Bonhams

THE BONMONT SALE

Automobiles & Motos de collection

Chéserex, Suisse | 20 Septembre 2020

LOT 232

FERRARI 550 BARCHETTA PININFARINA 2001

Carrosserie Pininfarina

Bonmont Golf & Country Club

LOT 250

PORSCHE 918 SPYDER 2016

THE BONMONT SALE

Automobiles & Motos de collection

Vente aux enchères publique volontaire

Chéserex, Suisse | 20 Septembre 2020

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

COMMISSAIRE-PRISEUR

James Knight (Bonhams)

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 20 Septembre 2020
à 14h

EXPOSITION PUBLIQUE

Vendredi 18 septembre
13h-19h

Samedi 19 septembre
10h-19h

Dimanche 20 septembre
10h-13h
(sur présentation du catalogue)

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÉNEMENT

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

CATALOGUE

CHF 50.- + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

26261

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

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

FRAIS D'ADJUDICATION

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

TVA, TAXE SUR LES VÉHICULES ET DROITS DE DOUANE

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

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

IMPORTANT

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

≠ ENCHÈRES RESTREINTES

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur certains lots qui seront signalés par ce symbole ≠. Contactez notre service clients +44 (0) 20 7447 7447 ou bids@bonhams.com avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ces lots, en revanche nous serons ravis d'offrir la possibilité d'enchérir par téléphone si vous souhaitez enchérir à distance.

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

AUCTIONEER

James Knight

BONHAMS (EUROPE) SA

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

GOLF & COUNTRY CLUB DE BONMONT

Route de Bonmont 31,
1275 Chéserex, Switzerland

AUCTION DATE AND START TIMES

Sunday 20 September 2020
at 2pm

VIEWING

Friday 18 September
1pm - 7pm

Saturday 19 September
10am - 7pm

Sunday 20 September
10am - 1pm
(admission by catalogue only)

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

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

CATALOGUE

CHF 50.- + P&P

SALE NUMBER

26261

FSC
www.fsc.org
MIX
Paper from responsible sources
FSC® C001785

BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

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

TVA, CAR TAX & CUSTOMS DUTIES

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

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

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

IMPORTANT

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

≠ RESTRICTED BIDDING

Please note that special formalities are required should you wish to bid on Lots marked with this symbol ≠

Contact Client Services at +44 (0) 20 7447 7447 or bids@bonhams.com in advance of the sale. Please also note Online Bidding is not available for these Lots, although we are pleased to offer a bidding by telephone service should you wish to bid remotely.

www.bonhams.com

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

Nous vous accueillons à cette vente pour une sélection méticuleuse de plus de 40 automobiles, allant d'une Ferrari 250 coupé Pininfarina des années 1960 à une magnifique collection privée de « supercars » comme neuves. Il y en a vraiment pour tous les goûts, chacune différente assurément, mais avec un dénominateur commun, la qualité et une provenance claire.

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

Au nom de mes collègues Livie Gallone de Bonhams Genève et Paul Gaucher spécialiste responsable des ventes automobiles en Suisse, j'aimerais également saisir l'opportunité de remercier le Président du Club et le comité, Messieurs Quentin du Pasquier et Nicolas Kappenberger, qui nous accueillent pour la seconde 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.

We are delighted to welcome you to our second 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 where a carefully curated selection of over 40 motor cars ranging from a Ferrari 250 GT Coupé Pininfarina to a magnificent collection of 'Supercars' in as new condition. There is really something for everyone, different for sure but with the common denominator of quality and researched provenance.

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

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

Philip Kantor
Head of Department Bonhams Motor Cars Europe
Director European Board

Suite au succès mondial de notre vente inaugurale en 2019, Bonhams Suisse se réjouit de vous accueillir pour cette nouvelle édition 2020 dans le merveilleux cadre du Golf & Country Club de Bonmont.

Des automobiles d'exception et des motos de collection vous seront ainsi dévoilées. Les enchérisseurs auront le privilège exclusif de se retrouver au cœur de l'Abbaye de Bonmont dans laquelle se tiendra cette magnifique vente.

Pendant les journées d'expositions, d'autres objets représentant les nombreuses spécialités de Bonhams seront exposés, telles que les montres, la joaillerie, la photographie, l'art contemporain, l'art moderne, l'art impressionniste, l'art chinois et l'art de la mode.

Les visiteurs, accompagnés de nos spécialistes, pourront admirer ces œuvres exceptionnelles tout en respectant scrupuleusement les mesures de sécurité sanitaire liées au contexte actuel.

Nous nous réjouissons de vous recevoir pour ce week-end du 18 au 20 septembre 2020.

Following the worldwide success of our inaugural sale in 2019, Bonhams Switzerland looks forward to welcoming you to the new 2020 edition in the wonderful setting of the Bonmont Golf & Country Club. Exceptional cars and classic motorbikes will be unveiled to you. Bidders will have the exclusive privilege of being in the heart of Bonmont Abbey where this exceptional auction will be held.

During the exhibition days, other objects representing Bonhams' many specialities will be exhibited, such as watches, jewellery, photography, contemporary art, modern art, impressionist art, Chinese art and fashion art.

Visitors, accompanied by our specialists, will be able to admire these exceptional works while scrupulously respecting the health safety measures linked to the current context.

We look forward to welcoming you for this weekend from 18 to 20 September 2020.

Livie Gallone Moeller
Deputy Head of Switzerland

Information Générale

Admission

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

Ordre d'achat écrit

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

Références

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

Inscription à la vente

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

Commission acheteur

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

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

Dommage

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

Modes de paiement

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

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

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

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

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

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

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

T.V.A.

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

Clés et documents

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

Immatriculation de véhicule et taxes d'importation

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

Guide pour les acheteurs

Dois-je apporter mon catalogue à la vente?

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

Comment puis-je enchérir à la vente?

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

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

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

Enchères téléphoniques

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

Ordre d'achat écrit

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

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

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

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

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

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

Puis-je consulter les documents qui accompagnent les véhicules ?

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

Des garanties sont-elles offertes avec les véhicules ?

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

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

Numéros de châssis et de moteur de motos

Numéros de châssis et de moteur des motos Il n'est pas rare, dans la vie d'une moto, que l'un ou l'autre, châssis ou le moteur, ait été changé, et par conséquent, les numéros de châssis et de moteur sont donc modifiés. Les acheteurs doivent vérifier par inspection personnelle que les numéros de châssis et de moteur indiqués dans la description du catalogue ou sur les documents correspondent à ceux de la moto. Les acheteurs doivent également s'assurer que le numéro estampillé sur une moto est conformes à l'estampille de l'usine d'origine pour ce lot.

General Information

Admission

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

Absentee Bids

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

References

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

Bidder Registration

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

Premium

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

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

Damage

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

Methods of Payment

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

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

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

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

Bonhams preferred payment method is by bank transfer.

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

Bank name: HSBC
Bank address: HSBC Bank plc, London, Zurich branch, Bederstrasse 49, PO Box 1818, 8024 Zurich, Switzerland
Bank account name: Bonhams (Europe) SA
Sort code: 08701
Bank account number: 0010 0346 6001
IBAN: CH34 0870 1001 0034 66 001
SWIFT \ BIC: HSBCCHZZ
If paying by bank transfer, the amount received after the deduction of any bank fees and/or conversion of the currency of payment to Swiss Francs must not be less than the Swiss Francs amount payable, as set out on the invoice.

VAT

The following symbols are used to denote that VAT is due on the hammer price and buyer's premium:
† VAT at 7.7% on hammer price and buyer's premium
Ω VAT on imported items at 7.7% on buyer's premium
Zero rated for VAT, no VAT will be added to the hammer price or the buyer's premium.
In all other instances no VAT will be charged on the hammer price, but VAT at the prevailing rate (currently 7.7%) will be added to the buyer's premium which will be invoiced on a VAT inclusive basis

Keys and Documents

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

Vehicle Registration and Import Taxes

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

Guide for Buyers

Do I need to bring my catalogue to the sale?

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

How do I bid at the sale?

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

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

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

Telephone bidding

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

Absentee/Commission bidding

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

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

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

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

How fast will the auctioneer go?

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

Can I view the files that accompany the vehicles?

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

Are there any warranties offered with the vehicles?

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

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

Motorcycle Frame and Engine Numbers

It is not uncommon in the life of a motorcycle for either the frame or the engine to be changed and as a consequence, the frame and engine numbers to be altered. Buyers must check by personal inspection that frame and engine numbers recorded in the catalogue description or on the registration documents correspond with those on the machine. Buyers must also satisfy themselves whether the physical number stampings on a machine are consistent with original factory stamps for that lot.

Avis
Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Tous les véhicules devront êre retirés à Bonmont le lundi 21 septembre 2020 impérativement avant 16h, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Maëlle Fontaine le jour même de la vente avant 22 heures s'ils viennent retirer leur véhicule avant lundi 21 septembre, 16 heures, (sous réserve d'encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de vente), échéance à laquelle Bonhams doit libérer le lieu de vente.

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

VMaëlle Fontaine pourra être contactée par email: maelle.fontaine@bonhams.com.

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

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page. Il est toutefois très important que vous nous contactiez avant 22h dimanche 20 septembre, si vous souhaitez retirer votre véhicule lundi 21 septembre avant 16h.

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

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

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

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

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

Frais administratif et d'enlèvement depuis Bonmont:

CHF 400.- + TVA par automobile

Frais de stockage à partir de mardi 22 septembre 2020:

CHF 30 + TVA par automobile et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au mercredi 21 octobre 2020 à 17h.

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

Contact:

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

Douanes

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

Assurance après la vente

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

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

Notice
Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

All vehicles must be collected from Bonmont by 4pm Monday 21 September 2020.

As we must clear the venue by 4pm on Monday 21 September 2020, customers must notify Maëlle Fontaine of Bonhams no later than 10pm on the day of the Sale if they will be collecting their vehicle on Monday, no later than 4pm (Purchases will be only released when cleared funds have been received).

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

Maëlle Fontaine can be contacted on:
maelle.fontaine@bonhams.com

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

The uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 10pm on Sunday 20 September if you intend to collect your vehicle by 4pm Monday 21 September.

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

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

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

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

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

Administration and uplift from Bonmont:

CHF 400.- + TVA per motor car

Storage charges from Tuesday 22 October 2020:

CHF 30 + TVA per motor car per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until 5pm Wednesday 21 October 2020
Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to Car Logistics for storage at the client's expense :
CHF 950 + TVA per car

Contact:

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

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact Car Logisitics.
Eddie Daepp
Car Logistics Ltd.
Brunnmattstrasse 5
3174 Thörishaus-Bern
+41 (0)58 356 12 34
f+41 (0)58 356 12 22 fax
e.daepp@carlogistics.com
web: www.car-logistics.com

Insurance after sale

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

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

Vos contacts pour la vente
Your contacts for this Sale

Bonhams (Europe) SA
Rue Etienne-Dumont 10,
1204 Genève, Suisse
+41 22 300 31 60

Spécialistes Automobiles
Motor Car Specialists

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

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

Paul Darvill
+44 (0) 7526 254 630
paul.darvill@bonhams.com

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

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

Administrateurs de la vente
Sale Administrator

Valérie Simonet
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 6 62 50 40 44
valerie.simonet@bonhams.com

Maelle Fontaine
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 6 66 01 91 03
maelle.fontaine@bonhams.com

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

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

Enchères/ Inscriptions à la vente
Lundi à vendredi de 8h 30 à 18h
Bids service/ Sale registrations

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

Comptabilité acheteurs/vendeurs
Buyers/Sellers Accounts

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

Relation Presse
Press Office

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

Abonnement aux catalogues
Catalogue Subscriptions

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

Société de transport recommandée
Recommended Transporter

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

Remerciements
Acknowledgements

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

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

Richard Agostini
Eddie Daepp
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
David Hawtin
Nicolas Kappenberger
Marcel Massini,
Massini AG
José Pessis

PHOTO CREDITS:
Maxime Borreda
Simon Clay
Marian Gerard PHOTOGRAPHE
Jeremy Rollet
Daniel Turetta
Francis Vermeulen

Worldwide Motoring contacts
Contacts d'automobilistes à travers le monde

Europe

Paul Darvill

Paul Gaucher

Gregor Wenner

Gregory Tuytens

Philip Kantor

Hans Schede

Valérie Simonet

Maëlle Fontaine

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

United Kingdom

Tim Schofield

Sholto Gilbertson

Guy Newton

Richard Stafford

James Knight

Malcolm Barber

Mark Gold

Olive Spurrier

Rob Hubbard

Harry Fox-Edwards

Tyger Tholstrup

Beth Hargreaves

Bonhams | 1793

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

West Coast USA

Jakob Greisen

Mark Osborne

Michael Caimano

Derek Boycks

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

East Coast USA

Rupert Banner

Eric Minoff

Evan Ide

Greg Porter

Tim Parker

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

Additional contacts

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

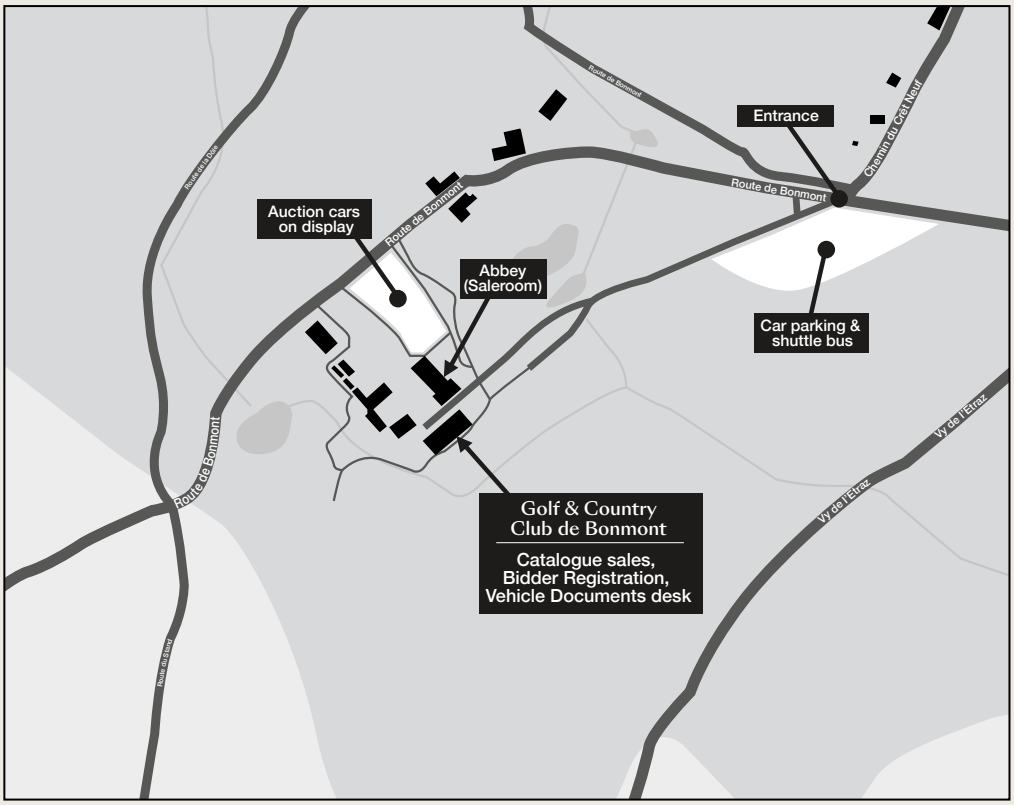
Catalogue Subscriptions
+44 (0) 1666 502 200
+44 (0) 1666 505 107 fax
subscriptions@bonhams.com

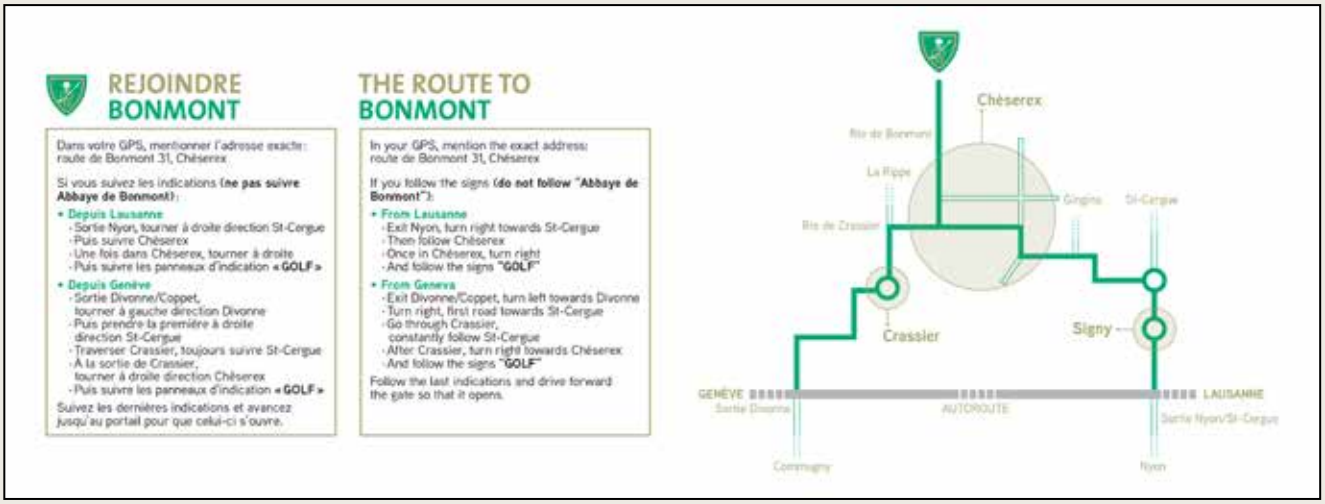
Buyers/Sellers Accounts UK
Cheryl Uggles
+44 (0) 20 7468 8292
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Buyers/Sellers Accounts US
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8591 fax

Accès au Golf & Country Club de Bonmont

Directions to Golf & Country Club de Bonmont





REJOINDRE BONMONT

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

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

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

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

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

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

Motos de collection

dimanche 20 Septembre 2020 | Lots 201 - 226 à 14.00 heures

Images disponibles sur bonhams.com/2626
Tous les défauts ne sont pas précisés. Tous les lots sont vendus en l'état.

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

Numéros de châssis et de moteur de motos

Numéros de châssis et de moteur des motos Il n'est pas rare, dans la vie d'une moto, que l'un ou l'autre, châssis ou le moteur, ait été changé, et par conséquent, les numéros de châssis et de moteur sont donc modifiés. Les acheteurs doivent vérifier par inspection personnelle que les numéros de châssis et de moteur indiqués dans la description du catalogue ou sur les documents correspondent à ceux de la moto. Les acheteurs doivent également s'assurer que le numéro estampillé sur une moto est conformes à l'estampille de l'usine d'origine pour ce lot.

Collectors' Motorcycles

Sunday 20 September 2020 | Lots 201 - 226 at 2pm

Images of each lot are available at bonhams.com/26261
Not all imperfections are stated. All lots sold as viewed.

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

Motorcycle Frame and Engine Numbers

It is not uncommon in the life of a motorcycle for either the frame or the engine to be changed and as a consequence, the frame and engine numbers to be altered. Buyers must check by personal inspection that frame and engine numbers recorded in the catalogue description or on the registration documents correspond with those on the machine. Buyers must also satisfy themselves whether the physical number stampings on a machine are consistent with original factory stamps for that lot.

