle venue reprenait le nom d'un autre constructeur de voitures de compétition britannique célèbre, Elva de Frank Nichols ayant été recruté par le fondateur de McLaren, Bruce McLaren, pour construire les versions de sa Sports-Prototype M1, dont les premières furent livrées vers 1964. (Nichols avait choisi ce nom pour sa similitude avec le français « elle va ». Il était prévu que le département MSO de McLaren construise 399 exemplaires, mais le chiffre fut révisé à 249 unités puis finalement à seulement 149. Le prix de base aux États-Unis était fixé à 1 690 000 \$.



Unlike the original McLaren-Elva, which featured a tubular steel space-frame chassis and glassfibre bodywork, the 21st Century version (taken from the Senna) is mainly carbon fibre, the chassis, doors and seats all being fabricated from this lightweight material; indeed, weighing 1,269kg (wet) it is claimed to be the lightest sports car McLaren has ever produced. Further weight saving was achieved by adopting titanium versions of the Senna's brake callipers, while the Elva's maximum power output of 804bhp made it the most powerful non-hybrid McLaren. The familiar twin-turbo dry-sump 4.0-litre V8 engine is basically the same as the Senna's, as is the seven-speed dual-clutch transmission and multi-mode electro-hydraulic Proactive Chassis Control suspension system, the latter suitably retuned.

Contrairement à la McLaren-Elva originale qui reposait sur un châssis tubulaire avec une carrosserie en fibre de verre, la version du 21e siècle (évolution de la Senna) est essentiellement en fibre de carbone, le châssis, les portes et les sièges étant tous construits dans ce matériau léger. Avec ses 1 269 kg (avec les pleins) elle est réputée être la plus légère des sportives jamais construites par McLaren. Pour réduire encore son poids, on avait fait appel au titane pour les étriers de freins hérités de la Senna, et la puissance maximale de 804 ch de l'Elva en faisait la plus puissante des McLaren en dehors des hybrides. L'habituel moteur V8 4 litres double turbo à carter sec est pratiquement le même que celui de la Senna, de même que la transmission à sept rapports et double embrayage et le système de suspension multimode électrohydraulique Proactive de contrôle du châssis, légèrement modifiée.



Another new feature was the McLaren Active Air Management System (AAMS), deployable at speeds over 25mph (40km/h), whereby air is ducted from the nose and around the cockpit in such as way that the occupants are not subjected to unacceptable levels of wind blast: a 'virtual windscreen', if you like. (There are no side windows or actual windscreen, although the factory would fit one free of charge if required.) A knee-operated button turns the system on or off. In addition there is an active rear spoiler that also serves as an air brake, while inside the cockpit one finds a free-standing HMI screen, aluminium air vents, an improved navigation screen, and a distinctive instrument pod and centre console. Interestingly, the seats are trimmed in a new Ultrafabric 'synthetic leather' material that looks and feels just like the real thing but is claimed to have superior wear characteristics; another advantage is that they do not heat up quite so much if the car is left parked in the sun.

Une autre caractéristique innovante était le McLaren Active Air Management System (AAMS) qui se déployait au-dessus de 40 km/h, grâce auquel l'air est dirigé depuis l'avant autour de l'habitacle, de façon à ce que les occupants ne soient pas incommodés par un niveau de courant d'air inacceptable, un véritable « parebrise virtuel » en quelque sorte (il n'y a pas de fenêtres latérales, ni de parebrise, quoique l'usine proposât d'en monter un gratuitement sur demande). Un bouton commandé au genou permet de mettre en route ou d'arrêter le système. De plus, un aileron arrière sert également d'aéroréin, tandis que dans l'habitacle on trouve un écran tactile, des aérateurs en aluminium, un écran de navigation amélioré, un boîtier d'instruments distinct et une console centrale. Il est intéressant de noter que les sièges sont garnis d'un matériau nouveau, l'Ultrafabric, « un cuir synthétique » qui offre le même aspect et le même ressenti que le véritable cuir mais a des qualités supérieures et qu'en plus il ne chauffe pas autant lorsque la voiture est garée au soleil



According to evo: "First impressions are breezy but positive. The steering is light, clean and full of feel, the ride is deftly controlled even when you select Sport with the rocker switch for Handling mode, and there's no question that the Elva feels lighter and even more alert than a 720S Spider but has none of the harshness that fizzles through the hyper-aggressive Senna. It feels road optimised. Even if it's very obviously not speed-limit optimised. You don't need to search for the outer reaches of the rev range to understand that this is a freakishly rapid car. It seems to accelerate without inertia and as speeds rise it doesn't tail off. At all. The top-end delivery is simply outrageous." One can only envy this McLaren Elva's fortunate next owner.

Delivered new to Oman via McLaren Muscat on 20th September 2020, this McLaren Elva is finished in the evocative M1A livery of glossy British Racing Green, Atacama Yellow and Anniversary White, and carries the number '9' in Pure Black on Anniversary White Circles; the car benefits from a Paint Protection Film to keep this livery intact.

« Les premières impressions sont décoiffantes mais positives. La direction est légère, précise et offre un bon retour, le confort de roulement est particulièrement bien géré, même lorsqu'on sélectionne le mode Sport avec le basculeur et on ne se pose pas la question de savoir si l'Elva est plus légère ou plus vive que la 720S Spider, en tout cas elle n'a pas la dureté qui émane de la très agressive Senna. Elle donne l'impression d'avoir été optimisée pour la route. Même si elle n'est absolument pas optimisée pour les limitations de vitesse. Il est inutile de faire des surrégimes pour comprendre qu'elle est monstrueusement rapide. Elle semble accélérer sans inertie et la vitesse paraît n'en plus finir d'augmenter. La vitesse de pointe est tout simplement scandaleuse », Magazine Evo. On ne peut qu'envier l'heureux futur propriétaire de cette McLaren Elva.

Livrée neuve à Oman par McLaren Muscat le 20 septembre 2020, cette McLaren Elva est peinte dans une très suggestive livrée M1A British Racing Green/jaune Atacama/blanc Anniversary et porte le numéro 9 en noir sur un cercle blanc Anniversary. La voiture a reçu un film de protection de la peinture pour lui conserver une carrosserie impeccable.



The seats are trimmed in Atacama Yellow with Vintage Tan stitching, while the console is finished in glossy British Racing Green with brushed aluminium trim, contrasting with the exposed carbon-fibre tub. Other notable features include air conditioning; McLaren eight-speaker audio system; vehicle lift (raises the nose for bumps); carbon-fibre air duct, bumper extensions and deck; exhaust frame painted in Stealth; and brake callipers finished in glossy Atacama Yellow with McLaren logos. The wheels are five-spoke non-Diamond-cut in Stealth shod with Pirelli P Zero Corsa tyres.

Two matching model-specific helmets are included in the sale, with two goggles; two keys; car full cover; roof cover; charger and battery connector. Accompanying paperwork consists of owner's manual; copies of the following: McLaren Elva specification brochure; 30/08/2021 Tax/New Vehicle; Purchase Invoice and Delivery Note; Service invoices; 05/02/2024 Omani Vehicle Export Certificate and a registration document from Oman. Please note that McLaren dealer Schmohl AG has confirmed that the car can be registered in Switzerland.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Les sièges sont garnis en jaune Atacama avec des piqûres vintage fauve avec une console British Racing Green brillant avec des garnitures en aluminium brossé contrastant avec la fibre de carbone. Les autres caractéristiques remarquables comprennent l'air conditionné, le système audio McLaren à huit haut-parleurs, le relevage de la voiture (pour franchir les cassis), les aérateurs en fibre de carbone, les extensions de pare-chocs, les sorties d'échappement Stealth et les étriers de freins jaune Atacama avec logos McLaren. Les jantes à cinq bâtons sans taille diamant Stealth sont chaussées de pneus Pirelli P Zero Corsa.

Deux casques assortis spécifiques sont inclus dans la vente avec deux paires de lunettes, deux clés, une housse intégrale, une protection de toit, un chargeur et un adaptateur pour la batterie. Les documents qui l'accompagnent comprennent le manuel du propriétaire, la brochure des caractéristiques de la McLaren Elva, l'attestation de taxe de nouveau véhicule datée du 30/8/2021, la facture d'achat et la note de livraison, des factures d'entretien, un certificat d'exportation à Oman du 5/2/2024 et des papiers d'immatriculation à Oman. Signalons enfin que Schmohl AG, le concessionnaire McLaren, a confirmé que la voiture peut être immatriculée en Suisse.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.

# 128.

*From an extensive private Swiss collection*  
**2010 Mercedes-Benz SLS AMG**

Chassis no. WDDRJ7HA6BA000176

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- Delivered new in Germany
- Under 23,500 km from new
- With the current and second owner in Switzerland since 2015
- Most recent service in July 2023

- Livrée neuve en Allemagne
- Moins de 23 500 km connus
- En Suisse chez son deuxième et actuel propriétaire depuis 2015
- Dernier entretien effectué en juillet 2023



**CHF150,000 - 200,000**





First seen at the 2009 Frankfurt Motor Show, the Mercedes-Benz SLS AMG was acknowledged as a tribute to the legendary 300 SL 'Gullwing' coupé of the 1950s. A collectors' item from day one, the newcomer featured 'Gullwing' doors like its illustrious predecessor and succeeded the Mercedes-Benz SLR McLaren at the top of the range. Boasting a chassis/body of mainly aluminium construction, the SLS (Sport Leicht Super) was powered by a 6.2-litre V8 engine producing 563bhp initially, making it the most powerful normally aspirated production car engine of its day, while the seven-speed dual-clutch automatic transmission was similarly state-of-the-art.

Built to Middle East specification, this example was delivered new in Germany and has been with the current and second owner in Switzerland since 2015. Showing under 23,500 kilometres on the odometer, the car was serviced by Mercedes-Benz Automobil AG, Zweigniederlassung Zürich-Nord in July 2023 and March 2020, while the last technical inspection (MFK) was carried out in June 2023. Offered with wallet, books, service invoices, MFK, and a Swiss carte grise.

Apparue au Salon de Francfort 2009, la Mercedes SLS AMG rendait hommage au légendaire coupé 300 SL 'Gullwing' des années 1950. La nouvelle venue, devenue dès sa parution un objet de collection, était dotée comme son illustre devancière de portes 'Gullwing' et venait remplacer au sommet de la gamme la Mercedes SLR McLaren. Construite sur un châssis/caisse essentiellement fait d'aluminium, la SLS (Sport Leicht Super) était motorisée par un V8 de 6,2 litres qui délivrait à ses débuts 571 ch, ce qui faisait d'elle la voiture de série à moteur atmosphérique la plus puissante de son époque ; sa boîte automatique à double embrayage et sept rapports représentait, quant à elle, le summum de la technique d'alors.

Cet exemplaire, construit en définition Moyen-Orient et livré neuf en Allemagne, réside en Suisse depuis 2015 chez son actuel et deuxième propriétaire. Il affiche moins de 23 500 km au compteur et a fait l'objet en mars 2020 et en juillet 2023 d'opérations d'entretien effectuées par la succursale Mercedes-Benz Automobil AG de Zurich-Nord ; son dernier contrôle technique (MFK) a eu lieu en juin 2023. La voiture est proposée avec ses documents de bord dans une pochette, des factures d'entretien, son MFK et une carte grise suisse.



# 129. <sup>Ω</sup>

Only 166 km and one owner from new  
2011 Aston Martin Rapide

Chassis no. SCFHDDAJ3BAF00001

Original Swiss cancelled duplicate title  
Duplicata original suisse du titre  
d'immatriculation annulé

- Chassis number '001'
- Built to Swiss specification
- Recently recommissioned by Stratton Motor Company

- Châssis numéro 001
- Construite en spécifications suisses
- Récemment remise en état par Stratton Motor Company



**CHF40,000 - 60,000**

Without Reserve





Chassis number '001', the Rapide offered here was commissioned from Aston Martin by the current owner, one of their VIP clients, and built to Swiss specifications. A semi automatic transmission model, the car is finished in Fire Red with Chancellor Red leather interior, the latter a post-production upgrade carried out at the factory at the owner's request, which included re-veneering the centre console in Tamo Ash. Camera and illuminated sill kits were installed at the same time. Forming part of the vendor's extensive private collection since its acquisition, the Aston, showing only 166 km on the odometer, has mostly been kept on static display and recently benefited from recommissioning in the UK by noted marque specialists Stratton Motor Company. The car comes with photocopies of the original sales invoice, manufacturer's specification sheets, E.C. Certificate of Conformity, and Aston Martin's invoice for re-trimming the interior and other upgrades; and an original Swiss duplicate cancelled title.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

La Rapide mise en vente, châssis 001, fut commandée à Aston Martin par son propriétaire actuel, l'un de ses clients VIP, et produite en spécifications suisses. Elle dispose d'une boîte automatique et se présente de couleur Fire Red avec un intérieur en cuir Chancellor Red, qui est le fruit d'une modification apportée ultérieurement par l'usine à la demande du propriétaire, conjointement à un nouveau placage de la console centrale de couleur Tamo Ash. Lors de cette opération, elle fut équipée d'une caméra et de seuils de portes éclairés. Cette Rapide, qui n'affiche que 166 km au compteur, fait partie de la riche collection privée de son vendeur et a été essentiellement conservée en exposition statique. Elle a récemment bénéficié d'une remise en route effectuée par Stratton Motor Company, le spécialiste britannique de la marque bien connu. La voiture est proposée avec des photocopies de sa facture originale, de son dossier constructeur, de son certificat de conformité CE, et de la facture d'Aston Martin relative au regarnissage de l'intérieur et aux autres améliorations apportées; et enfin d'un duplicata original du titre annulé d'immatriculation suisse.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.



# 130.

*From a private Swiss collection*

## 2005 Aston Martin Vanquish S

Chassis no. SCFAC24355B501894

Engine no. AM06/12159

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Desirable manual transmission
- Two owners from new
- Present ownership since 2014
- 12,712 km recorded

- Séduisante transmission manuelle
- Seulement deux propriétaires
- Aux mains de l'actuel propriétaire depuis 2014
- 12 712 km au compteur



**CHF100,000 - 150,000**

Without Reserve





An entirely new Aston Martin for the 21st Century, the V12-engined Vanquish coupé debuted at the Geneva Auto Show in March 2001, while offered here is an example of the revamped Vanquish S that superseded the original version in 2004. Chief upgrade concerned the V12 engine, which now produced 514bhp, an output good enough to make the Vanquish S a 200mph (321km/h) car. The previously optional Sports Dynamic Pack of enhanced steering, suspension and brakes came as standard with the Vanquish S.

Equipped with telephone and satellite navigation, this immaculate Vanquish S was sold new in Austria and has had only two owners from new, passing to the current owner in Switzerland in April 2014. The odometer reading is 12,712 kilometres and the car is presented in 'as new' condition. The car is equipped with Xenon headlights; only 12 cars were modified to Xenon lights by ROOS ENGINEERING Ltd, a non-factory option. The Vanquish comes complete with tools and all books (including the stamped service book) while accompanying paperwork includes the original invoice and a Swiss registration document.

Première Aston Martin entièrement nouvelle du 21e siècle, la Vanquish originale fit ses débuts au salon de Genève en mars 2001, mais c'est un exemplaire de la Vanquish S qui a succédé à la version originale en 2004 qui est proposée ici. Le changement le plus important concernait le moteur V12 qui passait à 514 ch, puissance qui classait la Vanquish S dans les plus de 200 mph (321 km/h). Le Sports Dynamic Pack qui agissait sur la direction, les suspensions et les freins, autrefois en option, était monté en série sur la Vanquish S.

Équipée d'un téléphone et d'un système de navigation par satellite, cette Vanquish S impeccable a été vendue neuve en Autriche et n'a connu que deux propriétaires, passant aux mains de l'actuel en Suisse en avril 2014. Le compteur affiche 12 712 kilomètres et la voiture se présente « comme neuve ». Elle est équipée de phares Xénon, seulement 12 exemplaires ont été modifiés au phares Xénon par Roos Engineering Ltd, une option qui n'est pas d'origine. La Vanquish est vendue avec sa trousse à outils et ses manuels (y compris le carnet d'entretien tamponné) et les papiers qui l'accompagnent comprennent la facture d'achat originale et les papiers d'immatriculation suisse.



# 131.

*One of only 20 examples produced*  
**2008 Lamborghini Murcielago LP640 Roadster**  
**Versace Nr 1/20**

Chassis no. ZHWBE47S08LA03283

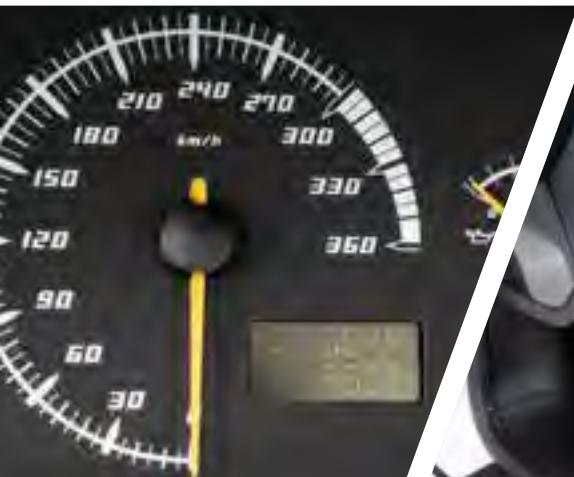
Swiss registration document  
Document d'immatriculation suisse

- Only 8,700 km on the odometer
- 640 hp, 205 mph in a convertible!
- With its current owner since 2013

- Seulement 8 700 km au compteur
- 640 ch 330 km/h en décapotable !
- Propriétaire actuel depuis 2013



**CHF300,000 - 400,000**





“Extreme, offbeat and provocative, the Murcielago Roadster is fully in line with Lamborghini’s philosophy”, these were the words of Sport Auto magazine after its test of the first Murcielago Roadster and its legendary V12.

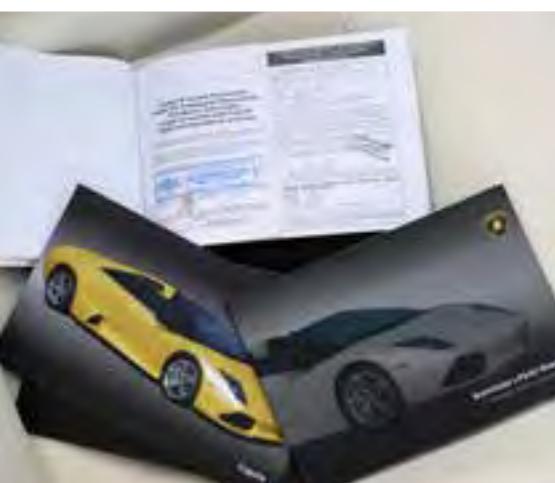
Stunning and exuberant, the Lamborghini Murcielago Roadster asserts itself as an unsurpassable legend among supercars of the 2000s. “Murcielago” is the name of a famous bull that resisted 24 estocadas - sword thrusts - in 1879 at the bullring in Cordoba. The matador thus decided to save the bull’s life. Based on the coupé of the same name, the Roadster was presented at the 2004 Geneva Motor Show, following on from the Diablo Roadster. Its design, the work of Luc Donckerwolke, entrenched the Murcielago in a new era for Lamborghini. Compared to the coupé, the engine cover’s design was previously unseen and, viewed from above, its form recalls exactly that of an aeroplane’s wing. It evolved into the LP-640 at the 2007 Los Angeles Auto Show. The letters LP - Longitudinale Posteriore - indicate the engine’s position, and 640 is the engine’s horsepower. It still offers four-wheel drive and the six-speed E-gear robotized gearbox option. Also to be noted is the presence of a large specific central exhaust pipe.

This model, the first of 20 Murcielago Roadster Versaces, was registered for the first time in August 2008 in the United Arab Emirates. It arrived in Switzerland in 2013, the date on which it was purchased by its current owner from Sport Garage Gruber AG, in the canton of Bern. Today it has only 8,700 km on the clock.

« Extrême, décalée et provocante, la Murcielago Roadster respecte rigoureusement la philosophie de Lamborghini »; tels étaient les mots des journalistes du magazine Sport Auto après leur essai de la Murcielago Roadster et son V12 légendaire.

Epoustouflante et exubérante, la Lamborghini Murcielago Roadster se pose là comme un mythe indétrônable parmi les supercars des années 2000. « Murcielago » est le nom d’un célèbre taureau ayant résisté à 24 estocades, coups d’épée, en 1879 dans les arènes de Cordoue. Le matador aurait ainsi choisi d’épargner sa vie... Issue du coupé du même nom, le Roadster est présentée en 2004 au salon de Genève et prend la suite de la Diablo Roadster. Son design signé Luc Donckerwolke enracine la Murcielago dans une nouvelle ère pour Lamborghini. Par rapport au coupé, le capot moteur présente un dessin inédit et vu de dessus, sa forme rappelle justement une aile d’avion. Elle évolue en LP-640 au salon de Los Angeles 2007. Les lettres LP - Longitudinal Posteriore - indiquent l’emplacement du moteur et le 640 la puissance en chevaux. Elle offre toujours quatre roues motrices et l’option boîte robotisée E-gear à six vitesses. On note également la présence d’une massive sortie d’échappement centrale spécifique.

Cet exemplaire, la première des vingt Murcielago Roadster Versace, fut immatriculé pour la première fois en aout 2008 aux Emirats Arabes Unis. Elle arrive en Suisse en 2013, date d’achat par son actuel propriétaire chez Sport Garage Gruber AG à Toffen, dans le canton de Berne. Elle affiche aujourd’hui seulement 8 700 km.





This special series, created with the famous Milanese fashion house Gianni Versace, in collaboration with the Lamborghini Ad Personam programme, sets itself apart with its configuration, which is not lacking in panache. It bears Bianco Isis paint, complemented with black exterior trim - wheel rims, rearview mirrors, and windscreens pillars - and a leather interior which is also two-tone, in black and ivory, with Versace's signature Medusa. This design, which can also be found on the door panels, recalls Ancient Greek mythology, namely one of the three Gorgons, among the most beautiful women of Athens. The interior is further adorned with carbon fibre panels, down to the door sills, the gear shift paddles (or even the engine bay, which is sublime) or the steering wheel, also covered in Alcantara. The workmanship of the combination of materials and colours is one-of-a-kind. A numbered Versace plaque stating that this model is number 0001 is of course to be found. The car is accompanied by a Swiss registration document, its warranty book, user manual, hood manual and European assistance booklet.

Cette série spéciale réalisée avec le célèbre couturier Milanais Gianni Versace ; en collaboration avec le programme de personnalisation Ad Personam Lamborghini, se distingue par sa configuration qui ne manque pas de panache. On retrouve une peinture Bianco Isis associé à des éléments extérieurs noirs - jantes, rétroviseurs ou montants de pare-brise - et un intérieur cuir lui aussi bicolore, ivoire et noir, avec la célèbre Méduse représentative de Versace. Ce motif que l'on retrouve aussi sur les portières, renvoie à la mythologie grecque, à l'une des trois Gorgones, parmi les plus belles femmes d'Athènes. L'habitacle se pare encore de placages en fibre de carbone, jusque sur les seuils de portes, les palettes commandant la boîte de vitesses (ou même la baie moteur, sublime) ou le volant s'habillant aussi d'Alcantara. Le travail du jeu des matières et des couleurs est unique en son genre. On retrouve bien sur une plaque numérotée Versace indiquant le numéro 0001 de cet exemplaire. La voiture est accompagnée d'un titre d'immatriculation suisse, de son livret de garantie, manuel d'utilisation, manuel de la capote et livret d'assistance en Europe.



# 132. <sup>Ω</sup>

*One owner from new*

## 2018 Porsche 991 GT2 RS 'Weissach'

Chassis no. WP0ZZZ99ZJS181573

Omani registration document  
Document omanais d'immatriculation

- Rare high-performance 911 variant
- 16,173 kilometres from new
- Regularly maintained by Porsche Centre Oman

- Rare version hautes performances de la 911
- Un seul propriétaire depuis sa sortie d'usine
- 16 173 km depuis sa sortie d'usine
- Régulièrement entretenue par le Centre Porsche d'Oman



**CHF250,000 - 350,000**





Intended primarily for racing, though still road legal, the Porsche 911 GT2 can trace its ancestry all the way back through a succession of high-performance models to the legendary 911 Carrera RS of 1973. The car takes its name from the FIA's GT2 category of production sports car racing, for which it was homologated, and has been produced in a variety of versions since its introduction in 1993 on the Type 993 iteration of the perennial 911.

Conceived as a special project and announced in May 2010, the GT2 RS developed 612bhp and 516lb/ft of torque while weighing 150lb (70kg) less than the standard GT2. The engineering team's aim had been to set a new record for the Nürburgring's challenging Nordschleife circuit, which Porsche test-driver Timo Kluck duly achieved.

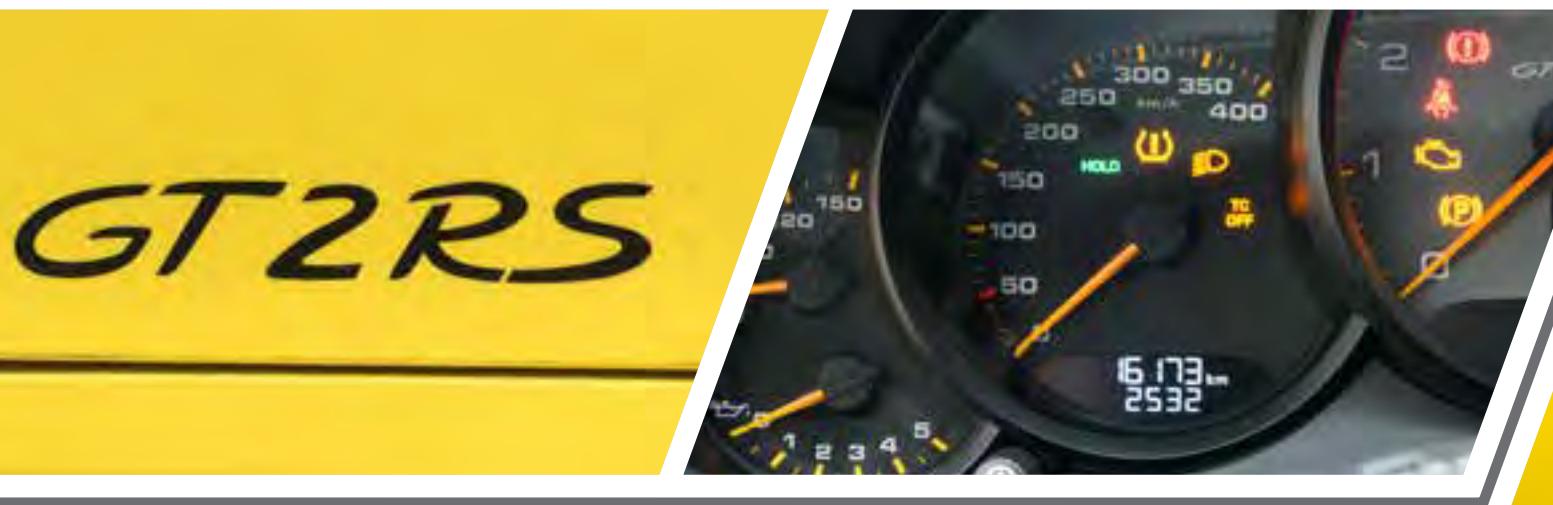
In June 2017 the latest iteration of the GT2 RS arrived in the form of the Type 991, which was officially launched by Porsche at the 2017 Goodwood Festival of Speed. The 991 GT2 RS is powered by a 3.8-litre twin-turbocharged flat-six engine producing 691bhp, making it the most powerful production 911 ever built. Unlike previous GT2s, the Type 991 has a seven-speed PDK transmission. Porsche claims that the GT2 RS will accelerate from 0-97km/h (0-60mph) in 2.7 seconds on its way to a top speed of 340km/h (211mph). A production run of 1,000 units was planned.

Conçue avant tout pour la course, tout en étant homologuée route, la Porsche 911 GT2 descend d'une lignée de modèles successifs hautement performants remontant à la légendaire 911 Carrera RS de 1973. Elle tire son nom de la catégorie GT2 de la FIA, celle des voitures sportives de série dans laquelle elle a été homologuée, et a été produite dans différentes versions depuis qu'elle a été introduite en 1993 sur la génération Type 993 de l'intemporelle 911.

la RS, quant à elle, conçue en tant que projet à part et annoncée en mai 2010, développait 620 ch et 700 N.m de couple tout en pesant 70 kg de moins que la GT2 de base. L'objectif de son équipe de conception avait été d'établir un nouveau record de temps sur le redoutable circuit de la Nordschleife du Nürburgring, ce que le pilote d'essai de Porsche, Timo Kluck, parvint à faire.

En juin 2017 arriva la dernière itération de la GT2 RS, sous la forme de la Type 991 ; elle fut officiellement lancée par Porsche lors du Goodwood Festival of Speed de 2017. Cette 991 GT2 RS est animée par un six-cylindres à plat double turbo de 3,8 litres délivrant 700 ch, ce qui fait d'elle la 911 de série la plus puissante jamais construite. Contrairement aux précédentes GT2, la Type 991 dispose d'une boîte PDK à sept rapports. Porsche annonce pour sa GT2 RS un 0 à 100 km/h en 2,7 secondes et une vitesse de pointe de 340 km/h. Sa production devait être limitée à 1 000 exemplaires.





Unusually, the Type 991 version has a roof made of magnesium, while the front bonnet, front/rear wings, and boot lid are carbon-fibre. Lightweight polyurethane is used for the front and rear aprons, and polycarbonate for the rear and side windows. The exhaust system is titanium. All of which adds up to a claimed wet weight of 1,470kg (3,241lb).

Purchased new by the current owner, this 911 GT2 RS Weissach has been regularly maintained by Porsche Centre Oman, as evidenced by their detailed invoices on file. The car presents the Racing Yellow paintwork which benefits from the application of a protective film. Other notable options include the following: Black leather interior; 90-litre fuel tank; Front axle lift system; Reversing camera; Floor mats; Bose surround sound audio system; Dashboard trim package in leather; Automatically dimming mirrors with integrated rain sensor; Chrono package and preparation for lap trigger; Wheels painted in satin platinum; LED main headlights.

Accompanying documentation includes a full listing of the car's specification; an Omani registration document and export certificate; and the aforementioned invoices. Please note that bidders should satisfy themselves as to registration requirements in their own jurisdiction.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symboles Key at the front of the catalogue.

De façon inhabituelle, la Type 991 reçoit un pavillon en magnésium et un couvercle de coffre avant, des ailes avant et arrière et un capot arrière en fibre de carbone. Les jupes avant et arrière sont en polyuréthane et les vitres latérales et arrière en polycarbonate. L'échappement est en titane. Toutes ces mesures d'allègement permettent d'afficher un poids en ordre de marche de 1 470 kg.

Achetée neuve par son actuel propriétaire, cette 911 GT2 RS Weissach a été régulièrement entretenue par le Centre Porsche d'Oman, ainsi que le montrent ses factures détaillées présentes au dossier. Elle est de couleur Racing Yellow, et sa peinture est recouverte d'un film de protection. On recense parmi ses options les plus notables un intérieur en cuir noir, un réservoir de 90 litres, un dispositif d'augmentation de la garde au sol avant, une caméra de recul, des tapis de sol, un système audio Bose surround, un tableau de bord gainé de cuir, des rétroviseurs électrochromes et un capteur de pluie, un pack chrono avec préconditionnement pour chronométrage par lap trigger, des roues de couleur satin platinum et des projecteurs à LED.

La documentation accompagnant la voiture se compose d'une liste complète de ses caractéristiques, d'un document d'immatriculation d'Oman avec un certificat d'exportation et des factures déjà citées. Veuillez noter que les enchérisseurs doivent vérifier par eux-mêmes quelles sont les exigences de leur pays en matière d'immatriculation.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.French



# 133. P

*Only 4,864 km and two owners from new*  
**2008 Lamborghini Reventón Coupé**

Chassis ZHWBE77S08LA03516

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- 1 of 20 Reventón produced
- Legendary Bizzarrini V12
- Only 4,864 km from new
- Only two Swiss owners from new

- 1 des 20 Reventón produites
- V12 Bizzarrini mythique
- Seulement 4 864 km d'origine
- Deux propriétaires suisses seulement



**CHF1,400,000 - 1,700,000**

The Reventón is a sheer flight of fancy on the part of the designers at Sant'Agata to keep Lamborghini in the pantheon of exclusive cars...

At the 2007 Frankfurt Motor Show, Lamborghini presented the highly exotic Reventón. As with all Lamborghini models, the name Reventón was chosen in line with the tradition of the house, to honour a fighting bull. Reventón was a famous bull belonging to the Don Rodriguez family, known for having killed a well-known torero by the name of Felix Guzman in 1943. Like its namesake, the Lamborghini Reventón has earned its place in history as one of the most legendary supercars. Batmobile at heart, the Lamborghini blurs the lines between automobile and aircraft, a fighter aircraft of course.

La Reventón est une pure folie de la part des designers de Sant'Agata pour maintenir Lamborghini au panthéon de l'automobile exclusive...

Lors de l'édition 2007 du salon de Francfort, Lamborghini présente la très exotique Reventón. Comme pour tous les modèles de chez Lamborghini, l'appellation Reventón a été choisi dans le respect de la tradition maison, en honorant un taureau de combat. Reventón était un célèbre taureau appartenant à la famille Don Rodriguez, connue pour avoir tué un célèbre torero du nom de Felix Guzman en 1943. Comme le taureau de combat dont elle porte le nom, la Lamborghini Reventón a gagné sa place dans les livres comme l'une des supercars les plus mythiques. Batmobile dans l'âme, la Lamborghini joue le mélange des genres entre automobile et aviation, de combat évidemment.





The Reventón is based on the Murciélagos LP640, then the marque's most prestigious supercar and a worthy descendant of the Diablo and other Countach. Reused from the LP640, the indefatigable Bizzarini V12, all aluminium and with dual overhead camshafts of 6,496 cm<sup>3</sup> is equipped with four valves per cylinder and a variable valve timing system. In the Reventón, this engine produces no less than 650 hp at 8,000 rpm, which is 10 more than the Murciélagos. This legendary V12 is capable of 0 to 60 mph in just 3.4 seconds and can reach speeds of 205 mph. The four-wheel drive chassis remained unchanged and the Reventón was fitted with the six-speed E-gear transmission. A combination of carbon fibre, steel and aluminium were used for the chassis/shell. The independent four-wheel suspension has double wishbones, electric adjustable hydraulic shock absorbers and anti-roll bars, while braking is worthy of an Airbus, with no fewer than four ventilated disks with a diameter of 380 mm (by 38 deep) gripped by six-piston callipers.

Stephan Winkelmann, president and CEO of Automobili Lamborghini S.p.A. said: "The Reventón is the most extreme car in the world: a true automotive superlative. Our designers at the Lamborghini Style Centre took the technical base of the Murciélagos LP640 and compressed and intensified its DNA, its genetic code."

La Reventón est basée sur la Murciélagos LP640, alors la supercar la plus prestigieuse de la marque et digne descendante des Diablo et autres Countach. Reprise de la LP640, l'infatigable V12 Bizzarini, tout aluminium et à double arbre à came en tête de 6 496 cm<sup>3</sup> est doté de quatre soupapes par cylindre et d'un système de calage variable des soupapes. Dans la Reventón, ce moteur développe pas moins de 650 ch à 8 000 tr/min, soit 10 de plus que Murciélagos. Ce V12 mythique est capable de d'atteindre les 100 km/h en seulement 3,4 secondes et d'atteindre les 330 km/h. Le châssis à quatre roues motrices restait inchangé et la Reventón était doté de la transmission à six rapports E-Gear. Un mélange de fibre de carbone, d'acier et d'aluminium était utilisé pour le châssis / coque. La suspension à quatre roues indépendantes est dotée de doubles triangles, d'amortisseurs hydrauliques réglables électriquement, de barres antiroulis tandis que le freinage digne de celui d'un Airbus, compte pas moins que 4 disques ventilés de 380 mm de diamètre (sur 38 de large) pincés par des étriers à 6 pistons.

Stephan Winkelmann, président et directeur général d'Automobili Lamborghini S.p.A., a déclaré : « La Reventón est la voiture la plus extrême du monde : un véritable superlatif automobile. Nos designers du Centre de Style Lamborghini ont pris la base technique de la Murciélagos LP640 et ont comprimé et intensifié son ADN, son code génétique ».



While designing the Reventón, Manfred Fitzgerald, Lamborghini's director of brand and design, took his team to a European NATO base for inspiration. During their trip, the team members were unanimously seduced by the design of the F-22 Raptor, a single-seater tactical stealth fighter aircraft. Back at the factory in Sant'Agata Bolognese, they got to work...

The paint finish adds to the car's fighter aircraft look. The new shade is described as a mid opaque green/grey "without the usual shine". The finish is matt, but thanks to the addition of metallic particles to the paint, the car can be surprising in certain lights. Among numerous other remarkable details: the wheel rims. Carbon fibre fins are screwed onto each of the rims' aluminium spokes. True to the philosophy of the marque, the fins are not only stylish, they also act as turbines, ensuring proper cooling of the solid carbon brakes. LEDs are used for the rear lights, with all the artistic freedom that this allows. The total aircraft look continues right down to the design of the fuel tank cap.

Lors de la création de la Reventón, Manfred Fitzgerald, directeur de la marque et du design de Lamborghini, a emmené son équipe sur une base européenne de l'OTAN pour s'en inspirer. Au cours de leur voyage, les membres de l'équipe ont été unanimement séduits par le design du F-22 Raptor, un chasseur tactique furtif monoplace. De retour à l'usine de Sant'Agata Bolognese, a planché sur le sujet...

La finition de la peinture ajoute à l'apparence d'avion de chasse de la voiture. La nouvelle teinte est décrite comme un vert/gris moyennement opaque « sans la brillance habituelle ». La finition n'est pas brillante, mais grâce à l'ajout subtil de paillettes métalliques dans la peinture, dans certaines conditions d'éclairage, la voiture surprend. Parmi les nombreux autres détails remarquables : les jantes. On retrouve des ailettes en fibre de carbone vissées sur chaque rayon en aluminium de la jante. Fidèles à la philosophie maison, les ailettes ne sont pas là uniquement pour le style, elles contribuent à créer un effet de turbine, facilitant ainsi le refroidissement des freins massifs en carbone. Les feux arrière adoptent les LED, avec la liberté de graphisme qu'elles autorisent. L'ambiance aviation absolue se poursuit jusqu'au dessin de la trappe à carburant.



The interior offers a mixture of high-quality materials such as Alcantara, carbon, aluminium and full grain leather. But the aeronautical feel takes on even greater significance... Evo magazine explains: "As usual it's the interior that's arguably the star of the show with the cutting-edge, strike-fighter themes perhaps even more stunningly resolved than the exterior's. Instead of dials, the dash has aircraft-style multi-mode liquid crystal displays set in a housing milled from solid aluminium billet shrouded in a carbon fibre casing. The driver can choose from three vehicle information settings and, at the press of a button, switch from a digital to an analogical display with classic circular instruments.

There's even a G-force meter" A real space-time capsule! Moreover, the price had skyrocketed because the Reventón retailed in 2008 at €1,196,000, that is, no more and no less than the price of a Bugatti Veyron...

L'intérieur offre un mélange de matériaux nobles comme l'Alcantara, le carbone, l'aluminium et le cuir pleine fleur. Mais l'ambiance aéronautique prend tout son sens... Le magazine Evo s'exclama : « Comme d'habitude, c'est sans conteste l'intérieur qui est la star du spectacle avec des éléments d'avant-garde, des thèmes d'avion de chasse peut-être encore plus affirmés qu'à l'extérieur. À la place des compteurs, le tableau de bord arbore des afficheurs à cristaux liquide multi-mode style aviation – dans un logement foré dans l'aluminium massif encastré dans un cadre en fibre de carbone. Le conducteur peut choisir entre trois réglages d'information du véhicule d'une simple pression sur un bouton, passer d'un affichage digital à un affichage analogique avec des instruments circulaires classiques.

Il y a même un témoin pour mesurer la force d'accélération en G ... » Une véritable capsule spatio-temporelle ! Le prix avait d'ailleurs explosé puisque la Reventon s'affichait en 2008 à 1 196 000 €, soit ni plus ni moins que prix d'une Bugatti Veyron...



In Grigio Reventón with a two-tone Nero Perseus and Verde Olivia interior, this extremely rare supercar, the 19th of 20 produced, was delivered new in Switzerland, to European specifications, by Lamborghini Affolter SA, Svizzera.

It has since had just two owners and, with only 4,864 kilometres covered since leaving the factory, is in very good condition. It will be sold with its military bag, an original Lamborghini accessory numbered 19, and its Swiss registration document.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

De couleur Grigio Reventón avec intérieur bi-ton Nero Perseus et Verde Olivia, cette rarissime supercar, 19e exemplaire sur 20 produits, a été livrée neuve en Suisse, en spécifications européennes, par Lamborghini Affolter SA à Svizzera.

Elle n'a depuis connu que deux propriétaires et, avec ses seulement 4 864 kilomètres couverts depuis sa sortie d'usine, se présente dans un très bel état. Elle sera vendue avec son sac militaire, accessoire Lamborghini d'origine numéroté « 19 » et sa carte grise suisse.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.French

# 134<sup>Ω</sup>

Only 369 km and one owner from new  
2009 Aston Martin V8 Vantage

Chassis no. SCFBF03CX9GC12426

Original Swiss cancelled duplicate title

Duplicata original suisse du titre  
d'immatriculation annulé

- Built to Swiss specifications
- Semi-automatic transmission
- Numerous extra-cost options
- Recently recommissioned by Stratton Motor Company

- Construite aux spécifications suisses
- Transmission semi-automatique
- Nombreuses options payantes
- Récemment remise en route par Stratton Motor Company

**CHF40,000 - 60,000**  
Without Reserve





The unique V8 Vantage offered here was commissioned from Aston Martin by our vendor, one of their VIP customers. A 2009 model built to Swiss specifications and finished in special Rathlin Red livery with Tete Rouge interior, it boasts numerous extra-cost options in addition to the generous inventory of standard equipment, which added £8,756 to the £88,000 base price for a total of £96,765. Option highlights include the following: High specification alarm; Premium audio; Bluetooth; Brake calipers in red; Optical front grille; Heated front seats; Cruise control; Powerfold mirror assembly; Memory seats and mirrors; Front parking sensors; Auto-dimming rear-view mirror

Mostly kept on static display as part of the vendor's extensive private collection, the Vantage, showing only 369 km on the odometer, benefits from recent recommissioning in the UK by renowned marque specialists Stratton Motor Company. Accompanying documentation consists of copies of the sales invoice, specification sheet, and original Swiss duplicate cancelled title.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

La V8 Vantage unique proposée ici a été commandée neuve à Aston Martin par notre vendeur, un de ses clients VIP. Ce modèle 2009, construit aux spécifications suisses dans une livrée spéciale rouge Rathlin avec intérieur rouge Tete, comporte de nombreuses options payantes en plus de ses généreuses spécifications d'origine, qui ont ajouté 8 756 £ aux 88 000 £ du prix de base, soit un total de 96 765 £. Les options les plus remarquables comprennent : Alarme hautes spécifications, système audio Premium, Bluetooth, étriers de freins rouges, optiques de calandre, sièges avant chauffants, contrôleur de vitesse, rétroviseurs repliables, sièges et rétroviseurs à mémoire, capteur de parking avant, rétroviseur intérieur anti-éblouissement.

Essentiellement exposée en statique dans l'importante collection privée du vendeur, la Vantage, qui présente seulement 369 km au compteur, a récemment bénéficié d'une remise en route par le spécialiste britannique de la marque Stratton Motor Company. La documentation qui l'accompagne comprend la facture d'achat originale, la fiche de spécifications du constructeur et un duplicata original de carte grise suisse annulée.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.

# 135.

*Ferrari Classiche certified, one of less than 20 believed  
to have been produced in any shade of silver*  
**2011 Ferrari 599 GTO**

Chassis no. ZFF70RDB000178310

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- One of only 599 built
- Delivered new to France with European specification
- Under 10,100 kilometres from new
- All books and tools
- Ferrari service history

- Une des 599 construites
- Livrée neuve en France aux spécifications européennes
- Moins de 10 100 kilomètres d'origine
- Avec tous ses livrets et sa trousse à outils
- Historique d'entretien par Ferrari complet



**CHF800,000 - 900,000**

"The 599 GTO is one of the absolute finest track cars ever made. That it delivers some tactile qualities on the road – plus it's very habitable, make it a supreme all-rounder.

"What is also evident is the GTO pulls as hard in fifth as a 911 does in third." – Autocar.

Announced in April 2010, the 599 GTO was only the third Ferrari to carry the evocative 'Gran Turismo Omologato' designation, the others being the legendary 250 GTO and 288 GTO. The 599 GTO was a development of the original 599 GTB Fiorano that had been introduced at the Geneva Motor Show in February 2006. Its immediate predecessor - the 575 Maranello - had met with a mixed reception, disappointing those that had so admired the 550 Maranello, so Ferrari had some catching up to do in designing the 599.

In designing the 599, Ferrari abandoned the tubular steel chassis of the 550/575, adopting a more advanced and lighter all-aluminium chassis of greatly increased stiffness. Styled by Pininfarina under the direction of Ferrari's Frank Stephenson, the 599 with its long bonnet, small cabin, raised haunches and aggressive stance seemed the very definition of the term 'sports car'.

« La 599 GTO est l'une des voitures de circuit les plus raffinées jamais construites. Qu'elle procure des sensations sur la route – et qu'elle soit en plus habitable - en fait l'une des plus polyvalentes. Autre évidence, la GTO accélère aussi fort en cinquième qu'une 911 en troisième. » – Autocar.

Annônçâée en avril 2010, la 599 GTO était seulement la troisième Ferrari à porter le nom évocateur de Gran Turismo Omologato, les deux autres étant la 250 GTO et la 288 GTO. La 599 GTO était une évolution de 599 GTB Fiorano originale qui avait été présentée au Salon de Genève en février 2006. Sa devancière immédiate - la 575 Maranello – avait reçu un accueil mitigé, décevant ceux qui avaient tant admiré la 550 Maranello, aussi Ferrari avait-il mis le paquet dans la conception de la 599.

En concevant la 599, Ferrari abandonnait le châssis tubulaire en acier des 550/575, adoptant un châssis plus moderne et plus léger tout aluminium d'une plus grande rigidité. Dessinée par Pininfarina sous la direction de Frank Stephenson, responsable du style Ferrari, la 599 avec son long capot, son petit habitacle, ses hanches relevées et son allure agressive semblait être la définition même du terme « sportive ».





The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the front brake ducts and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights.

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

In line with Ferrari's current practice, a succession of limited edition variants followed. A road-going version of the track-only 599 XX, the 599 GTO came with 671bhp on tap and weighed almost 100kg less than the standard 599 GTB, a combination that delivered a 0-100km/h time of less than 3.3 seconds and a top speed in excess of 335km/h (208mph).

L'aérodynamique de la carrosserie avait été testé en soufflerie, où elle avait passé des heures pour s'assurer qu'une traînée minimale s'harmonisant avec un appui constant quel que soit le réglage, une considération importante sur une voiture capable d'atteindre les 320 km/h. Des détails de style, comme les entrées d'air de freins ou les ouïes de débouvrage derrière les passages de roue avant rappelaient les grandes Ferrari compétition d'autrefois, tandis qu'à l'arrière, on retrouvait les feux circulaires typiques.

Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 6 litres à 48 soupapes de la 599 était une version retravaillée de celui de la supercar Enzo. Tel qu'installé sur la 599, ce bloc à la pointe du progrès développait 612 ch à 7 600 tr/min avec un couple maximum de 448 lb/ft à 5 600 tr/min. Pesant 1 690 kg, la 599 offre un rapport puissance/poids de 362 ch par tonne, éclipsant les 291 ch/tonne de sa devancière la 575 Maranello. Mise au point dans le cadre du programme de Formule 1 de Ferrari, la boîte commandée par palettes au volant était passé sur ses sportives de haut de gamme et était proposée dans sa version la plus aboutie sur la 599, capable de changer de rapport en moins de 100 millisecondes. Une boîte conventionnelle à six rapports était également disponible.

En phase avec l'habituelle pratique de Ferrari, une succession d'éditions limitées s'ensuivit. Version routière de la 599 XX réservée au circuit, la 599 GTO arriva avec ses 671 ch et presque 100 kg de moins que la 599 GTB de série, une combinaison qui mettait le 0 à 100 km/h à moins de 3,3 secondes et la vitesse maximale à plus de 335 km/h.



The 599 GTO was the fastest road-going Ferrari at the time of its introduction, proving capable of lapsing the Italian firm's Fiorano test track almost a second quicker than the mid-engined Enzo.

The increase in engine output - some 59 horsepower more than the 599 GTB - had been achieved in part by reducing the engine's internal friction, plus an increase in compression ratio and redesigned intake and exhaust arrangements. Despite this, the GTO was still able to meet Euro 5 emissions standards and, unlike the 599 XX, could be looked after by any Ferrari dealer.

Representing a rare opportunity to acquire a little used example of this coveted limited edition Ferrari, chassis number '178310' was delivered new in France via Modena Motors of Sausheim on 4th January 2011 to its first French owner. It is believed to be the only example finished in Grigio Titanio (Titanium Grey), and has a Nero Opaco (Matt Black) interior. The Ferrari was then registered in the UK (as 'X999 GTO'), and now in Switzerland, passing to our vendor in 2021 who already owned a 599 GTO supplied in RHD as a new car by the factory.

It is presented in great condition, having covered under 10,100 kilometres since it left the Maranello factory. The last service was carried out by Ferrari für Basel Aargau und Solothurn, Switzerland on 14th March 2023 at 9,640 kilometres.

La 599 GTO était la plus rapide des Ferrari de route à l'époque de sa présentation, capable de faire le tour de la piste d'essai du constructeur italien de Fiorano en une seconde de moins que l'Enzo à moteur central.

La puissance accrue – d'environ 59 ch de plus que la 599 GTB – avait été obtenue d'une part en réduisant les frictions internes du moteur et d'autre par une augmentation du taux de compression et par la modification des collecteurs d'admission et d'échappement. En dépit de cela, la GTO répondait encore aux exigences Euro 5 sur les émissions et, contrairement à la 599 XX, pouvait être achetée chez n'importe quel concessionnaire Ferrari.

Rare opportunité d'acquérir un exemplaire peu utilisé de cette édition limitée de Ferrari, le châssis numéro 178310 a été livré neuf en France par Modena Motors de Sausheim le 4 janvier 2011 à son premier propriétaire français. On pense qu'il s'agit du seul exemplaire Grigio Titanio (gris Titane) et elle reçoit un intérieur Nero Opaco (noir mat). La Ferrari a ensuite été immatriculée au Royaume-Uni (sous le numéro X999 GTO) et désormais en Suisse passant aux mains du vendeur en 2021. Elle se présente en excellent état, ayant parcouru moins de 10 100 kilomètres depuis qu'elle a quitté l'usine de Maranello. La dernière révision a été effectuée par Ferrari für Basel Aargau und Solothurn, en Suisse le 14 mars 2023 à 9 640 kilomètres.



The original dealer-stamped service booklet also records the following previous services:

20.01.2012 at 3,028 kilometres  
 7.4.2014 at 7,026 kilometres  
 8.10.2015 at 8,393 kilometres  
 26.6.2017 at 8,517 kilometres  
 15.10.2018 at 9,084 kilometres  
 26.4.2021 at 9,162 kilometres

The car also comes with the following: Ferrari Classiche 'Red Book'; Massini Report; All instruction manuals in their original GTO pouch; Tool kit; Tracker documentation; Two keys; Current Swiss registration document.

Ferrari pulled off a rare trick with the 599 GTO, creating a truly versatile car that is as exciting on the racetrack as it is civilised on the road. There can be little doubt that this modern icon will be a collectible future classic, and few would disagree with Autocar's conclusion: "This is a genuine landmark car for Ferrari... a bona fide addition to the GTO family, make no mistake."

Le carnet d'entretien original tamponné par le concessionnaire répertorie aussi les entretiens suivants :

20.01.2012 à 3,028 kilomètres  
 7.4.2014 à 7,026 kilomètres  
 8.10.2015 à 8,393 kilomètres  
 26.6.2017 à 8,517 kilomètres  
 15.10.2018 à 9,084 kilomètres  
 26.4.2021 à 9,162 kilomètres

La voiture est également vendue avec les éléments suivants : le « Red Book » Ferrari Classiche, rapport Massini, tous ses manuels d'instruction dans leur pochette GTO originale, sa trousse à outils, la documentation du tracker, deux clés et ses papiers d'immatriculation suisse actuelle.

Ferrari a réussi un tour de force avec la 599 GTO, en créant une voiture polyvalente, aussi excitante sur circuit qu'elle est civilisée sur route. Il ne fait aucun doute que cette icône moderne est une future classique et peu ne seront pas de l'avis d'Autocar : « C'est un véritable jalon dans l'histoire de Ferrari... Une authentique GTO, ne vous y trompez pas. »



# 136.

*One Swiss private owner from new; under 7,500 km only*  
**1994 Jaguar XJ220**

Chassis no. SAJJEAEXBAX220718

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- 210mph-plus supercar
- One of only some 270-280 built
- Completely original and in very good condition

- Supercar dépassant les 340 km/h
- L'une des quelque 270 à 280 produites
- En très bon état d'origine



**CHF400,000 - 600,000**





The words 'supercar' and 'sensational' are often found in conjunction, and no more justifiably so than in the case of Jaguar's fabulous XJ220. Worthy successor to the XK120 and E-Type (like the former, the model designation referenced the target top speed), the XJ220 grabbed the headlines, just as its illustrious forebears had done in previous decades, when it burst upon an astonished world at the Tokyo Motor Show in October 1991. This time though, the newest Jaguar could claim a title denied its predecessors: that of 'The World's Fastest Car'. A limited production run of a minimum of 220 and a maximum of 350 cars, combined with an eventual price of over £400,000, only served to further ensure the XJ220's exclusivity.

Drawing on experience gained from Jaguar's double-Le Mans-winning Group C sports racers, the XJ220 was constructed around a bonded and riveted monocoque chassis formed from lightweight, corrosion resistant, aluminium-alloy sheet reinforced by aluminium honeycomb sections in highly stressed areas. Similarly race-derived was the double-wishbone suspension, adapted to provide acceptable comfort under road conditions, while other competition-influenced features were the AP Racing brakes; Speedline aluminium alloy wheels (17" diameter at the front, 18" at the rear); and an FF Developments, five-speed, all-synchromesh transaxle with viscous-control, limited-slip differential.

However, the many changes in specification between the prototype and the production version and the fact that the base price had risen from £290,000+VAT in 1990 to a VAT-inclusive £403,000, resulted in numerous cancelled orders. An ongoing economic recession didn't help matters either. In the event, approximately 270-280 (published figures vary) XJ220s had been built when production ended in 1994. To this day the XJ220 remains the fastest Jaguar ever offered for public sale.

Les termes 'sensationnelle' et 'supercar' sont souvent accolés l'un à l'autre, et c'est on ne peut plus justifié dans le cas de la fabuleuse Jaguar XJ220. Digne descendante des XK120 et Type E (comme pour la première, son appellation faisait référence à la vitesse de pointe visée), la XJ220 fit les gros titres, tout comme ses illustres devancières plusieurs décennies auparavant, lorsqu'elle apparut au Salon de Tokyo d'octobre 1991 aux yeux d'un public sidéré. Cette fois, la nouvelle Jaguar pouvait prétendre à un titre refusé à ses devancières : celui de 'Voiture la plus rapide au monde'. Une production en série limitée, de 220 exemplaires au moins et 350 au plus, et un prix qui finit par atteindre 400 000 £, assurèrent le caractère exclusif de la XJ220.

Tirant parti de l'expérience acquise sur les Jaguar de Groupe C deux fois victorieuses au Mans, la XJ220 était construite autour d'un châssis monocoque collé et riveté, constitué de tôles d'un alliage d'aluminium léger et résistant à la corrosion, renforcées dans les zones fortement sollicitées par des sections en nid d'abeilles en aluminium. Elles aussi issues de la compétition, ses suspensions à doubles triangles avaient été adaptées pour offrir un confort acceptable sur route. On trouvait parmi les autres composants du monde de la course des freins AP Racing, des roues aluminium Speedline (17 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière) et une boîte-pont FF Developments à cinq rapports tous synchronisés et différentiel à glissement limité à contrôle visqueux.

Toutefois, les nombreux changements de spécification intervenus entre le prototype et la version série ainsi que le prix de base passé de 290 000 £ + TVA en 1990 à 403 000 £ TVA incluse, entraîna de nombreuses annulations de commande. La récession économique en cours ne fit rien pour aider et, finalement, seulement 270 à 280 (les chiffres officiels varient) XJ220 produites lorsque sa production prit fin en 1994. A ce jour, la XJ220 demeure la Jaguar la plus rapide jamais proposée au public.





Delivery new to his current owner in Switzerland on 26th of January 1994, this Jaguar XJ220 is the car no. 251, as written in the service book and on its original key ring that will come with the car. This one-owner XJ220 is completely original and in very good condition, having covered fewer than 7,500 km from new. Serviced by Emil Frey AG in Safenwil when it had 523km on the 1st of July 1994 (see stamp in the service book), this car can be maintained by Emil Frey Classics AG in Switzerland who knows how to service it.

It will be offered with two keys, cover, books in original leather XJ220 pouch: sales and service directory, European emergency assistance, owner's handbook, service record and warranty. The documentation consists of photocopies of the original Jaguar Switzerland invoice dated from November the 3rd 1993, manufacturer's specification sheet, custom documents when the car was imported in Switzerland, and an original Swiss carte grise.

Livrée neuve à son propriétaire actuel en Suisse le 26 janvier 1994, cette Jaguar XJ220 est la voiture n° 251, comme indiqué dans le carnet d'entretien et sur le porte-clés d'origine qui sera livré avec la voiture. Cette XJ220, n'ayant connu qu'un unique propriétaire et ayant parcouru moins de 7 500 km depuis l'origine, est entièrement d'origine et en très bon état. Révisée par Emil Frey AG à Safenwil lorsqu'elle avait 523 km, le 1er juillet 1994 (voir le tampon dans le carnet d'entretien), cette voiture peut être entretenue par Emil Frey Classics AG en Suisse qui sait comment s'en occuper.

Elle sera offerte avec deux clés, une housse, ses carnets dans la pochette en cuir XJ220 d'origine : annuaire des ventes et des services, assistance européenne d'urgence, manuel du propriétaire, carnet d'entretien et garantie. La documentation consiste en des photocopies de la facture Jaguar Switzerland d'origine datée du 3 novembre 1993, de la fiche technique du constructeur, des documents douaniers lorsque la voiture a été importée en Suisse et de sa carte grise suisse originale.



# 137.

*Stunning colour combination, one of an estimated 100 built*  
**2000 Lamborghini Diablo VT Roadster**

Chassis no. ZA9RE31A0XLA12425

Cancelled Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation annulé

- Delivered new to France
- Stunning colour combination
- Present (third) owner since 2014
- Resident in Switzerland since 2014
- Extensive service history
- Excellent condition

- Livrée neuve en France
- Eblouissante harmonie de teintes
- Détenue par son actuel (et troisième) propriétaire depuis 2014
- Présente en Suisse depuis 2014
- Historique d'entretien complet
- Excellent état



**CHF350,000 - 450,000**

Without Reserve





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

Stretched to 5.7 litres for the Diablo, Lamborghini's 48-valve V12 engine gained fuel injection for the first time, producing a maximum of 492bhp. With more power and a lower drag coefficient than the Countach, the Diablo easily eclipsed its forebear, exceeding 200mph (322km/h) on test. More importantly, its acceleration and top speed figures were marginally better than those of the Ferrari F40. Although one of the world's most expensive cars, the Diablo was not a limited edition model like the latter but a series production car with a luxuriously appointed interior reflecting its designers' intention to produce a civilised Gran Turismo as suited to city streets and motorways as the racetrack.

Four-wheel drive Diablo VT and Targa-style open roadster versions soon followed. 'VT' stood for Viscous Traction, a reference to the coupling in the drive train that split power between the front and rear wheels. Only the rear wheels were driven under normal circumstances, but if traction was lost up to 25% of the available power would be fed to the front wheels.

One of an estimated 100 built, this very rare Diablo VT Roadster belongs to the desirable second generation that featured fixed covered headlights (earlier models had pop-up lights). The car was delivered new by JB Automobiles in Paris, France on 23rd February 2000 and originally finished in black with beige leather interior (since changed to red).

A l'issue de dix-sept années de production, la légendaire Countach fut remplacée par la Diablo, qui était à son lancement la Lamborghini la plus rapide, la plus évoluée et la plus coûteuse jamais produite. Présentée au public à Monaco en janvier 1990, la Diablo était à tous égards en progrès par rapport à sa devancière et fixait de nouveaux standards en matière de supercar. Elle avait été dessinée par Marcello Gandini, le père des Lamborghini Miura et Countach, ce qui ne surprenait personne tant leur air de famille était marqué.

Le V12 à 48 soupapes de Lamborghini, porté à 5,7 litres, était pour la première fois doté d'une injection et il délivrait 492 ch. Plus puissante et plus aérodynamique que la Countach, la Diablo l'éclipsait sans difficulté ; elle dépassait en essai les 320 km/h. Plus important, ses chiffres d'accélération et de vitesse de pointe étaient légèrement meilleurs que ceux de la Ferrari F40. Bien qu'étant l'une des voitures les plus chères au monde, la Diablo n'était pas, contrairement à la F40, une série limitée, mais une voiture de série équipée d'un luxueux intérieur défini par ses concepteurs pour faire d'elle une Gran Turismo civilisée, aussi à l'aise en ville et sur autoroute que sur les circuits.

Une Diablo VT à quatre roues motrices et un roadster de style Targa ne tardèrent pas à suivre. 'VT' signifiait Viscous Traction, en référence au dispositif de répartition de puissance entre les trains arrière et avant. En temps normal, seules les roues arrière étaient motrices, mais en cas de patinage, les roues avant pouvaient recevoir jusqu'à 25% de la puissance.

Cette très rare Diablo VT roadster, l'une des environ cent produites, fait partie de la séduisante seconde génération, dotée de projecteurs fixes carénés, alors que les premiers modèles étaient équipés de projecteurs escamotables. Elle fut livrée neuve le 23 février 2000 par JB Automobiles, à Paris (France) ; elle était alors noire avec un intérieur en cuir beige, remplacé depuis par du cuir rouge.





Sold to Germany in 2006 and bought by the current (third) owner in 2014, since when it has resided in Switzerland, the Diablo comes with a Lamborghini Certificate of Conformity dated 24th February 2000 and a report from well-known Lamborghini historian, Olivier Nameche. The Diablo also comes with extensive service history, there being seven stamps in the service book dating from 24th February 2000 at 2,001km to 20th October 2020 at 59,166km.

Having covered fewer than 63,500km from new, the car has always been very well taken care of, as evidenced by the numerous invoices on file. An exceptionally rare opportunity, not to be missed by any serious collector, this beautiful Diablo VT Roadster is offered with a cancelled Swiss Carte Grise; the previous original German registration document; two keys; and the service/warranty card book and owner's handbook in a Lamborghini leather pouch.

Revendue en Allemagne en 2006 et achetée par son troisième et actuel propriétaire en 2014, date depuis laquelle elle réside en Suisse, cette Diablo est proposée avec un certificat de conformité Lamborghini en date du 24 février 2000 et un compte-rendu émanant d'Olivier Nameche, historien bien connu de la marque. Elle est par ailleurs munie d'un important historique d'entretien et son carnet d'entretien comporte sept tampons allant de 2 001 km au 20 octobre 2020, à 59 166 km.

Cette voiture a parcouru moins de 63 500 km depuis l'origine et a toujours été très bien soignée, ainsi qu'en attestent les nombreuses factures présentes au dossier. Cette magnifique Diablo VT roadster représente une opportunité exceptionnellement rare, qu'aucun collectionneur sérieux ne doit manquer ; elle est munie de sa carte grise suisse annulée, de ses précédents documents d'immatriculation allemands, de ses deux clés et de son carnet d'entretien/garantie et de sa notice d'utilisation réunis dans une pochette en cuir Lamborghini.



# 138.

*Delivered new in Switzerland; only 102 km from new  
2018 Ford GT*

Chassis no. 2FAGP9CW4JH100037

Cancelled Swiss registration document

Document d'immatriculation suisse annulée

- Beautifully-made supercar
- Performances worthy of a race car
- A single owner from new
- Only 102 km from new

- Supercar ultra-aboutie
- Performances dignes d'une auto de compétition
- Seulement 102 km d'origine
- Un seul propriétaire d'origine

**CHF675,000 - 875,000**





Ford and the GT is a long and enchanting story of passion. The third interpretation of the legendary GT40, or the second generation of the GT, was not only designed as a simple celebration of the 50th anniversary of the marque's historic victory over Ferrari in the 1966 Le Mans 24 Hours. No, it was also destined to reiterate that feat, and that is just what it did.

Entered by the Chip Ganassi Racing team, the new GT snatched four top ten spots in the LM GTE class in 2016, including first and third and - once again - edged out its opponent from Maranello. The story made perfect sense. The GT emerged from a skunkworks led by Raj Nair, Ford's executive vice president, Product Development, and chief technical officer. As part of this autonomous team, a small group of enthusiasts pulled from the ranks of Dearborn, he set himself the tough goal of creating an all new supercar capable not only of winning on the circuit, but also of being built and sold as a road car, in order to be homologated for the GTE class.

Ford et la GT, c'est une longue et belle histoire de passion. La troisième interprétation de la mythique GT 40, ou la deuxième génération de la GT, n'a pas été uniquement conçue comme une simple célébration du 50e anniversaire du triomphe historique de la marque sur Ferrari aux 24 heures du Mans en 1966. Non ; elle était également destinée à réitérer l'exploit, et c'est ce qu'elle a fait.

Engagée par l'équipe Chip Ganassi Racing, la nouvelle GT a raflé quatre places dans le top 10 de la catégorie LM GTE en 2016, dont la première et la troisième, et a - une fois de plus - devancé la concurrence de Maranello. L'histoire prend tout son sens. La GT est le fruit d'un skunkworks dirigé par Raj Nair, le vice-président exécutif de Ford pour le développement des produits et directeur technique. Au sein de cette équipe autonome, un petit groupe de passionnés issus des rangs de Dearborn, il s'est donné pour mission - ardue - de créer une toute nouvelle supercar capable non seulement de gagner sur circuit, mais aussi d'être construite et vendue comme automobile de route, afin qu'elle puisse être homologuée pour la classe GTE.



For the engine, the team chose to use the Ford V6 EcoBoost as a base, a powerful, compact unit that had already been modified to produce 450 hp in the renowned F-150 Raptor, a distant cousin of the GT, which also came out of Ford Performance. The engineers added the further 197 horsepower by using turbochargers of a larger diameter and a new manifold. Of course, they mounted the engine in the central position and used a dry sump system for optimal lubrication on the track. When the Sport, Track and V-Max modes are selected, the GT activates an anti-lag system, which keeps the large turbochargers turning, ready to spring into action at any moment. Worthy of a race car!

The transaxle-mounted gearbox is a Getrag seven-speed dual-clutch, with shifts made using aluminium paddles on the steering wheel. It can also be left to shift gears as it sees fit. When launch control is activated, the GT can reach 60 mph in just 3.2 seconds. Just like the first new retro GT in 2005, this GT Mk II is made up of a central unit and structural coachwork panels in full carbon fibre, with an aluminium subframe at the front and rear.

Côté motorisation, l'équipe a choisi comme base le moteur V6 EcoBoost de Ford, une unité puissante et compacte qui avait déjà été modifiée pour produire 450 ch dans le fameux F-150 Raptor, sorte de cousin éloigné de la GT lui aussi issu de Ford Performance. Les ingénieurs ont ajouté les 197 chevaux supplémentaires grâce à l'utilisation de turbocompresseurs de plus grand diamètre et d'un nouveau collecteur. Bien sûr, ils ont monté le moteur en position centrale et l'ont doté d'un système à carter sec pour une lubrification optimale sur la piste. En sélectionnant les modes de conduite Sport, Track et V-Max, la GT active un système anti-lag, qui maintient les gros turbos en rotation, prêts à entrer en action à tout moment. Digne des autos de courses !

La boîte de vitesses en position transaxle est une Getrag à sept rapports et double embrayage, qui peut être commandée par des palettes au volant en aluminium. On peut aussi la laisser libre de changer de vitesses à sa guise. Lorsque le launch control est activé, la GT atteint les 60 mph (96 km/h) en seulement 3,2 secondes. Tout comme la première GT Neo rétro de 2005, la GT dite Mk II est composée d'une cellule centrale et de panneaux de carrosserie structurels entièrement en fibre de carbone, avec des soubassements en aluminium à l'avant et à l'arrière.



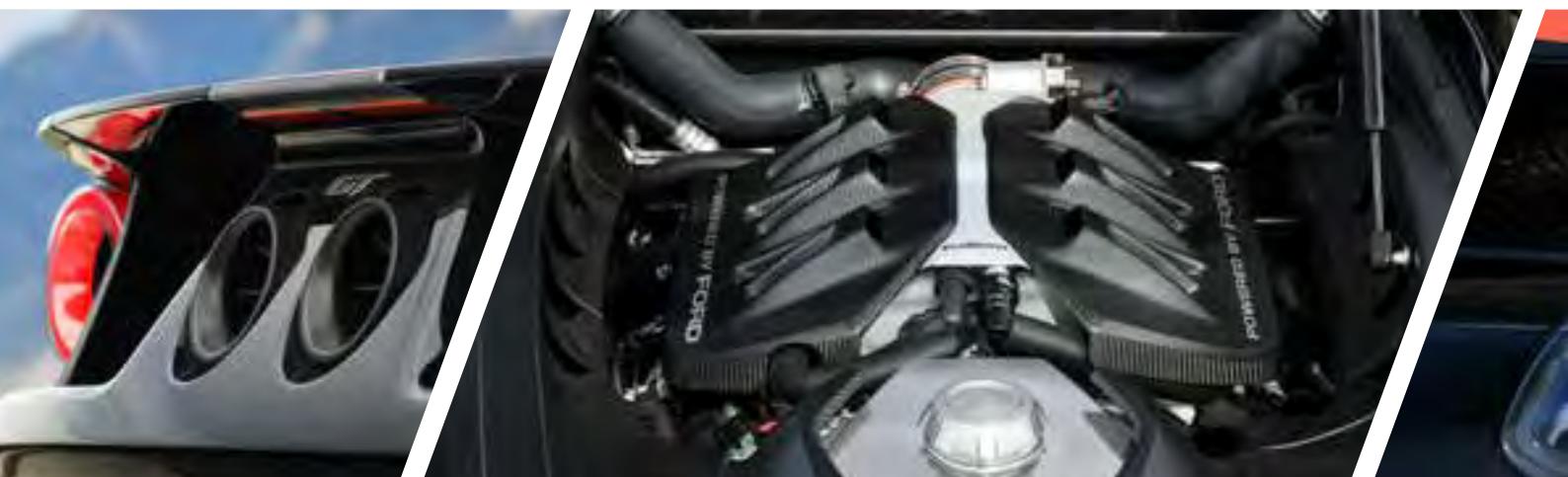
The independent suspension at each of the four wheels is worthy of a Formula One vehicle, with the wheels connected to torsion bars, anti-roll bars and shock absorbers via pushrods and bellcranks. The spring rate varies depending on the drive mode. In Track mode, the suspension lowers the car by two inches, helping to minimise airflow under the coachwork; in V-Max mode, with all systems optimised for maximum speed on a straight, it can reach up to 216 mph!