201
BMW R57 500 CM3 1928

Cadre n° 21872
Moteur n° 70458

- *One of only 1,006 made*
- *Carefully restored*
- *12V LED lighting*

Lancée en 1923, la première moto vendue sous la marque BMW – la R32 – était dotée d'un moteur de 494 cm3 à soupapes latérales et à deux cylindres à plat opposés dont l'architecture « flat twin » allait être désormais associée à la marque. La première sportive de BMW, la R37, apparut en 1924. La R37 qui bénéficiait d'un moteur à soupapes en tête donnant presque deux fois la puissance de la R32 fut en mesure, après préparation, d'enlever le championnat d'Allemagne dès sa première année de participation. Pour 1928, BMW réorganisa sa gamme de moteurs qui comprit désormais deux 750 : un latéral et culbuté. Une course de 78 mm était adoptée sur les latéraux et de 68 mm sur les culbutés quelle que fût la cylindrée, avec des alésages différents selon le modèle. Ainsi le nouveau moteur à culbuteurs de la R57 de sport était un moteur « carré » de 68 mm d'alésage et de course. L'éclairage électrique, jusque-là considéré comme un luxe absolu, devint standard sur toute la gamme routière. La production de la R57 ne dura que trois ans et de nos jours, cette rare BMW de la période Vintage fait partie des machines de la marque les plus recherchées de cette époque.

Sur une production limitée à 1 066 motos, cette rare BMW R57 date de la première année de production. Méticuleusement restaurée, la machine est équipée d'un convertisseur de tension 6/12 volts logé dans le projecteur (commandé par un contacteur sur le phare) qui alimente une ampoule LED dans la lampe principale et le feu arrière afin de ne pas surcharger la petite dynamo. La machine qui n'a pas été utilisée depuis sa restauration demandera une vérification soigneuse avant de reprendre la route. La documentation jointe comprend ses papiers d'immatriculation allemands d'origine et un document suisse 13/20. On joint un moyeu arrière de rechange.
CHF54,000 - 78,000

Following the collapse of its aero engine business after WWI, BMW turned to other areas of manufacture, motorcycles among them. Its first two models, marketed as the Frink and Helios respectively, were failures, but a successful proprietary engine was supplied to other manufacturers. Launched in 1923, the first motorcycle to be sold as a BMW - the R32 - featured a 493cc, twin-cylinder, sidevalve engine having horizontally opposed cylinders, and this 'flat twin' layout would forever be associated with the marque. BMW's first sports machine, the R37, appeared in 1924. The R37 boasted an overhead-valve engine producing almost double the R32's power output, and in tuned form proved good enough to take the German national championship in its debut year.
For 1928 BMW reorganised its range of engines, which now included a brace of 750s: one sidevalve, the other overhead-valve. A stroke of 78mm was used for the sidevalves and 68mm for the OHVs regardless of capacity, with different cylinder bore sizes depending on the model. Thus the new overhead-valve R57 sports roadster's engine was a 'square' unit of 68x68mm bore/stroke. Electric lighting, hitherto regarded as an 'extra', was standardised throughout the roadster range. R57 production lasted for only three years and today this rare Vintage-era BMW is among the marque's most desirable and sought after machines of the period.

One of only 1,006 of its type manufactured, this rare BMW R57 dates from the first year of production. Carefully restored, the machine is fitted with a 6V/12V voltage converter inside the headlamp (controlled by a switch on the headlamp) that powers an LED headlight bulb and another in the taillight so as not to overtax the small dynamo. This machine has not been run since restoration and will require careful re-commissioning before use. Accompanying documentation consists of original German registration papers and Swiss form 13/20. A spare rear hub is included in the sale.

202
BMW R42 494 CM3 1927

Cadre n° 12564
Moteur n° 42620

- *One of 6,502 made*
- *Not run since restoration*
- *Requires re-commissioning*

Établissant un modèle qui perdure de nos jours, la première moto BMW était relativement coûteuse, mais excellente du point de vue de la conception technique et de la fabrication, tandis que le niveau des finitions était exemplaire. Très vite, BMW modernisa sa première routière qui, en 1926, devint la R42 en recevant un moteur révisé et plus puissant doté de culasses détachables en aluminium et d'ailettes de refroidissement disposées à 90 degrés de l'axe des cylindres. Le moteur reculé dans le cadre duplex améliora l'équilibre des masses et permit d'utiliser des tubes avant rectilignes. Le freinage fut aussi revu : l'ancien système arrière à poulie fit place à un tambour sur l'arbre de transmission serré par des colliers externes. L'éclairage électrique encore considéré comme trop luxueux ne sera standard qu'en 1928 ; la production de la R42 ne dura que deux ans et, de nos jours, cette rare BMW de la période Vintage fait partie des machines de la marque les plus recherchées de cette époque.

Datant de 1927, quatre ans seulement après les débuts de la marque comme constructeur, cette R27 soigneusement restaurée se présente dans un état remarquablement bon. Malheureusement, le compteur de vitesse a été dérobé lors d'une exposition. La machine qui n'a pas été utilisée depuis sa restauration requiert une remise en marche précautionneuse. La documentation comprend ses papiers d'immatriculation allemands d'origine et le document suisse 13/20.
CHF36,000 - 48,000

Setting a pattern that endures to this day, the first BMW motorcycle was relatively expensive but superbly engineered and constructed, while the quality of finish was of the highest order. Before long BMW updated its original tourer, which in 1926 became the R42, gaining a redesigned and more powerful engine boasting detachable alloy cylinder heads and cooling fins set at 90 degrees to the cylinder axis. The engine was set further back in the duplex loop frame, which improved weight distribution and enabled straight front down-tubes to be used. The braking too came in for attention: the old block-and-pulley type rear brake being replaced by a drum on the driveshaft gripped by external contracting bands. Electric lighting was still regarded as an 'extra' and would not be standardised until 1928. R42 production lasted for just two years and today this rare BMW is among the marque's most desirable and sought after machines of the Vintage period.

Dating from 1927, only four years since BMW had commenced motorcycle production, this rare R27 has been carefully restored and is presented in commensurately good condition. Unfortunately, the speedometer was stolen while the machine was on display at an exhibition. The machine has not been run since the restoration and will require careful re-commissioning before use. Accompanying documentation consists of original German registration papers and Swiss form 13/20.

203
BMW R11 735 CM3 1929

Cadre n° P1002
Moteur n° 65861

- *Landmark model with pressed steel frame*
- *Purchased un-restored 17 years ago*
- *Only four kilometres since restoration*

Peu après ses débuts comme constructeur automobile avec le rachat de la marque Dixi d'Eisenach, BMW introduisit une importante innovation dans sa gamme de motos en 1929. Le moteur flat-twin était déjà la marque de fabrique de BMW, mais il fut installé pour la première fois dans un cadre en tôle emboutie. Les premiers modèles adoptant cette solution technique radicale qui fit date furent les R11 et R16 de 735 cm3. Le moteur BMW relativement exempt de vibrations était déjà synonyme de douceur et de raffinement et cette qualité, associée à une transmission à trois rapports et arbre final, allait faire de la R11 latérale une des plus séduisantes machines de tourisme de son temps. Progressivement améliorée, la R11 fit l'objet de cinq séries jusqu'en 1934. Les premiers exemplaires, comme celle qui est mise en vente ici, se caractérisent par un phare Bosch spécial (surnommé « en camembert » en raison de sa forme) et un carburateur BMW. Le modèle R11 demeura pratiquement inchangé sous la forme de son successeur, la R12 de 1935, qui ne différait que par l'adoption d'une fourche télescopique et d'une boîte à quatre rapports.

Datant de 1929, cette R11 a été acquise non restaurée dans l'ancienne Allemagne de l'est il y a 17 ans. Elle affiche seulement 4 km au compteur qui doivent correspondre à la distance parcourue depuis sa restauration. Il faut donc prévoir une remise en marche précautionneuse avant de reprendre la route. Le vendeur estime que le montage de deux carburateurs (comme sur la R12 de 1935) apporterait un appréciable gain de performance. La machine est dotée d'une lampe arrière (non visible sur les photos) et d'un bouchon de réservoir spécial. La documentation jointe comprend les papiers d'immatriculation français originaux et le document suisse 13/20.
CHF22,000 - 28,000

Shortly after venturing into car manufacture for the first time by acquiring the Dixi works at Eisenach, BMW introduced a major innovation to its motorcycle range in 1929. The transversely mounted 'flat-twin' engine was already a BMW trademark but for the first time it was installed in a pressed-steel frame, the first models to incorporate this landmark of motorcycle design being the 735cc R11 and R16. BMW's relatively vibration-free engine was already a byword for smoothness and refinement, and this, coupled to a three-speed shaft-drive transmission, made the R11 sidevalve one of the finest touring motorcycles of its day. Progressively improved, the R11 was built in five series up to 1934. Early examples, such as that offered here, featured a distinctive Bosch headlamp (nicknamed 'Camembert' on account of its shape) and a BMW carburettor. The R11 engine remained essentially unchanged in the successor R12 model of 1935, which differed mainly by virtue of its telescopic forks and four-speed gearbox.

Dating from 1929, this R11 was purchased in un-restored condition in the former East Germany 17 years ago. The machine displays a total of only four kilometres on the odometer, which, presumably, is the distance covered since its restoration. However, careful re-commissioning is advised before returning it to the road. The owner is of the opinion that a change to twin carburettors (as fitted to the 1935 R12) would bring about a useful improvement in performance. The machine comes with a taillight (not shown in the photographs) and a pattern fuel tap. Accompanying documentation consists of original French registration papers and Swiss form 13/20.

204
BMW R51 494 CM3 1937

Cadre n° 505121
Moteur n° 9125

- *One of only 3,775 made*
- *One of the finest sports roadsters of its day*
- *Partially restored*

En 1936, un important pas en avant marqua le développement du flat-twin déjà bien établi avec l'introduction de la R5 de 494 cm3. Auparavant, le moteur BMW avait été clairement lié au premier type, le R32 de 1923 et comme ceux des modèles antérieurs de 500 cm3, les côtes du moteur R5 étaient « carrées » avec 68 mm d'alésage et de course. Mais le moteur R5 à soupapes en tête allait plus loin en adoptant deux arbres à cames entraînés par chaîne, innovation permettant d'utiliser des tiges de culbuteur plus courtes et d'augmenter le régime maximal. La puissance maximale passa à 24 ch à 5 800 tr/min et la vitesse de pointe à 140 km/h, chiffre impressionnant à l'époque. En 1938, ce porte-drapeau de la marque devint la R51 en bénéficiant d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière à plongeurs, demeurant en production jusqu'en 1940, date à laquelle 3 775 exemplaires de cette magnifique machine de route avaient été vendus, pour la plupart aux forces de police allemandes. La R51, une des routières les plus convoitées en son temps, demeure très recherchée par les collectionneurs.

Partiellement et patiemment restaurée pendant des années, ce bel exemplaire ne demande qu'une remise en marche précautionneuse avant de reprendre la route. La machine est offerte avec ses papiers d'immatriculation allemands d'origine et un document suisse 13/20.
CHF24,000 - 30,000

An important step forward in the development of BMW's long-running flat-twin occurred in 1936 with the introduction of the 494cc R5. Prior to that the BMW engine had been recognisably related to the first of its type, the 1923 R32, and like those of its (500cc) predecessors, the R5's engine dimensions were 'square' at 68x68mm bore/stroke. However, the overhead-valve R5 engine broke new ground by adopting two chain-driven camshafts, a move that permitted shorter pushrods and higher revs. Maximum power increased to 24bhp at 5,800rpm. Top speed was an impressive 140km/h (87mph). In 1938 this flagship model was up-dated as the R51, gaining a telescopic front fork and plunger rear suspension, and continued in production until 1940, by which time 3,775 of these exciting sports roadsters had been sold, many bought by German police forces. The R51 was one of the most coveted sports roadsters of its era and today is highly sought after by collectors.

Partially and patiently restored over the years, this fine example should require only careful re-commissioning before returning to the road. The machine is offered with original German registration papers and Swiss form 13/20.

205
BMW R66 597 CM3 1939

Cadre n° 513210
Moteur n° 661016

- *BMW's ultimate pre-war overhead-valve sports roadster*
- *One of only 1,669 made*
- *Owned and enjoyed for many years*

Parmi les quatre nouveaux modèles introduit en 1938, se trouvait celui qui représente la routière à culbuteurs de BMW sous sa forme la plus élaborée d'avant-guerre, la R66. Destinée aussi à recevoir un side-car, celle-ci accompagna la 500 culbutée existante désormais appelée R51, mais sans recevoir les deux arbres à cames du plus petit modèle, en conservant donc l'arbre à cames unique entraîné par pignon des twins à soupapes latérales. En même temps, ce nouveau moteur de 597 cm3 était monté dans une partie cycle récemment révisée et dotée d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière à plongeurs. Bien que le cadre tout suspendu eût donné une R66 sensiblement plus lourde que ses devancières « rigides » - 187 kg – la remarquable puissance de 30 ch compensait les kilos supplémentaires en donnant à la machine une vitesse de pointe légèrement supérieure à 145 km/h. Au total, 1 669 R66 virent le jour entre 1938 et 1941. La R66 qui fut en son temps une des motos les plus désirables sur le marché est un modèle très recherché par les collectionneurs.

Cette BMW R66 aurait donc été une des motos les plus chères et les plus exclusive du monde en 1939, son année de fabrication. Elle a été partiellement restaurée au fil des années en conservant des traces de sa patine d'origine. Pilotée et appréciée pendant des années par son propriétaire dans le cadre de son importante collection privée, la machine requiert une révision complète avant de reprendre la route. Considérée comme une moto de route parmi les plus modernes et les plus performantes d'avant-guerre, cette rare et désirable R66 est offerte avec ses papiers d'immatriculation français et suisses d'origine.
CHF22,000 - 28,000

Among four new models introduced in 1938 was the one that represents BMW's overhead-valve sports roadster in its ultimate, pre-war form: the R66. Intended as a sporting sidecar mount, the latter joined the existing OHV 500, now typed 'R51', but did not feature the smaller model's two chain-driven camshafts, using instead the single gear-driven camshaft of the sidevalve-engined twins. At the same time this new 597cc engine went into the recently updated cycle parts, which featured a telescopic front fork and plunger rear suspension. Although the sprung frame resulted in the R66 weighing more than its un-sprung predecessors - 187kg (412lb) - the exemplary power output of 30bhp more than made up for the increase, endowing the bike with a top speed slightly in excess of 90mph (145km/h). In total, 1,669 were made between 1938 and 1941. The R66 was one of the most coveted sports roadsters of its era and today is highly sought after by collectors.

This BMW R66 would have been one of the most expensive - and exclusive - motorcycles on offer anywhere in the world when it was manufactured in 1939. This example has been partially restored over the years while retaining traces of its early patina. Ridden and enjoyed as part of the vendor's extensive private collection for several years, the machine will require careful re-commissioning before further use. One of the most modern and capable of all pre-war roadsters, this rare and desirable R66 is offered with original French and Swiss registration papers.

206

BMW R71 750 CM3 1939 ET SIDE-CAR STOYE

Cadre n° 510286
Moteur n° 701089

- *One of the most capable 'sidecar tugs' of its day*
- *Restored 30 years ago*
- *Ridden and enjoyed regularly*

Une importante évolution dans l'histoire des flat-twins de BMW se produisit en 1936 lors de l'introduction du cadre en tubes d'acier soudés sur le modèle R25 venant remplacer le cadre en tôle emboutie. Le moteur culbuté de 500 cm3 de la R25 était aussi une nouveauté et l'année suivante, un dérivé latéral de 600 cm3 fut introduit sous la désignation R6 et sous la forme d'un type de tourisme prévu pour être attelé. En 1938, les R5 et R6 furent modernisées en recevant une fourche télescopique et une suspension arrière à plongeurs pour devenir respectivement les R51 et R61, tandis que la gamme était encore étendue en proposant une version de cette dernière portée à 750 cm3, la R71. Le moteur R71 ne délivrait que 22 modestes chevaux, mais sa plus grande qualité était sa souplesse exceptionnelle, précisément ce que les clients réclamaient. Au total, 3 458 unités avaient été livrées lorsque la production s'arrêta en1941. Plus tard après la guerre, le modèle réapparut en URSS (l'Ural) et en Chine.

D'après le vendeur, cette R71 ne pouvait être très rapide (105 km/h plein gaz), mais elle tirait comme un tracteur et son pilotage était des plus plaisants en offrant pleinement tous les agréments de la randonnée en side-car. Elle est attelée à un side Stoye, fabricant allemand connu pour être l'inventeur de l'attache à rotule, et elle a toujours permis à son propriétaire de rouler sans aucun souci. Le réservoir (non d'origine) qui provient d'une copie de R71 chinoise a été monté en lieu et place du modèle d'origine jugé trop petit pour une utilisation en side-car. Le réservoir original est joint. Cette R71 restaurée il y a une trentaine d'années a toujours été maintenue en bon état par le vendeur qui l'a appréciée pendant des années dans le cadre de sa collection. Elle fait même partie de ses pièces préférées. La documentation comprend les papiers d'immatriculation français et la carte grise suisse d'origine.
CHF22,000 - 28,000

An important development in the history of BMW's long-running flat-twin occurred in 1936 with the introduction of a welded, tubular steel frame on the R5 model, replacing the pressed steel chassis used hitherto. The R5's 500cc overhead-valve engine likewise was new and the following year a 600cc sidevalve derivative was introduced as the R6, a touring model intended for sidecar duty. In 1938 the R5 and R6 were updated, gaining a telescopic front fork and plunger rear suspension to become the R51 and R61 respectively, while the range was further extended by the introduction of a bored-out-to-750cc version of the latter: the R71. The R71 engine produced only a relatively modest 22bhp but its biggest virtue was exceptional flexibility, which was just what its intended market required. A total of 3,458 R71s had been made by the time production ceased in 1941. Post-war the design was revived in the USSR (as the Ural) and also in China.

According to the vendor, this R71 might not be that fast - 105km/h (65mph) flat out - but it has the pulling power of a tractor and is very pleasant to ride, epitomising all that's best about the sidecar experience. It is attached to a Stoye sidecar, the German manufacturer being notable as the inventors of the ball attachment, and has always provided the owner with reliable and carefree transport. The (non-original) fuel tank is from a Chinese R71 copy and has been fitted because the stock tank was considered too small for sidecar work. The original tank is included in the sale. This R71 was restored 30 years ago and has always been maintained in good order, being ridden and enjoyed by the vendor for many years as part of his extensive private collection. Indeed, this machine is one of his favourites. Accompanying documentation consists of original French registration papers and a Swiss Carte Grise.

207
BMW R51/3 494 CM3 1952

Cadre n° 527066
Moteur n° 527066

- *Early model equipped with steel hubs*
- *Partially restored over the years*
- *Finished in the 'Royal Moroccan Guard' colour scheme*

La première twin d'après-guerre de BMW fut la R51/2 issue, comme sa désignation le suggère, de la R51 d'avant-guerre. Les améliorations comprenaient une fourche télescopique à double effet, un amortisseur de couple sur l'arbre secondaire de la boîte et un cadre renforcé. En réalité, la R51/2 n'était qu'un modèle intérimaire de relance tandis que BMW travaillait sur des types plus modernes. Sa remplaçante, la R51/3, apparut en février 1951 et malgré une similitude dans la désignation, elle était totalement nouvelle et son moteur d'aspect plus épuré ne contenait qu'un seul arbre à cames entraîné par pignons et une dynamo en bout de vilebrequin, entre autres perfectionnements. Si la partie cycle de la R51/3 demeurait essentiellement celle de la période d'avant 1940, le nouveau moteur allait constituer la base des futurs propulseurs de BMW jusqu'en 1969.

Décrite comme une fiable et très belle machine à piloter, ce superbe exemplaire a été partiellement restauré au fil des années et peint en 'Royal Moroccan Guard » comme l'ancienne R51/3 du vendeur (abandonnée en Espagne longtemps auparavant). Il s'agit d'un des premiers modèles équipés de moyeux en acier (plus tard en aluminium). La machine est accompagnée de sa carte grise française originale et du document suisse 13/20.
CHF10,000 - 14,000

BMW's first post-war twin was the R51/2 based, as its designation suggests, on the pre-war R51. Improvements incorporated included a two-way damped front fork, a gearbox main-shaft damper, and a strengthened frame. In truth, the R51/2 was only a stopgap model to get production under way while BMW worked on something more modern. Its replacement, the R51/3, arrived in February 1951 and despite the similarity in designation had an entirely new and much neater looking engine incorporating a single, gear-driven camshaft and a crankshaft-mounted generator among a host of other advances. Although the R51/3's cycle parts remained essentially those of the pre-war period, this new engine would form the basis of BMW's future power units up to 1969.

Described as reliable and a very nice machine to ride, this pretty example has been partially restored over the years and is finished in the 'Royal Moroccan Guard' colour scheme of the owner's old R51/3 (left in Spain a long time ago). It is an early model equipped with steel hubs (later models used aluminium). The machine is offered with an original French Carte Grise and Swiss form 13/20.

208
BMW R2 198 CM3 1931

Cadre n° P18056
Moteur n° 2934

- *Delightful lightweight*
- *Overhead-valve engine was housed in a pressed-steel frame similar to that of the twins*
- *Little use since total restoration*

Identifiant une demande en faveur d'un modèle moins coûteux pour compléter ses twins haut de gamme, BMW introduisit son premier mono, la R39, en 1925. Propulsée par un moteur culbuté de 247 cm3, la R39 offrait une boîte à trois rapports et une transmission par arbre comme les gros modèles. Mais par rapport aux normes BMW, la R39 n'eut pas beaucoup de succès et la première mono fut arrêtée à la fin de 1926. Or, la crise de 1929 allait susciter une demande pour un nouveau modèle plus simple et plus économique afin de concurrencer les petites deux-temps qui monopolisaient le juteux marché des 200 cm3. BMW répondit avec une autre mono, la R2, qui apparut au début de 1931 et se vendit bien malgré les problèmes économiques de l'heure. Le moteur culbuté de 198 cm3 de la R2 était installé dans un cadre en tôle emboutie semblable à celui des twins et la transmission était par arbre comme sur ces dernières. La R2 évolua de la série 1 à la série 5 en recevant diverses améliorations.

Dotée d'un réservoir d'une forme très élégante et d'un schéma de peinture bicolore, cette jolie petite R2 a été peu utilisée depuis sa restauration totale. Peu susceptible de déclencher les radars, cette délicieuse machine légère convient à la randonnée détendue sur petite route de campagne en été. Elle est offerte avec ses papiers d'immatriculation allemands d'origine et son document suisse 13/20.
CHF7,000 - 12,000

Recognising the need for a less expensive model to compliment its top-of-the-range twins, BMW introduced its first single-cylinder design – the R39 – in 1925. Powered by a 247cc overhead-valve engine, the R39 came with a three-speed gearbox and featured shaft drive like the larger models. However, by BMW's standards the R39 was not a great success and this first single-cylinder model was discontinued at the end of 1926. However, the Depression years of the early 1930s brought with them the need for an even simpler - and cheaper - model to compete with the lightweight two-strokes mopping up the lucrative up-to-200cc market. BMW responded with another single, the R2, which appeared early in 1931 and sold well despite the difficult trading conditions. The R2's 198cc overhead-valve engine was housed in a pressed-steel frame similar to that of the twins, and like its larger brethren employed shaft final drive. Various improvements were made as the R2 progressed through Series 1 to 5.

Boasting a particularly graceful fuel tank with two-tone paintwork, this pretty little R2 has seen little use since total restoration. Although unlikely to set the speed cameras flashing, this delightful lightweight is ideal for exploring quiet country lanes on a summer's afternoon. The machine is offered with original German registration papers and Swiss form 13/20.

209
BMW R4/4 398 CM3 1934

Cadre n° P2520
Moteur n° 87965

- *Overhead-valve engine featured enclosed valve gear*
- *Little use since the completion of a total restoration*
- *Rare 'compteur à boule' speedometer in the headlamp*

Introduite en 1932 et conçue pour combler l'écart entre l'économique R2 de 198 cm3 et les coûteuses twins, la R4 ressemblait beaucoup à la première dont le cadre en acier en tôle emboutie et les organes de transmission étaient pratiquement repris sans changement. Le moteur de 398 cm3 à soupapes en tête sous couvercle donnait 12 ch et 2 de plus en 1933 quand la R4 fut révisée selon les spécifications de la série 2 avec un style retouché et une boîte à quatre rapports. Une nouvelle culasse, des carters redessinés et un repositionnement du coffret à outils et de la dynamo furent introduits sur la rustique R4 – modèle adopté par la police et les forces armées allemandes – qui devint la série 5 avant la cessation de la production en 1936. Ce devait être la plus grosse monocylindre de BMW jusqu'à F650 de 1993.

Cette R4/4 a été peu utilisée depuis la fin de sa restauration totale. Le vendeur précise qu'elle est agréable à conduire, avec du couple et un freinage typiquement « vintage » outre une sonorité grave d'échappement particulièrement plaisante. On notera le « compteur à boule » sur le phare. La machine est offerte avec ses papiers d'immatriculation allemands d'origine et son document suisse 13/20.
CHF7,000 - 12,000

Introduced in 1932 and intended to bridge the gap between the 'budget' R2 198cc single and the expensive twins, the R4 looked much like the former, whose channel-section steel frame and running gear it used almost unaltered. The 398cc overhead-valve engine featured enclosed valve gear and produced 12bhp, gaining an extra two horsepower in 1933 when the R4 was updated to Series 2 specification with revised styling and a four-speed gearbox. A new cylinder head, tidier engine casings, and changes to the toolbox and generator locations were introduced as the rugged R4 - a favourite with police forces and the German Army - progressed through to Series 5 before production ceased in 1936. It would be the largest single-cylinder BMW produced until the F650 in 1993.

This R4/4 has seen little use since the completion of a total restoration. The vendor advises us that it is pleasant to ride, with ample torque and typically 'period' braking like all its sisters, plus a particularly pleasing thump from the exhaust. Note the rare 'compteur à boule' speedometer in the headlamp. The machine is offered with original German registration papers and Swiss form 13/20.

210
BMW R25/2 247 CM3 1952

Cadre n° 247532

- *Matching-numbers restored example*
- *Ridden throughout the 1980s and '90s, including a tour of Switzerland*
- *Leather bags were specially made by a shoemaker from the Vallée de Joux*

La première nouvelle BMW d'après-guerre, la R24 de 247 cm3 apparut en 1948 sous un aspect très voisin de celui de la R23 de 1938, mais avec 2 ch de plus. La R24 découle de cette dernière. Développée de la monocylindre R20 de 198 cm3 de 1937/38, elle-même évolution de la R2 si réussie de BMW, la R23 de 247 cm3 fut produite de 1938 à 1940. La réintroduction d'un modèle de 247 cm3 fut le résultat d'un changement de législation en matière de permis de conduire en Allemagne qui étendait les avantages antérieurs des machines jusqu'à 200 cm3 en introduisant une nouvelle limite portée à 250 cm3. Au milieu des années 1950, la R24 fut remplacée par la R25 dotée d'une suspension arrière à plongeurs, mais par ailleurs presque identique. Une version améliorée R25/2 fut introduite en 1951 avec un vilebrequin renforcé et quelques petites révisions des supports de garde-boue avant et de la suspension de la selle.

Cette R25/2 à numéros concordants fut la deuxième restauration totale du vendeur, opération qui fut menée à bien grâce à un stock de pièces d'origine découvert dans la cave d'un cousin. Les deux petites sacoches en cuir ont été spécialement fabriquées par un cordonnier de la vallée de Joux. Utilisée dans les années 1980 et 1990, y compris lors d'un tour de Suisse pour motos historiques en 1988, cette charmante moto est accompagnée de sa carte grise suisse.
CHF5,000 - 7,000

BMW's first new post-war model, the 247cc R24, arrived in 1948 looking pretty much like the pre-war R23 of 1938 but producing an additional 2bhp. The R24 could traces its roots back to the R23 of 1938. Developed from the 198cc single-cylinder R20 of 1937/38, itself a development of BMW's best-selling R2, the 247cc R23 was produced between 1938 and 1940. The reintroduction of a 247cc model had been prompted by changes in German licensing laws, which had removed the favourable concessions previously enjoyed by machines up to 200cc, instituting a new up-to-250cc category instead. In mid-1950 the R24 was superseded by the R25, which featured plunger rear suspension but was otherwise very similar. An improved R25/2 version was introduced during 1951 incorporating a stronger crankshaft and minor revisions to the front mudguard stays and seat springing.

This matching-numbers R25/2 is the owner's second total restoration, which was completed using the balance of a stock of original parts found in his cousin's cellar. The two small leather bags were specially made by a shoemaker from the Vallée de Joux. Ridden throughout the 1980s and '90s, including a tour of Switzerland for old motorcycles in 1988, this charming machine is offered with a Swiss Carte Grise.

211
BMW R25/3 250 CM3

Cadre n° 297704
Moteur n° 297704

- *Restored example using numerous original parts*
- *Tank has been modified by a craftsman to incorporate a luggage grid on the top of it*

Le premier modèle nouveau de BMW après 1945 fut une « mono », la R24 de 250 cm3, qui apparut en 1948 sous un aspect très proche de celui de la R23, mais en gagnant deux chevaux. Au milieu des années 1950, la R24 fit place à la R25 caractérisée par une suspension arrière à plongeurs, mais par ailleurs très semblable à la R24. Une version améliorée, la R25/2, apparut en 1951 avec un vilebrequin renforcé et quelques retouches aux supports de garde-boue avant et à la suspension de la selle. Construite de 1953 à 1956, la variante finale de la R25, la R25/3, bénéficia d'une nouvelle fourche avant télescopique, de moyeux larges et de jantes en alliage léger, entre autres améliorations.

Cette R25/3 est le résultat de la première restauration totale effectuée par le vendeur, opération qui bénéficia de nombreuses pièces originales retrouvées dans la cave de son cousin, outre d'autres pièces de l'ancien stock neuf d'un distributeur BMW. À l'époque, on trouvait très peu de pièces refabriquées et le seul moyen de mener à bien une restauration totale consistait à traquer quelques pièces neuves. Le réservoir a été modifié par un artisan pour y fixer une grille porte-bagage, ce que le vendeur n'a jamais vu par ailleurs. Conduite dans les années 1980 et 1990, la machine est offerte avec sa carte grise suisse.
CHF4,800 - 7,000

BMW's first new post-war model was a single-cylinder design - the 250cc R24 - which arrived in 1948 looking pretty much like the pre-war R23 but producing an additional 2bhp. In mid-1950 the R24 was superseded by the R25, which featured plunger rear suspension but was otherwise very similar. An improved R25/2 version was introduced during 1951 incorporating a stronger crankshaft and minor revisions to the front mudguard stays and seat springing. Built between 1953 and 1956, the final R25 variant - R25/3 - featured a new telescopic front fork, full-width alloy hubs, and alloy wheel rims as the principal upgrades.

This R25/3 is the owner's first total restoration, which was completed using numerous original parts found in his cousin's cellar together with others purchased as new-old-stock from former BMW dealers. At that time there was little available in the way of remanufactured parts, so seeking out original components was the only way the rebuild could be completed. The tank has been modified by a craftsman to incorporate a luggage grid on the top of it; the vendor has never seen another. Ridden throughout the 1980s and '90s, the machine is offered with a Swiss Carte Grise.

212
BMW R27 247 CM3 1964

- *Highly original state*
- *Earles-type leading-link front fork*

Cadre n° 382351
Moteur n° 382351

Le premier modèle nouveau de BMW après 1945.fut une « mono », la R24 de 250 cm3, qui apparut en 1948 sous un aspect très proche de celui de la R23, mais en gagnant deux chevaux. Au milieu des années 1950, la R24 fit place à la R25 caractérisée par une suspension arrière à plongeurs, mais par ailleurs très semblable à la R24. Une version améliorée, la R25/2, apparut en 1951 avec un vilebrequin renforcé et quelques retouches aux supports de garde-boue avant et à la suspension de la selle.

En 1956, la mono BMW avait évolué pour donner la R26. Dans ce qui allait devenir son avant-dernier avatar, la légère et luxueuse BMW « quart de litre » bénéficia d'un moteur plus puissant que celui de sa devancière, la R25, d'une fourche Earles à roue poussée et d'un réservoir agrandi, entre autres améliorations. L'ultime développement de la gamme, la R27, apparut en 1960, pratiquement sans changement sauf un moteur monté sur supports caoutchouc. Construite selon les mêmes normes de qualité exemplaires que les célèbres twins à plat bavaroises, la traditionnelle « mono » de BMW disparue en 1966 ne laissa que des regrets.

Cette machine découverte dans un état proche de l'origine ne demande que quelques pièces neuves pour reprendre la route. Carte grise suisse.
CHF4,800 - 7,000

BMW's first new post-WWII model was a 'single', the 247cc R24, which arrived in 1948 looking pretty much like the pre-war R23 but producing an additional 2 horsepower. In mid-1950 the R24 was superseded by the R25, which featured plunger rear suspension but was otherwise very similar. An improved R25/2 version was introduced during 1951 incorporating a stronger crankshaft and minor revisions to the front mudguard stays and seat springing. By 1956 BMW's 'one-lunger' had evolved into the R26. In what would turn out to be its penultimate form, BMW's quarter-litre luxury lightweight boasted a more powerful engine than its R25 predecessor; an Earles-type leading-link front fork; and a larger fuel tank among numerous improvements. The range's final development - the R27 - arrived in 1960 substantially unchanged but for the adoption of a rubber-mounted engine. Built to the same exemplary standards as the Bavarian company's famous horizontally-opposed twins, the traditional BMW single was much missed after its demise in 1966.

This example was found in its highly original state some time ago, only requiring the owner to fit a few new parts to get it roadworthy again. The machine is offered with Swiss Carte Grise.

213
BMW R69 594 CM3 1956

Cadre n° 652474
Moteur n° 652474

- *Luxury tourer capable of over 100mph*
- *Cost as much as a small family car and sold to discerning enthusiasts for whom expense mattered little*
- *Restored example*

Au début des années 1950, BMW se consacra à l'amélioration de ce qui était essentiellement des modèles d'avant-guerre, mais en 1955 la marque fut prête à lancer une paire de nouvelles machines : les R50 et R69. D'une cylindrée de 494 et 594 cm3 respectivement, les nouvelles BMW héritaient le moteur flat-twin modernisé introduit avec la R51/3 quelques années plus tôt, mais installé cette fois dans une toute nouvelle partie cycle dont les principales innovations par rapport aux pratiques antérieures étaient la fourche avant Earles à bras poussés et la suspension arrière à bras oscillants contenant l'arbre de transmission dans le tube de droite, des solutions de pointe apparues d'abord sur les types de course. Luxueuse routière capable de dépasser 160 km/h, la R69 qui coûtait le prix d'une petite voiture familiale attira des connaisseurs passionnés pour qui le prix importait peu en regard de la qualité technique des BMW. On notera que la machine fut une des premières BMW routières de production dépassant 160 km/h. La R50 et la R69 restèrent en production jusqu'à l'arrivée des versions « S » légèrement plus puissantes en 1961.

L'état de cette R69 des premières séries fait oublier qu'elle a été totalement reconstruite à partir d'une épave. La machine est offerte avec un document émis par l'Office Fédéral des Routes (OFROU) suisse.
CHF10,000 - 14,000

In the early 1950s BMW concentrated on refining what were essentially pre-war designs, but by 1955 was ready with a brace of new machines: the R50 and R69. Of 494cc and 594cc respectively, the newcomers inherited the updated flat-twin engine, introduced on the R51/3 a few years previously, but deployed this in all-new cycle parts, the most notable departures from preceding practice being the Earles-type, leading-link front fork and swing-arm rear suspension enclosing the drive-shaft in the right leg - developments first seen on the works racers. A luxury tourer capable of over 100mph, the R69 cost as much as a small family car and sold to discerning enthusiasts for whom expense mattered little when set against the excellence of BMW engineering. It is notable as one of the first BMW production roadsters to have a top speed of over 100mph (161km/h). The R50 and R69 were produced until the arrival of the slightly more powerful 'S' versions for 1961.

This early R69 was completely restored from a wreck, although one would never guess when looking at it now. The machine is offered with a Swiss OFROU (Office Fédéral des Routes) document.

214
BMW R50/2 594 CM3 1965

Cadre n° 640462
Moteur n° 550638

- *Restored example*
- *Earles-type leading link front fork and swinging-arm rear suspension*

Au début des années 1950, BMW se consacra à l'amélioration de ce qui était essentiellement des modèles d'avant-guerre, mais en 1955 la marque fut prête à lancer une paire de nouvelles machines : les R50 et R69. D'une cylindrée de 494 et 594 cm3 respectivement, les nouvelles BMW héritaient le moteur flat-twin modernisé introduit avec la R51/3 quelques années plus tôt, mais installé cette fois dans une toute nouvelle partie cycle dont les principales innovations par rapport aux pratiques antérieures étaient la fourche avant Earles à bras poussés et la suspension arrière à bras oscillant contenant l'arbre de transmission dans la branche droite, des solutions de pointe apparues d'abord sur les types de course. Le marché du side-car demeurait alors très important pour BMW et le pivot inférieur de la nouvelle fourche offrait des points d'attache alternatifs convenant au montage en toute sécurité d'un « panier ». Les twins R50/R69 continuèrent pendant quelques années en recevant des modifications mineures jusqu'à l'annonce en août 1960 d'un tout nouveau moteur très amélioré notamment sur les plans de la robustesse et de la longévité. La « 500 » devint ensuite la R50/2 et la « 600 », la R69S, tandis qu'une version à haute performance de la première, la R50S s'ajoutait à la gamme.