An active rear spoiler can be deployed, changing its height and pitch angle, and even its shape, depending on speed and on the driver's demands on it. The flaps situated on the nose of the car open and close to direct airflow as needed, thereby ensuring continuous equilibrium between front and rear downforce. Braking, handling and stability are thereby improved.

In terms of style, the lines of the GT are a meeting point of form, function and heritage. Each air intake, each panel of the coachwork contributes to its aerodynamic performances, nothing is left to chance just because it looks good. The distinctive, cathedral-inspired flying buttresses at the rear of the car channel air around the rear windshield and above the rear spoiler, thereby creating a path between the intercoolers and the engine's intake plenum. Superb!

Un aileron arrière actif peut se déployer et ajuster sa hauteur et son angle d'inclinaison, et même changer de forme, en fonction de la vitesse et des sollicitations du conducteur. Les volets situés dans la face avant de la voiture s'ouvrent et se ferment pour diriger le flux d'air en fonction des besoins, garantissant ainsi un équilibre permanent entre la force d'appui à l'avant et la force d'appui à l'arrière. Ainsi freinage, maniabilité et stabilité sont améliorés.

Côté style, les lignes de la GT sont une sorte de point de rencontre de la forme et de la fonction avec l'héritage. Chaque entrée d'air, chaque pan de la carrosserie contribue à ses performances aérodynamiques, rien n'est laissé au hasard pour le simple plaisir de l'apparence. Les arcs-boutants distinctifs à l'arrière, façon cathédrale, canalisent l'air autour de la verrière et au-dessus de l'aileron arrière, créant ainsi un passage entre les refroidisseurs intermédiaires et la chambre d'admission du moteur. Superbe !





The positioning of the rear exhaust outlets with their endurance GT look is a key component of the car's style. The general design, while acting as a reminder of the original GT40, is still fresh and modern. It includes numerous touches of untreated carbon fibre, notably for the front keel and rear diffuser, the wheel rims or wing mirrors, the engine bay or the rear bonnet with their remarkable finish.

The functional interior, while elegantly presented, puts performance over luxury. As in many racing machines, the two-person passenger compartment includes carbon fibre seats to shave off weight. The steering wheel and pedals can be adjusted for the driver's comfort. The instrument cluster is digital and fully adjustable.

Production started in December 2016 at Multimatic Engineering in Markham, Ontario, with a target of 1,000 cars to be produced over four years, later raised to 1,350 due to high demand. It should be noted that potential purchasers were not entitled to sell their GT for 48 months.

Ford GT number J037 was delivered new and registered on 13 March 2018 in Switzerland in the canton of Valais to a leading figure in the automotive world. Its first and current owner ordered it with a fully black, sober configuration, including the wheel rims and interior, embellished with two dark orange bands running along the length of the car, as well as red brake callipers. With only 102 km on the clock, this GT has had just one owner and has in a way found itself back in the state in which it was delivered. Today it is offered with a cancelled Swiss registration document, its original documentation, its Ford Performance charger for the original lithium battery, the original and never-assembled anti-theft wheel nuts, a red made-to-measure interior cover and the original compressor/tyre pump.

La position des sorties d'échappement arrière façon GT d'endurance marque un élément fort du style. Le design général, tout en rappelant la GT40 originale, se montre toujours frais et moderne. On retrouve de nombreuses touches de fibres de carbone brut, notamment pour la réalisation des lames avant et arrière, des jantes ou des rétroviseurs, de la baie moteur ou encore du capot arrière d'une finition remarquable.

L'intérieur fonctionnel, bien qu'élégamment présenté, privilégie la performance au luxe. Comme sur de nombreuses autres machines de course, l'habitacle à deux places comprend des sièges en fibre de carbone fixes pour gagner du poids. Le volant et les pédales peuvent être réglés pour le confort du conducteur. Le groupe d'instruments est numérique et entièrement configurable.

La production a débuté en décembre 2016 chez Multimatic Engineering, à Markham (Ontario), avec un objectif de 1 000 voitures à produire sur quatre ans, porté depuis à 1 350 en réponse à la forte demande. À noter que les acheteurs potentiels n'avaient pas le droit de revendre leur GT pendant 48 mois.

La Ford GT numéro J037 a été livrée neuve et immatriculée le 13 mars 2018 en Suisse dans le canton du Valais à une personnalité du sport automobile. Son premier et actuel propriétaire l'a commandée avec une configuration sobre entièrement noire, jantes et intérieur compris, agrémenté de deux bandes orange foncé courant sur toute la longueur de la voiture ainsi que des étriers de freins rouge. Avec seulement 102 km au compteur, cette GT ne compte qu'un propriétaire et se trouve proche de l'état dans lequel elle a été livrée. Elle est présentée aujourd'hui avec une carte grise suisse annulée, ses livres originaux, son chargeur Ford Performance pour la batterie Lithium d'origine, les écrous antivols d'origine jamais montées, une housse intérieure rouge sur mesure, ainsi que le compresseur / gonfleur de pneus d'origine.



139. P

*One of only 15 built*

## 2010 Lamborghini Reventon Roadster

Chassis no. ZHWBE91N8ALA03991

German registration document

Document allemand d'immatriculation

- The most expensive and most powerful Lamborghini in the world in 2010
- 670 hp version of the legendary Bizzarrini V12
- Delivered new in Switzerland
- Two owners from new

- Lamborghini la plus chère et la plus puissante du monde en 2010
- V12 Bizzarrini mythique dans sa version 670 ch
- Livrée neuve en Suisse
- Deux propriétaires depuis l'origine

**CHF1,600,000 - 2,000,000**





Even more exclusive and more powerful than the coupé, the Reventón Roadster - of which just 15 were produced - was unveiled at the Frankfurt Motor Show in 2009. With a price well in excess of a million euros, and 670 hp under the bonnet, the Reventón Roadster asserted itself at the time as the most radical Lamborghini ever produced. No more and no less than one of the most extreme cabriolets on the planet to this day!

Although the Reventón coupé's style was inspired by "the fastest aeroplanes", under its coachwork it was mechanically similar to the Murciélagos. Successor to the Diablo and the Lamborghini flagships, the Murciélagos hypercar was presented in 2001 for model-year 2002 and, like its predecessors, received the name of a fighting bull. The Murciélagos was then Lamborghini's first new model in eleven years. A roadster and a sharpened version, the LP640, followed in quick succession, the latter powered by a 6.5 litre version of the legendary Lamborghini V12 designed by Giotto Bizzarrini and available with the previously unseen E-gear robotised sequential gearbox. Of note are various limited editions before the last Murciélagos - the LP 670-4 Super Veloce (SV) - which made its debut at the Geneva Motor Show in 2009. As its name suggests, the LP 670 produced 670 hp (661 bhp) and it is this version of the eternal Lamborghini V12 that can be found on the Reventón Roadster. That is 20 hp more than the Reventón Coupé.

Encore plus exclusive et plus puissante que le coupé, la Reventón Roadster – seulement 15 exemplaires produits – a été dévoilée au Salon de Francfort en 2009. Avec un tarif dépassant allègrement le million d'euros et 670 ch sous le capot, la Reventón Roadster s'imposait alors comme la Lamborghini la plus radicale jamais produite. Ni plus ni moins que l'un des cabriolets les plus extrêmes de la planète, encore aujourd'hui !

Bien que le style extérieur du coupé Reventón avait été inspiré par « les avions les plus rapides », sous la carrosserie, elle se montrait mécaniquement similaire à la Murciélagos LP640. Héritière de la Diablo et vaisseau amiral de Lamborghini, l'hypercar Murciélagos avait été présentée en 2001 pour l'année-modèle 2002 et, comme ses devancières recevait le nom d'un taureau de combat. La Murciélagos était alors le premier nouveau modèle de Lamborghini depuis onze ans. Un roadster et une version affutée, la LP640, suivirent rapidement, cette dernière propulsée par une version 6,5 litre du légendaire V12 Lamborghini conçu par Giotto Bizzarrini et disponible avec l'inédite boîte séquentielle robotisée E-Gear. Notons diverses éditions limitées avant l'ultime Murciélagos – la LP 670-4 Super Veloce (SV) – qui fit ses débuts au Salon de Genève en 2009. Comme le suggère son nom, la LP 670 développait 670 ch (661 ch) et ce fut cette version de l'éternel V12 de Lamborghini qu'on retrouve dans le roadster Reventón. Soit 20 ch de plus que le coupé Reventon.





The all-wheel drive chassis remained unchanged and the roadster was endowed with the Lamborghini six-speed E-Gear transmission. Alloy wheels with Y-shaped spokes and ceramic carbon brakes were fitted as standard. Like on the coupé, the roadster's rear spoiler deployed at around 80 mph, taking on a steeper angle at around 136 mph to achieve greater downforce.

The Lamborghini Reventón Roadster still sports a highly angular style, very much inspired by the world of stealth aircraft. All curves have vanished, giving way to crisp-cut lines that transfigure the original design of the Murciélagos. Most of the panels of the coachwork, except the doors, are made of carbon fibre composite (CFC). Stephan Winkelmann, president and CEO of Automobili Lamborghini S.p.A., said: "The Reventón is the most extreme car in the world: a true automotive superlative. Our designers at the Lamborghini Style Centre took the technical base of the Murciélagos LP640 and compressed and intensified its DNA, its genetic code".

While designing the Reventón, Manfred Fitzgerald, Lamborghini's director of brand and design, took his team to a European NATO base for inspiration. During their trip, the team members were unanimously seduced by the design of the F-22 Raptor, a single-seater tactical stealth fighter aircraft. Back at the factory in Sant'Agata Bolognese, they got to work...

The paint finish adds to the car's fighter aircraft look. The new shade is described as a mid opaque green/grey "without the usual shine". The finish is matt, but thanks to the addition of metallic particles to the paint, the car can be surprising in certain lights. Among numerous other remarkable details: the wheel rims. Carbon fibre fins are screwed onto each of the rims' aluminium spokes. True to the philosophy of the marque, the fins are not only stylish, they also act as turbines, ensuring proper cooling of the solid carbon brakes. LEDs are used for the rear lights, with all the artistic freedom that this allows.



Le châssis à transmission intégrale restait inchangé et le roadster était doté de la transmission à six rapports E-Gear de Lamborghini, des roues en alliage à bâtons en Y et les freins carbone céramique étant montés en série. Comme sur le coupé, l'aileron arrière du roadster se déployait à environ 130 km/h (80 mph), prenant une forte inclinaison à environ 220 km/h (136 mph) pour un appui plus affirmé.

La Lamborghini Reventón Roadster affiche toujours un style tout en angles marqués, très inspiré du monde des avions furtifs. Les courbes, totalement éludées, font place à une musculature taillée à la serpe qui transfigure le dessin de base de la Murciélagos. La plupart des panneaux de carrosserie, hormis les portes, sont réalisés en CFC, un matériau composite à base de fibre de carbone. Stephan Winkelmann, président et directeur général d'Automobili Lamborghini S.p.A., avait déclaré à son sujet : « La Reventón est la voiture la plus extrême du monde : un véritable superlatif automobile. Nos designers du Centre de Style Lamborghini ont pris la base technique de la Murciélagos LP640 et ont comprimé et intensifié son ADN, son code génétique ».

Lors de la création de la Reventón, Manfred Fitzgerald, directeur de la marque et du design de Lamborghini, a emmené son équipe sur une base européenne de l'OTAN pour s'en inspirer. Au cours de leur voyage, les membres de l'équipe ont été unanimement séduits par le design du F-22 Raptor, un chasseur tactique furtif monoplace. De retour à l'usine de Sant'Agata Bolognese, a planché sur le sujet...

La finition de la peinture ajoute à l'apparence d'avion de chasse de la voiture. La nouvelle teinte est décrite comme un vert/gris moyennement opaque « sans la brillance habituelle ». La finition n'est pas brillante, mais grâce à l'ajout subtil de paillettes métalliques dans la peinture, dans certaines conditions d'éclairage, la voiture surprend. Parmi les nombreux autres détails remarquables : les jantes. On retrouve des ailettes en fibre de carbone vissées sur chaque rayon en aluminium de la jante. Fidèles à la philosophie maison, les ailettes ne sont pas là uniquement pour le style, elles contribuent à créer un effet de turbine, facilitant ainsi le refroidissement des freins massifs en carbone. Les feux arrière adoptent les LED, avec la liberté de graphisme qu'elles autorisent.



Like the coupé, the interior is completely insane: note the presence of an accelerometer to measure the G-force to which the driver is subject around bends. Longitudinal and transverse acceleration are shown on a special 3D screen, another loan from aviation. Evo magazine described it thus: "As usual it's the interior that's arguably the star of the show with the cutting-edge, strike-fighter themes perhaps even more stunningly resolved than the exterior's. Instead of dials, the dash has aircraft-style multi-mode liquid crystal displays – two transreflective, one transmissive – set in a housing milled from solid aluminium billet shrouded in a carbon fibre casing. The driver can choose from three vehicle information settings and, at the press of a button, switch from a digital to an analogical display with classic circular instruments. There's even a G-force meter."

In a specific Grigio Reventón colour with a black interior, this incredibly rare supercar was sold new in Switzerland by Lamborghini Porrentruy and has always been maintained there. It was serviced in February 2011 at 2,028 km, in August 2012 at 2,371 km, in August 2013 at 3,187 km and in January 2018 at 3,778 km. The current and second owner acquired it in 2018.

With just under 4,100 km on the clock from new and never having been in an accident, this Reventón Roadster is in very good condition. It is sold with its German registration document and all its original documentation, including its "flight recorder" box and the military bag that goes with it.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Comme le coupé l'intérieur est complètement fou : notons la présence d'un accéléromètre qui indique le nombre de « G » supporté par le pilote en virage. Les accélérations longitudinales et transversales sont retranscrites via un écran en 3D spécifique, encore un emprunt au monde de l'aéronautique. Le magazine Evo le décrira ainsi : « Comme d'habitude, c'est sans conteste l'intérieur qui est la star du spectacle avec des éléments d'avant-garde, des thèmes d'avion de chasse peut-être encore plus affirmés qu'à l'extérieur. À la place des compteurs, le tableau de bord arbore des afficheurs à cristaux liquide multi-mode style aviation – deux transréflectifs et un transmissif – dans un logement foré dans l'aluminium massif encastré dans un cadre en fibre de carbone. Le conducteur peut choisir entre trois réglages d'information du véhicule d'une simple pression sur un bouton, passer d'un affichage digital à un affichage analogique avec des instruments circulaires classiques. Il y a même un témoin pour mesurer la force d'accélération... »

De couleur Grigio Reventon spécifique avec intérieur noir, cette rarissime supercar a été vendue neuve en Suisse par Lamborghini Porrentruy et toujours entretenue chez eux. Ses entretiens ont été effectués en février 2011 à 2 028 km, en août 2012 à 2 371 km, en août 2013 à 3 187 km et en janvier 2018 à 3 778 km. Le propriétaire actuel qui est le second, l'a acquise en 2018.

Avec seulement moins de 4100 kilomètres d'origine au compteur et n'ayant jamais été accidentée, cette Reventon Roadster se présente dans un très bel état. Elle est accompagnée de son titre d'immatriculation allemand et de tous ses livrets d'origine, dont sa boîte « flight recorder » ainsi que le sac militaire associé.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.





**CHF60,000 - 90,000**

Without Reserve

# 140. 1995 Aston Martin Virage Volante

Chassis no. SCFDAM1C2PBL60045

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- One of the world's fastest soft-tops in its day

- Delivered new to Italy
- Automatic transmission
- Recent recommissioning

- L'un des cabriolets les plus rapides du monde à sa sortie

- Vendue neuve en Italie
- Boîte automatique
- Récents travaux de remise en route



This Virage Volante with automatic gearbox was sold new in Italy, mentioned in the service book as 'delivered to the factory', probably received by its first owner at Newport Pagnell and registered in July 1993. In 2003, owned by an Italian, it was in Monaco, having covered more than 10,000 km. The next owner bought it in 2007 with less than 14,000 km on the odometer when it was serviced in September. Specialist Nicholas Mee serviced it in September 2008 at 19,300 km. When it was sold in June 2009 by Oakfields of the UK, the car had covered only 20,943 km, making it part of an important collection where it has been kept in dry storage.

In 2023, the Virage was acquired, imported and registered in Switzerland, where it benefits from a recommissioning at Pegasus Automotive Group SA, the Aston Martin specialist in Geneva, an additional service at Garage du Port in Coppet and a detailing service. The documentation includes recent invoices in Switzerland, its Swiss registration document and some archives, including maintenances at Roos Engineering (CH), British Motors SAM (MC) and Auto Performance (FR).

Cette Virage Volante à boîte automatique est vendue neuve en Italie, mentionnée dans le carnet d'entretien comme « livrée à l'usine », probablement réceptionnée par son premier propriétaire à Newport Pagnell et immatriculée en juillet 1993. En 2003, propriété d'un Italien, elle se trouve à Monaco, après avoir parcouru plus de 10 000 km. Le propriétaire suivant l'achète en 2007 alors qu'elle a moins de 14 000 km au compteur lors de sa révision en septembre. Le spécialiste Nicholas Mee l'entretient en septembre 2008 à 19 300 km. Lors de sa vente en juin 2009 par le britannique Oakfields, la voiture n'a parcouru que 20 943 km, elle devient alors pièce d'une importante collection où elle est entreposée au sec.

En 2023, la Virage est acquise, importée et immatriculée en Suisse où elle bénéficie d'un important entretien de remise en route chez Pegasus Automotive Group SA, spécialiste Aston Martin à Genève, d'un complément au Garage du Port à Coppet et d'un detailing. La documentation comprend les récentes factures en Suisse, sa carte grise suisse et quelques archives avec notamment des entretiens chez Roos Engineering (CH), British Motors SAM (MC) et Auto Performance (FR).



# 141.

*Stunning condition*

## 1974 Lamborghini Urraco P300

Coachwork by Carrozzeria Bertone

Chassis no. 20024

Swiss cancelled registration document  
Document suisse d'immatriculation annulée

- One of only 205 P300s made
- Registered in Switzerland since 1976
- Repainted and re-trimmed in 2015
- Serviced and fresh MFK  
(technical inspection) in 2024

- Une des 205 P300 produites
- Immatriculée en Suisse depuis 1976
- Peinture et sellerie refaites en 2015
- Révision et récente MFK  
(inspection technique) en 2024

**CHF120,000 - 160,000**  
Without Reserve





Finished in black with beige/brown leather interior, '20024' is one of 205 Urraco P300 models made between 1974 and 1979; it was completed on 28th October 1974 and delivered the following month finished in Pearl Grey Metallic with beige/mustard leather trim. The accompanying cancelled Carte Grise records the date of first registration in Switzerland as 1st July 1976. Bought by the vendor in 2014 from Max Bobnar, the well-known Swiss Lamborghini dealer (MB Sport Cars SA), the car was repainted black in Germany in July 2015 and re-trimmed in October that year by a local specialist (invoices on file). The Urraco has just been serviced and has a fresh MFK (see Staturius Classic Cars' invoices dated 28th February and 1st April 2024 totalling CHF7,087). The engine and the air conditioning have been fully checked also. One of the nicest Urracos we have seen, the car also comes with various service invoices and a report from marque historian, Olivier Nameche.

Noire avec intérieur en cuir beige/brun, le châssis n° 20024 est l'une des 205 Urraco P300 construites entre 1974 et 1979. Elle a été achevée le 28 octobre 1974 et livrée le mois suivant peinte en gris perle métallisé avec intérieur en cuir beige/moutarde. La carte grise périmée qui l'accompagne mentionne la date de sa première immatriculation en Suisse le 1er juillet 1976. Achetée par le vendeur en 2014 chez Max Bobnar, le concessionnaire Lamborghini pour la Suisse bien connu (MB Sport Cars SA), la voiture a été repeinte en noir en Allemagne en juillet 2015 et sa sellerie refaite en octobre de la même année par un spécialiste local (factures au dossier). L'Urraco vient de subir une révision et possède une MFK récente (voir les factures de Staturius Classic Cars datées du 28 février et du 1er avril 2024 pour un total de 7 087 francs suisses). Le moteur et l'air conditionné ont également été entièrement contrôlés. Cette Urraco, l'une des plus belles que nous ayons vues, est également vendue avec différentes factures d'entretien et un rapport de l'historien de la marque, Olivier Nameche.

# 142.

*One of only 80 cars built; Ferrari Classiche certified; under 4,300 km from new*  
**2011 Ferrari 599 SA Aperta**  
Coachwork by Pininfarina

Chassis no. ZFF72RDB000183444

Engine no. 177167

Cancelled Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation annulé

- Delivered new in France
- Two owners from new
- Full Ferrari service history
- Last technical inspection carried out in April 2024
- Books in original leather pouch

- Livrée neuve en France
- Seulement deux propriétaires
- Historique d'entretien complet chez Ferrari
- Dernière révision technique en avril 2024
- Livrets dans la pochette en cuir d'origine



**CHF1,700,000 - 2,000,000**

"The Ferrari 599 offers mind-blowing pace and handling. Quite possibly the best Ferrari of its generation. We'll spare the 911 Turbo the ignominy of comparison times, because the Ferrari has moved the game onto another level.

"There are the quick cars – those that nip below 10 seconds to 100mph, such as the Lamborghini Gallardo. Then there are the very quick cars, which post 0-100mph times beginning with an eight. But anything under eight seconds belongs to an elite group, and in gaining such membership, the Ferrari 599 has shaken the establishment like nothing in the past 20 years. Its 7.4sec average matches the time we recorded for the Pagani Zonda S. Rest to 60mph takes just 3.7sec." – Autocar.

The car offered here is one of the most exclusive of modern Ferraris, the 599 SA Aperta, of which only 80 examples were made. It is a development of the original 599 GTB Fiorano that had been introduced at the Geneva Motor Show in February 2006. The 599 GTB Fiorano took its name from Ferrari's famous test track and was the latest in a succession of models named after places associated with the marque such as Modena and Maranello. Its immediate predecessor - the 575 Maranello - had met with a mixed reception, disappointing those that had so admired the 550 Maranello, so Ferrari had some catching up to do in designing the 599.

« La Ferrari 599 offre une vitesse et une tenue de route époustouflantes. Probablement la meilleure Ferrari de sa génération. Nous éviterons d'abaisser la 911 Turbo à un comparatif, car la Ferrari a placé la barre un cran plus haut. »

« Il y a des voitures rapides – celles qui descendent au-dessous des 10 secondes aux 100 miles par heure comme la Lamborghini Gallardo. Puis, viennent les voitures très rapides, celles qui établissent des temps aux 0 à 100 miles par heure commençant par un 8. Mais tout ce qui est au-dessous de 8 appartient à un groupe d'élite et, en entrant dans ce club très fermé, la Ferrari 599 a secoué ce petit monde comme personne depuis 20 ans. Ses 7,4 secondes de moyenne égalent les temps enregistrés pour la Pagani Zonda S. Le 0 à 100 km/h ne prend que 3,7 secondes. » – Autocar.

La voiture proposée ici est l'une des Ferrari modernes les plus exclusives, la 599 SA Aperta, une évolution de la 599 GTB Fiorano originale dont il ne fut construit que 80 exemplaires. Dévoilée au Salon de Genève en février 2006, la 599 GTB Fiorano devait son nom à la prestigieuse piste d'essai de Ferrari et était le dernier modèle baptisé de nom de lieux associés à la marque, comme Modena et Maranello. Son immédiate devancière - la 575 Maranello – avait reçu un accueil mitigé, décevant ceux qui avaient tant admiré la 550 Maranello, Ferrari devait donc rattraper le coup en concevant la 599.







Having favoured the mid-engined layout for its 12-cylinder road cars from the mid-1970s to the late 1990s, Ferrari surprised everyone by introducing the 550 Maranello. The latter's arrival in 1997 saw the Italian manufacturer return to its tradition of building front-engined V12 two-seater sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365 GTB/4 'Daytona' in 1974. The 599 was the latest in this noble line that stretched all the way back to the 250 GT SWB of the early 1960s. In designing the 599, Ferrari abandoned the tubular steel chassis of the 550/575, adopting a more advanced and lighter all-aluminium chassis of greatly increased stiffness. Styled by Pininfarina under the direction of Ferrari's Frank Stephenson, the 599 with its long bonnet, small cabin, raised haunches and aggressive stance seemed the very definition of the term 'sports car'. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the front brake ducts and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights.

The heart of any Ferrari is its engine, and the 599's 48-valve, 6.0-litre V12 was a reworked version of that found in the Enzo supercar. As installed in the 599, this state-of-the-art unit produced a staggering 612bhp at 7,600rpm with maximum torque of 448lb/ft at 5,600 revs. Weighing a claimed 1,690kg, the 599 has a power-to-weight ratio of 362bhp per tonne, far eclipsing the 291bhp/tonne of its 575 Maranello predecessor.

Ayant privilégié le moteur central pour ses routières équipées d'un 12 cylindres depuis le milieu des années 1970 jusqu'à la fin des années 1990, Ferrari surprit tout le monde avec la 550 Maranello. Dévoilée en 1997, elle voyait le constructeur italien revenir à sa tradition des sportives à deux places à moteur V12 à l'avant, ressuscitant un type de modèle restée inexploité depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona » en 1974. La 599 était la dernière héritière de cette noble gamme qui remontait à la 250 GT châssis court du début des années 1960. En concevant la 599, Ferrari abandonnait le châssis tubulaire des 550/575 pour adopter un châssis tout aluminium plus moderne et plus léger et aussi bien plus rigide. Dessinée par Pininfarina sous la houlette du designer de Ferrari, Frank Stephenson, la 599 avec son long capot, son petit habitacle, ses hanches bien marquées et son allure agressive, semblait être la parfaite illustration de l'expression « voiture de sport ». L'aérodynamique de sa carrosserie avait été développée en soufflerie où des heures d'essai avaient permis de combiner la résistance minimale avec l'appui maximal en toutes conditions, une donnée essentielle pour une voiture capable d'atteindre les 320 km/h. Des détails de style comme les entrées d'air des freins et les extracteurs d'air chaud derrière les passages de roue avant rappellent les grandes Ferrari compétition du passé avec les feux arrière circulaires typiques des Ferrari.

Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 de 6 litres à 48 soupapes de la 599 était une évolution de celui que l'on trouvait dans la supercar Ferrari Enzo. Tel qu'installé dans la 599, ce bloc dernier cri développait 612 ch à 7 600 tr/min avec un couple maximum de 448 lb/ft à 5 600 tr/min. Pesant 1 690 kg, la 599 affiche un rapport puissance/poids de 362 ch/tonne, dépassant de loin les 291 ch/tonne de sa devancière 575 Maranello.



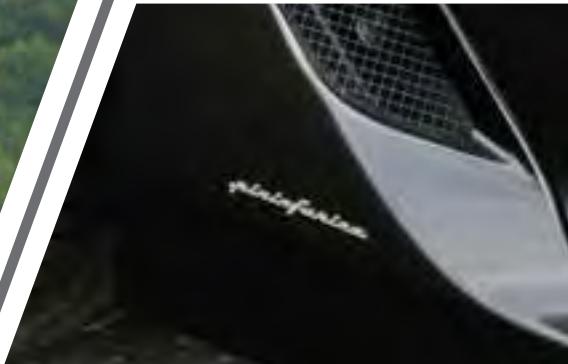


Developed as part of Ferrari's Formula 1 programme, the paddle shift gearbox had become a feature of its range-topping sports cars and was available in its latest form for the 599, capable of changing gear in a mere 100 milliseconds. A conventional six-speed gearbox was available also.

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

Mise au point dans le cadre du programme de Formule 1 de Ferrari, la transmission par palettes au volant était devenue un accessoire de série sur ses sportives de route et, bien sûr, sur la 599, capable de changer de rapport en 100 millisecondes. Une boîte à six rapports conventionnelle était également proposée.

Bien que la suspension active ait été bannie de la Formule 1 depuis longtemps, sa mise au point sur les modèles de tourisme avait continué et la 599 était équipée d'amortisseurs hydrauliques magnétiques SCM « semi-actifs ». La viscosité du fluide amortisseur change presque instantanément lorsqu'on lui applique un champ magnétique, altérant ainsi les caractéristiques de la suspension. Le contrôle des amortisseurs était placé sur le volant de type Formule 1, à côté de ceux de la traction et de la stabilité, près du démarreur. L'heureux (-se) conducteur (-trice) d'une 599 se retrouvait face à un compte-tours central analogique, flanqué d'un tachymètre et d'un écran électronique pour toutes les autres fonctions. Ferrari a judicieusement prévu un vaste espace pour les bagages dans le somptueux habitacle habillé de cuir.



In line with Ferrari's current practice, a succession of limited edition variants followed, the convertible version - the 599 SA Aperta - being announced at the 2010 Paris Motor Show. Conceived to honour designers Sergio and Andrea Pininfarina, it was built in a strictly limited edition of only 80. The Aperta used the more powerful (661bhp) engine of the 599 GTO, the road-going version of the track-only 599XX, which when released was Ferrari's fastest-ever road car.

Representing a possibly once-in-a-lifetime opportunity to acquire one of these ultra-rare and exclusive Ferrari supercars, the Aperta offered here was delivered new via Ferrari Gauduel in Limonest, France and comes with the original purchase invoice dated 14th September 2011. First registered on 27th October 2011, the Ferrari is finished in Nero Daytona WB508 with original buffalo leather and yellow stitching, while other notable features include yellow brake calipers and carbon fibre in the doors and on the dashboard.

The car's first owner was a Swiss Ferrari enthusiast living in Plan les Ouates, Geneva. Our vendor is only the second owner, having acquired the Aperta in 2013. Scarcely driven, the car has covered fewer than 4,300 kilometres since delivery and is presented in commensurately excellent condition. The Aperta comes with full Ferrari service history commencing on 12th August 2013 at 2,818 kilometres when it was serviced by Ferrari Modena Cars in Geneva.

Selon la tradition Ferrari, quelques séries limitées ont suivi, la version cabriolet - la 599 SA Aperta – ayant été présentée au Salon de Paris 2010. Conçue pour rendre hommage aux carrossiers Sergio et Andrea Pininfarina, elle a été construite à seulement 80 exemplaires. L'Aperta faisait appel au moteur le plus puissant (661 ch), celui de la 599 GTO, la version routière de la 599 XX uniquement homologuée sur circuit, qui, lorsqu'elle avait été dévoilée, était la Ferrari de route la plus rapide de tous les temps.

Occasion probablement unique d'acquérir une de ces très rares et exclusives supercars Ferrari, l'Aperta proposée ici a été livrée neuve par Ferrari Gauduel de Limonest, en France, et est vendue avec sa facture d'achat originale datée du 14 septembre 2011. Immatriculée le 27 octobre 2011, la Ferrari est noir Daytona WB508 avec intérieur en cuir de buffle à coutures jaunes, avec d'autres caractéristiques remarquables comme les étriers de freins jaunes et des inserts de fibre de carbone dans les portes et le tableau de bord.

Le premier propriétaire de la voiture était un passionné de Ferrari suisse de Plan-les-Ouates, à Genève. Notre vendeur est seulement le second propriétaire, ayant acquis l'Aperta en 2013. Peu conduite, la voiture a parcouru moins de 4 300 kilomètres depuis sa livraison et se présente dans un excellent état. L'Aperta est vendue avec un historique d'entretien complet chez Ferrari commençant le 12 août 2013 à 2 818 kilomètres, lorsqu'elle fut révisée par Ferrari Modena Cars à Genève.



Subsequent services were carried out by Niki Hasler AG, Ferrari Basel in September 2015 at 3,528km; September 2019 at 4,051km; and July 2022 at 4,104km. Related invoices are on file and the last technical inspection was carried out on 15th April 2024. The current odometer reading is under 4,300km.

One of the most desirable limited edition Ferraris of recent times, this superb 599 SA Aperta comes complete with roof; car cover and charger; Ferrari 'Red Book'; cancelled Swiss Carte Grise; Ferrari Certificate of Conformity; and the following books in their original leather pouch:

Hi-fi system warranty card, Sales and service organization, Servizio Assistenza Stradale, Notice d'Entretien, Carnet de Garantie, Ferrari key code card

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Les entretiens suivants ont été effectués par Niki Hasler AG, Ferrari à Bâle en septembre 2015 à 3 528 km, en septembre 2019 à 4 051 km et en juillet 2022 à 4 104 km. Les factures correspondantes sont au dossier et la dernière inspection technique a été effectuée 15 avril 2024. Le compteur affiche moins de 4 300 km.

Cette superbe 599 SA Aperta, l'une des plus séduisantes édition limitée de Ferrari des temps modernes, est vendue avec son toit, sa housse, son « red book » Ferrari, sa carte grise suisse périmée, son certificat de conformité Ferrari et les manuels suivants dans leur pochette en cuir d'origine : Carte de garantie du système Hi-fi; organisation commerciale et service après-vente; Servizio Assistenza Stradale; notice d'Entretien; carnet de garantie; carte à code Ferrari.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début de catalogue.



# 143.

*The only example produced in Blu Ascot, Ferrari Classiche certified*

## **1961 Ferrari 250 GTE**

Coachwork by Carrozzeria Pininfarina

Chassis no. 2371 GT

Engine no. 2371 GT

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- The 69th of 954 built
- Matching numbers chassis, engine and gearbox
- Delivered new to France; resident in Switzerland since 1981
- Professionally restored in Switzerland 2017-2018 (bills available)
- Only 947 kilometres since completion
- Continuous known history

- La 69e des 954 produites
- Châssis, moteur et boîte de vitesses à numéros concordants
- Livrée neuve en France, en Suisse depuis 1981
- Restaurée de façon professionnelle en Suisse en 2017-2018 (factures disponibles)
- Seulement 947 km parcourus depuis l'achèvement des travaux
- Historique connu en totalité

**CHF400,000 - 600,000**





"Pininfarina and Enzo Ferrari have collaborated to make a most desirable motor car: expensive, fast and luxuriously comfortable, with a large luggage compartment. All this adds up to a Gran Turismo, with the accent on the 'Gran', par excellence. If you want to go road racing look to the Berlinetta, but for touring in the grand style, 'Two plus Two' equals near perfection." - Sports Cars Illustrated.

Intended to extend Ferrari's appeal to a sector of the market already contested by rivals Aston Martin and Maserati, the 250 GTE 2+2 debuted in the summer of 1960. Ferrari's first four-seater, the 250 GTE 2+2 was directly descended from the most commercially successful Ferrari of its day, the 250 GT. Launched in 1954, the latter featured a lighter and more-compact Colombo-designed 3.0-litre V12 in place of its Europa predecessor's Lampredi unit. The 250 GT chassis followed Ferrari's established practice, being a multi-tubular frame tied together by oval main tubes, though the independent front suspension now employed coil springs instead of the transverse-leaf type.

"Pininfarina et Enzo Ferrari se sont associés pour créer une automobile extrêmement séduisante : coûteuse, rapide et d'un confort luxueux, avec un vaste compartiment à bagages. Tout cela fait d'elle la Gran Turismo par excellence, vraiment une Gran. Si vous voulez courir à toute allure sur route, voyez la Berlinetta, mais s'il s'agit de rouler avec allure, la 2+2 confine à la perfection." - Sports Cars Illustrated.

Destinée à faire briller Ferrari dans un secteur du marché déjà disputé par ses concurrents Aston Martin et Maserati, la 250 GTE 2+2 fut présentée lors de l'été 1960. Première quatre-places de Ferrari, elle était l'héritière directe du plus fort succès commercial du moment chez Ferrari, la 250 GT. Cette dernière, lancée en 1954, avait été équipée du V12 Colombo de 3,0 litres, plus compact et plus léger que le Lampredi de sa devancière l'Europa. Si le châssis de la 250 GT respectait les habitudes de la marque, une structure multitubulaire s'appuyant sur de forts tubes à section ovale, sa suspension avant à roues indépendantes faisait appel à des ressorts hélicoïdaux et non plus à un ressort à lames transversal.