Cette R50/2 entièrement restaurée est offerte avec ses papiers d'immatriculation français originaux et son document suisse 13/20.
CHF8,000 - 12,000

In the early 1950s, BMW concentrated on refining what were essentially pre-war designs, but by 1955 was ready with a brace of new machines, the R50 and R69. Of 494cc and 594cc respectively, the newcomers inherited the up-dated flat-twin engine introduced on the R51/3 a few years previously, but deployed this in all-new cycle parts, the most notable departures from preceding practice being an Earles-type leading-link front fork and swinging-arm rear suspension enclosing the driveshaft in the right leg - developments first seen on the works racers. The sidecar market remained an important one for BMW, and the new front fork's bottom link incorporated alternative mounting points giving suitable trail should a 'chair' be attached. The R50/R69 twins carried on with only minor detail changes for the next few years and then in August 1960 an entirely new and much improved engine was announced, most of the improvements being concerned with increasing robustness and longevity. The '500' continued thereafter as the R50/2 and the '600' became the R69S, while a high-performance version of the former, the R50S, was added to the range.

This fully restored R50/2 is offered with original French registration papers and Swiss form 13/20.

215
BMW R90S 898 CM3 1976

Cadre n° 4092434
Moteur n° 4092434

- *BMW's landmark first superbike*
- *Restored and finished in the evocative 'Daytona' colour scheme*

Avec l'introduction de la gamme « /6 » en 1973, BMW rejoignit le clan des superbikes avec une paire de flat-twins 900 cm3. La version tourisme fut désignée « R90/6 » et la superbe et nouvelle sportster « R90/S ». Avec son double frein avant à disque, sa selle racing, ses silencieux style mégaphone et sa bulle, la R90S présenta un aspect totalement inédit chez BMW et la finition custom « smoke » à l'aérographe du réservoir, de la selle et du carénage signifiait qu'il n'y aurait pas deux exemplaires sortant d'usine strictement identiques. Avec 67 ch à la poignée, la R90S pouvait garantir une vitesse de pointe supérieure à 200 km/h. Bien sûr, quelques rivales pouvaient faire mieux, mais aucune n'aurait été en mesure d'égaler la capacité de la BMW à rouler aussi vite pendant aussi longtemps. « Quant au confort et à la capacité de voyager à la plus grande vitesse possible avec un minimum de fatigue, la R90S n'a pas d'équivalent » reconnut l'essayeur du magazine Bike dès 1975 avant de conclure : « La vérité est que de nombreuses motos peuvent accomplir une chose ou une autre à la perfection, mais la BMW reste la seule machine que je connaisse qui réussit à tout faire très bien ».

Peinte dans la significative teinte « Orange Daytona », cet exemplaire de la première superbike marquante de BMW, découvert en mauvais état et privé de carénage, a été totalement restauré avec une particulière attention portée à la finition. La documentation jointe est constituée des anciens papiers d'immatriculation suisses. On notera cependant une fuite de liquide de frein.
CHF12,000 - 18,000

With the introduction of the '/6' range in 1973, BMW joined the superbike league with a pair of 900cc flat-twins. The touring version was typed 'R90/6' and the gorgeous new sportster 'R90S'. With its twin front disc brakes, racing-style seat, megaphone-shaped silencers and cockpit fairing, the R90S looked like no BMW before it, and the air-brushed 'smoke' custom finish to tank, seat and fairing meant that no two examples left the factory exactly alike. With 67bhp on tap, the R90S was good for a maximum speed of more than 125mph. True, there were a handful of rivals that were faster, but none of them could match the BMW's capacity for sustained high-speed cruising. "When it comes to comfort and capability for travelling at maximum speed with minimum fatigue, the R90S is second to none," reckoned Bike magazine's tester back in 1975, going on to conclude: "The truth is that many bikes do one thing superbly, but the BMW is the only bike I know that does everything very well."

Finished in the evocative 'Daytona' colour scheme, this example of BMW's landmark first superbike was in poor condition, minus its fairing, before being totally restored, with extreme care taken over the paintwork. Accompanying documentation consists of old Swiss registration papers. It should be noted that there is a leak of brake fluid.

216
BMW R90S 898 CM3 1974

Cadre n° 4074269
Moteur n° 4074269

- *Finished in 'Silver Smoke'*
- *Returned to original specification as part of a partial restoration of the bodywork and cycle parts.*

Avec l'introduction de la gamme « /6 » en 1973, BMW rejoignit le clan des superbikes avec une paire de flat-twins de 900 cm3. La version tourisme fut désignée « R90/6 » et la superbe et nouvelle sportster « R90/S ». Avec son double frein avant à disque, sa selle racing, ses silencieux style mégaphone et sa bulle, la R90S présenta un aspect totalement inédit chez BMW et la finition custom « smoke » à l'aérographe du réservoir, de la selle et du carénage signifiait qu'il n'y aurait pas deux exemplaires sortant d'usine strictement identiques. Avec 67 ch à la poignée, la R90S pouvait garantir une vitesse de pointe supérieure à 200 km/h. Bien sûr, quelques rivales pouvaient faire mieux, mais aucune n'aurait été en mesure d'égaler la capacité de la BMW à rouler aussi vite pendant aussi longtemps. « Quant au confort et à la capacité de voyager à la plus grande vitesse possible avec un minimum de fatigue, la R90S n'a pas d'équivalent » reconnut l'essayeur du magazine Bike dès 1975 avant de conclure : « La vérité est que de nombreuses motos peuvent accomplir une chose ou une autre à la perfection, mais la BMW reste la seule machine que je connaisse qui réussit à tout faire très bien ».

Peinte en « Silver Smoke », cet exemplaire de superbike emblématique de BMW avait été équipé à l'origine de nombreuses pièces non standards, mais il a depuis recouvré ses spécifications d'origine à l'occasion d'une restauration partielle de la carrosserie et de la partie cycle. Antérieurement en utilisation régulière, la machine équipée de sacoches rigides est fournie avec ses documents d'immatriculation français et suisses.
CHF12,000 - 18,000

With the introduction of the '/6' range in 1973, BMW joined the superbike league with a pair of 900cc flat-twins. The touring version was typed 'R90/6' and the gorgeous new sportster 'R90S'. With its twin front disc brakes, racing-style seat, megaphone-shaped silencers and cockpit fairing, the R90S looked like no BMW before it, and the air-brushed 'smoke' custom finish to tank, seat and fairing meant that no two examples left the factory exactly alike. With 67bhp on tap, the R90S was good for a maximum speed of more than 125mph. True, there were a handful of rivals that were faster, but none of them could match the BMW's capacity for sustained high-speed cruising. "When it comes to comfort and capability for travelling at maximum speed with minimum fatigue, the R90S is second to none," reckoned Bike magazine's tester back in 1975, going on to conclude: "The truth is that many bikes do one thing superbly, but the BMW is the only bike I know that does everything very well."

Finished in 'Silver Smoke', this example of BMW's landmark first superbike had a lot of non-standard parts fitted when purchased but has now been returned to original specification as part of a partial restoration of the bodywork and cycle parts. Previously in regular use, the machine is fitted with a set of Krauser panniers and comes with French/Swiss registration papers.

217
BMW R90S 898 CM3 C.1975

Cadre n° 4070369
Moteur n° 4070369

- *Rebuilt in racing style*
- *tuned engine with '336' camshaft; wide rear wheel and larger diameter front brake discs amongst other modifications*

Avec l'introduction de la gamme « /6 » en 1973, BMW rejoignit le clan des superbikes avec une paire de flat-twins de 900 cm3. La version tourisme fut désignée « R90/6 » et la superbe et nouvelle sportster « R90/S ». Avec son double frein avant à disque, sa selle racing, ses silencieux stylemégaphone et sa bulle, la R90S présenta un aspect totalement inédit chez BMW et la finition custom « smoke » à l'aérographe du réservoir, de la selle et du carénage signifiait qu'il n'y aurait pas deux exemplaires sortant d'usine strictement identiques. Avec 67 ch à la poignée, la R90S pouvait garantir une vitesse de pointe supérieure à 200 km/h. Bien sûr, quelques rivales pouvaient faire mieux, mais aucune n'aurait été en mesure d'égaler la capacité de la BMW à rouler aussi vite pendant aussi longtemps. « Quant au confort et à la capacité de voyager à la plus grande vitesse possible avec un minimum de fatigue, la R90S n'a pas d'équivalent » reconnut l'essayeur du magazine Bike dès 1975 avant de conclure : « La vérité est que de nombreuses motos peuvent accomplir une chose ou une autre à la perfection, mais la BMW reste la seule machine que je connaisse qui réussit à tout faire très bien ».

Cette R90S reconstruite dans le style course bénéficie d'un moteur préparé avec un arbre à cames « 336 », d'une roue arrière large, de disques avant de grand diamètre, d'un cadre rigidifié, d'une fourche avant entretoisée, d'amortisseurs Marzocchi, d'un carénage bulle, d'une selle course, de mégaphones, etc. Elle est offerte avec ses papiers d'immatriculation français d'origine et son document suisse 13/20.
CHF4,800 - 7,000

With the introduction of the '/6' range in 1973, BMW joined the superbike league with a pair of 900cc flat-twins. The touring version was typed 'R90/6' and the gorgeous new sportster 'R90S'. With its twin front disc brakes, racing-style seat, megaphone-shaped silencers and cockpit fairing, the R90S looked like no BMW before it, and the air-brushed 'smoke' custom finish to tank, seat and fairing meant that no two examples left the factory exactly alike. With 67bhp on tap, the R90S was good for a maximum speed of more than 125mph. True, there were a handful of rivals that were faster, but none of them could match the BMW's capacity for sustained high-speed cruising. "When it comes to comfort and capability for travelling at maximum speed with minimum fatigue, the R90S is second to none," reckoned Bike magazine's tester back in 1975, going on to conclude: "The truth is that many bikes do one thing superbly, but the BMW is the only bike I know that does everything very well."

This R90S has been rebuilt in racing style, featuring a tuned engine with '336' camshaft; wide rear wheel; larger diameter front brake discs; braced frame; front fork brace; Marzocchi shock absorbers; cockpit fairing; racing saddle, megaphone exhausts, etc. The machine is offered with original French registration papers and Swiss form 13/20.

218
BMW R100RS 980 CM3 1978

Cadre n° 099897
Moteur n° 099897

- *BMWs flagship fully-faired R100RS superbike*
- *Extensive overhaul*
- *Fitted with colour-matched Krauser panniers*

Quelques années seulement après l'introduction de la R90/6 et R90S, BMW augmenta la cylindrée de ses flat-twins haut de gamme pour la saison 1977 sous la forme de la série R100/7, le summum de cette nouvelle gamme étant représenté par la superbike R100RS totalement carénée. En dépit de son style de machine super sport, la R100RS était plutôt une tourisme sport qui ne dépara pas du tout le segment de marché traditionnel de BMW. « BMW a toujours réussi à vous apporter un sentiment unique et presque étrange de complète sécurité et de stabilité dans la vitesse » remarqua Peter Watson du magazine Bike. « La capacité de conserver aussi longtemps que votre permis de conduire tiendra une vitesse de croisière supérieure à 160 km/h ne peut être qu'une des caractéristiques les plus attirantes de ces machines. La RS va même au-delà de sa réputation. »

Cette R100RS du début de production a été totalement démontée (sauf ses principaux organes mécaniques) et rénovée avec remplacement de tous les roulements de roue et de tête de direction, redressement des bras de fourche, échappement neuf, changement des diaphragmes de carburateur, nouveaux soufflets de fourche, etc, pour une facture totale d'élevant à plus de 5 000 CHF. La machine est offerte avec ses sacoches rigides Krauser de teinte assortie et ses papiers d'immatriculation suisses.
CHF3,600 - 4,800
No reserve

Just a few years after introducing the R90/6 and R90S, BMW upped the capacity of its range-topping flat-twins to 980cc for the 1977 season in the form of the R100/7 series, the flagship of this new line-up being the fully-faired R100RS superbike. Although styled like a super-sports machine, the R100RS was more of a sports-tourer, which did it no harm whatsoever in BMW's traditional market sector. "BMWs have always managed to give you a unique and almost uncanny feeling of complete security and stability at speed," observed Bike magazine's Peter Watson. "The ability to maintain cruising speeds of over 100 mph for as long as your licence holds out must be one of the machines' most attractive features. The RS even manages to improve on this reputation."

This early R100RS has been completely dismantled (its major mechanical components excepted) and overhauled with all new wheel bearings and steering head bearings; straightened fork stanchions; new exhaust system: new carburettor diaphragms: new fork/fairing gaiters, etc, etc with over CHF 5,000 being spent on it. The machine comes with colour-matched Krauser panniers and Swiss registration papers.

219
BMW R100RS 980 CM3 1978

Cadre n° 6087331°

- *Original and un-restored example*
- *Has belonged to the vendor since around 1980*
- *Fitted with Krauser panniers*

Peu de temps après l'introduction des R90/6 et R90S, BMW porta à 980 cm3 la cylindrée de ses flat-twins haut de gamme pour la saison 1977 sous la forme de la série R100/7, le sommet de sa nouvelle gamme étant occupé par la superbike R100RS à carénage intégral. Malgré son style de super sportive, la R100RS pourtant plus proche d'une tourisme sport ne fit pas d'ombre au segment de marché traditionnel de la marque. « BMW a toujours réussi à vous offrir un sentiment unique et presque étrange de complète sécurité et de stabilité dans la vitesse » fit remarquer Peter Watson du magazine Bike. « La capacité de conserver aussi longtemps que votre permis de conduire tiendra une vitesse de croisière supérieure à 160 km/h ne peut être qu'une des caractéristiques les plus attirantes de ces machines. La RS va même au-delà de sa réputation. »

Cette R100RS d'origine non restaurée et propriété du vendeur jusque vers 1980 l'a emmené aux quatre coins de l'Europe et, moyennant un minimum d'attention, elle devrait continuer de satisfaire son nouveau propriétaire pendant des années. Les jantes en aluminium qui avaient fait l'objet d'un rappel ont été remplacées par BMW tandis que le thermomètre d'huile digital (fabrication maison) apparaît comme une utile addition. La machine est offerte avec des sacoches rigides Krauser et ses anciens papiers d'immatriculation suisses.
CHF3,400 - 4,400
No reserve

Just a few years after introducing the R90/6 and R90S, BMW upped the capacity of its range-topping flat-twins to 980cc for the 1977 season in the form of the R100/7 series, the flagship of this new line-up being the fully-faired R100RS superbike. Although styled like a super-sports machine, the R100RS was more of a sports-tourer, which did it no harm whatsoever in BMW's traditional market sector. "BMWs have always managed to give you a unique and almost uncanny feeling of complete security and stability at speed," observed Bike magazine's Peter Watson. "The ability to maintain cruising speeds of over 100 mph for as long as your licence holds out must be one of the machines' most attractive features. The RS even manages to improve on this reputation."

This original and un-restored R100RS has belonged to the vendor since around 1980, taking him to the four corners of Europe, and with a little care should continue to serve its new owner for many years. The aluminium wheel rims were the subject of a recall and have been changed by BMW, while the (home-made) digital oil temperature gauge is also worthy of note. The machine is offered with Krauser panniers and old Swiss registration papers.

220
BMW R80RT 798 CM3 1991

Cadre n° 270628
Moteur n° 104EZ 1884 15032

- *Top-of-the line sports roadster*
- *Top speed of around 120mph*
- *Refurbished example, including paintwork*

La première « R80 » de BMW (cylindrée nominale 800 cm3) fut la R80/7 introduite en 1977pour remplacer la R75/7 de 750 cm3 . Comme sa devancière, la R80/7 était propulsée par le traditionnel moteur flat-twin refroidi par air de BMW complété d'une transmission finale par arbre ne demandant qu'un entretien minimal. Suite à l'introduction de la machine d'enduro R80G/S en 1980, la famille R80 fut encore élargie avec les R80ST et R80RT, cette dernière étant une routière longue distance équipée d'un spacieux carénage apparu d'abord sur la R100RT. Nouveauté en 1982, la R80RT fut révisée pour 1984 en recevant les roues, la fourche et le monobras oscillant « Monolever » de la série K. Conçue en fonction des habituels standards de qualité élevés de BMW, la R80RT révisée était tout sauf bon marché en coûtant environ 50 pour cent plus cher qu'une routière Z750GT Kawasaki à arbre.

Acquis auprès de l'administration française des Domaines, cet exemplaire (ex Police) de BMW super tourisme de moyenne gamme était doté à l'origine d'un carénage bleu décoré de graphismes blancs que le propriétaire n'appréciait pas. La carrosserie a donc été repeinte dans un « Aventurine Orange » de Mercedes tandis que les carburateurs étaient reconditionnés et que la machine recevait une selle duo, des valises et divers accessoires destinés à donner une configuration plus « civile » à cette R80RT. Elle est proposée avec ses papiers d'immatriculation français d'origine et son document suisse 13/20.
CHF2,400 - 3,600
No reserve

An all-new design that was supposed to replace BMW's traditional flat-twins, the K100 arrived for 1984 restating the virtues of solidity, comfort and exemplary build quality long associated with the marque. An 8-valve twin-cam unit displacing 998cc, the brick-like four-cylinder motor was laid on its side, lowering the centre of gravity, and mounted fore-and-aft to facilitate the retention of BMW's characteristic shaft drive. Bosch electronic fuel injection was employed and the long-stroke four developed its maximum output of 90bhp at a relatively low 8,000rpm. The K100 spawned a 750cc three-cylinder variant (the K75) and was later enlarged to 1,200cc, gaining a 16-valve cylinder head along the way. Model designations were carried over from the large-capacity twins: the K100RS being the top-of-the line sports roadster and the K100RT the tourer. Although somewhat down on power compared with Japanese opposition, the K100RS nevertheless had a top speed of around 120mph while cosseting its rider with superior comfort and better wind protection.

This K100RS was purchased from a motorcycle dealership and refurbished, its engine being exchanged for a new one at the renowned BMW agent in Geneva. The paintwork has been completely redone in blue and the machine is equipped with panniers, one of which contains some spare parts. Offered with old Swiss registration papers.

221
BMW K100RS 998 CM3 1985

Cadre n° 84122
Moteur n° 104EZ 1485 2115

- *Highly capable long-distance tourer of outstanding reliability*
- *Bodywork completely restored and repainted*
- *Engine has been fitted with a sump 'bash plate' and panniers fitted to the machine*

Nouveauté absolue censée remplacer les traditionnelles flat-twins BMW, la K100 apparut en 1984 pour réaffirmer les vertus de solidité, de confort et de qualité de fabrication exemplaire depuis longtemps associées à la marque. Sous la forme d'un bloc compact à deux ACT et huit soupapes de 998 cm3, le moteur à quatre cylindres couché sur le côté pour abaisser le centre de gravité était placé longitudinalement afin de pouvoir conserver la transmission secondaire par arbre caractéristique des BMW. Il était alimenté par une injection électronique Bosch et malgré sa course assez longue, le nouveau quatre-cylindres délivrait une puissance maximale de 90 ch au régime plutôt modéré de 8 000 tr/mn. La K100 donna lieu à une variante à trois cylindres (la K75) avant d'être par la suite portée à 1 200 cm3 en gagnant au passage une culasse à seize soupapes. Les désignations des modèles suivirent celles des grosses twins : la K100RS coiffa la gamme des sportives et la K100RT, celle des routières pures. Malgré un petit déficit de puissance par rapport aux rivales japonaises, la K100RS pouvait atteindre une vitesse maximale d'environ 190 km/h tout en gratifiant son pilote d'un niveau de confort supérieur et d'une meilleure protection contre le vent relatif.

La carrosserie de cette K100RS a été totalement restaurée et repeinte et le moteur équipé d'un carter « bash plate ». Le vendeur a souvent utilisé cette machine qu'il considérait comme une routière capable de parcourir de longues distances et d'une fiabilité exceptionnelle. La moto est équipée de sacoches rigides dont une contient quelques pièces de rechange. Offerte avec ses papiers d'immatriculation suisses.
CHF2,400 - 3,600
No reserve

An all-new design that was supposed to replace BMW's traditional flat-twins, the K100 arrived for 1984 restating the virtues of solidity, comfort and exemplary build quality long associated with the marque. An 8-valve twin-cam unit displacing 998cc, the brick-like four-cylinder motor was laid on its side, lowering the centre of gravity, and mounted fore-and-aft to facilitate the retention of BMW's characteristic shaft drive. Bosch electronic fuel injection was employed and the long-stroke four developed its maximum output of 90bhp at a relatively low 8,000rpm. The K100 spawned a 750cc three-cylinder variant (the K75) and was later enlarged to 1,200cc, gaining a 16-valve cylinder head along the way. Model designations were carried over from the large-capacity twins: the K100RS being the top-of-the line sports roadster and the K100RT the tourer. Although somewhat down on power compared with Japanese opposition, the K100RS nevertheless had a top speed of around 120mph while cosseting its rider with superior comfort and better wind protection.

The bodywork of this K100RS has been completely restored and repainted and the engine has been fitted with a sump 'bash plate'. The vendor has used the machine quite a lot, finding it a highly capable long-distance tourer of outstanding reliability. The bike is equipped with panniers, one of which contains some spare parts. Offered with old Swiss registration papers.

222
BMW K100RS 998 CM3 1984

Cadre n° 18775

- *An example of BMW's smooth, middleweight super-tourer*
- *Bodywork repainted in Mercedes Aventurine Orange*

Nouveauté absolue censée remplacer les traditionnelles flat-twins BMW, la K100 apparut en 1984 pour réaffirmer les vertus de solidité, de confort et de qualité de fabrication exemplaire depuis longtemps associées à la marque. Sous la forme d'un bloc compact à deux ACT et huit soupapes de 998 cm3, le moteur à quatre cylindres couchés sur le côté pour abaisser le centre de gravité était placé longitudinalement afin de pouvoir conserver la transmission secondaire par arbre caractéristique des BMW. Il était alimenté par une injection électronique Bosch et malgré sa course assez longue, le nouveau quatre-cylindres délivrait une puissance maximale de 90 ch au régime plutôt modéré de 8 000 tr/mn. La K100 donna lieu à une variante à trois cylindres (la K75) avant d'être par la suite portée à 1 200 cm3 en gagnant au passage une culasse à seize soupapes. Les désignations des modèles suivirent celles des grosses twins : la K100RS coiffa la gamme des sportives et la K100RT, celle des routières pures. Malgré un petit déficit de puissance par rapport aux rivales japonaises, la K100RS pouvait atteindre une vitesse maximale aux environs de 190 km/h tout en gratifiant son pilote d'un niveau de confort supérieur et d'une meilleure protection contre le vent relatif.

Cette K100RS acquise auprès d'un négociant et rénovée a bénéficié d'un moteur neuf monté par le réputé représentant de la marque à Genève. La peinture a été totalement refaite en bleu et la machine est équipée de sacoches rigides dont l'une contient quelques pièces de rechange. Documents d'immatriculation suisses.
CHF1,200 - 2,400
No reserve

BMW's first 'R80' (nominally 800cc) model was the R80/7 introduced in 1977 as replacement for the 750cc R75/7. Like its predecessor, the R80/7 was powered by BMW's traditional air-cooled flat-twin engine coupled to low-maintenance shaft final drive transmission. Following the introduction of the R80G/S enduro bike in 1980, the R80 family was extended further by the R80ST and R80RT, the latter being a long-distance tourer equipped with the capacious fairing first seen on the R100RT. New for 1982, the R80RT was updated for 1984, gaining the wheels, forks and 'Monolever' single-sided swinging arm of the K-Series. Engineered to BMW's customarily high standards, the revised R80RT was far from cheap and cost approximately 50% more than Kawasaki's similarly shaft-driven Z750GT tourer.

Coming from the 'Domaines Français' (French Police), this example of BMW's smooth, middleweight super-tourer originally had a blue fairing with white graphics, which the owner did not like. The bodywork has since been repainted in Mercedes Aventurine Orange; the carburettors reconditioned; a dual seat fitted; touring panniers fitted; and various other changes made to bring this R80RT to 'civilian' configuration. The machine is offered with original French registration papers and Swiss form 13/20.

223
BMW R80G/S 798 CM3 1982

Cadre n° 6254664
Moteur n° 6254664

- *BMW's legendary trend-setting off-roader*
- *Restored example*

Identifiant une croissance de la demande en faveur de modèles style tout-terrain, BMW reparut aux ISDT en 1979 dans l'intention de promouvoir sa future gamme de machines d'enduro. La marque annonça en septembre 1980 la première de la lignée, la R80G/S. Sur la base de la routière R80/7 équivalente, la G/S se caractérisait par une roue avant de 21 pouces, des garde-boue rehaussés, un échappement relevé et un monobras oscillant. Spectaculairement peinte en blanc et dotée d'une selle rouge, la R80 G/S qui apparut trop lourde pour une véritable utilisation en tout-terrain se montra néanmoins excellente en tant que routière endurante, un segment de marché que ses descendantes dominent encore aujourd'hui.

Essayant la R80G/S (« la moto verte du gentleman ») en 1981, le magazine Bike écrivit : « Même sur les routes européennes ordinaires... la BMW de route est encore considérée comme la moto de tourisme par excellence et non sans raison. Son aptitude à affronter les conditions de route les plus inattendues tout en maintenant une vitesse de croisière raisonnable est légendaire. La R80G/S du même tonneau qui présente un style un peu plus radical a été modifiée pour affronter éventuellement des circonstances plus extrêmes. »

Cet exemplaire de la légendaire et originale BMW tout-terrain a été totalement restauré sauf la selle d'origine. Elle est accompagnée de ses documents d'immatriculation suisses.
CHF10,000 - 14,000

Recognising the increasing demand for off-road styled models, BMW re-entered the ISDT in 1979 as a means of publicising its forthcoming range of enduro roadsters. The first of these, the R80G/S, was announced in September 1980. Based on the equivalent R80/7 roadster, the G/S featured a 21" front wheel, raised mudguards, a high-level exhaust system, and a single-sided swinging arm. Strikingly finished in white with a red seat, the R80G/S was too heavy for serious rough stuff but nevertheless excelled as a long-distance tourer, a market sector that its successors dominate to this today.

Testing the 'gentleman's green laner' R80G/S in 1981, Bike magazine observed: "Even on regular continental roads... the BMW road bike is still regarded as the ultimate touring motorcycle – and with good reason. Its ability to soak up the most bizarre road conditions and still maintain a reasonable cruising speed is legendary. The R80GS is in the same mould, it's just rather more styled and modified to cope with some of the expected extremes."

This example of BMW's legendary trend-setting off-roader has been completely restored with the exception of the seat, which remains original. The machine is offered with Swiss registration papers.

224
HARLETTE GECO 175 CM3 SUPER SPORT

Cadre n° 1152

- *Powered by an overhead-valve Zurcher engine*
- *Created as an affordable lightweight to sell alongside larger and more expensive Harley Davidson models*

Avec un nom évoquant une « petite Harley-Davidson », la Harlette fut une création de Goode & Co de Neuilly-sur-Seine, un importateur européen de la marque américaine qui avait souhaité vendre une machine légère parallèlement aux modèles HD plus gros et plus chers. Les motos Harlette étaient assemblées dans une usine appartenant à J. et H. Gerkinet à Jeumont dans le nord de la France où la production des premières motos Harlette-Géco démarra vers 1923/1924. Certaines sources indiquent que ces premiers modèles recevaient des moteurs deux temps Gillet-Herstal, tandis que d'autres (dont Tragatsch) avancent qu'ils étaient fabriqués sous licence de la marque autrichienne Puch. Quoi qu'il en soit, il est certain que certaines machines comme celle-ci étaient propulsées par des moteurs Zurcher à soupapes en tête. Vers 1928, Gerkinet fut rachetée par la firme belge Gillet et les motos furent commercialisées sous la marque Gillet-Herstal avec des moteurs Zurcher de 175, 250 et 350 cm3. La production s'arrêta vers 1930.

La restauration de cette rare machine française connut pas mal de problèmes : la firme allemande chargée de la rectification du vilebrequin égara la pièce pendant un certain temps et une école technique eut la responsabilité de la fabrication des tiges de culbuteurs, tandis qu'un autre collectionneur prêtait des composants d'origine afin de les copier. La moto est offerte avec un moteur de rechange, un panier en osier, ses papiers d'immatriculation français et un document suisse 13/20.
CHF3,400 - 4,000
No reserve

Its name suggesting 'little Harley-Davidson', the Harlette was the creation of Goode & Co of Neuilly-sur-Seine, one of the American brand's European importers, who wanted an affordable lightweight to sell alongside HD's larger and more expensive models. Harlette motorcycles were assembled in the factory belonging to J & H Gerkinet of Jeumont, northern France, where production of the first Harlette-Géco motorcycles began around 1923/1924. Some sources state that these early models used Gillet-Herstal two-stroke engines, while others (Tragatsch included) state that they were built under licence from Puch in Austria. Whatever the case, it is certain that some, like that offered here, were powered by overhead-valve Zurcher engines. Circa 1928 Gerkinet was taken over by the Belgian Gillet company, and from then onwards the machines were marketed as Géco-Herstal, powered by 175cc, 250cc and 350cc Zurcher engines. Production ended around 1930.

The restoration of this rare French motorcycle was not without its problems: the German company overhauling the crankshaft lost it for a time, and a School of Mechanics had to be called upon to fabricate the pushrods, while another collector lent other original components so that copies could be made. The machine is offered with a spare engine, wicker basket, French registration papers, and Swiss form 13/20.

All lots are sold 'as is/where is' and Bidders must satisfy themselves as to the provenance, condition, age, completeness and originality prior to bidding.

225

MOTOSACOCHE 1000 CM3 2C9 SIDE-CAR 1921

Cadre n° 3170
Moteur n° 2C9A 65749

- *Motosacoche sidecar*
- *Bought in Thun, Switzerland around 15 years ago*
- *Restored by its former owner*

Fondée aux Acacias à Genève en 1901, la marque Motosacoche tira son nom de l'ensemble moteur autonome créé par les frères Henri et Armand Dufaux pour être installé sur n'importe quelle bicyclette et surnommé pour cette raison « moteur sacoche ». Ce groupe de 211 cm3 fut très vite produit en quantité et les frères fondèrent une filiale en vie de le commercialiser au Royaume-Uni. S'ensuivit une collaboration avec Royal Enfield qui fournit la partie cycle en vue de proposer une moto complète en utilisant un moteur V-twin Motosacoche lorsque la marque recommença à fabriquer des motos en 1910. Les gammes Motosacoche et Royal Enfield furent effectivement identiques au cours des années suivantes, mais après la Grande Guerre, l'activité de la marque suisse sur le marché britannique se limitera à la fourniture de moteurs « MAG » à d'autres constructeurs. Ces moteurs suisses de bonne facture furent aussi très utilisés en Europe, les marchés français et italiens étant approvisionnés par des filiales respectivement implantées à Lyon et à Milan. Vers la fin des années 1920, les moteurs semi-culbutés typiques de Motosacoche firent place (majoritairement) à des groupes à soupapes latérales, tandis que pour le sport et la compétition, la firme offrait une gamme de moteurs à soupapes en tête ou à ACT.

Attelée à un side-car Motosacoche, cette très rare Motosaciche 2C9 de la période Vintage est communément surnommée « le moulin à café » en raison de la forme de la poignée du sélecteur de vitesse. Certains documents font référence à une « Autosacoche ». D'une cylindrée de 1 000 cm3 , le moteur V-twin est semi-culbuté. Le frein arrière agit sur une poulie . On notera la présence d'un équipement d'éclairage complet Rejna Zanardi et d'un compteur Alfa. Cette moto achetée à Thun (Suisse) il y a environ 15 ans avait été totalement restaurée par son précédent propriétaire. Il semble que depuis son achat dans les années 1920, la machine soit restée dans la même région, mais le vendeur n'a pas pu documenter cette hypothèse.Elle est offerte avec ses papiers suisses et un document suisse 13/20.
CHF20,000 - 24,000

Founded in Acacias, Geneva, in 1901, Motosacoche took its name from Henri and Armand Dufaux's self-contained cyclemotor power unit, literally 'une moto sa coche' or 'engine in a bag'. The 211cc motor was soon being manufactured in substantial numbers and the brothers set up a subsidiary firm to market it in the UK. This led to collaboration with Royal Enfield, who supplied the cycle parts necessary to market a complete machine and used a Motosacoche v-twin engine when they recommenced motorcycle manufacture in 1910. The Motosacoche and Royal Enfield ranges were effectively identical for the next few years, but after WWI the Swiss marque's presence in the UK market would be limited to supplying its 'MAG' proprietary engines to other manufacturers. These well-made Swiss power plants were also widely used throughout Continental Europe, the French and Italian markets being served by subsidiary factories in Lyon and Milan respectively. Motosacoche's characteristic inlet-over-exhaust engines were replaced by (mainly) sidevalve types towards the end of the 1920s, while for sports and competition use the firm offered a range of overhead-valve and overhead-camshaft units.

Attached to a Motosacoche sidecar, this very rare Vintage-era Motosacoche 2C9 is commonly known as the moulin à café or kaffeemuhle (coffee grinder) model on account of the shape of the gear change handle. In some documentation this model is referred to as 'Autosacoche'. Displacing 1000cc, the v-twin engine features inletoverexhaustvalve gear while the brakes are of the dummy belt-rim type. A full lighting set by Rejna Zanardini and an Alfa speedometer are other noteworthy features. This motorcycle was bought in Thun, Switzerland around 15 years ago, having been completely restored by its former owner. It seems that since its sale in the 1920s the Motosacoche has always remained in that area, but the vendor has not been able to find any supporting documentation. The machine is offered with Swiss registration papers and Swiss form 13/20.

226

MOTO HONDA CB 500 POLICE 1977

Cadre n° CB500 2038443

- *Honda's second four-cylinder roadster*
- *Originally used by the police force in the Canton de Fribourg, Switzerland*
- *Excellent condition with everything working*
- *Registered as a 'Veteran' in Switzerland*

Cinquante ans après, on a du mal à imaginer ce qu'a été le choc produit sur le monde des motards par la Honda CB 750 lors de sa présentation au Salon de Tokyo d'octobre 1968, face à un public ébahi. Il y avait certes déjà eu de nombreuses motos quatre-cylindres, mais produites en assez faibles quantités et destinées aux rares privilégiés qui pouvaient se les offrir. On avait là pour la première fois une quatre-cylindres de grande série accessible au passionné moyen et dotée d'équipements (arbre à cames en tête, freinage avant à disque, boîte cinq rapports, démarrage électrique, etc.) à rendre du jour au lendemain la concurrence démodée.

Une fois fixés les canons de la moto moderne, Honda fit suivre sa CB 750 de toute une gamme de plus petites quatre-cylindres, dont la première, la CB 500, fut lancée en avril 1971. Cette 500 était exactement aussi bien équipée que sa grande sœur, avec un moteur à arbre à cames en tête, une boîte à cinq rapports, un démarrage électrique et un freinage avant à disque. En apparence similaire à celui de la CB 750, le moteur de la CB 500 était d'une architecture interne assez différente, qui faisait appel à une lubrification par carter humide et non par carter sec, ce dispositif plus complexe présent sur son grand frère. On annonçait une puissance de 50 chevaux, qui permettait d'atteindre environ 177 km/h.

Cette CB 500 Police fut immatriculée pour la première fois le 1er avril 1977 et d'abord affectée au canton de Fribourg (Suisse), puis à celui de Solothurn. Elle se présente en excellent état, avec des équipements (les feux, etc.) qui fonctionnent tous. Elle est proposée avec sa carte grise suisse, catégorie Vétéran.
CHF10,000-15,000
No reserve

Fifty years on, it is hard to imagine the impact the Honda CB750 had on the motorcycling world when it was unveiled to a stunned public at the Tokyo Show in October 1968. True, there had been plenty of four-cylinder motorcycles before, but these had been built in relatively small numbers and aimed at the wealthy few. 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.

Having established the essentials of the modern motorcycle, Honda followed its sensational CB750 with a range of smaller fours, the first of which - the CB500 - appeared in April 1971. The half-litre newcomer was just as well specified as its larger sibling, boasting an overhead-camshaft engine, five-speed gearbox, electric starter, and disc front brake. Although superficially similar to that of the CB750, the CB500 engine was quite different in its internal architecture and used wet sump lubrication rather than its big brother's more complex dry sump arrangement. A maximum power output of 50bhp was claimed, which was good enough for a top speed of around 110mph (177km/h).

This police-specification CB500 was first registered on 1st April 1977 and originally deployed to the Canton de Fribourg in Switzerland and later to the Canton de Solothurn. Presented in excellent condition with everything working (lights, etc), the machine is offered with a Swiss Carte Grise (Veteran).

Automobiles d'Exception

dimanche 20 Septembre 2020 | Lots 227 - 280 à 14.00 heures

Images disponibles sur bonhams.com/26261
Tous les défauts ne sont pas précisés. Tous les lots sont vendus en l'état.

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

Collectors' Motor Cars

Sunday 20 September 2020 | Lots 227 - 280 at 2pm

Images of each lot are available at bonhams.com/26261
Not all imperfections are stated. All lots sold as viewed.

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

227

FIAT 500F 1965

Châssis n° 0879050

- *Present ownership since 1990*
- *Restored in 1998 and 2015*
- *Swiss registered as a 'Veicolo d'Epoca' (Historic Vehicle)*

Mise à part une Ferrari, aucune classique italienne n'est aussi reconnaissable que la Fiat 500. Remplaçante de la 500 « Topolino » adulée de Fiat, la Nuova 500 fit ses débuts en 1957. Radicalement différente de sa devancière conçue avant la guerre, la nouvelle petite Fiat faisait appel à une structure monocoque, recevait un toit ouvrant en toile et une suspension indépendante avec un moteur à l'arrière. Le bicylindre à soupapes en tête de 479 cm3 était refroidi par air et la boîte de vitesses était à quatre rapports. L'austérité de la 500 de base – baptisée « Economica » - ne fit pas l'unanimité, laissant rapidement place à un modèle mieux équipé qui fit son apparition vers la fin de 1957 au salon de Turin. Les raffinements apportés à cette version moins spartiate comprenaient des vitres descendantes, un siège arrière rembourré, un changement de vitesse au volant et des enjoliveurs. La 500D, qui lui succéda en 1960, empruntait le moteur de 499,5 cm3 de la 500 Sport, dans une mouture moins poussée. En 1965, elle fut remplacée par la 500F, dont la carrosserie modifiée recevait des portières articulées à l'avant et un toit ouvrant raccourci, tandis que les modifications mécaniques concernaient la transmission renforcée. La puissance maximale était portée à 22 ch et la vitesse de pointe à près de 100 km/h (96,5 km/h).