A four-speed, all-synchromesh gearbox transmitted power to the live rear axle, while hydraulic drums looked after braking all round. Disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, and both were features the 250 GTE enjoyed from the start of production in 1960.

Pininfarina's brief had been to produce a 2+2 without sacrificing the 250's elegant, good looks or sporting demeanour and the master stylist succeeded brilliantly with the GTE. First seen in prototype form at the 1960 Le Mans 24 Hour Race, where it served as the Race Director's car, the Ferrari 250 GTE 2+2 had its official world premiere later that year at the Paris Salon. There had been four-seater Ferraris before the 250 GTE - Ghia, Touring and Vignale all producing '2+2' designs in the 1950s - but these attempts had been compromised by the necessity of using a chassis not conceived with passenger carrying in mind and were deemed less than entirely successful. Close collaboration between Ferrari and Pininfarina in the design of Maranello's first series-production four-seater ensured that no such criticism could be levelled at the 250 GTE.

At 2,600mm in the wheelbase, the multi-tubular chassis was similar to that of the Pininfarina-designed 250 GT 'notchback' Coupé and 200mm longer than the contemporary 250 GT SWB's. Moving the engine forward by 200mm and widening the rear track by 38mm made room for two rear seats in a bodyshell which, despite its increased length, retained Pininfarina's customary classical proportions. Independent front suspension, a live rear axle, all-round disc brakes and a four-speed manual/overdrive gearbox completed the basic chassis specification, while the Tipo 128E outside-plug engine's 240bhp ensured that there was no reduction in performance despite the inevitable weight gain.

Une boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés transmettait la puissance à l'essieu arrière rigide et le freinage était assuré par quatre tambours à commande hydraulique. Des freins à disque arrivèrent à la fin de 1959, suivis l'année d'après par une boîte à quatre rapports et overdrive, deux caractéristiques dont la 250 GTE bénéficia dès son démarrage, en 1960.



La consigne donnée à Pininfarina avait été de faire une 2+2 qui ne perde rien de l'allure élégante, plaisante et sportive de la 250, ce à quoi le maître styliste parvint brillamment sur la GTE. Aperçue une première fois lors des 24 Heures du Mans 1960 sous la forme d'un prototype utilisé par le Directeur de course, la Ferrari 250 GTE 2+2 fut exposée officiellement en première mondiale lors du Salon de Paris qui suivit. Il y avait déjà eu des Ferrari quatre-places avant la 250 GTE - Ghia, Touring et Vignale produisaient tous des 2+2 dans les années 1950 - mais ces tentatives avaient pâti de la nécessité d'utiliser un châssis qui n'était pas conçu pour loger des passagers arrière et elles n'avaient connu qu'un modeste succès. Ferrari et Pininfarina avaient travaillé sur la conception de la première quatre-places de Maranello de façon suffisamment étroite pour qu'une telle critique ne puisse pas s'appliquer à la 250 GTE.



Avec ses 2 600 mm d'empattement, le châssis multitubulaire était semblable à celui de la 250 GT coupé tricorps dessiné par Pininfarina et 200 mm plus long que celui de la 250 GT SWB d'alors. En avançant le moteur de 200 mm et en élargissant la voie arrière de 38 mm, on avait pu introduire deux sièges arrière dans une caisse qui, malgré son allongement, conservait le classicisme des proportions traditionnelles de Pininfarina. Des roues avant indépendantes, un essieu arrière rigide, quatre freins à disque et une boîte à quatre rapports plus overdrive venaient compléter la définition du châssis, tandis que les 240 ch du moteur Tipo 128E à bougies côté échappement garantissaient l'absence de toute perte de performances malgré l'inévitable prise de poids.



Top speed was within a whisker of 140mph (225km/h), while one example driven by Ferrari works driver Phil Hill and carrying two passengers, accelerated from a standstill to 100mph and back to rest in 25 seconds, a staggering achievement for an almost fully laden Grand Tourer.

A popular and highly profitable car for Ferrari, the 250 GTE progressed through three series, changes being confined mainly to the dashboard layout and the front and rear lighting arrangements, before production ceased in 1963. By that time 954 cars had been sold, making the 250 GTE the most popular and commercially successful Ferrari to date.

The 69th car built, chassis number '2371' was ordered by the official dealer Franco Britannic Autos of Paris, France in November 1960. Completed at Ferrari's Maranello factory on 22nd February 1961, the Ferrari was sold to its first owner: Société Luches & Glaciers (a restaurant in Paris) on 1st March of that year. The original colour scheme was Ascot Blue with beige Connolly leather interior trim.

Sa vitesse frisait les 225 km/h et un exemplaire, confié au pilote d'usine Ferrari Phil Hill et chargé de deux passagers, n'avait eu besoin que de 25 secondes pour accélérer de 0 à 160 km/h et s'arrêter, une performance stupéfiante pour une GT presque chargée au maximum.

La 250 GTE, une voiture à succès qui rapporta beaucoup à Ferrari, connut trois versions, qui ne se différenciaient que par la disposition du tableau de bord et l'implantation des feux arrière, avant que sa production ne prenne fin en 1963. Il s'en était alors vendu 954 exemplaires, ce qui fait d'elle la plus appréciée et le plus fort succès commercial de Ferrari à ce jour.

Ce châssis 2371, le 69e de la série, a été commandé en novembre 1960 par Franco Britannic Autos, le concessionnaire officiel de Paris. Sortie de l'usine de Maranello le 22 février 1961, la voiture fut vendue le 1er mars suivant à son premier propriétaire, la Société Luches & Glaciers, un restaurant de Paris. Son harmonie de teintes d'origine était une peinture Ascot Blue et un garnissage intérieur en cuir Connolly beige.

On 19th December 1963 the car was sold to Paris resident Mr Maurice Bataille. Mr Bataille was followed by Mr Jacques Charpentier of Vouillé, France (June 1969); Mr Pierre Alain Franceschi of Nice, France (January 1981); Mr Pierre de Siebenthal of Ecublens, Switzerland (May 1981); and finally our Swiss vendor, who acquired the car via Mr Olivier de Siebenthal in October 2013.

Between 2017 and 2018 the Ferrari was restored in Switzerland by Olivier de Siebenthal, which included rebuilding the engine to 'as new' condition. Invoices and photographs relating to the restoration are on file, while other historical paperwork includes a complete ownership history; assorted correspondence; a file of Franco Britannic service records; a Massini Report; a FIVA Identity Card; the two last French cartes grises; the current Swiss registration document; and the all-important Ferrari Classiche certification. Only 947 kilometres have been covered since the restoration's completion and the car is presented in commensurately excellent condition, having been treated to annual spring check-ups with Siebenthal to keep it in good order. Offered with tool kit.

Le 19 décembre 1963, elle devint la propriété d'un Parisien, M. Maurice Bataille, qui la revendit en juin 1969 à M. Jacques Charpentier, de Vouillé (France). Puis cette Ferrari devint successivement la propriété de M. Pierre Alain Franceschi, de Nice, en janvier 1981, de M. Pierre de Siebenthal, d'Ecublens (Suisse), en mai 1981, et finalement de son vendeur suisse, qui l'acquit en octobre 2013 auprès de M. Olivier de Siebenthal.

Entre 2017 et 2018, cette Ferrari fut restaurée en Suisse par Olivier de Siebenthal, avec entre autres une réfection du moteur qui le remit dans un état 'comme neuf'. On trouvera au dossier les factures et les photos de cette restauration, ainsi que des documents d'historique dont l'historique complet de propriété, divers courriers, un fichier des entretiens effectués par Franco Britannic, un rapport Massini, une carte d'identité de la FIVA, les deux dernières cartes grises françaises, l'actuel document d'immatriculation suisse et, très important, la certification Ferrari Classiche. La voiture n'a parcouru que 947 km depuis sa restauration et elle se présente dans un état aussi excellent que possible, car pour qu'elle se conserve bien, elle a eu droit au printemps de chaque année à un contrôle effectué par Siebenthal. Elle est munie de sa trousse à outils.



# 144.

*One of the rarest Pre-A Speedsters with a very early 1600cc engine from new*  
**1955 Porsche 356 'Pre-A' 1600 Speedster**

Chassis no. 80926

Engine no. P 60 004

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Matching numbers and colours
- Continuous history from new
- Multiple concours class-winning example
- Mille Miglia Eligible
- Only a handful delivered new in Belgium
- Believed to be the fourth production 1600 engine!

- Numéros et couleurs concordants
- Historique continu depuis l'origine
- Exemplaires plusieurs fois vainqueur de classe en concours
- Éligible aux Mille Miglia
- L'une des rares livrées neuves en Belgique
- Vraisemblablement le 4ème moteur 1600 produit



**CHF350,000 - 450,000**





First owner and gentleman driver Yves Tassin racing his 1955 Pre-A Speedster to 7th place in the Grand Prix des frontières, Circuit de Chimay, June 1957

This very late 'Pre-A' Speedster fitted with the 1,600cc engine, chassis number '80926' was sold new on 26th November 1955 by the D'Ieteren Frères dealership in Brussels to the Van Diest-Engels company in Leuven, Belgium. Its first owner was Mr Yves Tassin, son of the company's proprietor, who kept the Speedster until 1958. Yves Tassin is a well-known racing driver who, with the 'Écurie National Belge', competed in various races in the 1950s with a Porsche 550 Spyder. In the morning at the Grand Prix des Frontières at Chimay in 1957, Yves Tassin drove his privately owned Speedster, '80926', in the national category race, finishing in 7th place, and in the afternoon drove the 550 Spyder in the star-studded international race.

At the end of 1958, Yves Tassin sold the Speedster to Baron Bernard de Marcken de Merken, who used the car as his daily driver and owned it until the end of 1979. After 21 years, the Baron sold the Porsche to a car dealer who specialised in old military vehicles and Rolls-Royces. Its next owner was Mr Tibor Gerber, a German citizen who was employed at the West German Consulate in Brussels. Mr Gerber took the car to Como in Italy. He intended to restore the car but never got around to it. The Speedster had spent more than 30 years out of sight in an underground garage where the previous owner discovered it in 2012.

Ce Speedster pré-A tardif, équipé du moteur 1 600 m3, châssis numéro 80926 a été vendu neuf le 26 novembre 1955 par le concessionnaire D'Ieteren Frères de Bruxelles à la société Van Diest-Engels de Louvain, en Belgique. Son premier propriétaire fut M. Yves Tassin, le fils du propriétaire de la société, qui conserva le Speedster jusqu'en 1958. Yves Tassin, pilote bien connu qui, avec l'Écurie National Belge, participa à diverses épreuves dans les années 1950 avec un Spyder Porsche 550. Le matin, au Grand Prix des Frontières à Chimay en 1957, Yves Tassin pilota son Speedster privé, n°80926, dans l'épreuve nationale, terminant 7e et, dans l'après-midi, pilota le Spyder 550 dans la prestigieuse épreuve internationale.

À la fin de 1958, Yves Tassin vendit le Speedster au baron Bernard de Marcken de Merken, qui utilisa la voiture comme transport quotidien et la posséda jusqu'à la fin de 1979. Après 21 ans, le Baron vendit la Porsche à un marchand spécialisé dans les anciens véhicules militaires et les Rolls-Royce. Son propriétaire suivant, M. Tibor Gerber, était un citoyen allemand employé du consulat d'Allemagne de l'Ouest à Bruxelles. M. Gerber emmena la voiture à Côme en Italie. Il avait l'intention de la restaurer mais ne le fit jamais. Le Speedster passa alors plus de 30 années à l'abri des regards dans un garage en sous-sol où le précédent propriétaire l'a découvert en 2012.



In July the same year, he imported the Speedster back to Belgium and began its complete restoration, sparing no effort during the two-year rebuild to bring the car to 'concours' standard. The body was stripped of all paint and dirt by immersion in an acid bath at a Lokeren-based specialist company. All sheet metal parts that were rusted or damaged were replaced, including the floor, the bottom of the battery box, and the sills. Fortunately, the body itself was in good condition so replacement of the outer panels was unnecessary. All individual parts such as the doors, boot and engine cover are numbered '926' (the last three numerals of the chassis number) making this a 'matching panels' car.

The Porsche was still white - its original factory colour - when purchased and had been fitted with a Super 90 engine. Fortunately, the original engine, number 'P 60 004' was included in the purchase and had been completely restored. Enquiries have established that this appears to be the fourth Type 616/1 engine of 1,571cc (nominally 1,600cc) displacement made, and an engine of this capacity is extremely rare in a 'Pre-A' Porsche 356.

En juillet de la même année, il réimporta le Speedster en Belgique et entreprit sa restauration complète, ne s'énargnant aucun effort au cours de deux années pour mener la voiture à son état « concours ». La carrosserie a été entièrement débarrassée de sa peinture par bain d'acide chez un spécialiste de Lokeren. Toutes les pièces métalliques rouillées ou endommagées ont été remplacées, y compris le plancher, le logement de la batterie et les seuils de portes. Heureusement, la carrosserie proprement dite était en bon état et les panneaux n'ont pas été remplacés. Toutes les pièces indépendantes, comme les portes, le capot ou le couvercle de coffre sont numérotées 926 (les trois derniers chiffres du numéro de châssis) ce qui en fait une voiture à panneaux de carrosserie concordants.

La Porsche était encore blanche – sa couleur d'origine – lorsqu'elle fut achetée et et avait été dotée d'un moteur Super 90. Par chance, le moteur d'origine, numéro P 60 004, était inclus dans la vente et avait été entièrement restauré. Des recherches ont établi qu'il s'agit du quatrième moteur Type 616/1 de 1 571 cm<sup>3</sup>, (c'est-à-dire un 1 600) un moteur de cette cylindrée extrêmement rare sur une Porsche 356 pré-A.



The Type 616/1 engine was already used by the factory in the 356A models in production from late 1955. As coachbuilder Reutter had still had 'Pre-A' Speedster bodies in stock, these 1,571cc '1600' cars can be considered an intermediate model.

After the body restoration was completed, the car was professionally painted by Carrosserie Symons in Borsbeek and then assembled by the owner - a knowledgeable Porsche enthusiast. All original parts were restored and reused where possible. Other components that had become unusable were replaced by 'new-old-stock' parts where possible. Examples of this car's exceptional originality include the original ignition switch and starter button; original Bosch headlights with the adjustment screws at 9 o'clock; the license plate illumination with the Hella logo; Bosch square-shaped door handles (typically 'Pre-A'); 16" wheels produced by Lemmerz & Kronprinz (date stamped); the original VDM horn button; and the SWF-brand wiper arms and blades (OEM).

Le moteur Type 616/1 était déjà utilisé par l'usine sur les modèles 356A en cours de production depuis la fin de 1955. Le carrossier Reutter ayant encore des carrosseries de Speedster pré-A en stock, ces 1 571 cm3 1600 peuvent être considérées comme des modèles intermédiaires.

Une fois la restauration de la carrosserie achevée, la voiture fut repeinte professionnellement par la carrosserie Symons de Borsbeek puis réassemblée par le propriétaire de l'époque, un passionné de Porsche très compétent. Toutes les pièces d'origine ont été restaurées et réutilisées lorsque c'était possible. Les autres composants inutilisables ont été remplacés par du stock neuf ancien lorsque cela était possible. Les exemples de l'exceptionnelle authenticité de la voiture comprennent les boutons de démarreur et de starter originaux, les phares originaux Bosch avec la vis de réglage à 9 heures, l'éclairage de la plaque d'immatriculation avec son logotype Hella, les poignées de portes « carrées » Bosch (typiques des pré-A), les roues de 16 pouces fabriquées par Lemmerz & Kronprinz (date estampillée), le bouton de klaxon original et les bras et balais d'essuie-glace de marque SWF (OEM).



The engine and gearbox were completely overhauled, with all worn parts renewed. The latter include all crankshaft bearings and connecting rods; all piston rings; all valve guides and seats; all seals; all gearbox bearings and seals; and various dust covers and rubbers. Furthermore, the original Solex 32 PBIC carburettors were ultrasonically cleaned by a specialist and fitted with new seals and nozzles. All parts of the engine and suspension were either powder-coated or re-plated. A new wiring harness was installed, and all of the electrical components such as the starter motor, alternator, etc were overhauled by a Bosch service centre.

The restoration was completed in October 2014 and the Speedster then participated in its first concours d'élegance - the Antwerp Competition in Wijnegem - winning 1st prize in the Porsche category. The Speedster participated in a number of classic car events and rallies during the first half of 2015, including the Porsche Classic Club's Spring Rally and the Beerens Classic Rally.

Le moteur et la boîte ont été entièrement révisés et toutes les pièces usées remplacées. Ces dernières comprennent les paliers de vilebrequin et les bielles, tous les segments, tous les guides et sièges de soupapes, tous les joints, tous les joints et roulements de la boîte de vitesses, ainsi que divers caoutchoucs. De plus, les carburateurs Solex 32 PBIC d'origine ont été nettoyés par ultra son par un spécialiste et dotés de joint et de pointeaux neufs. Tout le moteur et les suspensions ont été soit thermolaqués soit replaqués. Un faisceau électrique neuf a été installé et tous les composants électriques comme le démarreur, l'alternateur, etc... ont été révisés par un centre Bosch.

La restauration a été achevée en octobre 2014 et le Speedster a pu participer à son premier concours d'élegance - le Antwerp Competition à Wijnegem – remportant le premier prix de la catégorie Porsche. Le Speedster a pris part à de nombreuses manifestations historiques et à des rallyes au début de 2015, y compris le Spring Rally du Porsche Classic Club et le Beerens Classic Rally.



In October 2015, the car was entered in the Zoute Concours d'Élégance by Bank De Groof Petercam where it won the trophy for 'Most Sensitive Restoration' following evaluation by a five-member jury of leading experts. In March 2016, the Speedster was put on display at the 'Antwerp Classic Salon 2016' where it won the 1st prize at the Concours d'Élégance for cars built between 1885 and 1955.

The car has been sold by auction to the current owner in 2016, who imported it in Switzerland. Since then, it has been stored in a professional garage where it is regularly run to be maintained. Works have been carried out on the carburettor, starter and flywheel. The documentation coming with the car is a photocopy of Porsche birth certificate (Geburtsurkunde), invoices of the current owner and a Swiss title.

En octobre 2015, la voiture a été engagée au concours d'élegance de Zoute par Bank De Groof Petercam où elle a remporté le trophée de la restauration la plus judicieuse après le jugement de cinq membres d'un jury de spécialistes. En mars 2016, le Speedster a été exposé au salon Antwerp Classic où il a gagné le 1er prix du concours d'élegance pour les voitures construites entre 1885 et 1955.

La voiture a été vendue dans une vente aux enchères en 2016 à l'actuel propriétaire qui l'a importée en Suisse. Depuis, elle a été remisée dans un garage professionnel où elle a été régulièrement entretenue et démarrée. Des travaux ont notamment été effectués sur le carburateur, démarreur et volant moteur. La documentation qui l'accompagne comprend une photocopie de son certificat de naissance Porsche (Geburtsurkunde), les factures du propriétaire actuel et son titre d'immatriculation suisse.

# 145.

*From a private Swiss collection*

## 1956 Aston Martin DB2/4 MkII 3.0-Litre

Coachwork by Tickford

Chassis no. AM300/1182

Engine no. VB6J/810

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Only 63 left-hand drive built
- Matching chassis and engine
- Present ownership since 2012
- Professionally restored

- Seulement 63 conduite à gauche construites
- Numéros de châssis et de moteur concordants
- Aux mains de l'actuel propriétaire depuis 2012
- Restaurée professionnellement
- Document suisse d'immatriculation

**CHF150,000 - 200,000**  
Without Reserve





Widening the appeal of the already-successful DB2/4, the four-seater MkII arrived in October 1953, though the redesign's inevitable weight gain was not fully compensated for until the arrival of the 3.0-litre, 140bhp engine in 1954.

This DB2/4 MkII was delivered new to one Floyd E Prewitt in California, USA and retains its matching chassis and engine. The accompanying copy guarantee form records the original colour scheme as Imperial Crimson with beige leather interior, and lists 'Modified Cylinder Head' as non-standard equipment. Imported into Germany in 1989, the car has belonged to our vendor since 2012 and the following year was completely restored. The bodywork was entrusted to H Schaetzel in Germany while the mechanicals (engine, gearbox and rear axle) were rebuilt by Roos Engineering in Switzerland (invoices available).

Presented in beautifully restored condition, this Aston Martin DB2/4 MkII comes with its original books and tools; Swiss carte grise; 2013 FIVA Identity Card; and the aforementioned guarantee form and invoices.

Accroissant l'attrait de la très réussie DB2/4, la quatre place Mk II arriva en octobre 1953, bien que l'inévitable accroissement du poids dû à son allongement n'ait pas été entièrement compensé jusqu'à l'arrivée du moteur 3 litres de 140 ch en 1954.

Cette DB2/4 MkII a été livrée neuve à un certain Floyd E. Prewitt en Californie, aux États-Unis, et a conservé ses numéros de châssis et de moteur concordants. Le formulaire de garantie qui l'accompagne mentionne sa livrée originale rouge cramoisi Imperial, associé à un intérieur en cuir beige, et ajoute une « culasse modifiée » parmi les équipements hors-série. Importée en Allemagne en 1989, la voiture appartient au vendeur depuis 2012 et a été entièrement restaurée l'année suivante. La carrosserie a été confiée à H. Schaetzel en Allemagne, tandis que la mécanique (moteur, boîte et essieu arrière) étaient refaits par Roos Engineering en Suisse (factures disponibles).

Présentée dans un magnifique état de restauration, cette Aston Martin DB2/4 MkII est vendue avec son manuel original et sa trousse à outils, sa carte grise suisse, sa carte d'identité FIVA 2013 et le formulaire de garantie et les factures mentionnés plus haut.

# 146.

*From an extensive private Swiss collection*

## 2013 Mercedes-Benz SLS AMG Roadster

Chassis no. WMX1974771A009578

Document suisse d'immatriculation

Swiss registration document

- Delivered new in Switzerland
- With the current and second owner since 2018
- Under 10,200 kilometres recorded
- Most recent service in July 2023

- Livrée neuve en Suisse
- En Suisse chez son actuel (et deuxième) propriétaire depuis 2018
- Moins de 10 200 km connus
- Dernier entretien effectué en juillet 2023

**CHF140,000 - 180,000**



PRND C

1.0

km

10195

9:36

19.5 °C



Launched in 2009, the Mercedes-Benz SLS AMG was acknowledged as a tribute to the legendary 300 SL 'Gullwing' coupé of the 1950s. A collectors' item from day one, the newcomer featured 'Gullwing' doors like its illustrious predecessor and succeeded the Mercedes-Benz SLR McLaren at the top of the range. Boasting a chassis/body of mainly aluminium construction, the SLS (Sport Leicht Super) was powered by a 6.2-litre V8 engine producing 563bhp initially, making it the most powerful normally aspirated production car engine of its day, while the seven-speed dual-clutch automatic transmission was similarly state-of-the-art. An open roadster was introduced for 2011.

This SLS AMG Roadster was delivered new in Aargau, Switzerland and has belonged to the current and second owner since 2018. The car has covered under 10,200 kilometres from new and is presented in commensurately good condition, having been serviced at Mercedes-Benz Automobil AG, Zweigniederlassung Zürich-Nord in July 2023 and March 2020 (invoices on file). Offered with Swiss carte grise and Mercedes-Benz wallet containing all books.

Lancée en 2009, la Mercedes SLS AMG rendait hommage au légendaire coupé 300 SL 'Gullwing' des années 1950. La nouvelle venue, devenue dès sa parution un objet de collection, était dotée comme son illustre devancière de portes 'Gullwing' et venait remplacer au sommet de la gamme la Mercedes SLR McLaren. Construite sur un châssis/caisse essentiellement fait d'aluminium, la SLS (Sport Leicht Super) était motorisée par un V8 de 6,2 litres qui délivrait à ses débuts 571 ch, ce qui faisait d'elle la voiture de série à moteur atmosphérique la plus puissante de son époque ; sa boîte automatique à double embrayage et sept rapports représentait, quant à elle, le summum de la technique d'alors. Une version cabriolet fut introduite pour l'année 2011.

Cette SLS AMG Roadster a été livrée en Suisse à Aargau et se trouve entre les mains de son actuel et deuxième propriétaire depuis 2018. Elle a parcouru moins de 10 200 km depuis sa sortie d'usine, d'où son bon état. Elle a fait l'objet en mars 2020 et en juillet 2023 d'opérations d'entretien effectuées par la succursale Mercedes-Benz Automobil AG de Zurich-Nord (factures présentes au dossier). Elle est munie de sa carte grise suisse et d'une pochette Mercedes contenant tous ses documents de bord.



**CHF260,000 - 350,000**

# 147. *One of only 559 examples produced* **2005 Ferrari 575 Superamerica**

Chassis no. ZFFGT61B000143098

Swiss cancelled registration document

Document suisse d'immatriculation annulée

- Only 13,800 km on the odometer
- The fastest cabriolet in the world in 2005
- With its current owner since 2013

- Seulement 13 800 km au compteur
- Le cabriolet le plus rapide du monde en 2005
- Propriétaire actuel depuis 2013



In the noble line of V12 cabriolets, in 2005 the 575 M Superamerica followed in the footsteps of the 550 Maranello Barchetta of 2001. With its prestigious name borrowed from history, it innovated as the first Ferrari coupé-cabriolet. Announced at 199 mph, the 575 M Superamerica established itself as the fastest cabriolet in the world at the time!

Let us not forget that the Ferrari Superamericas of the 1960s were at the top of the automotive hierarchy, to an even greater extent than the "standard" range that filled the public with such wonder. Superamericas still offered the legendary V12 plus improved finishes. Not to mention that these Pininfarina bodies were always refined and were sold to world leaders. This would again be the case for the 575 M Superamerica.

To better understand the 575 M Superamerica we have to go back to 1996. The 550 Maranello once again offered a front-engined V12 at the top of the Ferrari range. It marked a strong return for a form of less ostentatious grand touring. The 550 Maranello can reasonably be compared to the purity of 365 GTB/4 and 275 GTB. In the marque's long tradition of GTs, we find a classic muscled profile sublimated by large, powerful haunches.

Launched in November 2002, the 575 M, for Modificato, modified, was the final, optimised version of the 550 Maranello. Among other improvements, its V12 offered 515 horsepower thanks to an increased engine capacity and the choice of a revolutionary F1 gearbox.

Dans la noble lignée des cabriolets à moteur V12, la 575 M Superamerica prend en 2005 la suite de la la 550 Maranello Barchetta de 2001. Avec son appellation prestigieuse empruntée au passé, elle innove en devenant la première Ferrari coupé-cabriolet. Annoncée pour 320 km/h, la 575 M Superamerica s'impose alors comme le cabriolet le plus rapide du monde !

Rappelons que les Ferrari Superamerica des années 1960 se plaçaient au sommet de la hiérarchie automobile, plus encore que la production « classique » dont le public s'émerveillait déjà. Les Superamerica offraient toujours le légendaire V12 et une finition améliorée. Sans compter que ces carrosseries Pininfarina étaient toujours raffinées et vendues aux grands de ce monde. Ce sera de nouveau le cas avec la 575 M Superamerica.

Pour mieux comprendre la 575 M Superamerica, retournons en 1996. De nouveau la 550 Maranello offre un V12 avant au sommet de la gamme Ferrari. Elle signe avec brio le retour d'une forme de grand tourisme moins ostentatoire. La 550 Maranello peut avec raison être comparée à la pureté des 365 GTB/4 et 275 GTB. Dans la longue tradition des GT de la marque on retrouve un profil classique avec une musculature galbée, sublimée par des hanches larges et puissantes.

Lancée en novembre 2002, la 575 M, pour Modificato, « modifiée », est l'évolution finale et optimisée de la 550 Maranello. Elle offre entre autres améliorations les 515 chevaux de son V12 grâce à une cylindrée accrue et le choix d'une révolutionnaire boîte de vitesses F1.





Presented at the end of 2004, the 575 Superamerica gave into the trend for coupé cabriolets with panache. Unlike the 550 Barchetta and its soft top, an intriguing pivoting roof system was used, which did not alter the car's profile at all. This roof system was patented by Leonardo Fioravanti, who is none other than the designer of the 365 GTB/4 Daytona! Under the bonnet is a 5.75 litre V12 that reuses the configuration of the 612 Scaglietti, meaning 540 hp, an increase of 25 hp.

The fastest cabriolet in the world crushes 0 to 60 mph in 4.2 seconds. Furthermore, it has all the features of a large GT, with its driveability as disconcerting as it is exhilarating.

Delivered new on 3 August 2005 in Switzerland, this 575 Superamerica, endowed with the optional F1 gearbox, bears the iconic Rosso Ferrari livery, combined with a Tan Daytona leather interior with a black upper dashboard. The steering wheel is two-tone Tan and black. With only 13,800 km from new, the car is still registered in Switzerland and has been in the hands of its current owner for 11 years. It is accompanied by its documentation and a Swiss registration document.

Présentée fin 2004, la 575 Superamerica cède avec brio à la mode du coupé cabriolet. Contrairement à la 550 Barchetta et sa capote en toile, elle adopte un intrigant toit pivotant, n'altérant en rien les lignes de l'auto. Ce système de toit fut breveté par Leonardo Fioravanti, qui n'est autre que le designer de la 365 GTB/4 Daytona ! Sous le capot on retrouve le V12 de 5,75 litres reprenant la configuration de la 612 Scaglietti, soit une puissance de 540 ch, en hausse de 25 ch.

Le cabriolet le plus rapide du monde pulvérise le 0 à 100 km/h en 4,2 secondes. Pour autant elle a tout d'une grande GT, la facilité de conduite est aussi déconcertante qu'enthousiasmante.

Mis en circulation le 3 août 2005 en Suisse, notre exemplaire doté de la boîte F1 optionnelle présente l'icône livrée Rosso Ferrari associée à un intérieur en cuir Tan Daytona, avec la partie supérieure de la planche de bord noire. Le volant est bi-ton Tan et noir. Avec seulement 13 800 km d'origine, elle est toujours immatriculée en Suisse et son propriétaire actuel la possède depuis onze ans. La voiture est accompagnée de sa documentation et d'un document suisse d'immatriculation.



# 148. <sup>P</sup> <sub>Ω</sub> *Delivered new to Switzerland, one of only 20 examples*

## 2017 Lamborghini Centenario Roadster

Chassis no. ZHWEZ5ZD6HLA06873

Saudi registration document  
Document saoudien d'immatriculation

- Ultra-rare Lamborghini supercar
- Single owner from new
- 505 kilometres recorded
- Service history available
- Most recent service in October 2023

- Rarissime supercar Lamborghini
- Un seul propriétaire d'origine
- 505 kilomètres au compteur
- Historique d'entretien disponible
- Dernier entretien en octobre 2023



**CHF2,500,000 - 3,000,000**

At the 2016 Geneva Motor Show Lamborghini unveiled their stunning new Centenario supercar, a model created to celebrate what would have been company founder Ferruccio Lamborghini's 100th birthday. The Centenario was based on the Aventador SV, retaining the latter's carbon-fibre monocoque and aluminium front and rear subframes. The original Aventador LP 700-4 had been launched at the 2011 Geneva Motor Show, replacing the ageing Murciélagos as the Sant'Agata factory's flagship model, and was the latest in a line of spectacular supercars from Lamborghini stretching back to the iconic Miura of 1966. Designed by Filippo Perini, the new mid-engine coupé borrowed heavily from Lamborghini's limited edition Reventón and the Estoque concept car. One of its more striking features was the scissor doors - a 21st Century supercar 'must have'.

Like its predecessors, the newcomer was powered by a V12 engine. Amazingly, this was Lamborghini's first all-new power unit since the Giotto Bizzarrini-designed V12 that had debuted back in 1963 in the company's first road car: the 350GT. The Aventador's 6.5-litre quad-cam V12 produced an impressive 690bhp, which reached the ground via a seven-speed semi-automatic gearbox and electronically controlled four-wheel drive transmission. A top speed of 349km/h (217mph) was claimed by the factory, yet the French Sport Auto magazine managed to wind 'their' car up to 370km/h (230mph).

Au salon de Genève en 2016, Lamborghini dévoilait son incroyable supercar Centenario, un modèle créé pour célébrer ce qui aurait dû être le 100e anniversaire de son fondateur, Ferruccio Lamborghini. La Centenario était basée sur l'Aventador SV, reprenant la structure monocoque avant et arrière en fibre de carbone et aluminium de cette dernière. L'Aventador LP 700-4 originale avait été lancée au salon de Genève en 2011 pour remplacer la vieillissante Murciélagos comme vaisseau amiral de la marque de Sant'Agata et était la dernière de la lignée de spectaculaires supercars de Lamborghini remontant à l'emblématique Miura de 1966. Conçue par Filippo Perini, le nouveau coupé à moteur central empruntait beaucoup à la série limitée Reventón et au concept car Estoque. L'une de ses caractéristiques les plus remarquables était ses portes en ciseaux - un must pour toute supercar du XXI<sup>e</sup> siècle.

Comme ses devancières, la nouvelle venue faisait appel à un moteur V12. De façon étonnante, c'était le premier moteur nouveau de Lamborghini depuis le V12 conçu par Giotto Bizzarrini qui avait débuté en 1963 sur le premier modèle de la marque, la 350 GT. Le V12 6,5 litres à quatre arbres à cames en tête développait la puissance impressionnante de 690 ch qui arrivait au sol via une boîte de vitesses semi-automatique à sept rapports et une transmission intégrale contrôlée électroniquement. Une vitesse maximale de 349 km/h était revendiquée par l'usine, mais le magazine français Sport Auto réussit à pousser la voiture à 370 km/h.





The original Aventador LP700-4 was phased out after five years in production, since when there have been numerous progressively improved versions, plus, of course, the inevitable 'special edition' models. The first upgrade of the original Aventador - the SV (Super Veloce) - broke cover at the Geneva Motor Show in 2015. The newcomer's uprated V12 engine now produced a maximum output of 740hp, while the increased use of carbon-fibre reduced the weight by 50kg (110lb).

The SV also also featured improved aerodynamics, with downforce increased by 180% over the original Aventador. Aerodynamic upgrades included a revised front splitter and rear diffuser together with a fixed carbon-fibre-reinforced rear wing. Chassis rigidity was increased, while running gear highlights included electronically assisted steering, push-rod suspension, and magnetorheological dampers. Deliveries began in the second quarter of 2015, with production limited to 600 units, and ended in July 2017.

L'Aventador LP700-4 originale fut réformée après cinq années de production, au cours desquelles de nombreuses versions régulièrement améliorées, plus, bien sûr, les inévitables modèles en série limitée. La première version modifiée de l'Aventador originale - la SV (Super Veloce) vit le jour au salon de Genève en 2015. Le V12 amélioré de la nouvelle mouture développait désormais une puissance maximale de 740 ch, tandis que l'utilisation accrue de la fibre de carbone réduisait le poids de 50 kg.

L'aérodynamique de la SV avait aussi été optimisée avec un appui augmenté de 180% par rapport au modèle de base. Les améliorations aérodynamiques comprenaient un séparateur avant et un diffuseur arrière modifiés et un aileron arrière fixe en fibre de carbone renforcé. La rigidité du châssis était accrue, tandis que le train roulant disposait d'une direction assistée électroniquement, d'une suspension à barres de poussée et d'amortisseurs à liquide magnéto-rhéologiques. Les livraisons débutèrent dans le second quart de 2015, pour une production limitée à 600 unités qui prit fin en juillet 2017.





Aided by its launch control system, the Aventador SV raced to 62mph (100km/h) in 2.8 seconds on its way to a top speed of 218mph (350km/h). According to evo magazine: "The four fat sticky tyres feed the gargantuan power into the road surface with barely any slip and the car slingshots off the line, paddle-shift gearbox banging in each new cog with real ferocity.