Cette Fiat 500F a été achetée par le vendeur en Italie en 1990 et immatriculée au nom de son conducteur habituel, le propriétaire n'étant pas résident en Italie à l'époque. Elle ne fut pas immatriculée au nom du propriétaire avant 1998, mais fut utilisée régulièrement. Rouge avec intérieur beige, la voiture a été restaurée en 1998 puis à nouveau en 2015, plus de 10 000 € ayant été dépensés selon le vendeur qui la décrit comme étant en bon état avec une excellente carrosserie. Les factures figurent au dossier, ainsi que les papiers de l'ancienne immatriculation italienne et la carte grise suisse « Veicolo d'Epoca » (véhicule historique) en cours.
CHF10,000 - 15,000
No reserve

Apart from a Ferrari, no car is more recognisable as classically Italian than the FIAT 500. Replacement for FIAT's much-loved 500 'Topolino', the Nuova 500 debuted in 1957. A radical departure from its predecessor's essentially pre-war design, FIAT's new baby featured unitary construction, an opening fabric roof and all-independent suspension while carrying its engine at the rear. The 479cc power unit was an air-cooled overhead-valve twin and the gearbox a four-speeder. The austerity of the basic 500 - it was known as the 'Economica' - was not well received, prompting the swift introduction of a revised and better equipped model, which first appeared towards the end of 1957 at the Turin Show. Refinements incorporated in this less Spartan version included wind-down windows, an upholstered rear seat, column-mounted switch-gear stalks and hubcaps. Introduced in 1960, the successor 500D used the 499.5cc engine of the 500 Sport in de-tuned form. In 1965 it was superseded by the 500F, the latter's altered bodywork incorporating front-hinged doors and a shortened sunroof, while mechanical improvements included a strengthened transmission. Maximum power increased to 22bhp and the top speed to within a whisker of 60mph (96.5km/h).

This FIAT 500F was purchased in Italy by the current vendor in 1990 and registered in his driver's name as the owner was not resident in Italy at that time. The FIAT was not registered in the owner's name until 1998 but regularly used. Finished in red with beige interior, the car was restored in 1998 and again in 2015, with over €10,000 being spent according to the vendor, and is described by him as in good condition with excellent bodywork. Related bills are on file together with a cancelled Italian registration document and current Swiss Carte Grise for a 'Veicolo d'Epoca' (Historic Vehicle).

228

MERCEDES E50 AMG 1997

Châssis n° WDB2100721A358301

- *First owned by a senior member of the Saudi Arabian Royal Family*
- *Circa 3,500 kilometres from new*
- *Full service history*
- *'As new' condition*

"Quiconque souhaitant personnaliser sa Mercedes trouvera réponse à ses besoins auprès de Mercedes-AMG GmbH. Cette filiale de Daimler-Chrysler propose les compétences réunies de Mercedes et d'AMG en matière d'enrichissement de haute qualité des voitures particulières Mercedes et s'attache à créer sur mesure les Mercedes de rêve de ses clients." - Mercedes-AMG GmbH.

Cette E50 AMG fut immatriculée pour la première fois le 10 mars 1997 au nom d'un membre prééminent de la Maison des Saoud, la famille royale d'Arabie saoudite (Cf. la copie du document d'immatriculation présente au dossier). Faisant partie d'une vaste collection, elle ne fut conduite que rarement, mais elle bénéficia d'entretiens réguliers, ainsi que le montrent les factures présentes au dossier, émises par les agents Mercedes André Chevalley et Auto-Service Bernex pour un total de presque 30 000 CHF. De nouveaux pneus ont été montés en mars 2019 (factures présentes au dossier). Désormais entre les mains d'un second propriétaire, cette voiture n'a parcouru qu'environ 3 500 km depuis l'origine et nous est présentée dans un état 'comme neuf' ; elle possède même toujours son téléphone cellulaire Ericsson. De couleur gris argent avec intérieur en cuir noir, cette Mercedes rare et de plus en plus objet de collection est proposée avec toute sa documentation de bord d'origine, sa carte grise suisse et les documents d'entretien cités plus haut.
CHF20,000 - 30,000
No reserve

"For anyone wishing to give their Mercedes that extra personal touch, Mercedes-AMG GmbH has just the answers. The Daimler-Chrysler subsidiary offers the combined experience of Mercedes-Benz and AMG in the field of high-quality enhancements for Mercedes-Benz passenger cars and puts the emphasis firmly on individuality when creating the customer's dream Mercedes." - Mercedes-AMG GmbH.

First registered on 10th March 1997, this E50 AMG's original owner was a senior member of the House of Saud, the Royal Family of Saudi Arabia (see copy registration document on file). Part of a sizeable collection, the car was driven only sparingly but nevertheless serviced at regular intervals, as evidenced by bills on file totalling almost CHF30,000, mostly from Mercedes-Benz André Chevalley and Auto-Service Bernex. New tyres were fitted in March 2019 (invoice on file). Now in the hands of its second owner, the car has covered only some 3,500 kilometres from new and is presented in virtually 'as new' condition; even the original Ericsson cell phone is still in place. Finished in silver grey with black leather interior, this rare and increasingly collectible Mercedes AMG is offered with all its original books, Swiss Carte Grise, and the aforementioned service records.

229

JAGUAR XK150 3.4-LITRE COUPÉ 1959

Châssis n° 824796DN

- *One of 1,368 right-hand drive coupes*
- *Matching numbers chassis and engine*
- *Original colour combination*
- *Delivered new to UK*
- *In current ownership since 2015*

Présentée au printemps 1957, la XK150 n'était au départ proposée qu'en versions coupé et cabriolet, le roadster n'apparaissant que l'année suivante. Avec 190 ch, la puissance maximale du moteur était identique à celle de la XK 140, les performances ne changeant pratiquement pas. Les versions « Special Equipment » et « S » offraient respectivement 210 et 250 ch, cette dernière autorisant un temps surprenant au 0 à 100 km/h de 7, 3 secondes et une vitesse maximale de 218 km/h. Tout cela grâce à l'adoption de la culasse « straight-port », mise au point par Weslake, de pistons haute compression, de trois carburateurs SU de 2 pouces et de deux pompes à essence électriques. L'overdrive et la boîte automatique Borg-Warner étaient proposées en option, cette dernière devenant le choix privilégié, tandis que le différentiel à glissement limité Thornton Powr-Lok était disponible sur la version « S » de la XK 150. Les roues acier restaient l'équipement de série, bien que les XK150 qui en sont équipées soient d'une grande rareté, la plupart ayant été achetées en spécification SE (Special Equipment) avec des roues à serrage central.

Le certificat du Jaguar Heritage qui l'accompagne précise que cette XK150 à numéros concordants a été construite en février 1959 et livrée neuve par A. Freeman de Manchester, au Royaume-Uni, à son premier propriétaire, Wholesale Oil Ltd. Faisant partie des 1 368 coupés à conduite à droite, elle est équipée de la très recherchée boîte avec overdrive et arbore une livrée British Racing Green avec intérieur en daim vert. Achetée en Suisse par le vendeur en décembre 2015 (facture de vente au dossier). Les autres documents fournis sont la carte grise suisse et l'historique des précédentes immatriculations au Royaume-Uni. La voiture est également vendue avec un jeu de roues et un exemplaire du livre « Jaguar XK150 Explored » de Bernard Viart.
CHF50,000 - 80,000
No reserve

Introduced in the spring of 1957, the XK150 was available at first only in fixed and drophead coupé forms, the open roadster version not appearing until the following year. At 190bhp, the engine's maximum power output was identical to that of the XK140, so performance was little changed. 'Special Equipment' and 'S' versions came with 210 and 250bhp respectively, the latter delivering an astonishing 0-60mph time of 7.3 seconds and a top speed of 136mph (218km/h). This was achieved by the introduction of the Weslake-developed 'straight-port' cylinder head, high-compression pistons, triple 2" SU carburettors, and twin electric fuel pumps. Overdrive and a Borg-Warner automatic gearbox were the transmission options, the latter becoming an increasingly popular choice, while a Thornton Powr-Lok limited-slip differential was available for the XK150S. Steel wheels remained the standard fitting, though XK150s so equipped are a great rarity as most were sold in SE (Special Equipment) specification with centre-lock wire wheels.

Its accompanying Jaguar Heritage Certificate reveals that this matching-numbers XK150 was manufactured in February 1959 and delivered new via A Freeman of Manchester, UK to its first owner, Wholesale Oil Ltd. One of 1,368 right-hand drive fixed-head coupés built, it was equipped with the desirable overdrive gearbox and finished in British Racing Green with suede green interior. Bought by the vendor in Switzerland in December 2015 (sales receipt on file). Additional documentation consists of a Swiss Carte Grise and details of the car's previous registration history in the UK. The car also comes with another set of wheels and a copy of the book 'Jaguar XK150 Explored' by Bernard Viart.

230

BMW Z4 M COUPÉ 2007

Châssis n° WBSDU91050LK55159

- *Limited edition and more powerful 'M' variant*
- *Six-speed manual transmission*
- *Circa 61,000 kilometres from new*

En 2006, un coupé fastback avec un toit à double bulle style Zagato, fut ajouté à la gamme, en même temps qu'un modèle à haute performance, la Z4 M. Le M fait référence à Motorsport GmbH, la filiale compétitions de BMW, qui, depuis le début des années 1980, développe ses propres modèles performants et luxueux sous la marque M-Power. Le roadster et le coupé Z4 M sont animés par le six cylindres en ligne S54 de 3,2 litres, qui délivre une puissance maximale de 338 ch sur les modèles européens. Selon Car magazine, c'est « suffisant pour propulser la plus rapide des Z4 à 100 km/h en 5 secondes, un rien plus rapide que la berline M3 qui partage la même mécanique. Elle accélère avec enthousiasme jusqu'à 8 000 tr/min, surtout dans la seconde moitié du compte-tours. Les autres modifications des modèles M comprennent la voie avant élargie, la suspension modifiée, les pneus plus larges et la géométrie de direction améliorée. Le magazine Car résumait son essai du coupé Z4 M ainsi : « ...l'ensemble de la BMW est particulièrement séduisant et ses performances sont étonnantes. Elle fait le tour du Nürburgring en 8 minutes 15 secondes, sept secondes plus vite que l'ancienne M3 ». BMW revendiquait une vitesse de pointe de 250 km/h pour la Z4 M.

Un modèle qui gagnera incontestablement son statut de « classique » dans le futur, cette BMW Z4 M est bleu métallisé avec intérieur assorti et n'a parcouru que 61 000 kilomètres d'origine. Cette Z4 a été révisée le 15 mars 2017 et se présente dans un état qui correspond cet usage parcimonieux. La voiture est vendue avec une carte grise suisse périmée et tous ses livrets originaux, y compris son carnet d'entretien.
CHF50,000 - 70,000
No reserve

In 2006 a fastback coupé, with Zagato-esque double-bubble roof, was added to the BMW Z4 range, coincidentally with the arrival of higher-performance Z4 M models. The 'M' refers to BMW Motorsport GmbH, the German manufacturer's competitions department, which since the early 1980s has been developing its own distinctive 'M-Power' brand of performance-enhanced luxury models. Both the Z4 M roadster and coupé were powered by the award-winning 3.2-litre S54 straight-six engine, which in European models delivered a maximum output of 338bhp. According to Car magazine, this was "enough to propel the fastest Z4 to 62mph (100km/h) in 5.0sec, fractionally quicker than the mechanically identical but tubbier M3. It howls its way to 8000rpm, feeling strong everywhere, but especially so over the second half of the rev counter". Other changes to the 'M' models included a wider front track; revised front suspension; wider tyres; revised steering geometry; and the reversion to hydraulic power steering. Car summed up its review of the Z4 M coupé thus: "...as an overall package the BMW is hugely appealing, and its performance is astonishing. It lapped the Nürburgring in 8min 15sec, which is seven seconds quicker than the old M3." BMW claimed a top speed of 155mph (250km/h) for the Z4 M.

A model surely destined for 'highly collectible' status in the future, this BMW Z4 M is finished in blue metallic with matching interior and has covered only some 61,000 kilometres from new. The Z4 was last serviced on 15th March 2017 and is presented in a condition commensurate with such careful and sparing usage. The car comes with a cancelled Swiss Carte Grise and all its original books, including the service booklet.

231
PORSCHE 997 GT2 2008

Châssis n° WP0ZZZ99Z8S794146

- *Rare high-performance Porsche 911 variant*
- *Delivered new in Italy*
- *One owner from new*
- *Only 800 kilometres from new*
- *Full service history*

La GT2 prenait pour base la 911 Turbo contemporaine, et notamment son moteur à double turbo. Sur la GT2, le six cylindres à plat refroidi par air de 3,6 litres développait à l'origine 414 ch, ce qui suffisait pour obtenir une vitesse de pointe de 301 km/h. Pour rendre la GT2 utilisable sur circuit, les freins, la suspension et les roues avaient été adaptés au substantiel surcroit de performance, tandis que l'appui aérodynamique était renforcé par un bouclier avant plus grand et un becquet arrière. Avec seulement deux roues motrices, la GT2 était considérablement plus légère que la Turbo, l'essentiel des équipements intérieur ayant été retirés, et s'avérait le modèle le plus cher de la gamme 911.

Bien que la gamme de Type 996 ait été dévoilée en 1999, ce ne fut pas avant 2002 que la version GT2 de ce nouveau type fut commercialisée, date à laquelle le programme des moteurs de compétition Porsche avait basculé à l'admission atmosphérique avec la GT3. Donc, la GT2 Type 996 fut d'abord mise au point comme une version routière, tout en retenant l'agressive carrosserie de modèle de circuit de sa devancière.

La production de la GT2 était toujours restée à la traîne, derrière celle des modèles moins élitistes de la gamme 911, et c'est ainsi que la version Type 997 n'apparut pas avant 2007, soit trois ans après le début de commercialisation du type 997. Cette nouvelle GT2 fut lancée au Salon de Francfort, les voitures arrivant chez les concessionnaires en novembre 2007. Une fois encore, l'apparence de la GT2 différait de celle de la 997 Turbo avec des éléments aérodynamiques plus élaborés à l'avant et l'arrière.

The GT2 was based on the contemporary 911 Turbo, using essentially the same twin-turbocharged engine. In the GT2, the 3.6-litre air-cooled flat-six produced around 414bhp initially, which was good enough for a top speed of 301km/h (187mph). To make the GT2 fit for track use, the brakes, suspension, and wheels were up-rated to cope with the substantial increase in performance, while aerodynamic downforce was enhanced by a larger front air dam and a rear spoiler. Of rear-wheel-drive configuration, the GT2 was considerably lighter than the Turbo, many of the interior fittings having been deleted, and was the most expensive model in the 911 range.

Although the successor Type 996 range had arrived in 1999, it was not until 2002 that a GT2 version of this new model became available, by which time Porsche's motor sports programme had switched to the normally aspirated GT3. Thus the Type 996 GT2 was developed primarily as a road car, albeit one that retained its track-orientated predecessor's characteristically aggressive-looking bodywork.

GT2 production had always lagged behind that of the less exotic models in the 911 range, and so it was that the Type 997 version did not appear until 2007, some three years after the first such models had gone on sale. This new GT2 was launched at the Frankfurt Motor Show, with cars arriving at dealerships in November 2007. Once again, the GT2's appearance differed from that of its 997 Turbo sister car, with further aerodynamic enhancements front and rear.

Le moteur de la GT2 Type 997 prenait pour base le bloc 3,6 litres existant, mais ses deux turbos étaient désormais à « géométrie variable », pour procurer un maximum de puissance et de réponse à l'accélération à tous les régimes. Cette nouvelle technologie s'accompagnait d'un utile surcroit de puissance, la GT2 Type 997 affichant 522 ch et 501 lb/ft de couple. En 2008, le magazine Motor Trend réalisait un 0 à 100 km/h en 3,3 secondes et le 400 m départ arrêté en 11,3 secondes avec « leur » GT2, tandis que la vitesse de pointe de 328 km/h revendiquée par cette dernière en faisait l'une des très rares Porsche de route capable de dépasser la « double tonne » (200 miles à l'heure).

Livrée neuve en Italie au propriétaire suisse actuel, cette GT2 immaculée n'a parcouru que 800 kilomètres depuis qu'elle a quitté l'usine de Stuttgart. D'un jaune saisissant avec intérieur noir et ceintures de sécurité contrastantes jaunes, la voiture a été révisée la 2 février 2017 est se présente « comme neuve ». Cette séduisante et très exclusive supercar allemande est vendue avec sa pochette en cuir Porsche, avec garantie, carnet d'entretien, manuel d'utilisation (en italien), mode d'emploi des systèmes audio et de communication, rapports d'état (2014 et 2017), deux clés, deux porte-clés Porsche, un classeur contenant toutes les factures d'entretien et des photographies, un certificat de conformité (copie) et la carte grise suisse périmée.
CHF150,000-180,000

The Type 997 GT2's engine was based on the existing 3.6-litre unit, though its twin turbochargers were now of the 'variable geometry' type, designed to provide optimum boost and throttle response at all engine speeds. With this new technology came a useful increase in power, the Type 997 GT2 having all of 522bhp and 501lb/ft of torque at its disposal. In 2008, Motor Trend magazine achieved a 0-60mph time of 3.3 seconds and a standing quarter-mile of 11.3 seconds with 'their' GT2, while the latter's claimed top speed of 204mph (328km/h) made it one of only a tiny handful of Porsche road cars capable of exceeding the 'double ton'.

Delivered new in Italy to the present Switzerland-resident owner, this pristine GT2 has covered a mere 800 kilometres since it left the Stuttgart factory. Strikingly finished in yellow with black interior, the latter featuring contrasting yellow safety belts, the car was last serviced on 2nd February 2017 and is presented in 'as new' condition. This exclusive and highly desirable German supercar is offered with its Porsche leather wallet; guarantee, maintenance, and service books (in Italian); communications and audio instruction books; inspection reports (2014 and 2017); two keys; two Porsche key rings; binder containing all maintenance invoices and photographs; Certificate of Conformity (copy); and cancelled Swiss Carte Grise.

232

Conversion avec capote électrique par la carrosserie Pavesi officiellement reconnue

FERRARI 550 BARCHETTA PININFARINA 2001

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFZR52B000124045

- *One of only 448 built*
- *One owner*
- *16,100 kilometres from new*
- *All books and tools*

Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 5,5 litres à 48 soupapes de la Barchetta Pininfarina est le même que celui de la 550 Maranello, développant 485 ch à 7 000 tr/min. Toute la fonderie du bloc à la pointe du progrès est en alliage léger, les chemises en aluminium sont traitées au Nikasil et les bielles sont en alliage de titane. La conception des conduits d'admission et d'échappement est directement issue de celle des Ferrari de Formule 1, offrant une efficacité optimale entre débit et combustion. Les équipements de série comprennent la boîte manuelle transaxle à six rapports, les vitres et les rétroviseurs extérieurs électriques, l'air conditionné, l'alarme et le verrouillage central et les jantes démontables en alliage. La production fut limitée à 448 voitures numérotées, portant une plaque avec son numéro de série et la signature de Sergio Pininfarina. Il résulta une classique instantanée dont la production fut réservée à une poignée de fidèle Ferraristi.

Exemplaire très spécial d'une voiture déjà très exclusive, cette étonnante 550 Barchetta est dotée d'une capote électrique, une conversion officiellement approuvée par Ferrari et montée par la carrozzeria Pavesi de Milan à la demande du vendeur, unique propriétaire de la voiture (tous les détails au dossier). Ferrari et Pininfarina ayant conçu le modèle comme une authentique barchetta, une simple capote manuelle basique était montée en série. De plus, elle n'était conçue que pour un usage très temporaire, juste pour protéger l'intérieur de la pluie, l'usage de la capote au-delà de 113 km/h n'étant pas recommandé. Une limitation inacceptable pour le vendeur, d'où sa décision de commander un équipement plus performant.

The heart of any Ferrari is its engine, and the Barchetta Pininfarina's 48-valve, 5.5-litre V12 is the same as that of the 550 Maranello, developing 485bhp at 7,000rpm. All main engine castings of this state-of-the-art power unit are in light alloy, the aluminium wet liners are Nikasil coated and the connecting rods are titanium alloy. The design of the inlet and exhaust systems is derived directly from that of Ferrari's Formula 1 engines, providing the optimum balance between volumetric and combustion efficiency. Standard equipment included a six-speed manual transaxle gearbox, electric windows and door mirrors, air conditioning, remote alarm and central locking, and split-rim alloy wheels. The production run was limited to 448 cars, each individually numbered and carrying a plaque inside with its own serial number and Sergio Pininfarina's signature. The result was an instant classic, with production reserved for a handful of faithful Ferraristi.

A very special example of an already special car, this stunning 550 Barchetta features an electric soft-top conversion officially sanctioned by Ferrari and carried out by Carrozzeria Pavesi in Milan at the behest of the vendor, the car's sole owner (details on file). As Ferrari and Pininfarina had conceived the model as a true barchetta, only a very basic cloth soft-top was provided as standard. Furthermore, it was intended only for temporary use to protect the interior from rain, as using the top above 70mph (113km/h) was not deemed safe. This limitation was unacceptable to the owner, hence his decision to commission a superior arrangement.

Construite le 3 septembre 2001 et livrée neuve par Piero Ferrari à Maranello, la voiture est jaune avec intérieur brun et n'a couvert que 16 100 kilomètres d'origine. Inclus dans la vente, un album relié cuir de photographies prises lors de la livraison à l'usine de Maranello. Comme on peut s'y attendre sur une voiture entretenue avec soin, la Barchetta dispose également de ses livrets originaux et de son manuel d'instruction dans leur pochette Ferrari en cuir, ainsi que d'un sac et de deux casques spéciaux Ferrari 550 Barchetta, deux casquettes Ferrari 550 Barchetta, d'une housse pour la voiture, le volants et les sièges, de deux clés, de deux contrôles à distance, d'un contôle d'urgence pour la capote électrique en cas de panne et d'un système d'échappement sport spécial. La documentation comprend deux certificats d'origine (un de Ferrari Switzerland), un catalogue Ferrari 550 Barchetta, deux catalogues de la carrozzeria Scaglietti, des factures d'entretien (7) et une carte grise suisse périmée. Révisée le 14 février 2017 pour la dernière fois, présenté dans un état neuf, cette Ferrari moderne des plus exclusives fera honneur à n'importe quelle collection privée.
CHF270,000 - 320,000

Completed on 3rd September 2001 and delivered new by Piero Ferrari in Maranello, the car is finished in yellow with brown interior and has covered only 16,100 kilometres from new. Included in the sale is a leather-bound album of photographs taken on delivery at the Maranello factory. As one would expect from a carefully maintained one-owner car, the Barchetta also comes with all its original books and instruction manuals in their Ferrari leather wallet plus two dedicated Ferrari 550 Barchetta helmets with bags; two Ferrari 550 Barchetta caps; covers for the car, steering wheel, and seats; two keys; two remote controls; an emergency control for the electric roof in case of failure; and a special sports exhaust system. Accompanying documentation includes two Certificates of Origin (one from Ferrari Switzerland); a Ferrari 550 Barchetta catalogue; two Carrozzeria Scaglietti catalogues; maintenance invoices (x7); and a cancelled Swiss Carte Grise. Last serviced on 14th February 2017 and presented in 'as new' condition, this most exclusive modern Ferrari would be a credit to any private collection.

233

BENTLEY CONTINENTAL T COUPÉ 1996

Châssis n° SCBZU23C9VCX53371

- *Delivered new to Switzerland*
- *Full service history from 2004 until 2016*

Dessinée avec la collaboration d'International Automotive Design (IAD), la Continental R avait bénéficié de la création assistée par ordinateur et d'essais en soufflerie pour l'élaboration de ses volumes élégamment sculptés.

Le meilleur restait à venir sous la forme de Continental T. Dévoilée en juin 1996, celle-ci était une version à empattement court de la Continental R, dont le châssis avait été amputé 101,6 mm derrière les portes. Disposant de 400 ch et campée sur des roues de 18 pouces, chaque centimètre de la Continental T surbaissée évoquait les pur-sang Bentley, l'habitacle avec son tableau de bord entièrement voué au moteur rappelant les exploits héroïques des voitures de courses créées par WO dans les années 1920. Le démarreur était une autre touche nostalgique. Bien qu'elle ait été aussi lourde que deux Ford Mondeo 1.8, la très luxueuse Continental T n'était certainement pas paresseuse, avalant le 0 à 100 km/h dans un déchirement de pneus en 5,8 secondes pour atteindre la vitesse maximale (limitée électroniquement) de 250 km/h. Son prix de 220 312 £ (environ 264 350 FS au cours d'aujourd'hui) au moment de son lancement était tout aussi impressionnant.

Construite le 31 décembre 1996 et livrée neuve en Suisse, cette Bentley Continental T a parcouru 102 150 kilomètres depuis qu'elle a quitté l'usine. Bleue avec intérieur en cuir beige, la Continental est vendue avec deux clés, tous ses manuels et livrets (y compris son carnet d'entretien), sa carte grise suisse périmée et 19 facture d'entretien et de révision couvrant la période de 2004 à 2016. N'ayant pas roulé depuis sa dernière révision, le 29 septembre 2016, la voiture devra subir un examen de contrôle avant de reprendre la route.
CHF55,000 - 75,000
No reserve

Styled with the assistance of consultants International Automotive Design, the Continental R benefited from computer-aided design and wind tunnel testing in the devising of its sleekly streamlined shape. There was even more to come in the form of the Continental T.

Introduced in June 1996, the latter was a short-wheelbase version of the Continental R, some 4" (101.6mm) being taken out of the chassis aft of the doors. With 400bhp at its disposal and crouching aggressively on 18" wheels, the low-slung Continental T looked every inch the thoroughbred Bentley sports car, the cockpit with its engine-turned dashboard recalling the heroic exploits of W O's 1920s racers. The engine start button was another neat 'retro' touch. Despite weighing as much as two Ford Mondeo 1.8s, the luxuriously appointed Continental T was certainly no slouch, racing to 60mph (96.5km/h) in a tyre-shredding 5.8 seconds on its way to a (governor limited) top speed of 156mph (251km/h). Equally eye-watering was the price: £220,312 at time of launch (approximately CHF264,350 at today's rate of exchange).

Built on 31st December 1996 and delivered new in Switzerland, this Bentley Continental T has covered 102,150 kilometres since it left the factory. Finished in blue with beige leather interior, the Continental comes with two keys; all books/manuals (including the service book); cancelled Swiss Carte Grise; and 19 service/maintenance invoices for the period 2004 to 2016. Not driven since the last service on 29th September 2016, the car should require only minimal re-commissioning before returning to the road.

234

LANCIA DELTA HF INTEGRALE EVO 2 'GIALLO GINESTRA' 1994

Châssis n° ZLA831AB000585245

- *One of a believed 220 examples produced*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Circa 80,000 kilometres recorded*
- *Present ownership since 2017*

Homologuées pour maintenir l'équipe de rallyes de l'usine à la pointe, les premières Evoluzione furent produites vers la fin de 1991 ; entre autres améliorations apparurent des voies avant et arrière élargies, les retouches de carrosserie qui s'imposaient et un moteur dont la cartographie avait été revue pour lui faire délivrer 210 chevaux. L'Evo 2 était essentiellement la même, mais avec en plus un catalyseur sur la ligne d'échappement.

Lancia proposait aussi une multitudes de versions à tirage limité de l'Integrale, dont principalement les Martini 5, Martini 6, Club Italia, Edizione Finale, Dealers' Collection, Verde (vert) York et Giallo Ginestra (jaune genêt), comme la voiture proposée ici. Cette Giallo Ginestra, l'un des supposés 220 exemplaires produits, fut livrée neuve le 4 mai 1994 par les soins du concessionnaire Lancia de Bâle, Giuseppe Lavino. D'après son carnet d'entretien, cette Integrale est restée dans la région de Zurich de 1996 à 2011. Elle semble avoir connu cinq propriétaires au cours de sa vie et son vendeur, qui l'a achetée en 2017, possède pour toute la période où elle a été sous sa garde des factures d'entretien émises par Landoni Auto à Castellanza, en Italie. Elle est en très bon état et n'a parcouru que quelque 80 000 km depuis l'origine.

Elle est proposée avec sa carte grise suisse, sa documentation d'origine (carnet d'entretien, certificat de garantie, Betriebsanleitung [notice d'utilisation] et brochure de l'assistance Lancia Top Tech). C'est une magnifique occasion d'acquérir une voiture de sport qui fait partie des plus rares et des plus séduisantes de son époque, et qui est de plus en plus un objet de collection.
CHF80,000 - 120,000

Homologated to maintain the works rally team's competitive edge, the first Evoluzione models were manufactured towards the end of 1991, incorporating wider front and rear track, appropriately altered bodywork, and an engine re-mapped to produce 210bhp among many other detail improvements. The Evo 2 was essentially the same but came with a catalyst in the exhaust system.

Lancia also offered a host of limited-edition Integrale variants, most notably the Martini 5, Martini 6, Club Italia, Edizione Finale, Dealers' Collection, Verde York, and Giallo Ginestra (Gorse Yellow), as seen here. One of a believed 220 examples produced, this Giallo Ginestra was delivered new on 4th May 1994 via Lancia dealer, Giuseppe Lavino in Basel, Switzerland. According to the service book, the Integrale stayed in the Zurich region between 1996 and 2011. Believed to have had five owners from new, the car was purchased by the vendor in 2017 and comes with invoices from Landoni Auto in Castellanza, Italy for general servicing carried out during his ownership. Presented in very good condition, it has covered only some 80,000 kilometres from new.

Offered with Swiss Carte Grise, original books (service book, Certificato di Garanzia, Betriebsanleitung [operating instructions] and Lancia Top Tech assistance), it represents a wonderful opportunity to acquire one of the rarest, most desirable, and increasingly collectible sporting road cars of its era.

235

FERRARI 250 GT SÉRIE 2 COUPÉ 1959

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 1583 GT

- *MMatching numbers*
- *Delivered new in Italy in Grigio Fumo with a turquoise interior*
- *Present ownership since 1992*
- *Only some 8,000km since acquisition*
- *Comprehensively restored during the 1990s*
- *Registered in Switzerland*
- *Marcel Massini report on file*

Au début des années 1960, la production des voitures de routes avait cessé d'être marginale pour Ferrari et était devenue vitale pour le futur de la marque. La 250, première Ferrari à être construite en série, peut donc être considérée comme importante, même si la production de la première de la lignée, la 250 Europa, construite de 1953 à 1954 – compte moins de 20 unités. Avant l'arrivée de l'Europa, Ferrari avait construit des coupés et des cabriolets de route en petites quantités, généralement commandés à l'unité sur un châssis de compétition à la demande d'un client. Ghia et Vignale à Turin et Touring à Milan habillaient la plupart, mais il n'y avait aucune standardisation pour une production en série et il n'y avait pas deux voitures identiques.

Selon le rapport Massini fourni, le châssis numéro 1583 est le 228e des 353 exemplaires construits et en tant que série 2 a l'avantage de bénéficier de freins à disque aux quatre roues. Le châssis, arrivé à la Carrozzeria Pinin Farina à Turin le 25 novembre 1959, fut achevé à l'usine Ferrari en mars 1960. Ce même mois, la voiture fut vendue à son premier propriétaire, A. Brambilla SpA de Verres, une manufacture de textile fondée en 1940 à Milan, en Italie. Sa couleur originale était le séduisant gris fumée, associé à un intérieur turquoise.

By the early 1960s, road car production had ceased to be a sideline for Ferrari and was seen as vitally important to the company's future stability. Thus the 250, Ferrari's first volume-produced model, can be seen as critically important, though production of the first of the line - the 250 Europa, built from 1953 to '54 - amounted to fewer than 20. Before the advent of the Europa, Ferrari had built road-going coupés and convertibles in small numbers, usually to special customer order using a sports-racing chassis as the basis. Ghia and Vignale of Turin and Touring of Milan were responsible for bodying many of these but there was no attempt at standardisation for series production and no two cars were alike.

According to the accompanying Massini Report, chassis number '1583' is the 228th of the 353 units built and as a 'Series II' car has the added advantage of disc brakes all round. The chassis entered Carrozzeria Pinin Farina's plant in Turin on 25th November 1959 was finally completed back at the Ferrari factory in March 1960. That same month the car was sold to its first owner, Filature A Brambilla di Verres SA, a textile manufacturer founded in 1940 and located in Milan, Italy. The original colour combination was the rather fetching combination of Grigio Fumo with a turquoise interior.

Lorsque le propriétaire actuel a acheté la voiture en 1992 à limportateur Ferrari IFS de Nyon, en Suisse, la voiture avait déjà été repeinte en rouge avec intérieur en cuir fauve. Le compteur indiquait à l'époque environ 51 000 km. Le propriétaire se lança alors dans une restauration complète, qui débuta en 1993, lorsque l'intérieur fut regarni en cuir Connolly fauve et le ciel de toit refait. Le travail fut exécuté par le restaurateur de Ferrari Sportgarage Leirer de Stein, en Suisse pour un coût de 17 470 Francs suisses (facture au dossier).

L'étape suivante de la restauration fut le remplacement des joints de pare-brise et de lunette arrière réalisé chez IFS en octobre 1993 pour 2 360 FS (facture au dossier). Une révision complète du moteur a suivi en décembre 1996, cette fois chez l'agent Ferrari et Rolls-Royce, le Garage Beau Rivage à Lausanne, pour un coût de 78 650 FS (facture détaillée au dossier). Pour compléter la restauration, la voiture fut repeinte métal nu en Rosso Corsa chez le spécialiste Ferrari, la carrosserie S. Di Dio à Crissier, en Suisse pour 29 000 FS.

Le compteur, au moment de la rédaction du catalogue, indiquait 59 138 km, montrant que la voiture n'avait parcouru que 8 000 km depuis son acquisition en 1992 et la restauration qui s'ensuivit. Sans surprise, le vendeur décrit la voiture comme étant en très bon état général cosmétique. Equipée d'un nouvel embrayage, cette magnifique Ferrari 250 GT à numéros concordant, est vendue avec ses papiers d'immatriculation suisse et son passeport FIVA de juillet 2019.
CHF400,000 - 600,000

When purchased by the current owner in 1992 from Ferrari importers IFS in Nyon, Switzerland, the Ferrari had already been refinished in its present colour combination of red with a tan leather interior. The odometer reading at that time was recorded as circa 51,000 kilometres. The custodian embarked upon a comprehensive restoration, which commenced in 1993 when the interior was re-upholstered with tan Connolly leather and the headlining renewed. This was done by Ferrari restorers Sportgarage Leirer of Stein, Switzerland at a cost of CHF 17,470 (invoice on file).

The next step in the car's restoration was the replacement of the windscreen and rear window rubber seals, which was done at IFS in October 1993 for CHF 2,360 (invoice on file). A comprehensive engine overhaul followed in December 1996, this time undertaken by Ferrari and Rolls-Royce main agents Garage Beau Rivage of Lausanne, which cost no less than CHF 78,650 (detailed invoice on file). To finish the restoration, the car was treated to a bare-metal re-spray in Rosso Corsa at Ferrari bodywork specialists Carrosserie S. Di Dio in Crissier, Switzerland costing CHF 29,000.

The odometer at the time of cataloguing was 59,138 kilometres, showing that the car has only covered some 8,000 kilometres since its acquisition in 1992 and subsequent restoration. Not surprisingly, the vendor describes the car as in very good cosmetic condition. Fitted with a new clutch, this beautiful matching-numbers Ferrari 250 GT comes with Swiss registration documents and a FIVA Identity Card issued in July 2019.

236

ASTON MARTIN VANTAGE V600 COUPÉ 1995

Châssis n° SCFDAM1S1SBL70078

- *V600 upgrade in 1999*
- *One of (believed) only four V600s built in left-hand drive*
- *Authenticated by Aston Martin Works*
- *Requires servicing*

A l'issue de près de vingt ans de production, l'Aston V8 avait été modernisée pour les années 1990 et était devenue la Virage. Mais cette voiture de tourisme rapide laissait tout en haut de la gamme une place libre pour une voiture de sport pure et dure, la Vantage. Même si les deux modèles étaient en apparence semblables, ils n'avaient que peu d'emboutis en commun et, sous sa robe, le châssis de la Vantage avait subi les profondes remises en cause qu'imposait une augmentation sensible des performances. C'est qu'elle était équipée d'une version du V8 de 5 340 cm3 d'Aston suralimenté par deux compresseurs Eaton entraînés mécaniquement. Cette solution avait été préférée aux turbos pour des questions de temps de réponse à l'accélération. En plus de son incroyable puissance de 550 chevaux, déjà assez remarquable, ce moteur délivrait un couple monstrueux de 748 N.m obtenu à 4 000 tr/min, un chiffre qui faisait paraître chétifs les 612 N.m de la pourtant redoutable Chrysler Viper V10.

Lors d'un essai effectué par le magazine Autocar, une Vantage de mise au point avait abattu le 0 à 100 km/h en 4,6 secondes, un temps à ridiculiser une Ferrari 512TR, et atteint les 160 km/h au bout de seulement 5,5 secondes de plus. Le kilomètre départ arrêté avait été expédié en 23,1 secondes, alors que le compteur indiquait près de 240 km/h et, même si on ne put alors obtenir de véritable chiffre de vitesse maximale, il se disait que cette voiture avait déjà atteint 307 km/h lors d'essais en France.

After almost 20 years in production, Aston's V8 had been updated for the 1990s as the Virage. A consummate fast tourer, the Virage left room at the top of the range for an out-and-out sports car, hence the Vantage. Although the two models appear superficially similar few panels are shared, while beneath the skin the Vantage chassis boasts the kind of extensive re-engineering required to cope with the massive increase in performance. The latter comes courtesy of a blown version of Aston's 5,340cc V8, twin mechanically driven Eaton superchargers being preferred to turbo-charging on the grounds of superior throttle response. Quite apart from its stupendous maximum output of 550bhp, remarkable enough in itself, the engine is monstrously torquey, producing 550lb/ft at 4,000rpm, a figure that made even the mighty the Chrysler Viper V10's 450lb/ft seem puny by way of comparison.