"As evidenced by its Nürburgring lap time of 6min 59secs it has the raw performance to live with hybrid hypercars costing three times the SV's £315,000. Supercar driving experiences do not come more authentic than this.

"In dynamic terms the SV feels sharper and more agile than the standard Aventador, but that car was hardly lacking in dynamic ability itself. Equipped with the vast rear wing and contrasting styling elements the SV looks incredible on the road."

It was only to be expected that the progressive development of the Aventador family would influence the design of the Centenario. According to Top Gear magazine: "Where the SV was a leap forwards over the cooking Aventador, the Centenario moves the needle a lot further and represents a more rounded, complete package."

Grâce à son système launch control, l'Aventador SV filait de 0 à 100 km/h en 2,8 secondes jusqu'à sa vitesse maximale de 350 km/h. Selon le magazine evo, « les quatre gros boudins pneumatiques font passer la puissance gargantuesque à l'asphalte pratiquement sans aucun patinage et la voiture décolle comme une balle, la boîte enchaînant les passages avec férocité, grâce aux palettes.

Comme le démontre son temps de 6 minutes 59 secondes au tour sur le Nürburgring, elle procure des performances comparables à celles des hypercars hybrides qui coûtent trois fois le prix de 315 000 livres de la SV. Il n'y a pas d'expérience de conduite d'une supercar plus authentique.

En termes de dynamique, la SV est plus pointue et plus agile que l'Aventador de série, qui ne manquait pourtant déjà pas d'agilité dynamique. Équipée de son immense aileron arrière et de ses éléments de style contrastés, la SV a un look d'enfer sur la route. »

On ne pouvait que s'attendre à ce que les développements successifs de la famille Aventador aient une influence sur le concept de la Centenario. Selon le magazine Top Gear, « alors que la SV représentait un pas en avant par rapport à l'Aventador, la Centenario pousse le curseur bien plus loin et représente un ensemble plus abouti et plus complet ».



The coupé was the first version to launch (at Geneva in 2016) with the roadster following at the Pebble Beach Concours d'Elegance later that same year. As installed in the Centenario, the 6.5-litre V12 engine produced a maximum of 759bhp at 8,500rpm with 509ft/lb of torque available at 5,500 revs. The seven-speed ISR automated manual gearbox was carried over from the SV, as was the all-wheel-drive transmission and power assisted steering.

What was new was the revised aerodynamics, a foretaste of the technology Lamborghini would apply to future hypercars. Top Gear again: "At the front, the more aggressive twin-deck splitter generates massive downforce and channels the airflow over and down the side of the car via the sideblades, but it's at the rear of the car where the dark art of airflow is let off the leash. The Centenario features one of the largest diffusers this side of a Le Mans racer, combined with the removal of much of the bodywork surface area behind the rear wheels and an active rear wing which extends 150mm delivering 227kg of downforce at 174mph." The factory claimed performance figures of 0-62mph in a blistering 2.8 seconds and a 0-186mph (0-300km/h) time of 23.5 seconds.

Le coupé fut la première version dévoilée (à Genève en 2016), le roadster suivant au concours d'élégance de Pebble Beach, un peu plus tard dans l'année. Tel que monté dans la Centenario, le V12 de 6,5 litres développe un maximum de 759 ch à 8 500 tr/min avec un couple de 509 ft/lb disponible à 5 500 tours. La boîte manuelle automatisée à sept rapports ISR était empruntée à la SV, ainsi que la transmission intégrale et la direction assistée.

La nouveauté c'était l'aérodynamique améliorée, un avant-goût de la technologie que Lamborghini allait appliquer à ses futures hypercars. Top Gear à nouveau : « À l'avant, un séparateur plus agressif génère un appui massif et canalise l'air en haut et en bas sur les côtés de la voiture, grâce à des lames latérales, mais c'est à l'arrière que l'art obscur de l'écoulement de l'air est mis en œuvre. La Centenario arbore l'un des plus imposants diffuseurs, digne d'une concurrente du Mans, combiné à la suppression d'une partie de la carrosserie derrière les roues arrière et à un aileron mobile de 150 mm délivrant 227 kg d'appui à 280 km/h ». L'usine revendique les chiffres de 0 à 100 km/h en 2,8 secondes et de 0 à 300 en 23,5 secondes.



Like the Aventador's, the Centenario's suspension was of the pushrod type with inboard magnetorheological dampers, while for the first time on a production Lamborghini there was rear-wheel steering, which conferred the advantages of increased manoeuvrability at city speeds and increased stability at higher velocities. Inside the Aventador-based carbon-fibre cabin there was a new infotainment system with a 10.1" screen capable of displaying telemetry, driving data, and maximum speeds. Although a technically more complex car, the Centenario weighed 55kg less than an Aventador. Only 40 examples were built: 20 coupés and 20 roadsters, all of which were pre-sold to a select band of Lamborghini's VIP customers.

This gorgeous Centenario roadster was delivered new in Switzerland via Lamborghini St Galen (Hirsch AG) and first registered on 21st December 2017 to his current owner.

Comme celle de l'Aventador, la suspension de la Centenario était du type électromagnétique avec des amortisseurs magnétorhéologiques, tandis que pour la première fois sur une Lamborghini de série on trouvait des roues arrière directrices qui donne une meilleure agilité à basse vitesse et accroissent la stabilité à haute vitesse. À l'intérieur de l'habitacle à base de fibre de carbone de l'Aventador, on trouve un nouveau système d'info-divertissement avec un écran de 10 pouces qui peut afficher la télémétrie, les données de conduite et les vitesses maximales. Bien que profondément plus sophistiquée, la Centenario pesait 55 kg de moins que l'Aventador. Seulement 40 exemplaires ont été construits, 20 coupés et 20 roadsters, tous pré-vendus à une sélection de clients VIP Lamborghini.

Ce magnifique roadster Centenario a été livré neuf en Suisse par Lamborghini Saint Gall (Hirsch AG) et immatriculé le 21 décembre 2017 par son actuel propriétaire.



Extremely exclusive, the Centenario was reserved for a lucky few; the current owner nevertheless had the opportunity to buy his position from the supposed initial owner.

On file are four estimates issued by Lamborghini Riyadh (dated 2019, 2021, 2022 and 2023) relating to services, the most recent dated 1st October 2023 at 479 kilometres (the odometer reading during the photo shoot for the sale was 505km). Additional documentation includes the original EEC Certificate of Conformity, copies of a Saudi registration document, and shipping and importation paperwork. The car also comes complete with all books (including the stamped service book) and its tyre inflator (apparently unused). A possibly once-in-a-lifetime opportunity to acquire one of these most exclusive Lamborghini supercars.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Extrêmement exclusives, les Centenario étaient réservées à une poignée d'heureux élus ; le propriétaire actuel a néanmoins eu l'opportunité d'acheter sa position au propriétaire initialement prévu.

On trouve au dossier quatre devis par Lamborghini Riyadh (datées de 2019, 2021, 2022 et 2023) faisant référence à l'entretien, le plus récent daté du 1er octobre 2023 à 479 kilomètres (le compteur affiche au moment de la séance photographique 505 km). La documentation additionnelle comprend le certificat de conformité EEC original, le document d'immatriculation saoudiens, et les papiers d'expédition et d'importation. La voiture est également vendue avec ses manuels (y compris le carnet d'entretien tamponné) et son gonfleur de pneus (vraisemblablement jamais utilisé). Il s'agit de l'opportunité d'une vie d'acquérir une des supercars Lamborghini les plus exclusives.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.

# 149.

*Offered as a prize to the winner of the Grand Prix Bugatti 1929 in Le Mans*  
**1928 Bugatti Type 43**

Chassis no. 43264

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- Original mechanical parts except the engine
- Matching chassis frame 122;  
correct gearbox and rear axle 43 type
- Fully restored
- Numerous archives retracing its history
- Current owner since 2008

- Eléments mécaniques d'origines excepté  
le moteur
- Cadre n°122 concordant; boîte de vitesses  
et pont arrière du type 43
- Entièrement restauré
- Nombreuses archives retracant son histoire
- Propriétaire actuel depuis 2008

**CHF500,000 - 800,000**



Hill-climb race, with D. O'Connor, circa 1948



#### Grand Prix Bugatti, Le Mans, 1929

Assembled in the factory during the summer of 1928, chassis 43264, fitted with engine 124 and crankshaft 159, would not be mentioned for the first time until 13th May of 1929, in the factory archives, along with two other chassis and inscribed "Prix Bugatti".

These three cars were destined to be the prizes awarded to the first three in the upcoming second Grand Prix Bugatti, which took place on 1 June 1929 on the Le Mans circuit.

Sixteen competitors lined up on the starting line, in five classes: a Type 35B, two Type 35Cs, six Type 35s, four Type 37As and three Type 37s.

"The great carmaker has, once more, done things right and made a rich endowment to this second automobile Grand Prix. Three prizes, of the following values, were allocated: the first was 165,000 Fr, the second 60,000 Fr, the third was 38,000.

The Grand Prix Bugatti 1929 was won by the Italian-Chilean, Juan Zanelli, in a Type 35, who won the Torpédo Grand Sport 43264/124. The latter decided, in compliance with regulations, to exchange it for a new Type 35B from the factory. As such, in a letter dated 12 July 1929, Bugatti stated, at the Le Mans Automobile Club, Zanelli's decision to refuse the type 43 and their request to have the chassis returned to the Parisian showroom at 46 avenue Montaigne.

On 10 September 1929, the Torpédo Grand Sport was listed among the new cars at the rue du Débarcadère warehouse as "2L 300 Grand Sport n° 43264" along with two other Type 43s, four Type 44s and a 35A.

#### Grand Prix Bugatti, Le Mans, 1929

Assemblé à l'usine durant l'été 1928, le châssis #43264, équipé du moteur n°124 et du vilebrequin n°159, ne sera mentionné pour la première fois que le 13 mai suivant, en 1929, dans les archives Usine, aux côtés de deux autres châssis et de l'inscription « Prix Bugatti ».

Ces trois voitures sont destinées à être les récompenses attribuées aux trois premiers du deuxième et prochain « Grand Prix Bugatti » qui se court le 1er juin 1929, sur le circuit du Mans.

Seize concurrents s'alignent au départ, en cinq catégories : un type 35B, deux type 35C, six type 35, quatre type 37A et trois type 37.

« Le grand constructeur a une fois de plus, bien fait les choses et a richement doté ce deuxième Grand Prix automobile. Trois prix de la valeur ci-dessous y sont en effet attribués : Au premier 165.000 fr. Au second 60.000 fr. Au troisième 38.000 fr. »

Le Grand Prix Bugatti 1929 est remporté par l'Italo-Chilien Juan Zanelli sur Type 35, à qui revient notre Torpédo Grand Sport 43264/124. Ce dernier décide, conformément au règlement, de l'échanger contre un Type 35B neuf à l'usine. Ainsi par lettre en date du 12 juillet 1929, Bugatti indique, à l'Automobile Club du Mans, la décision de Zanelli de refuser le type 43 et leur demande de faire rapatrier le châssis au magasin parisien 46, avenue Montaigne.

Le 10 septembre 1929, le Torpédo Grand Sport est listé dans les voitures neuves en dépôt rue du Débarcadère « 2L 300 Grand Sport n° 43264 », parmi deux autres Type 43, quatre Type 44 et une 35A.



Young movie star Donald O'Connor poses beside his Bugatti, circa 1948



#43264 Los Angeles, 1947



#43264 Los Angeles, 1947

### Leon Duray (George Stewart 1894-1956)

Leon Duray was an American driver who already held records in the US with Miller disembarked with his team in Le Havre in early July 1929, for the purpose of promoting the Cord L 29 model with their exhibitions and record attempts. A participant in records in Monthléry then in Arpajon in summer 1929, Duray set a new series of international records in a 1500cc Miller, including reaching 139 mph over 5 miles with a rolling start! On 15 September in Monza, with two front-wheel drive vehicles, being by far the most daring driver in motorsport, he recorded the fastest time in his class. Duray dropped out due to crankshaft problems, but Ettore Bugatti, who was already aware of the records set in France, attended the Monza Grand Prix and became convinced of the interest of this type of dual shaft engine, which was very fast for such a small engine size.

The Molsheim industrialist then offered Duray an exchange on his two Miller Type 91 front-wheel drives for four 2300cc Type 43s. On 30 October 1929 an article in the press said: "The Yankee driver Leon Duray left France for America [...] He took with him several Bugatti 2 litre 300 cars with compressors" *Le Populaire*.

"The American driver Léon Duray's stay in France comes to an end. After spending the whole summer season on this side of the Atlantic, setting several records at Linas and taking part in the Monza Grand Prix, the famous track racer headed back to his home country. In his luggage were several cars that Mr Bugatti gave him, in exchange for his front-wheel drive vehicles, with which he was seen this summer. Furthermore, Léon Duray has just obtained representative status for the marque in New York." *L'Auto*.

### Type 43 in the US

It seems that Duray took the four Bugatti to New York, where he opened a car dealership, and probably sold the Torpédo Grand Sport 43264 to an East Coast enthusiast.

The earliest known owner is John Fritsche Jr of Sports Cars Inc in Bryn Mawr, Pennsylvania. He ordered the production of an aluminium coupé on chassis 43264 from the coachbuilder Derham in Rosemont in 1939, as shown in a picture of the car taken by Derham's official photographer, Charles Mills, and bearing the legend on its reverse "Built for John Fritsche Jr. 1939".

The Bugatti collector and dealer Gene Cesari remembered conversations with J. Fritsche, who sold a few Bugattis and who confided that he had sold a Type 43 to a client in New England... Was it this one?

The car's trace can be picked up again on the West Coast in Los Angeles in 1947. A photograph shows the Derham coupé still fitted with a New York plate in 1945: "9C 61 94 NY 45", in front of a poster for Raoul Walsh's film "The Man I Love", with Ida Lupino, released in the US in mid-January 1947, advertising showings at the Wiltern Theater, Los Angeles.

### Leon Duray (George Stewart 1894-1956)

Leon Duray, pilote américain déjà détenteur de records aux USA sur Miller, débarque avec son équipe au Havre début juillet 1929, avec comme objectif la promotion du modèle Cord L 29 par leurs exhibitions et tentatives de records.

Participant à des records à Monthléry puis à Arpajon durant l'été 1929, Duray établit une nouvelle série de records internationaux en 1500cc Miller dont un 224 km/h sur 5 miles départ lancé ! Le 15 septembre, à Monza, avec les deux tractions avant, étant de loin le plus téméraire des pilotes en compétition, il réalise le parcours le plus rapide de sa catégorie. Duray abandonne sur problèmes de vilebrequin, mais Ettore Bugatti qui avait déjà connaissance des records réalisés en France, assiste au Grand Prix de Monza et se convainc de l'intérêt de ce type de moteur double arbres, très rapide pour une si petite cylindrée.

L'industriel de Molsheim propose alors à Duray de lui échanger ses deux tractions avant Miller type 91 contre 4 Type 43 de 2300 cc.

La presse du 30 octobre 1929 indique : « Le coureur yankee Leon Duray quitte la France à destination de l'Amérique [...] Il a emporté plusieurs voitures Bugatti 2 litres 300 à compresseur. » *Le Populaire*.

« Le séjour en France du coureur américain Léon Duray prend fin. Après avoir passé toute la saison estivale de ce côté-ci de l'Atlantique, établi quelques records à Linas et participé au Grand Prix de Monza, le célèbre pistard reprend le chemin de son pays. Il emporte dans ses bagages, quelques voitures que lui a cédées M. Bugatti, en échange des véhicules à traction avant, avec lesquelles il s'exhiba cet été. D'ailleurs, Léon Duray vient d'obtenir la représentation de sa marque à New-York. » *L'Auto*.

### Type 43 aux Etats-Unis

Il semble que Duray aurait amené les 4 Bugatti à New-York où il aurait ouvert un commerce automobile et probablement vendu le torpédo Grand Sport 43264 à un amateur de la côte Est.

Le propriétaire le plus ancien connu est John Fritsche Jr de « Sports Cars Inc » à Bryn Mawr, en Pennsylvanie. Celui-ci commande au carrossier Derham de Rosemont, la réalisation d'un coupé aluminium sur le châssis 43264 en 1939, comme en atteste un cliché de la voiture pris par le photographe attitré de Derham, Charles Mills, et au dos duquel figurait la mention : « Construit pour John Fritsche Jr. 1939 ».

Le collectionneur et marchand Bugatti Gene Cesari se souvenait de conversations avec J. Fritsche qui vendit quelques Bugatti, et lui confia avoir cédé un type 43 à un client de la région de la Nouvelle Angleterre... Était-ce celui-ci ?

La trace de la voiture se retrouve sur la côte Ouest à Los Angeles en 1947. Une photographie présente le Coupé Derham encore équipé d'une plaque d'immatriculation à New York en 1945 : « 9C 61 94 NY 45 », devant l'affiche du film de Raoul Walsh « The man I love », avec Ida Lupino, sorti aux USA à la mi-janvier 1947, il est annoncé sur l'affiche au « Wiltern Theater » de Los Angeles.

#43264 with body by Derham



Hill-climb race, with D. O'Connor, circa 1948



Not long before, a mechanics teacher at Ventura High School named George Banquet appears to have been responsible, along with a Ford mechanic, likely Ed Iskenderian, for the replacement of Bugatti parts by Ford ones, the engine and running gear. There is a photo of the car taken in front of a workshop, bearing a personalised number plate, EB 2300 for the occasion, it did not at this point have the radiator mascot that adorned it in the streets of LA in 1947.

According to historian Tom Konop, the comedian Donald O'Connor himself had the Bugatti engine replaced with a Ford 6 with dome pistons and special cylinder heads by the brilliant Ed Iskenderian, specialised in V8 Hot Rod engines.

It seems a given that the mechanical overhaul dates from around 1947, rather by George Blanquet who then appears to have sold it to Donald O'Connor (1925-2003), one of Hollywood's greatest stars of the 1950s, who won a Golden Globe in 1952 for his performance in "Singing in the Rain" with Gene Kelly! With his 43 Derham coupé, he took part in several hill climbing races in around 1948 and 1949, including the event at Little Tujunga Canyon in northern Los Angeles.

In the June 1950 issue of "Mechanix Illustrated", the renowned automotive journalist "Uncle" Tom McCahill presented the Bugatti in front of a sign for a second-hand car dealership that appears to be Movieland Motors in Hollywood. It still had the Ford engine, as shown by the dual exhaust protruding from the rear profile. At this time, one John Nelson of Hollywood is thought to have been the owner. The Californian license plate, 74L 521 can be read clearly.

Peu de temps avant, un professeur de mécanique au lycée de Ventura, dénommé George Banquet aurait été responsable, avec un mécanicien Ford, sans doute Ed Iskenderian, du remplacement des pièces Bugatti par des éléments Ford, moteur et trains roulants. Il existe une photo de la voiture prise devant un atelier et portant une plaque d'immatriculation personnalisée pour l'occasion EB 2300, elle ne possède pas encore la mascotte de radiateur qu'elle arbore sur les photos dans les rues de L.A en 1947.

Selon l'historien Tom Konop, le comédien Donald O'Connor aurait lui-même fait enlever le moteur Bugatti pour un Ford 6 aux pistons bombés, à culasses spéciales par le génial Ed Iskenderian, spécialisé dans les moteurs V8 pour Hot Rod.

Il semble acquis que la transformation mécanique date d'environ 1947, plutôt pour George Blanquet qui l'aurait ensuite cédé à Donald O'Connor (1925-2003), l'une des plus grandes vedettes d'Hollywood dans les années 1950, ayant notamment remporté un Golden Globe en 1952 pour sa participation au film « Chantons sous la pluie » avec Gene Kelly ! Avec son coupé 43 Derham, il participe à plusieurs courses de côtes vers 1948-1949, dont l'épreuve de « Little Tujunga Canyon » au nord de Los Angeles.

Dans le numéro de juin 1950 de la revue « Mechanix Illustrated », le journaliste automobile de renom « oncle » Tom Mc Cahill présente la Bugatti devant le panneau d'un marchand de véhicules d'occasion qui semble être « Movieland Motors » à Hollywood. Elle conserve le moteur Ford comme l'indique le double échappement sortant du profilage arrière. A cette période un dénommé John Nelson d'Hollywood doit en être le propriétaire. La plaque d'immatriculation californienne 74L 521 est bien lisible.



Several photos taken in Los Angeles in around 1952 show the car with a new, unknown, owner posing in front of his vehicle, now equipped with chrome-plated wheel flanges and licensed 3RB 733.

After this period, the car went off the radar, although it was spotted in Inglewood by Bob Hammel and Bunny Phillips, in a state of neglect and in poor condition, at the start of the 1960s.

An article in the American Bugatti Club's Pur Sang magazine in spring 1981 highlighted a car whose owner at the time, Robert Lane of Long Beach, described in a magazine in 1979 as follows: "The chassis is Bugatti, as are the steering unit and radiator. The suspension and front running gear are from a 1932-1935 Ford. The engine is a Ford six cylinder, with "Iskenderian" inscribed on the cylinder heads. The engine has three Rochester carburetors fitted to a chrome-plated intake manifold. The coachwork is aluminium with sheet steel rear wings. The car is right-hand drive with two suicide doors and two small front seats, without any proper rear seats. The front brakes are generously sized and the rear brakes are perforated for better cooling. The weight of all components of the running gear has been reduced by drilling holes."

It would not be until 1997 that the American Bugatti registrar, Sandy Leith, announced that the car had survived and was in the hands of the family of the late Dr William O'Brien in Reno, Nevada. He confirmed that the Bugatti parts still on the car were the chassis frame, front springs, the steering unit, the radiator and the apron. Bill O'Brien had made it his quest to find the lost Bugatti of D. O'Connor. Only knowing of the latter as a former owner of the vehicle, he sought to contact him every time that he made an appearance in Las Vegas or in Reno. After 20 years on the case, O'Connor finally gave O'Brien the name of the enthusiast to whom he had sold the vehicle!

But the story is perhaps a little different, as in 2015 the brother of a certain Jerald Winchel told the story of how O'Connor's penchant for alcohol led him to abandon the car one evening in a Los Angeles street without ever being able to find it again! The car was impounded and would then be sold by the city police force to J. Winchel for \$100 in the mid-1960s. He kept the car a dozen years, first at his home in Gardena, then in Carson, before having to part with it to pay garage costs. It is possible that the Bugatti then came into the hands of William Smith... The story of J. Winchel's brother does not match what is known of the history of 43264, which cannot have been owned by O'Connor after 1950, but we offer the story as told.

Plusieurs photographies prises à Los Angeles vers 1952 montrent la voiture avec un nouveau propriétaire inconnu posant devant son véhicule, maintenant équipé de flasques de roues chromés et immatriculé 3RB 733.

Après cette période, la voiture disparaît des radars bien qu'elle fut aperçue à Inglewood par Bob Hammel et Bunny Phillips, dans un état d'abandon en mauvais état, au début des années 1960.

Un article, paru dans la revue Pur Sang du Club Bugatti américain au printemps 1981, met en lumière une voiture que l'actuel propriétaire de Long Beach, Robert Lane décrit dans un magazine en 1979 : « Le châssis est Bugatti ainsi que le boîtier de direction et le radiateur. La suspension et le train avant proviennent d'une Ford des années 1932-1935. Le moteur est un Ford six cylindres, dont les culasses portent l'inscription « Iskenderian ». Le moteur est équipé de trois carburateurs Rochester, montés sur une pipe d'admission chromée. La carrosserie est en aluminium avec ailes arrière en tôle. La voiture est une conduite à droite avec deux portes suicide et deux petits sièges avant, sans vraies places arrière. Les freins avant sont de grandes dimensions et à l'arrière sont ajourés pour un meilleur refroidissement. Toutes les pièces constitutives du train roulant ont été allégées par perçages. »

Il faut attendre 1997, pour que le responsable du Registre américain, Sandy Leith, annonce que la voiture a survécu et se trouve entre les mains de la famille du regretté Dr William O'Brien à Reno dans le Nevada. Il confirme que les pièces Bugatti encore sur le véhicule sont le cadre de châssis, les ressorts avant, le boîtier de direction, le radiateur et le tablier. Bill O'Brien s'était mis en quête de retrouver la Bugatti disparue de D. O'Connor. Ne connaissant que ce dernier comme ancien propriétaire du véhicule, il chercha à le joindre à chaque fois que celui-ci se produisait à Las Vegas ou à Reno. Après vingt ans de chasse, O'Connor donna enfin à O'Brien le nom de l'amateur à qui il avait vendu le véhicule !

Mais l'histoire est peut-être un peu différente, car en 2015 le frère d'un dénommé Jerald Winchel raconte comment O'Connor qui avait un penchant pour la boisson aurait abandonné la voiture un soir dans une rue de Los Angeles sans jamais pouvoir la retrouver ! Mise en fourrière, elle sera ensuite vendue par la Police de la ville à J. Winchel pour 100 \$ au milieu des années 1960. Il conserve le véhicule une douzaine d'années, d'abord à son domicile de Gardena, puis il le remise à Carson avant de devoir s'en séparer pour s'acquitter des frais de garage. Il est possible que la Bugatti arrive alors chez William Smith.... Les dires du frère de J. Winchel ne correspondent pas avec l'histoire connue de 43264 qui ne peut avoir été possédé par O'Connor après 1950, mais nous les livrons tels que rapportés.



During the summer of 1983, W. O'Brien found the Bugatti chained to a tree in Southern California. It then belonged to a certain William Smith who acquired it in 1980 from a sheriff in the Los Angeles district, Nicholas Nickolenko, who had saved it in extremis from the scrapyard. The remains of the Bugatti 43264 were stored in W. O'Brien's garage, but he passed away before having started the restoration of the chassis.

Around 2008, chassis 43264 and the other matching Bugatti parts, namely the front springs, the remainder of the aluminium apron, the radiator and the steering unit, were sold by the O'Brien family to the English restoration specialist Robin Townsend, associated with the purchase for collector Michael Steele.

In December 2008, the project was sold to its current owner, a collector, who revived it. Robin Townsend's atelier, Jarrot Engines Ltd, in Chalford, Gloucestershire, started the restoration of the chassis, which had no fewer than 314 holes to be filled. The owner has another Type 43 on a new chassis by Paulin in 1986, fitted with a replica Figoni 2-seater cabriolet frame, and decided to fit the Figoni copy on the original chassis. It was Simon Klopper, Dutch Bugatti specialist, who took care of preparing chassis 43264 in 2010. Paul Huet was in charge of reassembling the Figoni copy of the frame on chassis 43264, which he fitted with a new engine built by Laurent Rondoni in 2005.

In March 2016, the engine ran for the first time. In June of the same year, the cabriolet took part in its first official event, the Rallye International Bugatti in Italy.

Durant l'été 1983, W. O'Brien retrouve la Bugatti enchainée à un arbre en Californie du Sud. Elle appartenait alors à un certain William Smith qui l'avait acquise en 1980 auprès d'un shérif du district de Los Angeles, Nicholas Nickolenko qui l'avait sauvée in extremis de la casse. Les restes de la Bugatti 43264 sont remisés dans le garage de W. O'Brien, mais celui-ci décède avant d'avoir commencé la restauration du châssis.

Vers 2008, le châssis 43264 ainsi que les autres pièces Bugatti qui lui sont propres à savoir : les ressorts avant, les restes du tablier alu, le radiateur, et le boîtier de direction, sont cédés par la famille O'Brien au restaurateur anglais Robin Townsend associé dans l'achat au collectionneur Michael Steele.

En décembre 2008, le projet est vendu à son propriétaire actuel, collectionneur, qui lui redonne vie. L'atelier de Robin Townsend « Jarrot Engines Ltd » à Chalford, Gloucestershire, débute la restauration du châssis qui ne compte pas moins de 314 trous à reboucher. Le propriétaire possède un autre type 43 sur châssis neuf par Paulin en 1986, équipé d'une caisse réplique Figoni cabriolet 2 places, et décide de monter la caisse copie Figoni sur le châssis original. C'est à Simon Klopper, spécialiste Bugatti hollandais que revient le soin en 2010 de préparer le châssis 43264. Paul Huet, se charge de remonter la caisse copie Figoni sur le châssis 43264, qu'il équipe du moteur neuf réalisé par Laurent Rondoni en 2005.

En mars 2016, le moteur tourne pour la première fois. Le cabriolet participe en juin de la même année à sa première sortie officielle, le Rallye International Bugatti en Italie.



**Analysis by Pierre-Yves Laugier, May 2024. The full report of which is available on request.**

The analysis of the vehicle finds an original chassis, whose frame, stamped 122, is that which matches with chassis 43264, engine 124.

On 16 January 2009, the expert and Bugatti registrar for the BOC, Mark Morris, inspected the vehicle with Hugh Conway Jr and in agreement with American historian Sandy Leith, they approved the BOC's allocation of a replacement chassis plate with number 43264.

The original radiator core was rebuilt by Star Engineering in the UK. The front axle appears to come from a Type 44. The engine, which is completely new, was fitted in 2005 by the workshop of Laurent Rondoni of Ventoux Moteurs Engineering in Carpentras. The gearbox is from the correct type and has the number 38 engraved on the body and the cover. The rear axle is from the Type 43, number 131 and axle ratio 13x54. The strut is also engraved 131. Given the logical continuation of numbers, this axle could come from the Figoni roadster chassis 43284 engine 129.

The coachwork, by a highly talented young Dutch craftsman by the name of Bert Nijhof in Lunteren, is new. The wooden frame was built by Anton Siebelink's workshop in Doetinchen in the Netherlands, but the latter passed away before the frame could be covered. It was completed using the photograph of the right-hand profile of the Figoni cabriolet chassis 43270 and engine 136 delivered new to Robert Bird following the Paris Motor Show in October 1928 as a model. The original car would be involved in an accident with its second owner in the summer of 1931, and in all likelihood destroyed, as a letter sent to its insurer seems to indicate.

**Analyse de Pierre-Yves Laugier, mai 2024, dont le compte-rendu intégral est disponible sur demande.**

L'analyse du véhicule retrouve un châssis original dont le cadre estampillé 122 est celui que devrait avoir la voiture châssis 43264 moteur 124.

Le 16 janvier 2009, l'expert et responsable du Registre Bugatti pour le B.O.C, Mark Morris inspecte le véhicule avec Hugh Conway Jr et en accord avec l'historien américain Sandy Leith, ils valident l'attribution par le B.O.C d'une plaque de châssis de remplacement au numéro 43264.

Le faisceau du radiateur original fut refait par Star Engineering en Grande-Bretagne. L'essieu avant semble provenir d'un type 44. Le moteur, entièrement neuf, est monté en 2005 par l'atelier « Ventoux Moteurs Engineering » de Laurent Rondoni à Carpentras. La boîte de vitesses est du bon type et porte gravée sur le corps et le couvercle le numéro 38. Le pont arrière est du type 43, numéro 131 et rapport de pont 13x54. La jambe de force est également gravée 131. Dans la suite logique des numéros, ce pont pourrait provenir du roadster Figoni châssis 43284 moteur 129.

La carrosserie, œuvre d'un jeune artisan hollandais de grand talent, du nom de Bert Nijhof à Lunteren, est neuve. L'ossature en bois avait été réalisée par l'atelier d'Anton Siebelink de Doetinchen aux Pays-Bas, mais celui-ci décède avant d'avoir pu tôler la caisse. Elle fut réalisée en prenant comme modèle la photographie de profil droit du cabriolet Figoni châssis 43270 moteur 136 livré neuf à Robert Bird après le Salon de Paris d'octobre 1928. La voiture originale sera accidentée par son second propriétaire pendant l'été 1931, et sans doute détruite comme semble l'indiquer un courrier envoyé à son assureur.

# 150.

*Ex-Bernie Ecclestone*

## 1939 Lancia Astura Series IV Convertible

Coachwork by Pinin Farina

Chassis no. 413313

Engine no. 41064

English registration document

Document anglaise d'immatriculation

- Delivered new in Italy
- Lancia Classiche Certificate
- Recent extensive professional restoration works
- Swiss customs duties paid

- Livrée neuve en Italie
- Certificat Lancia Classiche
- Restauration complète récente et professionnelle
- Droits de douane suisse acquittés

**CHF280,000 - 400,000**





Having established itself in the front rank of the world's finest cars with the Dilambda, Lancia further enhanced its exalted position with a succession of fabulous coachbuilt models on the Astura chassis in the 1930s. One of the most gifted automobile engineers of all time, Vincenzo Lancia founded his own company in 1906, having previously been in FIAT's employ as chief test driver. Introduced in 1907, the first Lancia car showed an independence of thought and defiance of convention that would remain associated with the marque well into the modern era. Military vehicles, lorries, vans and aircraft engines followed, the latter enabling Lancia to accrue valuable expertise in the design and construction of V-configuration power plants.

The introduction of the Astura and Ardena in 1931 marked a switch from Lancia's system of model designation that used letters of the Greek alphabet in favour of one using Italian place names, a move in keeping with the nationalistic spirit of the age. One of Lancia's most important models, the Astura was powered by a new version of the familiar narrow-angle V8.

Installé parmi les premiers constructeurs de voitures de luxe du monde avec sa Dilambda, Lancia affermit sa position privilégiée avec une succession de modèles à carrosseries spéciales sur châssis Astura dans les années 1930. Vincenzo Lancia, l'un des ingénieurs automobiles les plus doués de tous les temps, créa sa propre société en 1906, après avoir été directeur des essais chez Fiat. La première Lancia, dévoilée en 1907, démontrait une liberté de conception et un rejet des conventions qui allaient rester longtemps associés à la marque. Véhicules militaires, camions, fourgons et moteurs d'avions suivirent, ces derniers permettant à la marque d'acquérir une expérience dans la conception et la construction de moteurs en V.

L'arrivée des Astura et Ardena en 1931, marquait une rupture dans la désignation des modèles par des lettres de l'alphabet grec en faveur de noms de lieux en italien, un changement en phase avec l'esprit nationaliste de l'époque. L'Astura, un des modèles les plus importants de Lancia, était animée par une nouvelle version du V8 à angle fermé.



Deemed insufficiently powerful for such a large car, the engine was enlarged from 2.6 to 3.0 litres on the Astura Series III in 1934 when the model also gained hydraulic brakes and became available in both short- and long-chassis forms. The Series IV featured a platform chassis of longer wheelbase, attracting some of the finest coachwork of the period, and was used extensively as official transportation by Italian government departments. Right-hand drive like all Lancias of the day, the Astura was exquisitely engineered and technologically advanced. Of the 2,946 Asturas produced, 421 were from the Series IV.

According to the Lancia Classiche Certificate of Origin (copy on file), this Lancia Astura four-door convertible was completed on 17th August 1939, a mere two weeks before the outbreak of World War II. Bodied by the newly established Carrozzeria Pinin Farina, the car was delivered new in Italy and is reputed to have belonged to the fascist dictator, Benito Mussolini.

Il avait été porté de 2,6 litres à 3 litres sur l'Astura série III en 1934, à l'époque où elle avait également été dotée de freins hydrauliques et fut proposé en version à châssis long ou châssis court. La série IV reposait sur un châssis plate-forme à empattement plus long, qui attira quelques-uns des carrossiers les plus réputés de l'époque et fut utilisée comme véhicule officiel par les différents services gouvernementaux italiens.

L'Astura, conduite à droite comme toutes les Lancia de la période, était mécaniquement d'un grand raffinement et très en avance technologiquement. Sur les 2 946 Astura produites, seules 421 sont de la série IV. Selon le certificat d'origine Lancia Classiche (figurant au dossier), cette Lancia Astura cabriolet quatre portes a été achevée le 17 août 1939, à peine deux semaines avant que n'éclate la guerre. Carrossée par les tout nouveaux établissements Pinin Farina, la voiture a été livrée neuve en Italie et est réputée avoir appartenu au dictateur fasciste, Benito Mussolini.



Off the road for many years, the Astura was eventually purchased by Mr Giancarlo Cappa (KCS Restorations) whose write-up of its fascinating history and restoration is on file. Following the restoration's completion, the Astura was exhibited at the Villa d'Este Concours and at Monza on the occasion of the Formula 1 Grand Prix where the car caught the eye of former Formula 1 supremo, Bernie Ecclestone, who duly purchased it from Giancarlo Cappa and shipped it to the UK. The Lancia was registered in the UK as 'KXS 736' in 2019 and comes with a V5C document.

In 2020 the Astura was extensively restored by Jonathan Wood Vintage & Thoroughbred Restorations Ltd of Little Sampford, UK, a copy of whose detailed invoice for £11,898 is on file (perusal recommended). Finished in two-tone blue/grey with grey leather trim, the car comes with the aforementioned paperwork and an old Italian registration document. The Swiss customs duties have been paid.

Retirée de la circulation depuis plusieurs années, l'Astura a été achetée par M. Giancarlo Cappa (KCS Restorations) dont le compte-rendu de son histoire et de sa restauration figure au dossier. Après sa restauration, l'Astura fut exposée au concours d'élégance de la Villa d'Este et à Monza à l'occasion du Grand Prix de F1 où elle attira l'attention de l'ancien directeur de la Formule 1, Bernie Ecclestone, qui l'acheta à Giancarlo Cappa et l'expédia au Royaume-Uni.

La Lancia fut immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro KXS 736 en 2019 et est accompagnée de ses papiers V5C. En 2020, elle a été entièrement restaurée par Jonathan Wood Vintage & Thoroughbred Restorations Ltd de Little Sampford, dont la facture détaillée de 11 898 £ figure au dossier (lecture recommandée). La voiture dans une livrée deux tons bleu et gris avec intérieur en cuir gris, est vendue avec les papiers mentionnés plus haut et d'une ancienne immatriculation italienne. Ses droits de douane suisse ont été acquittés.



CHF220,000 - 280,000

**151.**

*One-off Coachwork by König Basel; Delivered new in Switzerland*

**1946 Delahaye 135MS Cabriolet**

Coachwork by Walter König, Basel

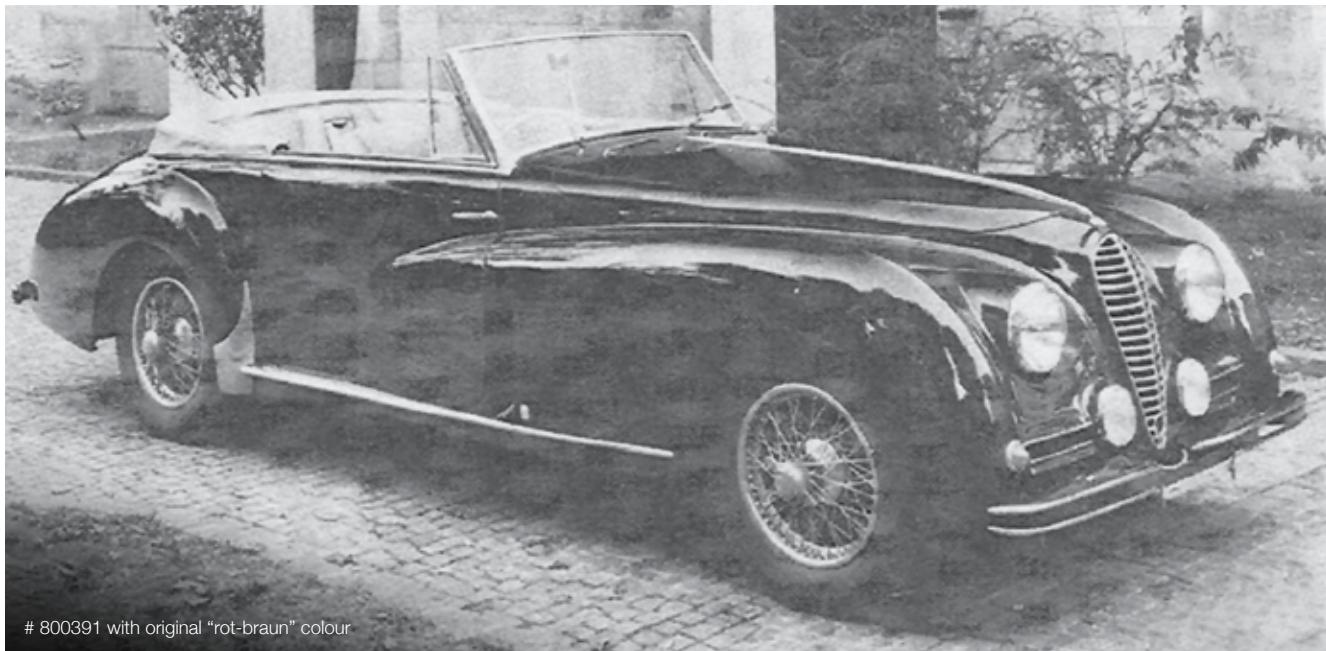
Chassis no. 800391

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- The unique Delahaye bodied by König
- Known ownership history
- Four-speed semi-automatic Cotal gearbox
- 125bhp, 185km/h

- Unique Delahaye carrossée par König
- Historique connu de propriétés
- Boîte semi-automatique Cotal à quatre rapports
- 125 ch et 185 km/h



# 800391 with original "rot-braun" colour

"Köng did not build many car bodies but the few he did make were always of restrained design and of high quality, built on expensive chassis from Bentley, Delahaye, Cadillac and others." – The Beaulieu Encyclopaedia of the Automobile.

Delahaye made an exploit in 1935 when it presented the first model of a new generation: the 135. They improved on the formula the following year with the 3.6-litre 135M and 135MS, and the latter was soon making a name for itself in competitions, taking 2nd, 3rd, 4th and 5th places in the run-to-sportscar-regulations 1936 French Grand Prix and winning the 1937 Monte Carlo Rally and 1938 Le Mans 24-Hour Race. The 135MS reappeared post-WW2 and lasted in production until 1951. Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents making the 135 a laboratory for the most elegant lines of the era.

#800391 was delivered to Switzerland to be bodied by Walter Köng. Originally founded in 1878 by Alfred Köng, the family firm had a good reputation as a coachbuilder, with clients including the Swiss Post and other private clients.

"Köng n'a pas construit beaucoup de carrosseries de voitures, mais les rares qu'il ait produites étaient toujours d'un style raffiné et de haute qualité, exécutées sur de coûteux châssis Bentley, Delahaye, Cadillac et autres." – The Beaulieu Encyclopaedia of the Automobile.

Delahaye fit un coup d'éclat en présentant en 1935 la première d'une nouvelle génération : la 135, qu'elle affina avec les 135M et 135MS à moteur 3,6 litres. La MS ne tarda pas à se faire un nom en compétition en remportant les 2e, 3e, 4e et 5e places de la catégorie voitures de sport au Grand Prix de France 1936, et en triomphant au rallye de Monte Carlo 1937 et aux 24h du Mans 1938. Intemporelles et puissantes, les 135MS réapparurent après-guerre et restèrent en production jusqu'en 1951. Delahaye n'avait pas d'atelier de carrosserie intégré, tous ses châssis étaient ainsi habillés par des carrossiers indépendants, ce qui fit de la 135 un laboratoire des lignes les plus séduisantes de l'époque.

Le châssis 800391 fut livré en Suisse pour y être carrossé par Walter Köng. A l'origine, l'entreprise familiale fondée en 1878 par Alfred Köng, avait bonne réputation dans la fabrication de calèches, ayant notamment en clientèle la Poste suisse, entre autres particuliers.





Original customs document

Having been trained from his father Alfred, Walter König completed his training and honed his eye and technique with Carrozzeria italiana Cesare Sala in Milan and Louis Gallé in Paris before working in the USA for Chrysler and then Packard. In 1935, he took over the family business, specialising in coupé convertible coachworks on top-of-the-range chassis.

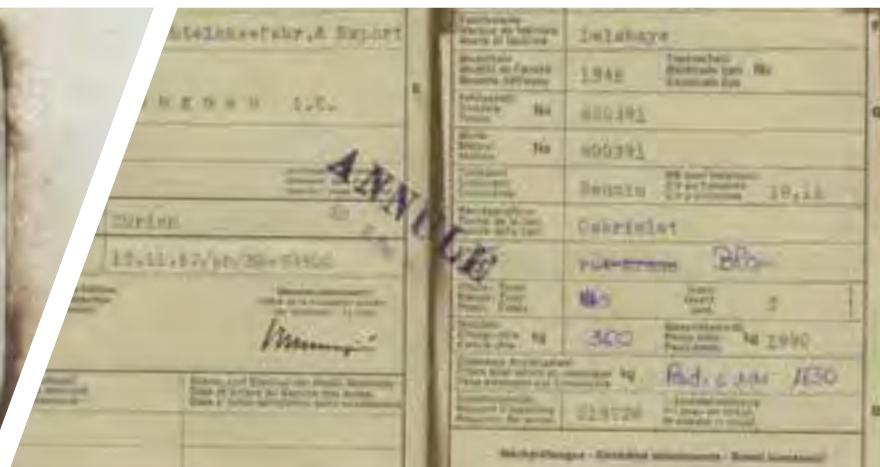
The only Delahaye bodied by König, this elegant 135 MS cabriolet is accompanied by touching documentation that enables us to retrace most of its life. It was first owned by Arthur Rodel, a physician from Olten in the canton of Solothurn, and then by Röthlisberger & Sohn AG, a cheese box factory in Langnau im Emmental. The registration document in the latter's name on file was cancelled in 1962. The current owner bought the car from the Muriaux Museum in 2003. Since then, it has taken part in numerous Club Delahaye rallies and events, including the Concorso d'Eleganza Villa d'Este in 2006, where it was exhibited alongside Peter Mullin's Bugatti Aravis, and has also been invited to exhibitions devoted to König in Fribourg in 2007 and to Swiss coachbuilders at the Pantheon Basel Museum in 2013.

The car passed its most recent technical inspection on 23th August 2022 having undergone works costing almost CHF30,000: front seats restored, tyres replaced, brakes overhauled, waterproofing, etc. The corresponding invoice is on file, along with the original Swiss customs clearance and export card dated 15 October 1946, the original registration document cancelled in 1962 and the current one; a 2006 FIVA card.

Ayant appris le métier auprès de son père Alfred, Walter König paracheva sa formation et affina son œil et sa technique auprès de la Carrozzeria italiana Cesare Sala à Milan et de Louis Gallé à Paris avant de travailler aux USA pour les firmes américaines Chrysler puis Packard. En 1935, il reprit l'entreprise familiale pour se spécialiser désormais dans les carrosseries coupés décapotables sur des châssis haut de gamme.

Seule Delahaye carrossée par König, cette élégante 135 MS cabriolet est accompagnée d'une émouvante documentation qui nous permet de retracer la majeure partie de son existence. Elle fut d'abord la propriété d'Arthur Rodel, médecin spécialiste résident à Olten, dans le canton de Soleure, puis de Röthlisberger & Sohn AG, une usine de boîtes de fromages située à Langnau im Emmental. Le document d'immatriculation au nom de cette dernière, présent au dossier, fut annulé en 1962. Notre vendeur a acquis la voiture auprès du Musée de Muriaux en 2003, il a depuis participé à de nombreuses manifestations telles que les rallyes du Club Delahaye ou le Concorso d'Eleganza Villa d'Este, en 2006, où elle était exposée au côté de la Bugatti Aravis de Peter Mullin. Elle a également été invitée lors d'expositions consacrées à König, à Fribourg en 2007 ou aux carrossiers suisses au Pantheon Basel Museum en 2013.

La voiture a passé son dernier contrôle technique le 23 août 2022 après avoir bénéficié, pour près de 30 000 CHF, de travaux tels que la restauration des sièges avant, le remplacement des pneus, la réfection des freins, l'étanchéification, etc. La facture correspondante se trouve au dossier ainsi que la carte de dédouanement et d'exportation suisse originale datée du 15 octobre 1946, sa carte grise originale annulée en 1962 ainsi que l'actuelle et une carte FIVA de 2006.



Original Röthlisberger & Sohn AG title



# 152.

*Eligible for the Mille Miglia Storica and Le Mans Classic*  
**1929 Chrysler Model 75 Roadster**

Chassis no. CS630Y

Engine no. 263924

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- Recent extensive restoration
- Beautifully presented
- Mitchell two-speed overdrive for high-speed rallying
- Hydraulic brakes
- Mille Miglia 2023 participant

- Récente restauration complète
- Très belle présentation
- Overdrive Mitchell à deux rapports pour les rallyes rapides
- Freins hydrauliques
- A participé aux Mille Miglia 2023



**CHF100,000 - 150,000**

Without Reserve





Completed on 7th September 1928 and shipped four days later, this Chrysler 75 spent many years in the Chicago area. The pride and joy of a local physician, it was treated to an extensive cosmetic restoration while in his ownership. This included a full repaint and re-trimming both the driver's compartment and rumble seat in brown leather. In 1997 this car won the Antique Automobile Club of America's 'National First Prize' (see file).

In May 2021 the Chrysler was offered for sale at auction, its owner having acquired the car in 2016. A Peking-Paris Rally veteran, he had seen these Chryslers in action on this arduous event and was immensely impressed by their performance and reliability. He set out to find one that could be developed into a capable rally car. Accordingly, this 75 was sent to Anderson Restorations in Kanawha, Iowa for a thorough and extensive, no-expense-spared mechanical restoration (see important correspondence between the previous owner and the restorer on file). This work included rebuilding the engine, full electrical rewire, new radiator, transmission refurbishment, rear differential overhaul, and the installation of a two-speed Mitchell overdrive, effectively giving the car six forward gears.

The Chrysler changed hands at the aforementioned sale and later that same year passed to the current vendor in Switzerland. In 2023 this Model 75 entered the Mille Miglia (number '42') and finished 245th out of 357 participants without any problems. Today the car is presented in stunning condition, retaining its original engine and believed-original body.

The car is offered with the following: Period Chrysler 75 instruction book from the Chrysler Sales; Corporation, Detroit, Michigan, USA; Swiss Carte Grise veteran (date of first registration recorded as 21st December 1929); Previous-owner US Certificate of Title (original) and copy of the previous US Title; Chrysler production record; Registro 1000 Miglia book, issued on 1st April 2022 and expiring on 30th June 2028; FIVA Identity Card; Extensive history file from 1929 to 2024; Original first registration plate 58-757-ILL 1929; Previous bills of sale; Two keys.

Assemblée le 7 septembre 1928 et expédiée quatre jours plus tard, cette Chrysler 75 a passé plusieurs années dans la région de Chicago. Elle y fit la fierté et la joie d'un médecin, qui la fit bénéficier d'une profonde restauration esthétique portant sur une peinture complète et un regarnissage de l'habitacle et du siège de coffre en cuir marron. En 1997, elle remporta le premier prix national de l'Antique Automobile Club of America (Cf. le dossier).

En 2016, son nouveau propriétaire, participant régulièrement à des rallyes comme le Pékin-Paris, en fit l'acquisition et l'envoya chez Anderson Restorations, à Kanawha (Iowa), qu'il chargea d'effectuer une restauration mécanique profonde et complète, sans regarder à la dépense pour en faire une voiture de rallye fiable (voir au dossier la volumineuse correspondance échangée avec le restaurateur). Le moteur et l'ensemble du faisceau électrique, un nouveau radiateur, rénovation de la boîte de vitesses, reconditionnement du pont et installation d'un overdrive Mitchell à deux rapports qui permettait à la voiture de disposer de six rapports avant furent notamment les travaux effectués.

Cette Model 75 changea de mains via une ventes aux enchères en 2021 et plus tard dans l'année, se retrouva en Suisse chez son actuel propriétaire. Elle fut engagée en 2023 aux Mille Miglia sous le numéro 42 et, sans avoir rencontré de problème, se classa 245e sur les 357 participantes. Elle se présente aujourd'hui dans un état éblouissant, toujours équipée de son moteur d'origine et de sa carrosserie supposée d'origine. Elle est proposée avec son manuel d'utilisation Chrysler 75 d'époque, fourni par Chrysler Sales Corporation, Detroit, Michigan, USA; sa carte grise suisse (mentionnant une 1ère immatriculation le 21/12/1929); l'original du certificat américain du précédent propriétaire et une copie de son précédent certificat américain; son dossier de montage Chrysler; son Registro 1000 Miglia, délivré en avril 2022 et valable jusqu'en juin 2028; sa carte FIVA; son historique complet de 1929 à 2024; l'original de sa 1ère plaque d'immatriculation 58-757-ILL 1929; ses précédentes factures d'achat; deux clés.



# 153.

## 1978 Monteverdi Safari Coachwork by Carrozzeria Fissore

Chassis no. A4679

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- Delivered new in Switzerland
- 5.7-litre V8 engine; automatic transmission and Four-wheel Drive
- One owner from new until very recently
- Present ownership since 2021
- Very well maintained

- Livrée neuve en Suisse
- Moteur V8 5,7 litres, transmission automatique, quatre roues motrices
- Un seul propriétaire jusqu'à récemment
- Aux mains de l'actuel propriétaire depuis 2021
- Très bien entretenue

**CHF90,000 - 110,000**





Elegantly finished in silver with a black cloth interior, and featuring the all-important air conditioning, this stunning Monteverdi Safari was delivered new to the Canton of Bern in Switzerland, where it remained until recently in the care of its first registered owner. Our vendor purchased the Safari from well respected dealer and Monteverdi specialist Andreas Wüst in 2021, since when he has had it cared for to the same very high standard as his other cars, spending some CHF15,000 on servicing and maintenance since the time of purchase (invoices on file). The odometer reading currently stands at just under 20,000 kilometres, and although this low figure cannot be verified it is commensurate with the overall condition of the car. Very few of these most elegant 4x4 were built and even fewer have survived, making this a very rare opportunity for the discerning collector. Offered with a Swiss carte grise and the aforementioned invoices.

Élégamment finie en gris argent avec intérieur en drap noir et équipée de l'indispensable air conditionné, cette remarquable Monteverdi Safari a été livrée neuve dans le canton de Berne en Suisse où elle est restée jusqu'à ces derniers temps aux bons soins de son premier propriétaire. Le vendeur a acheté la Safari au concessionnaire spécialiste Monteverdi Andreas Wüst en 2021, date depuis laquelle il l'a entretenue avec le même soin que ses autres voitures, dépensant quelques 15 000 Francs suisses en révision et en entretien depuis son achat (factures au dossier). Le compteur affiche un peu moins de 20 000 kilomètres et, bien que ce chiffre très bas ne puisse pas être vérifié, il correspond à l'état d'usage de la voiture. Très peu de ces élégants 4x4 ont été construits et encore moins ont survécu, faisant de celui-ci une opportunité pour le connaisseur averti. Vendue avec sa carte grise suisse et les factures mentionnées ci-dessus.

# 154. *Only 21,900 miles on the odometer* 1986 Aston Martin V8 Volante

Chassis no. SCFCV81CXHTL15499

Engine no. V595 5499/LFA

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Delivered new to the USA
- Automatic transmission
- Present ownership in Switzerland for 20 years
- Recently recommissioned

- Livrée neuve aux Etats-Unis
- Boîte automatique
- Détenue en Suisse depuis 20 ans
- Récemment révisée



**CHF100,000 - 150,000**





This stunning V8 Volante was delivered new in the USA via the authorised dealer Palm Beach Motor Cars Ltd in Florida, from whom it was purchased, as a used car, by the late owner twenty years ago (see advertisement copy on file). Finished in Suffolk Red with natural leather interior and matching convertible hood, the car is equipped with automatic transmission.

Showing 21,900 miles on the odometer (approximately 35,200 km), the car has been painstakingly looked after and was always professionally stored over winter period and only used, sparingly, on dry warm days. It is believed that the aforementioned deceased is only the second owner. Works carried out to ready the car for sale include fitting a new water pump, various hoses and belts; a full overhaul of the radiator; fitting new front shock absorbers; overhauling the rear brake callipers with new pads and handbrake cables; and fitting new front brake hoses. The related invoice for circa CHF20,000 is on file together with services invoices since the car has been in Switzerland, the current Swiss registration document, copy Car Record Card, and a fresh technical control (from June 2024).

Cette superbe V8 Volante fut livrée neuve aux Etats-Unis, en Floride, par les soins du concessionnaire officiel Palm Beach Motor Cars Ltd, auprès duquel elle fut achetée il y a vingt ans, d'occasion, par son défunt propriétaire (la copie de la publicité au dossier). De couleur rouge Suffolk Red avec intérieur cuir naturel et une capote assortie, elle est équipée d'une boîte automatique.

N'affichant que 21 900 miles au compteur (environ 35 240 km), elle a toujours été soignée et conservée professionnellement l'hiver ; elle n'a été utilisée que par temps chaud et sec, et avec parcimonie. Feu son propriétaire n'était vraisemblablement que son second possesseur. On peut citer parmi les travaux entrepris pour la vente : une nouvelle pompe à eau et de nouvelles tuyauteries et courroies, un reconditionnement complet de son radiateur, de nouveaux amortisseurs avant, la remise en état des étriers de freins arrière avec de nouvelles plaquettes et de nouveaux câbles de frein à main, de nouveaux flexibles de freins avant. Au dossier se trouvent la facture correspondante, pour environ 20 000 CHF, des factures d'entretiens effectués depuis que la voiture est en Suisse, sa carte grise suisse, une copie de sa Car Record Card et un PV de contrôle technique récent, de juin 2024.



# 155. 2007 Bentley Azure

Chassis no. SCBDC47L37CX12482

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- United States model
- Built to special order
- Less than 20,500 km since new
- Imported into Switzerland in 2019

- Modèle USA
- Fabriquée sur commande
- Moins 20 500 km depuis l'origine
- Importée en Suisse en 2019

**CHF100,000 - 150,000**

Without Reserve





Production of the new Azure began for the 2006 model year. This time the Azure was based on the more modern Arnage platform. The latter had been built in two forms: Green Label (with BMW power) and Red Label with the long-running Rolls-Royce/Bentley 6.75-litre pushrod V8.

"In a word, wonderful" was how Autocar magazine greeted the new Azure, which was also reckoned "notably better for the new gearbox. Overall, it's amazing how much difference a decent auto 'box can make."

Built for the United States market, this magnificent Bentley Azure is the result of a special order. Finished in white with white/blue interior and blue soft-top, it boasts chrome wheels. Acquired and imported in Switzerland in 2019 by its current owner, it was used to transport guest artists from the famous Montreux Jazz Festival to the chalets of its founder, Claude Nobs. It will be presented with Swiss registration documents.

La production de la nouvelle Azure a débuté en 2006, cette fois sur la base plus moderne de l'Arnage. Cette dernière était proposée en deux versions : la Green Label à moteur BMW et la Red Label équipée du traditionnel V8 6,75 litres Rolls-Royce/Bentley à poussoirs.

« En un mot, merveilleuse » fut l'accueil qu'Autocar réserva à la nouvelle Azure, en précisant que « la nouvelle boîte [était] nettement meilleure. C'est incroyable comme une bonne boîte auto peut changer la donne. »

Construite pour le marché américain, cette magnifique Bentley Azure est le résultat d'une commande spéciale. La voiture est blanche avec un intérieur blanc et bleu, une capote bleue et des roues chromées. Acquise et importée en Suisse en 2019 par son actuel propriétaire, elle a été utilisée pour transporter des artistes invités du célèbre Montreux Jazz Festival aux chalets de son fondateur, Claude Nobs. Elle sera présentée avec document d'immatriculation suisse.



**CHF220,000 - 250,000**

**156. <sup>Ω</sup>** *Lancia Classiche Certificate*  
**1963 Lancia Flaminia Sport 2.5-Litre 3C**  
Coachwork by Carrozzeria Zagato

Chassis no. 824133797

Engine no. 8231014047

German registration document

Document d'immatriculation allemand

- Delivered new in Belgium in April 1963
- Matching chassis and engine numbers
- Known ownership history
- Restored in the 1990s and more recently (bills available)
- Current owner since 2017

- Châssis et moteur à numéros concordants
- Livrée neuve en Belgique en avril 1963
- Historique de propriété connu
- Restaurée au cours des années 1990, puis plus récemment (factures disponibles)
- Propriété de son vendeur depuis 2017



This striking Zagato-bodied Lancia Flaminia Sport features the Milanese styling house's renowned 'double bubble' body form in which low overall lines and a rounded streamlined shape are achieved by the simple but ingenious device of convex head-clearance roof bulges above each front seat.

One of the oldest and most respected of automotive design firms, Zagato was quick to exploit the popularity of the new GT racing category after WW2, supplying factory teams and catering for the privateer scene with roadable cars that could be driven competitively on the racetrack come the weekend. The creator of some of the most memorable designs of this, arguably Zagato's most productive period, was Ercole Spada, whose creations on Lancia chassis included the Zagato Sport/Super Sport variants of the Flavia, Fulvia and Flaminia.

Introduced at the 1956 Turin Motor Show, Lancia's top-of-the-range Flaminia retained the concept of its Aurelia predecessor's mechanical layout, though Lancia's traditional 'sliding pillar' independent front suspension gave way to a more-modern double wishbone arrangement.

Cette remarquable Lancia Flaminia Sport carrossée par Zagato arbore le célèbre volume à "double bossage" de ce studio milanais, caractérisé par une ligne générale abaissée et des formes arrondies et effilées obtenues au moyen d'un artifice simple mais ingénieux, une déformée convexe au-dessus de chaque siège avant, assurant la garde au toit nécessaire.

Après la Seconde Guerre mondiale, Zagato, l'un des studios de style automobile les plus anciens et les plus respectés, n'avait pas tardé à tirer parti de la popularité de la nouvelle catégorie de course, la GT, en fournissant aux écuries d'usine ou indépendantes des voitures utilisables sur route mais qui, le week-end venu, se défendaient bien sur les circuits. Le père de certaines des conceptions les plus mémorables de ce qui fut sans doute la période la plus féconde de Zagato fut Ercole Spada, qui créa sur des châssis Lancia les versions Zagato Sport/Super Sport des Flavia, Fulvia et Flaminia.

La Flaminia, le haut de gamme de Lancia, fut dévoilée au Salon de Turin 1956. Elle reprenait le concept de la mécanique de sa devancière, l'Aurelia, sauf la traditionnelle suspension avant à roues indépendantes à pivot coulissant, qui avait été remplacée par un double triangle, plus moderne.





Aurelia carry-overs were the 60-degree, 2,458cc, overhead-valve, V6 engine, and the four-speed De Dion rear transaxle with inboard brakes. The Zagato-bodied Sport and Super Sport models shared a shortened wheelbase with the Touring-styled GT/GTL coupés and the Convertible, and all featured disc brakes and increased power. Introduced in 1961, the 3C variant featured triple Weber 35DCN carburettors in place of the single Solex, which raised maximum power to 140bhp. A 2,775cc engine was introduced in 1962, by which time the sportier Flaminias were capable of around 200km/h (130mph).

Featuring the Milanese carrozzeria's signature 'double bubble' roof, this example of the last word in old-school Lancia design comes with a Lancia Classiche Certificate of Origin recording that it left the factory finished in Bianco Saratoga (Saratoga White) with original black leather interior and confirming that it retains its original engine. The Flaminia was delivered new to Belgium via Garage Mannès and sold to its first owner, a Mr Chaudoir, on 1st June 1964. The Lancia then had one owner since 1977 in the Netherlands followed by two in Austria before being sold to Germany in 1985. Since then, it has had two owners, passing to the current vendor in 2017.

De l'Aurelia, elle conservait le V6 à 60° et soupapes en tête de 2 458 cm3 et l'essieu arrière De Dion avec boîte-pont à quatre rapports et freins en sortie de pont. Les versions Sport et Super Sport carrossées par Zagato partageaient avec les coupés GT/GTL dessinés par Touring et avec le cabriolet un empattement raccourci ; toutes disposaient de freins à disque et d'une puissance accrue. La version 3C, lancée en 1961, recevait trois carburateurs Weber 35DCN à la place de l'unique Solex, ce qui portait la puissance du moteur à 140 ch. L'année 1962 vit l'arrivée d'un 2 775 cm3 qui emmenait les Flaminia à environ 200 km/h.

L'exemplaire proposé, qui arbore le pavillon à double bossage caractéristique de la carrozzeria milanaise et vient clore la tradition stylistique des Lancia d'autrefois, est proposé avec un certificat d'origine Lancia Classiche qui indique qu'il est sorti d'usine en blanc Bianco Saratoga avec un intérieur en cuir noir d'origine et qu'il est toujours équipé de son moteur d'origine. Cette Flaminia a été livrée neuve en Belgique et vendue par le Garage Mannès le 1er juin 1964 à son premier propriétaire, un certain M. Chaudoir. Elle a ensuite connu dès 1977 un propriétaire aux Pays-Bas, suivi de deux autres en Autriche, avant d'être revendue en Allemagne en 1985. Elle a depuis appartenu à deux personnes et se trouve entre les mains de son vendeur depuis 2017.



According to a letter from previous owner Mr End, the engine was rebuilt in Italy in 1993, while in 1998 the body was restored (see photographs on file). The transmission and brakes were rebuilt in 2015 according to an Ulrike Stanek-Steininger invoice on file, while in 2017 the car received new tyres and the fuel tank, carburettors, ignition system, etc. were all overhauled (see Loewer Mat invoice). In 2024 the bonnet and front of the car received extensive attention from Auto Vintage Restauration (invoice available).

The car comes with spare wheel, jack, tool kit, key ring and an instruction manual, while accompanying paperwork includes a German registration document; Lancia Classiche Certificate of Origin; old Austrian and Dutch registration documents; bills for major services in 2022 and 2024 totalling CHF15,000; a Belgian registration document; and a large file of photocopies tracing the history of the owners and maintenance.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Selon une lettre émanant de M. End, l'un de ses précédents propriétaires, son moteur fut refait en Italie en 1993, et sa carrosserie restaurée en 1998 (voir les photos présentes au dossier). Une facture d'Ulrike Stanek-Steininger présente au dossier permet d'établir que la boîte de vitesses et les freins furent refaits en 2015 et une autre, de Loewer Mat (disponible), que la voiture fut équipée en 2017 de pneus neufs, et que le réservoir de carburant, les carburateurs, le système d'allumage, etc. tout fut révisé. Enfin, en 2024, son capot et son avant furent l'objet de soins attentifs prodigués par Auto Vintage Restauration (facture disponible).

La voiture est complète, munie de sa roue de secours, de son cric, de sa trousse à outils, de son porte clef et de sa notice d'utilisation ; la documentation qui l'accompagne comprend un document d'immatriculation allemand ; un certificat d'origine Lancia Classiche, des factures de 2022 et 2024 relatives à des opérations d'entretien majeures pour un total de 15 000 CHF, d'anciens documents d'immatriculation hollandais et autrichiens ainsi qu'un épais dossier de photocopies retracant son historique de propriété et d'entretien.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.French

# 157.

*Freshly serviced by Ferrari*  
**2006 Ferrari F430**  
Coachwork by Pininfarina

Chassis no. ZFFEZ58B000160660

Swiss registration document  
Document suisse d'immatriculation

- Delivered new to Switzerland
- F1-style paddle-shift transmission
- 59,500 kilometres from new

- Livrée neuve en Suisse
- Transmission par palettes style F1
- 59 500 kilomètres d'origine

**CHF100,000 - 150,000**





Introduced in 2004, the Ferrari F430 was a development of the preceding F360, sharing the latter's aluminium chassis, roofline, doors and window glass, though the body had been extensively revised. In styling the F430, Pininfarina referenced some of Ferrari's other great cars, using the Enzo's tail lights and a Testarossa-style driver's-side mirror while the twin front air intakes recalled the Tipo 156 Formula 1 car of 1961.

Beneath the F430's transparent engine cover there was an entirely new 32-valve V8 power unit displacing 4.3 litres and producing 483bhp. A manual transmission was still available, but most were delivered with the F1-style paddle-shift version like that offered here.

This F430 was delivered new in Switzerland via Modena Cars SA and has covered 59,500 kilometres from new. The car is offered fresh from servicing by the official Ferrari dealer Garage Zénith SA. The related bill is on file and the car also comes with its original service book and a Swiss carte grise.

Dévoilée en 2004, la Ferrari F430 était une évolution de sa devancière F360, avec laquelle elle partageait son châssis en aluminium, sa ligne de toit, ses portières et ses fenêtres, bien que la carrosserie ait été profondément remaniée. En dessinant la F430, Pininfarina faisait référence à quelques modèles phares de Ferrari, reprenant les feux arrière de l'Enzo et un rétroviseur extérieur dans le style de celui de la Testarossa, tandis que la double prise d'air avant rappelait la Tipo 156 de Formule 1 de 1961.

Sous le capot moteur transparent de la F430 se trouvait un bloc V8 32 soupapes entièrement nouveau de 4,3 litres développant 483 ch. Une transmission manuelle était toujours disponible, mais la plupart furent livrées avec la version à palette style F1, comme la voiture proposée ici.

Cette F430 a été livrée neuve en Suisse par Modena Cars SA et n'a parcouru que 59 500 kilomètres d'origine. La voiture est vendue sortant de révision chez un concessionnaire officiel Ferrari, le Garage Zénith SA. La facture afférente figure au dossier et la voiture est vendue avec son carnet d'entretien original et sa carte grise suisse.

# 158. 1990 Aston Martin Lagonda Series 4

Chassis no. SCFDL01S0LTL13627

Engine no. V585/3621/LFA

Suisse registration document

Document suisse d'immatriculation

- Original left-hand drive example
- Matching numbers engine and chassis
- Circa 88,000 km recorded
- Serviced by Emil Frey Classics

- Direction à gauche d'origine
- Moteur et châssis à numéros concordants
- Environ 88 000 km enregistrés
- Entretenue par Emil Frey Classics

**CHF110,000 - 140,000**





Beautifully finished in black with contrasting magnolia leather interior, this stunning Lagonda from the 4th and final series is believed to be the 17th from last example produced. Original supplied to the Al-Thani family with export plates for use in London, the car was subsequently sold to a collector in Germany, who kept it for some five years.

Said to be in very good condition throughout and displaying just under 88,000 kilometres on the odometer, it is offered from the owner's private collection. The owner imported the car into Switzerland and commissioned Emil Frey Classics to perform a general service and fit catalytic converters to comply with Swiss emissions legislation ahead of its registration. A new set of lambswool over-rugs in the correct colour was fitted too.

The ultimate development of the model, this stunning Lagonda is offered with Swiss registration documents; an invoice for Emil Frey Classics' most recent works; and the original file containing the owner's manual and service book.

Cette magnifique Lagonda de la quatrième et dernière version, d'une belle harmonie de teintes, une carrosserie noire s'opposant à un intérieur en cuir magnolia, est considérée être la 17e construite avant la fin de production du modèle. Initialement acquise par la famille Al-Thani avec une immatriculation export pour rouler à Londres, elle a ensuite été vendue à un collectionneur résidant en Allemagne, qui l'a conservée environ cinq ans.

Présentée comme en très bon état général et n'affichant qu'un peu moins de 88 000 km au compteur, elle fait partie de la collection privée de son propriétaire, qui l'avait importée en Suisse et avait chargé Emil Frey Classics d'exécuter un entretien général et de monter un échappement catalytique pour la mettre en conformité avec la réglementation suisse avant de l'immatriculer. Elle avait également reçu un nouveau jeu de surtapis en lambswool de la bonne couleur.

Dernière version de la Lagonda, cette voiture est proposée avec ses documents d'immatriculation suisses, une facture d'Emil Frey Classics pour de très récents travaux et son dossier d'origine contenant sa notice d'utilisation et son carnet d'entretien.

# 159.

*Delivered new to Switzerland*  
**2016 Porsche 991 GT3 RS**

Chassis no. WP0ZZZ99ZGS190241

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Limited-edition track-focused supercar
- One of only seven in Blue Mexico
- Two owners from new
- Less than 39,500 km on the odometer

- Série limitée d'une supercar destinée au circuit
- L'une des 7 Blue Mexico
- Seulement deux propriétaires
- Moins de 39 500 km au compteur

**CHF170,000 - 220,000**





Somewhat confusingly, the seventh generation of Porsche's perennial 911 sports car was designated 'Type 991', succeeding the Type 997. Introduced at the Frankfurt Motor Show in September 2011, the Type 991 is only the third all-new platform for the 911 since the original of 1963, the second being the Type 996 of 1999. Its development overseen by Porsche's Chief Designer, Michael Mauer, the Type 991 represented a logical progression from the Type 997 and was slightly larger than its immediate predecessor while retaining the classic 911 look.

One of only seven finished in Mexico Blue, this stunning GT3 RS was ordered by an international civil servant in the Netherlands (with order code from there). However, between order and delivery he moved to Switzerland, so the car was delivered new there. The current, and seconds, owners, father & son, bought the Porsche in 2018. Displaying a total of 39,204 kilometres on the odometer, at the time of the photo shoot, the RS has been maintained by Immocars, a sports car specialist, who sent it to Porsche in Lausanne and Geneva. The car is offered with a Swiss carte grise, the stamped service book, and two keys.

De façon étrange, la septième génération de l'éternelle sportive 911 de Porsche qui succédait à la type 997 était désignée « type 991 ». Dévoilée au Salon de Francfort en septembre 2011, la type 991 est seulement la troisième plate-forme entièrement nouvelle pour la 911 depuis l'originale de 1963, la seconde étant la type 996 de 1999. Dessinée sous la direction du directeur du style de Porsche, Michael Mauer, la type 991 représente une évolution logique du type 997 et était légèrement plus grande que sa devancière immédiate tout en retenant l'apparence classique de la 911.

L'un des sept modèles bleu Mexico, cette remarquable GT3 RS a été commandée par un fonctionnaire international aux Pays-Bas (avec un numéro de commande locale). Toujours est-il qu'entre la commande et la livraison, il avait déménagé en Suisse, aussi la voiture y fut-elle livrée. Les actuels et seconds propriétaires, père et fils, ont acheté la Porsche en 2018. Affichant, au moment de la séance photographique, un total de 39 204 kilomètres au compteur, la RS a été entretenue par Immocars, un spécialiste des voitures de sport qui l'emménait chez Porsche à Lausanne et Genève. La voiture est vendue avec une carte grise suisse, le carnet d'entretien tamponné et deux clés.

# 160. 2007 Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé

Chassis no. SCA2D68038UX14091

Swiss cancelled registration document  
Document suisse d'immatriculation annulée

- Only two owners from new
- Less than 53,000 kilometres recorded
- Registered in Switzerland since its delivery in 2007

- Seulement deux propriétaires depuis l'origine
- Moins de 53 000 kilomètres au compteur
- Immatriculée en Suisse depuis sa livraison en 2007



**CHF150,000 - 200,000**





Rolls-Royce's famed reputation for silence in operation was continued with the Phantom Drophead Coupé. "The starter whirs seamlessly and the V12 murmurs into life," declared Autocar. "In other guises V12 noises are used to convey performance potential, but this one is built for extreme quietness. Only at 5000rpm-plus do you hear a stirring engine note, but even then it's faint". Despite the car's size and weight, the power assisted steering was found to require only fingertip control at low speeds. Autocar again: "At the other end of the cornering spectrum - when you're going for it a bit - there's plenty of grip wet or dry... The brakes are very powerful, too... "What you'll quickly learn is to modify your attitude, to enjoy that enormous power reserve where appropriate, but at all times to luxuriate in this car's smoothness, quietude and opulence – the very things for which the Phantom Drophead owner pays the price of a very decent suburban house."

This Phantom was purchased in 2019 by the current (second) owner and has always been mainly serviced by Rolls-Royce in Nyon. Finished in dark blue with beige leather interior, the car was recently fitted with four new Rolls-Royce wheels and the interior was professionally cleaned. The car has covered circa 53,000 kilometres from new and is presented in very good condition, both mechanically and cosmetically. Accompanying documentation includes sundry invoices (CHF23,000 have been recently invested); a photocopy of the Certificate of Conformity; owner's manual; Swiss Carte Grise; and a service booklet.

La réputation de silence des Rolls-Royce s'est prolongée avec le cabriolet Phantom. « Le démarreur vrombit sans heurt et le V12 s'ébroue dans un murmure », déclarait Autocar. « Sous d'autres formes, le bruit des V12 sert à mettre en avant le potentiel de performance, mais dans ce cas, il est là pour son extrême discréetion. C'est seulement au-dessus de 5 000 tr/ min qu'on perçoit un léger bruit de moteur, mais là encore, il est très faible ». Malgré la taille et le poids de la voiture, la direction assistée ne réclame qu'un léger doigté à faible vitesse ». Autocar encore : « De même quand vous abordez une courbe – si vous vous laissez aller – que ce soit sur sec ou sur mouillé, l'adhérence n'est jamais prise en défaut... et les freins sont particulièrement puissants ... » « Ce que vous apprenez rapidement, ce sera de modifier votre style, pour utiliser cette énorme réserve de puissance à bon escient, et en toute circonstance de vous prélasser dans le silence, la souplesse et l'opulence de cette voiture – les qualités pour lesquelles les propriétaires de cabriolet Phantom ont déboursé le prix d'un très joli pavillon de banlieue ».

Cette Phantom a été achetée en 2019 par son second et actuel propriétaire et a toujours été principalement entretenue par Rolls-Royce à Nyon. Bleue marine d'origine avec intérieur en cuir beige, la voiture a récemment reçu quatre roues Rolls-Royce neuves ainsi qu'un nettoyage professionnel des cuirs. La voiture a parcouru moins de 53,000 kilomètres et se présente dans un très bon état, mécanique et carrosserie. La documentation qui l'accompagne comprend différentes factures (23,000 CHF ont récemment été investis), une photocopie de certificat de conformité, un manuel du propriétaire, sa carte grise suisse et son carnet d'entretien.





**CHF40,000 - 60,000**

Without Reserve

# 161<sup>Ω</sup> Only 170 km and one owner from new 2010 Aston Martin DB9

Chassis no. SCFFDAAE7AGA12514

Original Swiss duplicate cancelled title

Duplicata original suisse de carte grise annulée

- Built to Swiss specification
- Numerous extra-cost options
- Recently recommissioned by Stratton Motor Company

- Construite aux spécifications suisses
- Nombreuses options payantes
- Récemment remise en route par Stratton Motor Company



Commissioned from Aston Martin by our vendor, one of its VIP customers, the automatic transmission DB9 offered here was built to Swiss specifications and comes with copies of the original sales invoice, manufacturer's specification sheets, and original Swiss cancelled carte grise. As well as the model's outstanding inventory of original features, its money-no-object specification includes the following extra-cost options:

Special Champagne Beige exterior paintwork; Sahara Tan and Sandstorm leather interior; Plain leather seat inserts; Steering wheel with colour keyed leather trim; Tamo Ash facia trim; Heated front screen; Auto-dimming interior rear-view mirror; Bright grille finish; 19" 20-spoke alloy wheels; Silver coloured brake calipers; Clear tail lamps.

Forming part of the vendor's extensive private collection since its acquisition, the Aston, showing only 170 km on the odometer, has mostly been kept on static display and recently benefited from recommissioning in the UK by noted marque specialists Stratton Motor Company.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Commandée à Aston Martin par notre vendeur, l'un de ses clients VIP, la DB9 à transmission automatique modèle 2009, proposée ici a été construite aux spécifications suisses et sera vendue avec une photocopie de la facture d'achat originale, la fiche de spécifications du constructeur et un duplicata original de carte grise suisse annulée. En plus de l'inventaire des incroyables caractéristiques du modèle, les options choisies, sans souci d'économie, comprennent :

Peinture extérieure spéciale beige Champagne, intérieur en cuir fauve Sahara et tempête de sale, inserts de sièges plein cuir, volant cuir assorti, tableau de bord en bois Tamo, parebrise chauffant, rétroviseur intérieur anti-éblouissement, calandre chromée, roues 20 bâtons en alliage de 19 pouces, étriers de freins gris argent, feux arrière blancs.

L'Aston, qui fait partie de l'importante collection privée du vendeur depuis son acquisition et présente seulement 170 km au compteur, a été essentiellement exposée en statique et a récemment bénéficié d'une remise en route par le spécialiste britannique de la marque Stratton Motor Company.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.



# 162.

*Less than 7,200 km from new*  
**2004 Ferrari 612 Scaglietti**  
Coachwork by Pininfarina/Scaglietti

Chassis no. ZFFAY54B000135546

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Excellent condition
- Three owners from new
- Under 7,200 km from new
- Full service history

- Excellent état
- Trois propriétaires d'origine
- Moins de 7 200 km d'origine
- Historique d'entretien complet

**CHF70,000 - 100,000**  
Without Reserve





Finished in blue with beige leather interior, this Ferrari 612 Scaglietti was sold new by Ferrari Switzerland, Loris Kessel Auto SA on 9th June 2004 having been registered on the 1st of that month (as stated on the cancelled Swiss Carte Grise). As recorded in the service book, the Ferrari changed hands on 30th June 2005 at 3,000 km, remaining in Switzerland. Our vendor purchased the car in June 2015.

The Ferrari comes with full service history, mainly with Racing Car SA in Grancia, Switzerland from April 2006 at 4,433 km to July 2015 at 5,840 km. More recent services have been undertaken by Niki Hasler, Ferrari Basel, Switzerland (September 2016 at 6,107 km) and Statarius SA Classic Cars in Pratteln, Switzerland (April 2024 at 7,071 km). The Hasler and Statarius invoices are on file and the car also comes with its navigation system book; sales and service organization book; Ferrari direct line service book; Hi-fi system warranty card book; owner's manual; service book; and two keys.

De couleur bleue avec intérieur en cuir beige, cette Ferrari 612 Scaglietti fut vendue neuve le 9 juin 2004 par Ferrari Suisse - Loris Kessel Auto SA après avoir été immatriculée le 1er du mois, ainsi que l'établît sa carte grise suisse annulée. Son carnet d'entretien mentionne qu'elle changea de mains le 30 juin 2005 alors qu'elle avait 3 000 km et qu'elle resta en Suisse. Notre vendeur l'a acquise en juin 2015.

Sa voiture est munie de son historique d'entretien complet, essentiellement effectué par Racing Car SA à Grancia (Suisse), entre avril 2006 à 4 433 km et juillet 2015 à 5 840 km. Des entretiens plus récents ont été faits par Niki Hasler, Ferrari Bâle (Suisse), en septembre 2016 à 6 107 km et par Statarius SA Classic Cars à Pratteln (Suisse) en avril 2024 à 7 071 km. Les factures de Hasler et Statarius figurent au dossier. La voiture est munie de la brochure du système de navigation, de celle listant les points de vente et d'entretien, de celle du service Ferrari direct line, de la carte de garantie du système Hi-Fi, de sa notice d'utilisation, de son carnet d'entretien et de deux clés.

# 163.°

*Only 406 km and one owner from new*  
**2008 Aston Martin DB9 Volante**

Chassis no. SCFAD02E19GB11344

Engine no. AM09/22764

Original Swiss duplicate cancelled title

Duplicata original de carte grise suisse annulée

- Built to Swiss specification
- Numerous extra-cost options
- From an extensive private collection
- Recently recommissioned by Stratton Motor Company

- Construite aux spécifications suisses
- Nombreuses options payantes
- En provenance d'une importante collection privée
- Récemment remise en route par Stratton Motor Company

**CHF50,000 - 80,000**  
Without Reserve





Commissioned from Aston Martin by our vendor, one of its VIP customers, the 2009 model, automatic transmission DB9 offered here was built to Swiss specifications and comes with copies of the original sales invoice, manufacturer's specification sheet, and original Swiss duplicate cancelled title. As well as the model's outstanding inventory of original features, its money-no-object specification includes the following extra-cost options:

Special Audi Nuggetgelb (Nugget Yellow) exterior paintwork; Special Racing Yellow leather interior; High specification alarm; Optional front grille; Front stone guards; Red coloured brake calipers; Clear tail lamps.

Forming part of the vendor's extensive private collection since its acquisition, the Aston, showing 406 km on the odometer, has mostly been kept on static display and recently benefited from recommissioning in the UK by noted marque specialists Stratton Motor Company.

For more information on the Symbol next to the Lot Number, please refer to the Lot Symbols Key at the front of the catalogue.

Commandée à Aston Martin par notre vendeur, un de ses clients VIP, la DB9 à transmission automatique modèle 2009, proposée ici a été construite aux spécifications suisses et sera vendue avec une copie de la facture d'achat d'origine, la fiche de spécifications du constructeur et un duplicata original de carte grise suisse annulée. En plus de l'inventaire des incroyables caractéristiques du modèle, les options choisies, sans souci d'économie, comprennent :

Peinture spéciale Nuggetgelb (jaune lingot) de chez Audi, intérieur spécial en cuir « jaune course », alarme hautes spécifications, grille de calandre optionnelle, pare-pierre avant, étriers de freins rouges, feux arrière blancs.

L'Aston, qui fait partie de l'importante collection privée du vendeur depuis son acquisition et présente seulement 406 km au compteur, a été essentiellement exposée en statique et a récemment bénéficié d'une remise en route par le spécialiste britannique de la marque Stratton Motor Company.

Pour plus d'informations à propos du symbole à côté du numéro de lot, merci de vous référer à la légende en début du catalogue.

# 164. *From a private Swiss collection* 1951 Lagonda 2.6-Litre

Chassis no. LAG/50/364

Engine no. LB6A/50/478

Swiss registration document

Document suisse d'immatriculation

- Only three owners from new
- Resident in Switzerland since 1957
- Unique owner from 1957 to 2013
- Present owner since 2013
- Original and unrestored

- Seulement trois propriétaires
- Réside en Suisse depuis 1957
- Un seul propriétaire de 1957 à 2013
- Aux mains de l'actuel propriétaire depuis 2013
- Entièrement d'origine, non restaurée

**CHF20,000 - 30,000**  
Without Reserve





This factory-bodied 2.6-litre Lagonda was originally finished in Moonbeam Grey with blue interior (as it is today), and left the Feltham factory equipped with rim embellishers, pockets to rear of front seats, adjustable footrest, rear seat painted as per request, and initials painted on rear doors. It also boasts a sunroof and rear window blinds. The Lagonda was delivered new in the UK to one H S Whitaker Esq and has been owned soon (from 1957) by Mr Arthur Gnehm of Lensburg, Switzerland. The current (and third) owner purchased the Lagonda in 2013. A copy of the original guarantee form is on file and the car also comes with service records from Aston Martin Lagonda and Reg Parnell dating back to 1959. Our vendor describes the Lagonda as in 'best order' (chassis, body and engine) and 'very nice' (interior and woodwork). The car comes complete with tools, jack, an original instruction book, Swiss carte grise, and a FIVA Identity Card.

Cette Lagonda 2.6-litre avec une carrosserie d'usine était à l'origine gris Moonbeam (rayon de lune) avec intérieur bleu (comme aujourd'hui) et a quitté l'usine de Feltham équipée d'enjoliveurs de roues, de vide-poches dans les dossier de sièges avant, de repose-pieds réglables et d'initiales peintes sur les portes arrière. Elle possède également un toit ouvrant et un store de lunette arrière. La Lagonda a été livrée neuve au Royaume-Uni à un certain H. S. Whitaker Esq, et a très tôt appartenu à M. Arthur Gnehm de Lensburg, en Suisse (à partir de 1957). L'actuel (et troisième) propriétaire a acheté la Lagonda en 2013. Le formulaire de garantie original figure au dossier et la voiture est également accompagnée d'un dossier d'entretien par Aston Martin Lagonda et Reg Parnell qui remonte à 1959. Le vendeur décrit la Lagonda comme en « parfait état » (châssis, carrosserie et moteur) et « très belle » (intérieur et boiseries). La voiture est vendue avec ses outils, son cric, son manuel d'instruction original, sa carte grise suisse et sa carte d'identité FIVA.

# General Conditions

The text below is a free translation of the Conditions Générales in French. If there is a difference between the English version and the French version of the conditions of sale, the French version will take precedence.

Bonhams France SAS, Auction House (SVV approved under number 2007-638, RCS 500 772 652) is a company dedicated to the voluntary sale of goods by auction, governed by articles L.321-1 et seq of the code of commerce.

Any reference in these general conditions to "Bonhams" will be deemed a reference to Bonhams France SAS (hereinafter referred to as "Bonhams").

Bonhams acts as an agent of the vendor. The sales contract for the item auctioned publicly is agreed between the vendor and Buyer. The relationship between Bonhams and the Buyer is subject to these general conditions, as well as Important Information For Buyers appended to this same catalogue. Bonhams may not be held liable for breaches committed by the vendor or Buyer.

## Definitions of the words and expressions used in the general conditions

In these General Conditions, the following terms and expressions will have the meaning indicated below:

- "Acquirer" or "Buyer" or "Winning bidder": the person who makes the last bid, and to whom a Lot is awarded by the authorised auctioneer.

- "Auctioneer" or "Authorised auctioneer": the representative of Bonhams France SAS who is authorised to manage the sale.

- "Bidder" the party who bids during an auction sale or bidding, through an intermediary or representative of Bonhams France SAS pursuant to a purchase order.

- "Lot": any item (goods or motor vehicles) included in the catalogue, or the list of added Lots, which are on view and to be presented for auction.

- "Auction price" or "Hammer price": the price, excluding costs, given in the currency in which the sale takes place, at which a Lot is awarded by the authorised auctioneer to the Buyer.

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

The Lots marked by (#) belong to a member of Bonhams company.

## Condition of Lots

- Bonhams advises bidders to carefully examine the Lots on which they are interested in bidding prior to the auction. "Condition reports" on the condition of Lots are available on request from the relevant department.

- All information on the condition of a Lot in catalogue descriptions or "condition reports", as well as any oral declaration, is the expression of an opinion only. References in the catalogue description or condition reports regarding the condition of a Lot and its restoration or accident history, are given in order to draw the Buyers attention to these points.

- The condition of a Lot may vary between the time it is described in the catalogue and the time it is put on sale. Any such variation shall be announced at the time of sale, and entered into the sales report.

## Auctions

- Any party wishing to bid must, before the sale, fill in a Bonhams registration form. They must also present an official piece of identification, and address confirmation. The duly completed form, signed and dated, will be submitted to Bonhams before the sale commences, and a registration number will be assigned to each potential bidder.

- All bidders will be considered and assumed to be acting on their own behalf unless, before the sale, it has been expressly brought to the attention of Bonhams, in writing, that they are acting on behalf of a third party, and this third party has been approved by Bonhams.

- Anyone who bids at the auction is understood to have read and accepted the conditions of sale.

- The sale shall take place in French, which is the official legal language of the sale.

- Auctions are held in Euros. Conversions to different currencies displayed on an electronic board may be slightly different from the legal rate. Bonhams rejects any liability in the event of any malfunction or incorrect display. Only the amount of the last bid, as expressed by the auctioneer, must be taken into account.

- Bonhams reserves the right, at its entire discretion, to refuse participation in its auctions to any person.

- Estimates given by Bonhams are indicative in nature, and may not be deemed any guarantee of the auction price.

- If a reserve price has been fixed, the authorised auctioneer reserves the right to make bids on behalf of the vendor until the reserve price is reached.

- Bonhams may not be held liable in the event of sale of a Lot for which no reserve price has been established for a sum lower than that estimated.

- Pricing will be at the entire discretion of the auctioneer.

## Absentee bids

- Bonhams gives potential Buyers not attending the sale the option of making a telephone or absentee bid. For this purpose, forms are available on site and appended to the catalogue.

- Failure or error in the execution of an absentee bid order shall not incur the liability of Bonhams. This option is merely a service provided free of charge to the potential Buyer.

- Where two identical absentee bids are received, the first bid received will take precedence.

- Bonhams will not be liable if the telephone connection fails for technical reasons, an error or omission.

## Incidents affecting the sale

- In the event of a dispute arising between two simultaneous bidders after the awarding of the Lot, the sale shall be cancelled and the disputed Lot immediately auctioned at the price proposed by the bidders, and all those present will have a right to bid. In any event, the auction is closed once the hammer has fallen and the word "adjudge" (sold) is pronounced.

- Pursuant to article 321-14 line 3 of the Code of Commerce, in the event of breach of payment by the Buyer after formal notification has gone unheeded, the item will be put back on sale at the request of the vendor on false bidding by the defaulting Buyer. If the vendor does not make this request within one month of the sale, the sale is cancelled ex officio. Furthermore, Bonhams reserves the right to claim from the defaulting bidder interest at the legal interest rate plus five points, the reimbursement of additional costs due to this breach and the payment of the difference between the initial sales price, the sales price on false bidding if lower, and any damages due to detriment suffered.

## Sale

- Sales are closed once the auctioneer has simultaneously struck his hammer and pronounced the word "adjugé" ("sold").
- If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.
- At the moment of sale, the Buyer must show the auctioneer the number allotted to them.
- After the sale, all risks pertaining to the Lot shall be transferred to the Buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the Buyer to have purchases insured. Bonhams rejects any liability for damage that the Buyer may suffer between the moment of sale and removal of the Lot in the event of breach of this requirement by the Buyer.

## Pre-emption right of the French state

- The French state has a right of pre-emption to the goods put on public auction. This right shall be effected via a representative of the state present in the auction room. The state will then substitute the last bidder, and has fifteen days to confirm this right of first refusal. Bonhams may not be held liable if the French state exercises this right.

## Payment

- In addition to the Hammer price, for each Lot the Buyer agrees to pay Bonhams a Buyer's Premium of:
- Motor Cars and Motorcycles  
15% of the Hammer Price on each vehicle
- Automobilia  
27.5% up to €25,000 of the Hammer Price  
26% from €25,001 to €700,000 of the Hammer Price  
20% from €700,001 to €4,000,000 of the Hammer Price  
14.5% from €4,000,001 of the Hammer Price
- TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.
- Additional costs or special taxes may be owed on certain Lots, on top of usual fees and taxes. This will be indicated in the sale catalogue or by an announcement made at the time of sale by the auctioneer.
- The Buyer must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.
- Bonhams reserves the right to hold on to Lots sold until full payment and effective encashment of the sales price, plus applicable fees and taxes.

## Symbols beside Lot numbers:

- † TVA at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- Ω TVA on imported items at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- \* TVA on imported items at a preferential rate of 5.5% on Hammer Price and the prevailing rate on Buyer's Premium
- Y Lots may be subject to specific regulations when exporting these items outside the EU. Please see the section on Endangered Species in the catalogue.
- Φ This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of ivory into the USA.
- ≈ Please note that as a result of recent legislation ruby and jadeite gem stones of Burmese (Myanmar) origin may not be imported into the US. Rubies and jadeite of non-Burmese origin require certification before import into the US.

The prevailing rate of TVA at the time of going to press is 20% but this is subject to government change and the rate payable will be the rate in force on the date of the Sale.

## Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.
- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.
- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.
- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

## Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.
- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

## Export licence

- The application for a certificate for cultural items with a view to their free circulation outside French territory (export licence) or any other administrative documents does not affect the payment obligation incumbent on the Buyer.

## Endangered Species

Please be aware that all Lots marked with the symbol Y may require a specific licence, from the French Department of the Environment before leaving France, due to the nature of the material incorporated in the Lot. We suggest Buyers satisfy themselves of any requirements prior to Bidding.

## Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.
- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.
- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

## Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.
- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.
- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.
- The clauses in these general conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another.
- Only the French version of these general conditions has legal force. Any version in another language will be deemed merely ancillary.

# Conditions Générales

Bonhams France SAS, Maison de Ventes aux enchères publiques (SVV agréée sous le numéro 2007-638, RCS 500 772 652) est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par l'article L.321-1 et suivant le Code de Commerce.

Toute référence dans ces conditions générales à 'Bonhams' sera considérée comme faisant référence à Bonhams France SAS (ci après dénommée 'Bonhams').

Bonhams agit comme mandataire du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu entre le vendeur et l'acheteur. Les rapports entre Bonhams et l'acheteur sont soumis aux présentes Conditions Générales ainsi qu'aux Informations Importantes concernant les acheteurs, annexées à ce même catalogue.

Bonhams ne peut être tenue responsable des fautes commises par le vendeur ou l'acheteur.

## Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

Dans les présentes Conditions Générales, les mots et expressions ci-dessous ont le sens suivant:

- 'Acquéreur' ou 'Acheteur' ou 'Adjudicataire': la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.
- 'Commissaire-priseur' ou 'Commissaire-priseur habilité': le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.
- 'Enchérisseur': la personne qui enchérit lors de la vente ou dans le cas d'une enchère intervenant par l'intermédiaire d'un représentant de Bonhams France SAS en vertu d'un ordre d'achat.
- 'Lot': tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.
- 'Prix d'adjudication' ou 'Prix au Marteau': le prix sans les frais, exprimé dans la devise du pays dans lequel la vente a lieu, auquel un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité à l'acheteur.
- 'Prix de réserve': le prix minimum auquel un Lot peut être vendu et convenu entre Bonhams et le Vendeur.

Les Lots marqués d'un (#) sont mis en vente par un membre de Bonhams.

## Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des rapports de condition sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du département concerné.

- Tous les renseignements concernant l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les rapports de condition ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les 'conditions reports' concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.

- L'état d'un Lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Toute variation de ce type sera annoncée au moment de la vente et consignée au procès-verbal de vente.

## Les enchères

- Toute personne désireuse d'encherir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.

- Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n'ait expressément porté à la connaissance de Bonhams, par écrit, qu'il agissait pour le compte d'un tiers et que ce tiers ait été agréé par Bonhams.

- Le fait d'encherir impliquera automatiquement pour l'enchérisseur qu'il aura lu, compris et accepté les conditions de vente générales.

- La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique.

- Les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différer des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.

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

- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.

- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.

- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.

- La mise à prix sera fixée à l'entière discréption du commissaire-priseur.

## Ordres d'achat

- Bonhams offre la possibilité aux acheteurs potentiels n'assistant pas à la vente d'encherir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone. Pour ce faire, des formulaires sont à disposition sur place et annexés au catalogue.

- Le défaut ou une erreur d'exécution d'un ordre d'achat n'engagera pas la responsabilité de Bonhams. Cette faculté ne constitue qu'un service proposé gracieusement à l'acheteur potentiel.

- Si Bonhams reçoit plusieurs ordres écrits pour des montants identiques sur un même Lot et si, lors des enchères, ces ordres représentent les enchères les plus élevées, celui-ci sera adjugé à l'enchérisseur dont l'ordre aura été reçu en premier.

- Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée si la liaison téléphonique n'est pas établie pour cause d'un problème technique, d'une erreur ou d'une omission.

## Les incidents de la vente

- Dans le cas où un litige surviendrait entre deux enchérisseurs simultanés après l'adjudication, la vente serait annulée et le Lot faisant l'objet du litige serait immédiatement remis aux enchères au prix proposé par les enchérisseurs et tout le public présent sera admis à encherir de nouveau. En tout état de cause, l'enchère est close dès le coup de marteau et la prononciation du mot 'adjugé'.

- Conformément à l'article 321-14 alinéa 3 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l'acheteur, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur fausse enchère de l'acheteur défaillant. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit. De plus, Bonhams se réserve le droit de réclamer à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de cinq points, le remboursement des frais supplémentaires du fait de cette défaillance et le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial, le prix d'adjudication sur fausse enchère s'il est inférieur et éventuellement les dommages et intérêts en fonction du préjudice subi..

## Adjudication

- Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot 'adjudgé'.
- Si le prix de réserve fixé n'est pas atteint, le Lot sera adjugé par un simple coup de marteau.
- Au moment de l'adjudication, l'acheteur devra indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.
- Dès l'adjudication, tous les risques afférents au Lot seront transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir entre le moment de l'adjudication et le retrait du Lot en cas de défaillance de l'acheteur sur ce point.

## Préemption de l'état français

- L'état français dispose d'un droit de préemption sur les biens meubles présentés en vente aux enchères publiques. L'exercice de ce droit s'effectue par l'intermédiaire d'un représentant de l'Etat présent dans la salle. L'Etat se substitue alors au dernier enchérisseur et dispose de quinze jours pour confirmer ce droit de préemption. Bonhams ne pourra être tenue responsable de l'exercice de ce droit par l'Etat français.

## Le paiement

- En plus du prix d'adjudication pour chaque lot l'acheteur convient de payer à Bonhams une prime d'achat de:

- Concernant les lots de Automobiles et de Motos 15% sur chaque véhicule
- Concernant les lots Automobiles 27,5% sur les premiers 25,000€ 26% au dessus de 25,001 et jusqu'à 700,000€ 20% au dessus de 700,001 et jusqu'à 4,000,000€ 14,5% à partir de 4,000,001€
- La TVA au taux normal est prélevée sur la prime d'achat par tous les acheteurs.
- Des frais additionnels ou taxes spéciales peuvent être dûs sur certains Lots en plus des frais et taxes habituelles. Cela sera indiqué dans le catalogue de vente ou bien par une annonce faite au moment de la vente par le commissaire-priseur.
- La vente se fera au comptant et l'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables.
- Bonhams se réserve le droit de garder les Lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix d'adjudication, des frais et taxes applicables.

## Symboles précédents les numéros de Lot :

- † Taux de TVA en vigueur sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat
- Ω TVA sur les objets importés au taux en vigueur prélevable sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat.
- \* TVA sur les objets importés à un taux préférentiel de 5,5% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.
- Y Les Lots peuvent être assujettis à des régulations particulières lors de leur export dans un pays tiers de l'union Européenne. Veuillez regarder le paragraphe sur les espèces en voie de disparition qui se trouve dans le catalogue.
- ◊ Ce lot contient ou est fabriqué en ivoire. Le Gouvernement des Etats-Unis a interdit l'importation d'ivoire aux USA.
- ≈ Veuillez noter qu'en raison d'une récente législation, il se pourrait que le rubis et la jadéite d'origine birmane (Myanmar) ne puissent pas être importés aux Etats-Unis. Les rubis et jadéites d'origine non birmane nécessitent un certificat avant de pouvoir être importés aux Etats-Unis.

Le taux en vigueur de la TVA au moment de l'impression est de 20% mais il peut être sujet à des changements de la part du gouvernement et le taux prélevable sera celui en vigueur le jour de la vente.

## Automobiles et Motos de collection

- L'acquéreur d'un véhicule automobile devra accomplir toutes les formalités nécessaires, de quelque nature que ce soit, pour l'utiliser sur la voie publique, conformément à la législation en vigueur. L'adjudicataire étant censé connaître cette législation, en aucun cas Bonhams ne pourra être tenue responsable du non respect par l'adjudicataire des formalités citées.
- Il tient de la responsabilité de l'acheteur de consulter, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acquérir notamment des contrôles techniques et les titres de circulation.
- Le kilométrage mentionné dans les descriptifs correspond à celui lu sur les compteurs et ne saurait garantir la distance réelle effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée dans le cas échéant.
- L'année annoncée dans la description de chaque Lot correspond à l'année figurant sur le titre de circulation dudit Lot.

## Exportations des Lots

- Tout véhicule provenant de l'Union Douanière française ou bénéficiaire du régime de l'importation temporaire, s'il demeure dans l'Union Douanière pourra être enlevé sur simple présentation du bordereau dont le montant aura été intégralement réglé. Si en revanche l'adjudicataire entend exporter le véhicule hors de l'Union Douanière, il lui appartiendra, sous son entière et seule responsabilité d'accomplir toutes les démarches et formalités requises par la loi en vigueur. En aucun cas Bonhams ne pourra être recherchée pour non respect ou accomplissement desdites formalités.
- Importation temporaire: les véhicules précédés d'un signe oméga (Ω) devant le numéro de Lot ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter de la TVA applicable au taux en vigueur en plus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente.

## Certificat d'exportation

- La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français (licence d'exportation) ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incomptant à l'acheteur.

## Espèces En Voie De Disparition

- Veuillez noter que les Lots précédés du Symbole (Y) sont susceptibles de requérir une licence spéciale du Département Français de L'Environnement avant de pouvoir quitter la France compte tenu des matériaux présents dans le Lot. Nous suggérons aux acheteurs de se renseigner eux-mêmes auprès des autorités compétentes avant d'enchérir.

## Droits de reproduction

- Bonhams est titulaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction est interdite sans une autorisation écrite de Bonhams.
- Bonhams dispose en tant que maison de vente aux enchères publiques, d'une tolérance concernant la reproduction d'œuvres dans son catalogue de vente alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.
- Conformément au droit de la propriété littéraire et artistique, la vente d'une œuvre n'implique pas la cession du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

## Loi et compétence juridictionnelle

- Le présent contrat, toute réclamation, tout litige ou différend le concernant et tout point en découlant, sera régi par le droit anglais et interprété conformément à celui-ci.
- Chaque partie convient irrévocablement que les tribunaux d'Angleterre auront compétence exclusive pour connaître de toute réclamation, tout litige ou différend concernant le présent contrat et tout point en découlant, hormis le fait que Bonhams peut engager des poursuites contre vous devant tout autre tribunal compétent dans la mesure permise par la législation de la juridiction pertinente.
- Vous renoncez irrévocablement à tout droit dont vous pouvez vous prévaloir de contester toute action en justice devant les tribunaux d'Angleterre ou toute autre juridiction devant laquelle Bonhams engage des poursuites contre vous conformément à la clause précédente, de revendiquer que l'action en justice a été engagée devant un forum non conveniens ou de revendiquer que ces tribunaux ne sont pas compétents.

- Les dispositions des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelconque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

- Seule la version en langue française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue ne sera considérée qu'accessoire.

## THE TOM SCOTT COLLECTION

### of Benz, Mercedes, and Mercedes-Benz Motor Cars

*High quality edition produced by John Bentley*

#### **1886 BENZ PATENT MOTORWAGEN THREE WHEELER REPLICA**

*Ex-Rolf Meyer Collection*

#### **1924 MERCEDES 10/40/65 SPORT Chassis no. 27241**

*Ex-Robert Arbuthnot, Edward Mayer, CWP Hampton*

#### **1928 MERCEDES-BENZ 26/120/180 S-TYPE SPORTS TOURER**

Chassis no. 35985  
Engine no. 72191

*Ex-Warner Brothers President John Calley*

#### **1955 MERCEDES-BENZ 300 SC CABRIOLET Chassis no. 188.013-5500028**

*Original Rudge wheel example*

#### **1955 MERCEDES-BENZ 300 SL GULLWING Chassis no. 198.040-5500152**

*Late series, disc brake example*

#### **1962 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER Chassis no. 198.042-10-002997**

*Channel Islands since new and just 13,215 miles recorded*

#### **1968 MERCEDES-BENZ 280 SL ROADSTER WITH HARD TOP**

Chassis no. 113.044-22-000845

*Rare right-hand drive example*

#### **1971 MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 CABRIOLET Chassis no. 111.027-22-003944**

#### **1937 MORGAN 4/4 ROADSTER**

Chassis no. 265

## Final Call for Entries

Important Collectors' Motor Cars and Automobilia

Chichester, Sussex | 12 July 2024



**GOODWOOD  
FESTIVAL OF SPEED SALE**

# Bonhams|Cars



Bonhams|Cars is delighted to announce this magnificent collection originally assembled by the late Tom Scott Senior to headline this year's Goodwood Festival of Speed sale.



Download Bonhams app  
for iOS & Android

## ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801  
[ukcars@bonhamscars.com](mailto:ukcars@bonhamscars.com)  
[bonhamscars.com/fos](http://bonhamscars.com/fos)





# ZOUTE GRAND PRIX

VISITORS WITH A **DREAM**  
DRIVERS WITH A **PASSION**  
CARS WITH A **HISTORY**



## WHAT IS ZOUTE GRAND PRIX?

**ZOUTE GRAND PRIX** is a wondrous world of high-end lifestyle and art events, with cars at the centre of attention.

Proposing a diverse variety of rallies, GT Tours, Car Expositions and sales,

**ZOUTE GRAND PRIX** is sure to deliver a rush of thrill and awe yet again.

These events take place in Knokke-Zoute and Durbuy, Belgium.

CHECK OUT



OUR EVENTS

## THE EPITOME OF STYLE & CLASS

Our main event, **ZOUTE GRAND PRIX** is a high-end car, art, and lifestyle festival spread across Knokke-Heist, Belgium.

With different events, such as a **ZOUTE RALLY** by stow, a **ZOUTE GALLERY** by EY, a **ZOUTE SALE** by BonhamsCars,

a **ZOUTE PRADO** by Kindy Capital and a **ZOUTE GT TOUR**, **ZOUTE GRAND PRIX** is unique in the world.

It spans across several days alongside beautiful cities, with charm and camaraderie  
at the heart of every festivity





AN ENTICING RACE  
THROUGH DURBUY

RALLYE DE DURBUY 24F JUN 5-8

€ 2.995 / PERSON INCL. VAT  
(MAX. 1 PILOT & 1 CO-PILOT PER CAR)



DURBUY GT TOUR 24F JUN 6-8

€ 2.199 / PERSON INCL. VAT  
(MAX. 1 PILOT & 1 CO-PILOT PER CAR)

THE SENSATION OF  
SPEED AND POWER



THE THRILL  
OF YOUTH

ZOUTE NEXTGEN RALLY 24F AUG 10

€ 797.50 / PERSON EXCL. VAT  
(MAX. 1 PILOT & 1 CO-PILOT PER CAR)



THE BACKBONE OF  
ZOUTE GRAND PRIX

€ 3.122.50 / PERSON EXCL. VAT  
(MAX. 1 PILOT & 1 CO-PILOT PER CAR)

ZOUTE RALLY BY STOW 24F OCT 3-6



THE ICONIC GT RACE  
FOR ALL TO LOVE

ZOUTE GT TOUR 24F OCT 6

€ 850 / PERSON EXCL. VAT  
(MAX. 1 PILOT & 1 CO-PILOT PER CAR)

ENTRIES INVITED | CONSIGN TODAY



## The Autumn Stafford Sale The Classic Motorcycle Mechanics Show

Stafford | 12 - 13 October 2024



**BRING YOUR MOTORCYCLE TO BONHAMS,  
WE'LL SELL IT TO THE WORLD.**

*The 1936 Olympia motorcycle show factory display machine*  
**1936 HRD 998cc Series-A Rapide**  
£240,000 - 280,000 \*

Visit [bonhams.com/motorcycles](https://bonhams.com/motorcycles) to:

- REQUEST A COMPLIMENTARY AUCTION VALUATION
- FOR DETAILS OF YOUR NEAREST SPECIALIST
- TO DISCUSS SELLING AND BUYING AT AUCTION
- TO DISCUSS YOUR PROBATE OR INSURANCE VALUATION REQUIREMENTS

### ENQUIRIES

International Dept Director  
+44 (0) 20 8963 2819  
[ben.walker@bonhams.com](mailto:ben.walker@bonhams.com)

Head of Department (UK)  
+44 (0) 20 8963 2818  
[james.stensel@bonhams.com](mailto:james.stensel@bonhams.com)

Senior Specialist  
+44 (0) 20 8963 2822  
[bill.to@bonhams.com](mailto:bill.to@bonhams.com)

Specialist  
+44 (0) 20 7468 8258  
[andrew.barrett@bonhams.com](mailto:andrew.barrett@bonhams.com)

Lancs, Yorks, Cheshire,  
N. Counties & Scotland  
+44 (0) 7811 899 905  
[mark.garside@bonhams.com](mailto:mark.garside@bonhams.com)

Midlands, Peak District & Wales  
+44 (0) 7710 615 868  
[phil.ingle@bonhams.com](mailto:phil.ingle@bonhams.com)

Lincs & East Anglia  
+44 (0) 1507 481 890  
David Hawtin

Leics, Northants, Herts, Beds,  
Bucks & Oxon  
+44 (0) 7973 661 051  
[martin.heckscher@bonhams.com](mailto:martin.heckscher@bonhams.com)

London, Berks, Kent, Surrey  
& Sussex  
+44 (0) 7774 747 017  
[david.hancock@bonhams.com](mailto:david.hancock@bonhams.com)

Hampshire & Dorset  
+44 (0) 1794 518 433  
Mike Jackson

Wiltshire  
+44 (0) 1380 816 493  
[greg.pullen@bonhams.com](mailto:greg.pullen@bonhams.com)

Devon, Cornwall & The South West  
+44 (0) 1872 250 170  
[jonathan.vickers@bonhams.com](mailto:jonathan.vickers@bonhams.com)

Bonhams Motorcycles  
Milton Keynes (Head Office)  
+44 (0) 20 8963 2817  
[motorcycles@bonhams.com](mailto:motorcycles@bonhams.com)

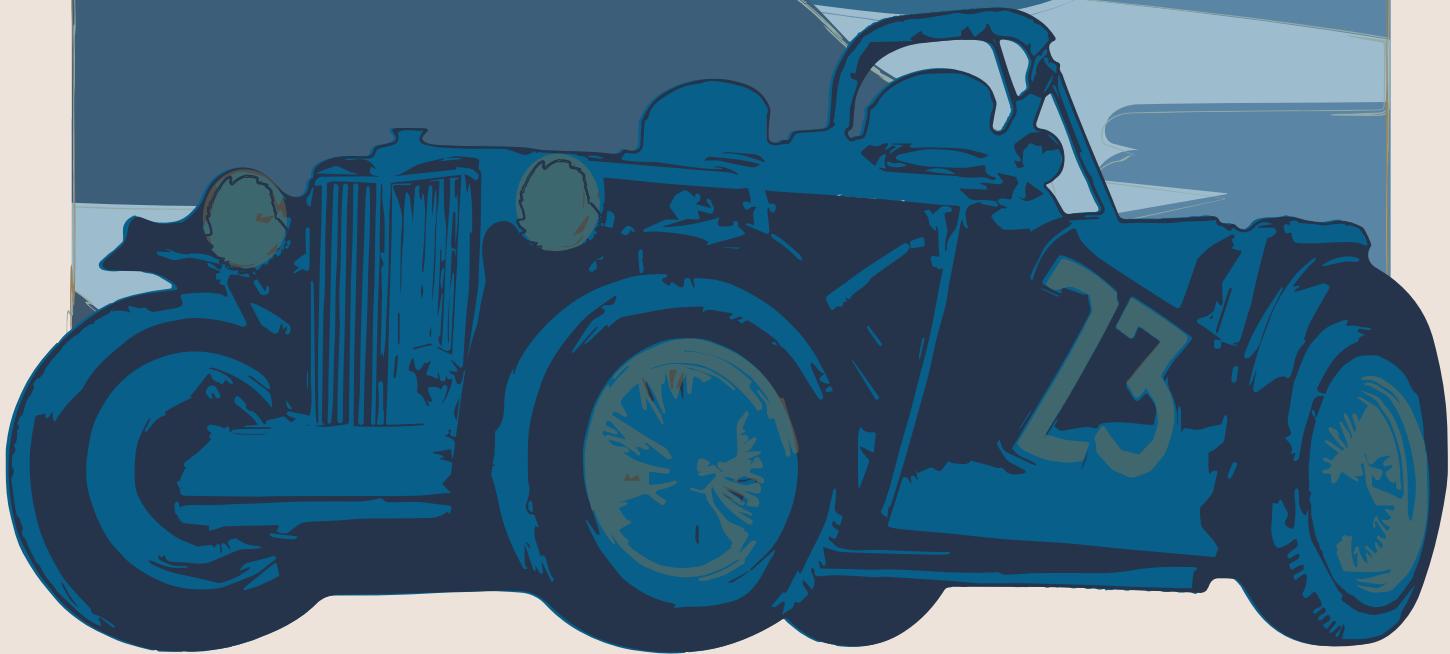
 @BonhamsBikes



## THE QUAIL, A MOTORSPORTS GATHERING

Friday, August 16, 2024

# NOW ACCEPTING ENTRIES



The World's Preeminent Motoring Event Hosted Annually At Quail Lodge & Golf Club In Carmel, California.

### 2024 FEATURED CLASSES

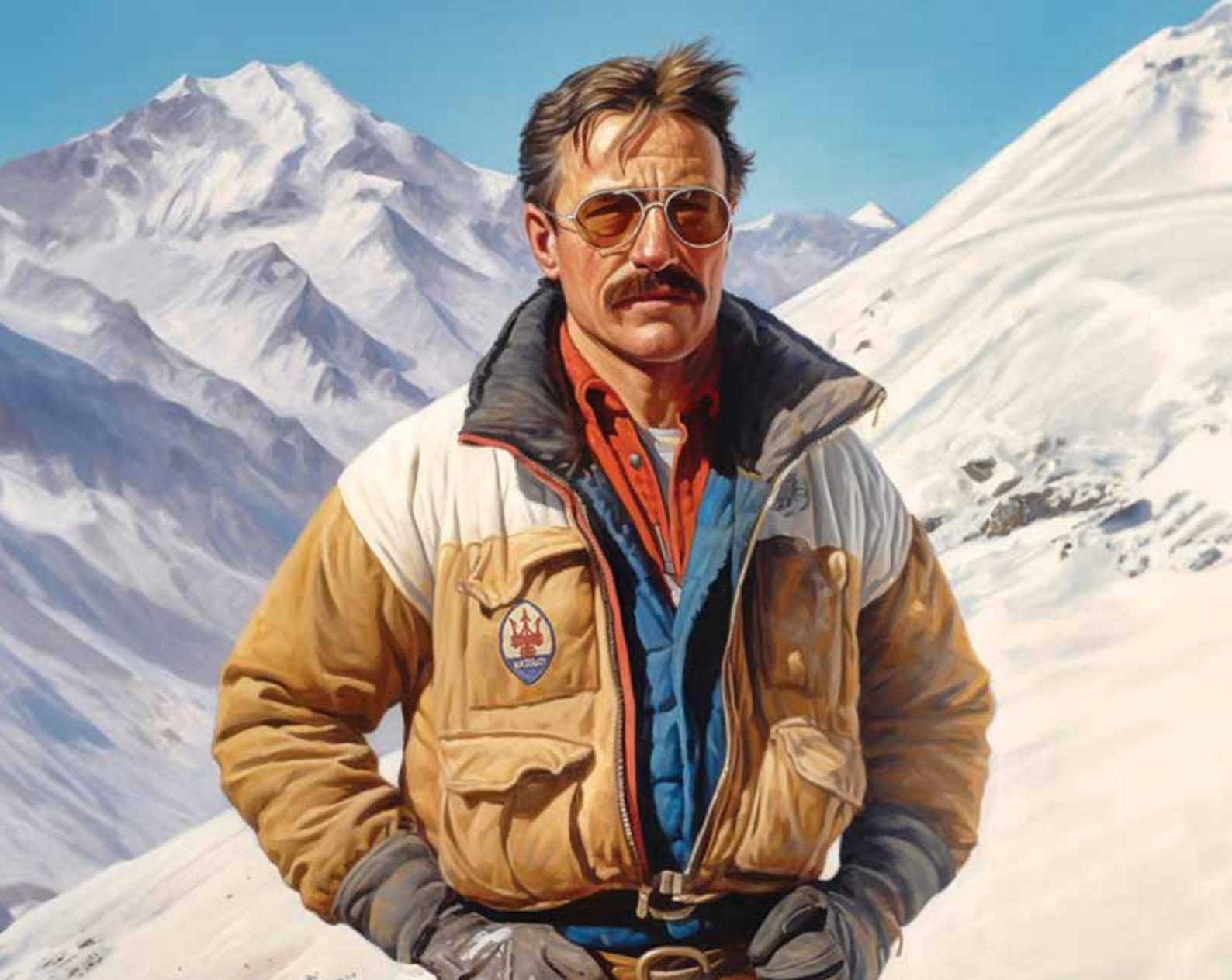
100 Years of MG

50th Anniversary of the  
Porsche 911 Turbo Type 930

Tribute to World Rally Cars

30th Anniversary of  
Koenigsegg Automotive

# YOUR GUIDE TO RESTORING A CLASSIC MASERATI



Restoring a classic Maserati demands unparalleled expertise. Enter Classiche Masters. Combining our 12 specialized workshops with an extensive global network, our consultancy services exceed expectations. These services include in-depth historical research, workshop selection, sourcing of rare spare parts, and meticulous project management. We provide assistance with Maserati's Classiche Certification of Authenticity and guide you through the nuances of buying or selling Maseratis. Each project ensures your Maserati returns to its original glory and reflects your unique taste and preferences.

**Reach new peaks of perfection with Classiche Masters, your sherpa for restoring a classic Maserati. Contact us for a consultation and start your bespoke restoration journey today.**



Proud supporter  
of Alfieri Magazine,  
the independent  
magazine made for  
and by Maserati  
enthusiasts.



[classichemasters.com](http://classichemasters.com)  
[info@classichemasters.com](mailto:info@classichemasters.com)  
+32 474 780 080

# Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

The Sale, including all bidding and buying, is governed by Bonhams' Conditions of Sale. You should read the Conditions and any Sales Information prior to bidding and ensure you understand the charges payable on any purchase you make. The Conditions also set out certain undertakings by bidders and buyers and limits Bonhams' liability to you. Please note an invoice for a purchased lot will be made out in the name as shown on this form and payment will only be accepted from an account in that name (or the name of the company if the bid is on behalf of that company).

## Data protection

Where we obtain any personal information about you when you register or bid with us, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy. A copy of our Privacy Policy can be found on our website ([www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)) or requested by post from Client Services Department, 6 Av. Hoche, 75008 Paris, France, +33 1 42 61 10 10, [paris@bonhams.com](mailto:paris@bonhams.com)

We may from time to time provide you with information about goods and services that we believe may interest you, based on your previous interactions with us. You can opt out of receiving these communications at any time. If you do not want to receive such communications, please tick this box

## Notice to Bidders.

At least 24 hours prior to the Sale, you must provide government issued photo ID, e.g., a passport or driving licence and - if not included on the ID document - proof of address, e.g., a current utility bill, or bank/credit card statement. Corporate clients must also provide their company registration documents, documentary proof of beneficial owners owning 25% or more of the company and confirmation of the named individual's authority to act. Failure to provide these documents may result in your bids not being processed. Clients who are not able to provide documents prior to Sale may opt to bid online using our credit card verification option. Please note we reserve the right to request a bank reference or deposit.

## If successful

I will collect the purchases myself

Please arrange shippers to contact me with a quote and I agree that you may pass them my contact details.



Paddle number (for office use only)

**Bonhams**  
CORNETTE de SAINT CYR

Sale title:	Sale date:																										
Sale no:	Sale venue:																										
<p>If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.</p>																											
<p><b>General Bid Increments:</b></p> <table> <tr> <td>€10 - 200 .....</td> <td>by 10s</td> <td>€10,000 - 20,000 .....</td> <td>by 1,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 500 .....</td> <td>by 20 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,000 .....</td> <td>by 2,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,000 .....</td> <td>by 50s</td> <td>€50,000 - 100,000 .....</td> <td>by 5,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000 .....</td> <td>by 100s</td> <td>€100,000 - 200,000 .....</td> <td>by 10,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000 .....</td> <td>by 200 / 500 / 800s</td> <td colspan="2">above €200,000 .....</td> <td>at the auctioneer's discretion</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000 .....</td> <td>by 500s</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table>		€10 - 200 .....	by 10s	€10,000 - 20,000 .....	by 1,000s	€200 - 500 .....	by 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000 .....	by 2,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,000 .....	by 50s	€50,000 - 100,000 .....	by 5,000s	€1,000 - 2,000 .....	by 100s	€100,000 - 200,000 .....	by 10,000s	€2,000 - 5,000 .....	by 200 / 500 / 800s	above €200,000 .....		at the auctioneer's discretion	€5,000 - 10,000 .....	by 500s			
€10 - 200 .....	by 10s	€10,000 - 20,000 .....	by 1,000s																								
€200 - 500 .....	by 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000 .....	by 2,000 / 5,000 / 8,000s																								
€500 - 1,000 .....	by 50s	€50,000 - 100,000 .....	by 5,000s																								
€1,000 - 2,000 .....	by 100s	€100,000 - 200,000 .....	by 10,000s																								
€2,000 - 5,000 .....	by 200 / 500 / 800s	above €200,000 .....		at the auctioneer's discretion																							
€5,000 - 10,000 .....	by 500s																										
<p><b>The auctioneer has discretion to split any bid at any time.</b></p>																											
Customer Number	Title																										
First Name	Last Name																										
Company name (if applicable)																											
Company Registration number (if applicable)																											
Address																											
	City																										
Post / Zip code	County / State																										
Telephone (mobile)	Country																										
Telephone (landline)																											
E-mail (in capitals)																											
<p><b>Please answer all questions below</b></p>																											
<p>1. ID supplied: Government issued ID <input type="checkbox"/> and (if the ID does not confirm your address) <input type="checkbox"/> current utility bill/ bank statement. If a company, please provide the Certificate of Incorporation, your ID (as above) (plus, if not a director, a letter authorising you to act), and documentary evidence of the company's beneficial owners</p>																											
<p>2. Are you representing the Bidder? <input type="checkbox"/> If yes, please complete question 3.</p>																											
<p>3. Bidder's name, address and contact details (phone and email): Bidder's ID: Government issued ID <input type="checkbox"/> and (if the ID does not confirm their address) <input type="checkbox"/> current utility bill/bank statement</p>																											
<p>Are you acting in a business capacity? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> If registered for VAT please enter your registration here: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>																											

**Please note that all telephone calls may be recorded.**

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in EUR (excluding premium & VAT)	Covering bid *

BY SIGNING THIS FORM, YOU CONFIRM THAT YOU HAVE REVIEWED THE CATALOGUING FOR THE ABOVE LOTS, YOU AGREE TO THE CONDITIONS OF SALE INCLUDING THE WARRANTIES LISTED THEREIN, AND AGREE TO PAY THE APPLICABLE BUYER'S PREMIUM, VAT AND ANY OTHER CHARGES DUE. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

Bidder/Agent's (please delete one) signature:

Date:

\* Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and VAT) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

**Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.**

Please email or post the completed Auction Registration form and requested information to:

Bonhams, Client Services, 6 Av. Hoche, 75008 Paris, France, +33 1 42 61 10 10, [paris@bonhams.com](mailto:paris@bonhams.com)

Bonhams France SAS, 6 avenue Hoche, 75008 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652. EORI Number : FR50077265200011

# Formulaire d'inscription et d'enchère

(Ordre d'achat en personne / en absence / par téléphone)

Veuillez entourer le mode d'enchère ci-dessus.



Numéro d'identification  
(réservé à l'administration)

Bonhams

CORNETTE de SAINT CYR

Cette vente, y compris les enchères et les achats, est régie par les conditions de vente de Bonhams. Vous devez lire les conditions et toutes les informations sur la vente avant d'encherir et vous assurer que vous comprenez les frais à payer pour tout achat que vous effectuerez. Les Conditions définissent également certains engagements pour les enchérisseurs et les acheteurs et limitent la responsabilité de Bonhams à votre égard. Veuillez noter que la facture pour le lot acheté sera établie au nom figurant sur ce formulaire et que le paiement ne sera accepté qu'à partir d'un compte à ce nom (ou au nom de la société si l'enchère est faite au nom de cette société).

## Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels

Lorsque nous obtenons des informations personnelles vous concernant lors de votre inscription ou de votre enchère, nous ne les utilisons que conformément aux termes de notre Politique de confidentialité. Une copie de notre politique de confidentialité est disponible sur notre site web ([www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)) ou peut être demandée par courrier à Customer Services Department, Bonhams, Client Services, 6 Av. Hoche, 75008 Paris, France, +33 1 42 61 10 10, paris@bonhams.com ou par e-mail à [info@bonhams.com](mailto:info@bonhams.com).

Nous pouvons de temps à autre vous fournir des informations sur des biens et services qui, selon nous, pourraient vous intéresser, sur base de vos interactions précédentes avec nous. A tout moment, vous pouvez choisir de ne pas recevoir ces communications. Si vous ne souhaitez pas recevoir ces communications, veuillez cocher cette case

## Avis aux enchérisseurs.

Au moins 24 heures avant la vente, vous devez fournir une pièce d'identité avec photo délivrée par le gouvernement, par exemple un passeport ou un permis de conduire, et - si cela ne figure pas sur la pièce d'identité - un justificatif de domicile, par exemple une facture (électricité, téléphone ou autre), ou un relevé de carte bancaire/de crédit. Dans le cas échéant où le client est une entreprise, ce dernier doit également fournir les documents d'enregistrement de leur société, les justificatifs des bénéficiaires effectifs détenant 25 % ou plus de la société et la confirmation du nom de la personne ayant le pouvoir d'agir de la société. Si vous ne fournissez pas ces documents, vos enchères risquent de ne pas être enregistrées. Les clients qui ne sont pas en mesure de fournir les documents avant la vente peuvent choisir d'encherir en ligne en utilisant notre option de vérification de carte de crédit. Veuillez noter que nous nous réservons le droit de demander une référence bancaire ou un dépôt.

## En cas de succès

Je viens chercher mes achats en personne

Je vous remercie de bien vouloir donner mes coordonnées aux transporteurs qui me transmettront un devis et j'accepte que vous leur communiquiez mes coordonnées afin qu'ils puissent me contacter.

Titre de la vente aux enchères:		Date de la vente:																																				
N° de la vente:		Lieu de la vente:																																				
<p>Si vous n'assitez pas à la vente en personne, veuillez fournir les coordonnées des lots pour lesquels vous souhaitez faire une enchère au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies à la surenchère inférieure la plus proche. Veuillez consulter l'avis aux enchérisseurs publié dans le catalogue pour tout complément d'information se rapportant aux offres par téléphone, en ligne ou par écrit que Bonhams peut accepter en votre nom. Bonhams fera tout son possible pour exécuter ces ordres d'achat en votre nom mais ne sera pas tenu pour responsable en cas d'erreurs ou de manquement à exécuter ces offres d'achat.</p>																																						
<p><b>Paliers d'enchère généraux:</b></p> <table> <tr> <td>€10 - 200</td> <td>.....</td> <td>10s</td> <td>€10,000 - 20,000</td> <td>.....</td> <td>1,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 500</td> <td>.....</td> <td>20 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,000</td> <td>.....</td> <td>2,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,000</td> <td>.....</td> <td>50s</td> <td>€50,000 - 100,000</td> <td>.....</td> <td>5,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000</td> <td>.....</td> <td>100s</td> <td>€100,000 - 200,000</td> <td>.....</td> <td>10,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000</td> <td>.....</td> <td>200 / 500 / 800s</td> <td>au-delà de €200,000</td> <td>....</td> <td>à la discréption du commissaire-priseur</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000</td> <td>.....</td> <td>500s</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>Le commissaire-priseur peut, à sa discréption, diviser les offres d'achat à tout moment.</p>			€10 - 200	.....	10s	€10,000 - 20,000	.....	1,000s	€200 - 500	.....	20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000	.....	2,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,000	.....	50s	€50,000 - 100,000	.....	5,000s	€1,000 - 2,000	.....	100s	€100,000 - 200,000	.....	10,000s	€2,000 - 5,000	.....	200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000	....	à la discréption du commissaire-priseur	€5,000 - 10,000	.....	500s			
€10 - 200	.....	10s	€10,000 - 20,000	.....	1,000s																																	
€200 - 500	.....	20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000	.....	2,000 / 5,000 / 8,000s																																	
€500 - 1,000	.....	50s	€50,000 - 100,000	.....	5,000s																																	
€1,000 - 2,000	.....	100s	€100,000 - 200,000	.....	10,000s																																	
€2,000 - 5,000	.....	200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000	....	à la discréption du commissaire-priseur																																	
€5,000 - 10,000	.....	500s																																				
Numéro client	Titre																																					
Prénom	Nom																																					
Nom de la société (pour l'envoi de la facture dans le cas échéant)																																						
Adresse																																						
Ville	Département/Région																																					
Code postal	Pays																																					
Téléphone portable																																						
Téléphone fixe																																						
Adresse courriel (en lettres majuscules)																																						
<p><b>Veuillez répondre à toutes les questions ci-dessous</b></p>																																						
<p>1. Pièce d'identité fournie: Une pièce d'identité délivrée par le gouvernement <input type="checkbox"/> et (si la pièce d'identité ne confirme pas votre adresse) <input type="checkbox"/> une facture ménagère ou un relevé bancaire. Si l'il s'agit d'une société, veuillez fournir un Kbis (un document officiel attestant l'existence juridique de votre entreprise commerciale), votre pièce d'identité (comme ci-dessus) (et, si vous n'êtes pas directeur, une lettre vous autorisant à agir), ainsi qu'une preuve attestant les bénéficiaires effectifs de la société.</p>																																						
<p>2. Représentez-vous l'enchérisseur ? <input type="checkbox"/> Si oui, veuillez répondre à la question 3.</p>																																						
<p>Nom, adresse et coordonnées (téléphone et courriel) de l'enchérisseur: Pièce d'identité de l'enchérisseur: Pièce d'identité délivrée par le gouvernement <input type="checkbox"/> et (si la pièce d'identité ne confirme pas l'adresse) <input type="checkbox"/> facture ménagère/relevé bancaire.</p>																																						
<p>Agissez-vous à titre professionnel ? <input type="checkbox"/> Si vous êtes immatriculé à la TVA, veuillez indiquer votre numéro d'immatriculation ici: Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>																																						

**Veuillez noter que tous les appels téléphoniques peuvent être enregistrés.**

Téléphone ou ordre d'achat en cas d'absence (T/A)	N° de lot	Brève description	Offre d'achat maximale en EUR (hors prime et TVA)	Ordre d'achat de sécurité*

EN SIGNANT CE FORMULAIRE, VOUS CONFIRMEZ QUE VOUS AVEZ EXAMINÉ LE CATALOGAGE DES LOTS SUSMENTIONNÉS, VOUS ACCEPTEZ LES CONDITIONS DE VENTE, Y COMPRIS LES GARANTIES ÉNUMÉRÉES, ET VOUS ACCEPTEZ DE PAYER LA PRIME D'ACHAT, LA TVA ET TOUS LES AUTRES FRAIS QUI SERAIENT DUS. CECI AFFECTE VOS DROITS LÉGAUX.

Signature de l'enchérisseur/agent (veuillez en supprimer un):

Date:

\*Ordre d'achat de sécurité : une enchère maximale (hors prime et TVA de l'acheteur) devant être exécutée par Bonhams au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone ou si la connexion venait à être coupée pendant les enchères.

**Le paiement ne sera accepté que sur un compte au même nom que celui figurant sur la facture et le formulaire d'inscription à la vente aux enchères.**  
S'il vous plaît, veuillez envoyer par email ou par la poste le formulaire d'inscription à la vente aux enchères dûment rempli.

Bonhams, Client Services, 6 Av. Hoche, 75008 Paris, France, +33 1 42 61 10 10, paris@bonhams.com

Bonhams France SAS, 6 avenue Hoche, 75008 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652. EORI Number : FR50077265200011

Fra/01/2023

# The Bonhams|Cars Network

UK (Head office)			European (Head office)	USA (Head offices)	Rest of the World
101 New Bond Street London, W1S 1SR Tel: (020) 7447 7447	Lincs & East Anglia Motorcycles David Hawtin The Willows Church Lane Swaby, Lincolnshire LN13 0BQ Tel: 01507 481 890	Leics, North Hants, Herts, Beds, Bucks & Oxon Motorcycles Martin Heckscher April Cottage, Cholesbury, near Tring, HP23 6ND Tel: 01494 758 838 Mob: 07973 661 051 martin.heckscher@bonhamscars.com	Paris 6 avenue Hoche, 75008 Paris Tel: +33 1 42 61 10 11 eurocars@bonhamscars.com	New York 580 Madison Avenue New York, NY 10022 Tel: +1 212 461 6515 uscars@bonhamscars.com	Australia 97-99 Queen Street Woollahra Sydney NSW 2025 +61 2 8412 2222 info.au@bonhams.com
<b>UK Representatives</b>			<b>European Representatives</b>	<b>Los Angeles</b> Adrien Durban 7601 W Sunset Blvd Los Angeles, CA 90046 Tel: +1 323 436 5449 adrien.durban@bonhamscars.com	<b>New Zealand</b> John Kennedy Craighall Puruatanga Road Martinborough 5711 New Zealand Tel: +64 6 306 8228 Mob: +64 21 042 5396 kaka943@icloud.com
Cheshire & Staffordshire Motor Cars Chris Shenton Unit 1, Wilson Road Hanford, Staffordshire ST4 4QQ Tel: 01782 643 159 chris.shenton@bonhamscars.com	Motor Cars Robert Hadfield 95 Northorpe Thurlby Bourne PE10 0HZ Tel: 01778 426 417 Mob: 07539 074242 rhadfield10@gmail.com	Lancs, Yorks, Cheshire, N. Counties & Scotland Motor Cars & Motorcycles Mark Garside Knarr Mill Oldham Road Delph, Oldham OL3 5RQ Tel: 01457 872 788 Mob: 07811 899 905 mark.garside@bonhamscars.com	Germany Maximilianstrasse 52 80538 Munich Tel: +49 89 24 205812 munich@bonhams.com	North of Germany Jonathan Middag @bonhamscars.com	<b>Japan</b> Ryo Wakabayashi Tokyo, Japan +81 (0) 3 5532 8636 ryo.wakabayashi@bonhams.com
Devon, Cornwall & South West Motor Cars & Motorcycles Jonathan Vickers Bonhams 36 Lemon Street Truro, Cornwall TR12NR Tel: 01872 250 170 jonathan.vickers@bonhamscars.com	Midlands Motor Cars Richard Hudson-Evans Po Box 4 Stratford-Upon-Avon CV37 7YR Mob: 01789 414 983 richard.hudson-evans@bonhamscars.com	Midlands, Peak District & Wales Motor Cars & Motorcycles Phil Ingle David Hancock Tel: 01428 604 383 Mob: 07774 747 017 david.hancock@bonhamscars.com	Italy Gregor Wenner Tel: +39 049 651305 Mob: +39 333 564 3610 gregor.wenner@bonhamscars.com	Italy Gregor Wenner Tel: +39 049 651305 Mob: +39 333 564 3610 gregor.wenner@bonhamscars.com	<b>USA Representatives</b> <b>Northeast</b> Roger Noble Tel: +1 860 895 3970 roger.noble@bonhamscars.com
Hampshire & Dorset Motorcycles Michael Jackson Tel: 01794 518 433	London, Berks, Pents, Surrey and Sussex Motorcycles David Hancock Tel: 01428 604 383 Mob: 07774 747 017 david.hancock@bonhamscars.com	Midlands, Peak District & Wales Motor Cars & Motorcycles Phil Ingle David Hancock Tel: 01428 604 383 Mob: 07774 747 017 david.hancock@bonhamscars.com	The Netherlands Jonathan Middag Tel: +31 6 50 60 77 96 jonathan.middag@bonhamscars.com	<b>Midwest and East Coast</b> Evan Ide Tel: +1 917 340 4657 evan.ide@bonhamscars.com	<b>Hong Kong</b> Suite 2001 One Pacific Place 88 Queensway Admiralty Hong Kong +852 2918 4321 hongkong@bonhams.com
Wiltshire Motorcycles Greg Pullen Lower heath Ground Easterton Devizes Wiltshire SN10 4PX Tel: 01380 816 493 greg.pullen@bonhamscars.com				<b>Beijing</b> Suite 511, Chang An Club, 10 East Chang An Avenue, Beijing 100006, China Tel: +86 10 6528 0922	
				<b>Midwest</b> Tim Parker Tel: +1 651 235 2776 tim.parker@bonhamscars.com	<b>Singapore</b> Bernadette Rankine 11th Floor, Wisma Atria 435 Orchard Road Singapore 238877 +65 (0) 6701 8038 singapore@bonhams.com
				<b>Pacific Northwest</b> Mark Osborne Tel: +1 415 518 0094 mark.osborne@bonhamscars.com	
				Tom Black Portland, OR Tel: +1 503 239 0227	
				<b>South Central</b> Eric Minoff Tel: +1 917 206 1630 eric.minoff@bonhamscars.com	

# Index

## CARS

Lot No	Year	Model	Lot No	Year	Model
145	1957	Aston Martin DB2/4 MkII 3.0-Litre	133	2008	Lamborghini Reventon
124	1970	Aston Martin DB6 Mark 2 Vantage	139	2010	Lamborghini Reventon Roadster
161	2010	Aston Martin DB9	141	1974	Lamborghini Urraco P300
163	2008	Aston Martin DB9 Volante	150	1939	Lancia Astura Series IV Convertible
120	2010	Aston Martin DBS Volante	156	1963	Lancia Flaminia Sport 2.5 3C
158	1990	Aston Martin Lagonda Series 4	121	2013	Lexus LFA
129	2011	Aston Martin Rapide	127	2021	McLaren Elva
116	2002	Aston Martin V12 Vanquish	126	2015	McLaren P1
134	2009	Aston Martin V8 Vantage	112	1992	Mercedes-Benz 500E
154	1986	Aston Martin V8 Volante	114	1968	Mercedes-Benz 280 SL 'Pagoda'
130	2005	Aston Martin Vanquish S	128	2010	Mercedes-Benz SLS AMG
140	1995	Aston Martin Virage Volante	146	2013	Mercedes-Benz SLS AMG Roadster
155	2007	Bentley Azure	153	1978	Monteverdi Safari
149	1928	Bugatti Type 43	144	1955	Porsche 356 'Pre-A' 1600 Speedster
118	1967	Chevrolet Corvette C2 Sting Ray coupé	110		911 Dakar Junior
152	1929	Chrysler Model 75 Roadster	109		917K Junior
151	1946	Delahaye 135 MS Cabriolet	119	1986	Porsche 930 Turbo 3.3
143	1961	Ferrari 250 GTE	123	1987	Porsche 930 Turbo Flat-nose
147	2005	Ferrari 575 Superamerica	132	2018	Porsche 991 GT2 RS 'Weissach'
135	2011	Ferrari 599 GTO	159	2016	Porsche 991 GT3 RS
142	2011	Ferrari 599 SA Aperta	160	2007	Rolls-Royce Phantom Drophead coupé
125	2004	Ferrari 612 Scaglietti Manual			
162	2004	Ferrari 612 Scaglietti Automatic			
157	2006	Ferrari F430			
111	2011	FIAT-Abarth 695 'Tributo Ferrari'			
117	2006	Ford GT Heritage			
138	2018	Ford GT	106	c.1974	BMW 898cc R90S
136	1994	Jaguar XJ220	102	1972	Honda CB750
115	1952	Jaguar XK120 Fixed Head Coupé	107	1972	Kawasaki 750cc H2
122	1954	Jaguar XK120 SE OTS	108	1976	Kawasaki 903cc Z1
164	1951	Lagonda 2.6	101	1960	Norton 500cc Dominator 88 Deluxe
148	2017	Lamborghini Centenario Roadster	103	1971	Norton Commando 750S
137	2000	Lamborghini Diablo VT Roadster	105	1974	Norton Commando 850
131	2008	Lamborghini Murcielago LP640 Roadster Versace	104	c.1970	Triumph 650cc Bonneville T120R

## MOTORCYCLES



## Acknowledgements

Nous aimeraisons remercier les personnes suivantes pour leur aide et leur collaboration à l'élaboration de ce catalogue et de cette vente:  
We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:

Gerard Cuérel  
Christian Descombes  
Etienne Dricot  
David Hawtin  
Jacqueline & Jérôme Hervet  
Pierre-Yves Laugier  
Marcel Massini  
Antoine Minard  
Bryan Moullet  
Olivier Nameche  
José Pessis  
Bart Prinssen  
Remo Roccaro  
Lennard Van Der Heijde

## Photo Credits

Simon Clay  
Remi Dargegen  
Daniel Reinhard  
Tim Scott  
Tom Wood





Bonhams Geneva  
Rue Etienne-Dumont 10  
1204 Genève  
Suisse

+41 22 300 31 60  
[bonhamscars.com](http://bonhamscars.com)

AUCTIONEERS SINCE 1793