On test with Autocar magazine, a development Vantage raced to 60mph in a Ferrari 512TR-destroying 4.6 seconds, reaching the 'ton' just 5.5 seconds later. The standing kilometre was achieved in 23.1 seconds with the speedometer registering close to 150mph and although a true top speed figure proved unobtainable, the car was reported as having already recorded 191mph while on test in France.

Pour ceux qui en voulaient encore plus, il y avait le pack d'améliorations V600 développé par Works Service et proposé à partir de 1998 ; il faisait grimper la puissance à 600 chevaux et faisait appel à des suspensions, des freins, des roues etc. redimensionnés. Il n'y a eu depuis que très peu d'Aston Martin qui ont pu se comparer à la V600 en termes de puissance.

Cette Aston Martin a été livrée neuve en juin 1995, puis transformée en version V600, en 1999 semble-t-il. Direction à gauche dès l'origine, cette Vantage a été remise en Allemagne par Auto Becker, le concessionnaire Aston Martin de Düsseldorf, à M. Ralph Soldan, de Brunnlfinsweg. Figure au dossier un e-mail d'Aston Martin Works qui confirme que la 70078 est l'un des supposés quatre seuls exemplaires direction à gauche transformés. Aston Martin nous a informés que la 70078 n'a pas bénéficié de la totalité des améliorations V600 ; c'est ainsi que manquent à l'appel les roues spécifiques, l'antipatinage, la transformation en boîte à cinq rapports, et que l'échappement sport a été remplacé par une version catalysée conforme à l'originale. La voiture est en tout cas équipée d'une boîte à six rapports.

Elle a été entretenue pour la dernière fois en septembre 2016 par Stratton Motor Company, dont la facture détaillée de 15 301 £ figure au dossier ; il lui faudra donc subir un contrôle méticuleux et un nouvel entretien avant d'être remise en service. Cette puissante Aston Martin Vantage V600 est munie de son formulaire douanier 13.20A.
CHF150,000 - 200,000

For those in need of even greater performance, there was the 'V600' package of enhancements, developed by Works Service and first made available in 1998, which raised engine output to some 600 horsepower and included up-rated suspension, brakes, wheels, etc. Very few Aston Martins since have matched the V600 for sheer power.

This particular Aston Martin Vantage was delivered new in June 1995 and subsequently converted to V600 specification, it is believed in 1999. An original left-hand drive model, the Vantage was delivered new to Germany via the official Aston Martin dealer Auto Becker in Düsseldorf and sold to Mr Ralph Soldan of Brunnlfinsweg. An email on file from Aston Martin Works confirms that '70078' is one of a believed only four left-hand drive examples made. We are advised by Aston Martin that '70078' did not have all possible V600 enhancements installed, and so lacks the associated wheels, traction control, and 5th gear conversion, while the sports exhaust has been replaced with an original catalyst version. It does, however, have a six-speed gearbox.

The car was last serviced in September 2016 by Stratton Motor Company, whose detailed bill for £15,031 is on file, and thus will require careful inspection and another service before further use. This mighty Aston Martin Vantage V600 also comes with customs Form 13.20A.

237

MASERATI MISTRAL SPYDER 1964

Carrossée par la Carrozzeria Frua

Châssis n° AM109 007

- *The 7th of 125 produced*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Single family ownership since 1971*
- *Matching chassis and engine*
- *Fully restored between 1999 and 2010*

La stratégie de survie de la société Maserati pour les années 1960 reposait sur la consolidation de son statut de constructeur de routières, alors qu'elle s'était jusque-là consacrée aux voitures de sport et de Grand Prix. Cette nouvelle ère commença pour la marque de Modène par le lancement lors du Salon de Genève 1957 de sa 3500GT carrossée par Touring. C'était une luxueuse 2+2 dont la conception, fortement appuyée sur l'expérience de Maserati en compétition, faisait appel à un châssis tubulaire et à un moteur dérivé de celui des 350S de sport de 1956. Sa suspension avant à roues indépendantes reposait sur des triangles et des ressorts hélicoïdaux, et son arrière était plus conventionnel, avec un essieu rigide et des ressorts semi-elliptiques. Le concepteur de la 3500GT n'était autre que Giulio Alfieri, le père de l'immortelle Tipo 60/61 'Birdcage' de course et celui qui avait été chargé de mener la 250F à la victoire en Championnat du monde. Son six-cylindres à double arbre à cames en tête était un dérivé proche de celui de la 250F ; il développait d'abord environ 220 chevaux, puis 235 chevaux pour les derniers exemplaires dotés de l'injection mécanique Lucas. La 3500GT avait démarré avec des freins à tambour et une boîte à quatre rapports, mais elle s'était progressivement modernisée et était passée à cinq rapports, puis à des disques avant et enfin à quatre disques.

Dernière de ces Maserati six-cylindres classiques, la Mistral dessinée par Pietro Frua fut produite à partir de 1963. C'est le 3,7 litre à longue course du constructeur bolognais qui fut le plus souvent monté, mais on pouvait aussi l'obtenir avec le 3,5 litres ou, à partir de 1966, le 4,0 litres.

Maserati's survival strategy for the 1960s centred on establishing the company - which hitherto had mainly concentrated on its Grand Prix and sports car racing activities - as a producer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch at the Geneva Salon of the Touring-bodied 3500GT. A luxury '2+2', the 3500GT drew heavily on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. The 3500GT's designer was none other than Giulio Alfieri, creator of the immortal Tipo 60/61 'Birdcage' sports-racer and the man responsible for developing the 250F into a World Championship winner. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking.

Last of these classic six-cylinder Maseratis, the Pietro Frua-styled Mistral commenced production in 1963. The 3.7-litre version of the Bolognese manufacturer's long-stroke engine was fitted to most cars, other options being the 3.5-litre or, from 1966, the 4.0-litre unit.

La Mistral était une deux places élégante construite sur un châssis raccourci à tubes carrés qui pouvait exister en versions spyder ou coupé, avec pour ce dernier une vitre arrière ouvrante qui jouait le rôle de hayon et lui conférait une praticité inhabituelle. Son équipement de série incluait une boîte cinq rapports, des freins à disque et l'injection d'essence ; on pouvait disposer, en option, d'une boîte automatique, de l'air conditionné et d'un différentiel à glissement limité. Sa production prit fin en 1970, après que 828 coupés et 125 spyders eurent été construits.

Ce châssis 007 n'est que la septième Mistral Spyder construite, et l'un des 46 montés en 3,5 litres. Il a été livré neuf en Suisse. On notera qu'il appartient à la même famille depuis 1971. Cette voiture est sortie d'usine équipée de l'injection d'essence Lucas, souvent source de soucis et qui a été remplacée par des carburateurs triple corps Weber, ce qui était courant (le système d'injection d'origine, non restauré, fait partie de la vente).

Après une restauration partielle de la carrosserie qui eut lieu en 1989, son propriétaire décida de lui offrir une réfection complète, qui débuta en 1999 ; mais des imprévus ont fait que ce projet n'a pas été achevé avant 2010. Les travaux ont porté sur une réfection complète de la caisse, de l'intérieur, de la capote, du moteur, de la boîte de vitesses, de l'essieu arrière, de la suspension et des freins. Ce très élégant cabriolet Maserati est décrit par son vendeur comme étant en très bon état ; il est proposé avec ses documents d'immatriculation suisses et toutes ses archives d'entretien et de restauration depuis 1971.
CHF400,000 - 500,000

A handsome two-seater on a shortened, square-tube chassis, the Mistral was built in coupé and spyder versions, the former's opening rear window hatch making it an unusually practical car. A five-speed gearbox, disc brakes and fuel injection were standard equipment; automatic transmission, air conditioning and a limited-slip differential the options. Production ceased in 1970, by which time a total of 828 coupés and 125 spyders had been built.

Only the seventh Mistral Spyder built, chassis '007' is one of only 46 completed with the 3.5-litre engine and was delivered new to Switzerland; remarkably, it has belonged to the same family since 1971. This car left the factory equipped with the often-troublesome Lucas fuel injection, which has been replaced with triple Weber carburettors, a common conversion (the original un-restored injection system is included in the sale).

Following a partial restoration of the coachwork carried out in 1989, the owner decided to commission a total rebuild, which commenced in 1999, though unforeseen circumstances would delay the project's completion until 2010. Works carried out included a complete overhaul of the body, interior, convertible hood, engine, gearbox, rear axle, suspension, and brakes. Described by the vendor as in very good condition, this most handsome soft-top Maserati is offered with Swiss registration papers and all maintenance and restoration records dating back to 1971.

238

FERRARI 400i CABRIOLET PAVESI 1982

Châssis n° ZFFEB07B000044673

- *One of only 18 made*
- *Matching numbers*
- *Converted by Carrozzeria Ernesto Pavesi in 1988*
- *Believed only three owners from new*
- *Circa 55,000 kilometres recorded*

Lancée au Salon de Paris 1976, la 400 GT était équipée d'une version 4,8 litres du V12 Ferrari à quatre soupapes, mais elle ne différait à part cela de sa devancière la 365 GT/4 2+2 que par des détails. Ferrari n'a jamais proposé de version découverte de cette 400i quatre-places qui venait couronner sa gamme, mais cela n'a pas empêché des carrossiers indépendants de tirer parti de la demande qui existait pour une telle version. L'un de ceux-ci était la Carrozzeria Ernesto Pavesi de Milan, une petite affaire familiale spécialisée dans la transformation exclusive, en série limitée, de modèles des marques italiennes de haut de gamme. Comme on peut s'y attendre pour une carrosserie sur mesure basée sur ce qui était déjà une voiture très coûteuse, la Ferrari 400i Cabriolet de Pavesi affichait un prix exorbitant, près du double de celui de la voiture de base, ce qui explique que seules 18 aient trouvé preneur. Toutefois, contrairement à ce qui était le cas pour d'autres carrossiers, la 400i Cabriolet de Pavesi était agréée par Ferrari, et il se dit que 12 d'entre elles ont été livrées directement depuis l'usine de Maranello. Cette version semble être ce qu'on peut trouver de plus proche d'une 400i Cabriolet "officielle".

Sorti de l'usine de Maranello le 14 décembre 1982, ce châssis n° 44673 fut transformé par Pavesi en mai 1988 (Cf. facture présente au dossier). On pense que la voiture n'a connu que deux propriétaires avant son détenteur actuel : M. Boni, de Rome, et M. Prandina, en Suisse. Elle arbore une couleur noire apparemment d'origine, avec un intérieur en cuir beige, ses numéros sont concordants et elle dispose de l'appréciable boîte manuelle à cinq rapports. Elle est décrite comme étant en excellent état esthétique, mais il est recommandé de procéder à un examen mécanique complet avant toute utilisation. Cette rare et séduisante Ferrari 400i Cabriolet, qui affiche environ 55 000 km au compteur, est proposée avec sa carte grise suisse.
CHF75,000 - 95,000
No reserve

Launched at the 1976 Paris Salon, the 400 GT had acquired a 4.8-litre version of Ferrari's four-cam V12 engine but otherwise differed from its 365 GT/4 2+2 predecessor only in detail. Ferrari never offered a soft-top version of its range-topping 400i four-seater, but that did not stop independent coachbuilders from exploiting the demand for such a model. One of them was Carrozzeria Ernesto Pavesi of Milan, a small family concern specialising in producing limited runs of exclusively customised cars from up-market Italian makes. As one might expect of a bespoke coachbuilt product based on what was already a very costly car, Pavesi's Ferrari 400i Cabriolet was eye-wateringly expensive, costing almost twice as much as the standard model, which explains why only 18 found buyers. It appears that, unlike similar creations of other companies, Pavesi's 400i Cabriolet was endorsed by Ferrari, with 12 cars said to have been delivered directly from the Maranello factory. It would seem that Pavesi's is as close to an 'official' 400i Cabriolet as you can get.

Completed at the Maranello factory on 14th December 1982, chassis number '44673' was converted by Pavesi in May 1988 (see invoice in file) and is believed to have only two owners before the current vendor: Mr Boni in Rome, Italy and Mr Prandina in Switzerland. Finished in apparently original black with beige leather interior, the car retains matching numbers and has the desirable five-speed manual gearbox. It is described as in excellent cosmetic condition, though a full mechanical inspection is recommended before further use. Currently displaying a total of circa 55,000 kilometres on the odometer, this rare and desirable Ferrari 400i Cabriolet is offered with a Swiss Carte Grise.

239

FERRARI MONDIAL 3.2 CABRIOLET 1986

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFFWC26S000063519

- *One of 987 Mondial 3.2 cabriolets built*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Effectively three owners from new*
- *Well maintained*
- *Good history file*

"C'est ce qui se rapproche le plus d'une supercar à usage familial." Selon le très respecté magazine Car, la Mondial dessinée par Pininfarina était effectivement bien plus spacieuse que les précédentes Ferrari 2+2. Présentée au Salon de Genève de mars 1980 et produite à partir de l'année suivante, elle était la première tentative faite par Maranello pour construire une voiture adaptée aux différents marchés du monde. Lorsque la production de ce modèle prit fin en 1989, c'est un total de 1 797 Mondial 3,2 litres qui avaient été construites, dont 987 cabriolets.

Sortie d'usine le 1er avril 1986, cette Mondial 3.2 fut livrée neuve en Suisse à son premier propriétaire, qui la céda en 1999 au deuxième, M. Raffaele Soriano, dans la famille duquel elle demeura jusqu'en 2017, avant d'être acquise par son actuel propriétaire. Elle arbore toujours son harmonie de teintes d'origine, blanche avec intérieur en cuir bordeaux, et affiche environ 55 000 km au compteur. Elle se présente en très bon état sur le plan esthétique, et son carnet d'entretien tamponné (copie présente au dossier) atteste d'une maintenance régulière. Son historique très fourni se compose aussi de diverses factures d'entretien, du libretto di istruzioni (manuel d'utilisation) Ferrari Mondial 3.2, de différentes correspondances, de copies des précédents documents d'immatriculation et de sa carte grise suisse actuelle. Elle est par ailleurs proposée avec son échappement et ses quatre roues d'origine (elle est en effet équipée d'un échappement sport et de roues de Ferrari 328, plus grosses).

CHF35,000 - 45,000
No reserve

"The closest you'll get to supercar family transport," according to the highly respected Car magazine, the Pininfarina-styled Mondial was indeed considerably roomier than previous Ferrari 2+2s. Maranello's first effort at building a car suitable for markets throughout the world, the Mondial was introduced at the Geneva Auto Show in March 1980, with production proper commencing the following year. A total of 1,797 3.2-litre Mondials had been built when production of that model ceased in 1989, 987 of which were cabriolets.

Completed on 1st April 1986, this Mondial 3.2 was delivered new to its first owner in Switzerland, passing in 1999 to the second, Mr Raffaele Soriano, and remained in the latter's family until 2017 when it was acquired by the current vendor. Finished in its original colour combination of white with Burgundy leather interior, the car currently displays a total of circa 55,000 kilometres on the odometer and is presented in very good cosmetic condition, while the stamped service booklet (copy on file) testifies to regular maintenance. The extensive history file also contains sundry service and maintenance bills; Ferrari Mondial 3.2 libretto di istruzioni; assorted correspondence; copies of previous registration documents; and a current Swiss Carte Grise. The car also comes with the original exhaust and four original wheels (a sports exhaust and larger Ferrari 328 wheels are fitted at present).

240

FERRARI TESTAROSSA COUPÉ 1989

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFFSA17S000081193

- *Iconic Ferrari model*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Circa 49,000 kilometres recorded*
- *Last Swiss MFK (technical inspection) in May 2019*

La Testarossa, cette supercar qui fut le vaisseau amiral de Ferrari, fit revivre lors de sa présentation publique d'octobre 1984 au Lido de Paris une appellation prestigieuse de la marque italienne. Remplaçante de la Berlinetta Boxer, la Testarossa en reprit le douze-cylindres à plat de 5,0 litres monté en position centrale, d'une puissance portée à 380 chevaux à 6 300 tr/min grâce à des culasses à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette augmentation de puissance, la voiture avait gagné en douceur et en agrément de conduite et offrait une très grande souplesse sur le dernier rapport, pour une vitesse maximale de 290 km/h.

Cet exemplaire de ce qui fut alors la supercar de Ferrari sortit de l'usine de Maranello le 19 avril 1989 pour être livré en Suisse, où son premier propriétaire fut M. Marcel Stefan Schmid. On en sait peu sur son histoire, si ce n'est que sa couleur d'origine était le bleu Blu Sera. Elle est maintenant jaune avec un intérieur en cuir bleu, affiche à son compteur environ 49 000 km et se présente dans un apparemment bon état esthétique. Son dernier MFK (contrôle technique) suisse remonte à mai 2019 et elle a été classée pour la Suisse en catégorie 'Vétéran'. Elle est toujours munie de sa pochette cuir d'origine dans laquelle se trouvent sa carte de garantie, son carnet d'entretien, la notice d'utilisation de son autoradio Clarion et une carte de Suisse éditée par Ferrari. Cette merveilleuse Testarossa, qui ne manquera pas de faire se retourner les têtes sur son passage où qu'elle se trouve, constituerait un parfait apport à toute collection de Ferrari.

CHF75,000 - 95,000
No reserve

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

This example of Ferrari's epoch-defining supercar was completed at the Maranello factory on 19th April 1989 and delivered new to Switzerland where its first owner was Mr Marcel Stefan Schmid. Little else is known of the car's history other than the fact that its original exterior colour was Blu Sera. Now refinished in yellow with a blue leather interior, the car currently displays a total of circa 49,000 kilometres on the odometer and is presented in apparently good cosmetic condition. Its last Swiss MFK (technical inspection) was carried out in May 2019 and the Ferrari is classed in Switzerland as a 'Veteran'. The car retains it original leather wallet, which contains the warranty card, service booklet, Clarion radio instructions, and Ferrari map of Switzerland. A guaranteed head-turner wherever it goes, this wonderful Testarossa would be the perfect addition to any collection of Ferraris.

241

MORGAN 4/4 SPORTS 1969

Châssis n° B1952
Moteur n° 681F6015DA

- *Iconic British sports car*
- *Left-hand drive*
- *1.6-litre Ford engine*
- *Recently serviced*

De construction simple avec un moteur de moto monté à l'avant, et une transmission par chaîne à deux vitesses, la Morgan était légère, rapide et économique à conduire. Les moteurs à deux cylindres en V de divers constructeurs furent utilisés, bien que ceux de J. A. Prestwich aient eu la préférence. La concurrence de petites sportives poussa Morgan à adopter une boîte conventionnelle à trois rapports et marche arrière en 1931. Une version plus raffinée - la F4, avec le quatre cylindres 8 ch de Ford – apparut peu après. En 1937, la F4 servit de base à la première Morgan à quatre places et quatre roues (4/4) et l'année suivante, un modèle sportif spécial à moteur Coventry Climax courut au Mans, se qualifiant pour la coupe biennale. Un moteur Standard spécial de 1 267 cm3 à soupapes en tête fit son apparition pour la saison 1939 aux côtés d'un cabriolet 2+2 et allait être utilisé sur la 4/4 jusqu'en 1950.

Reconduite avec un moteur Ford 100E en 1955 après une interruption de cinq années, la 4/4 fut régulièrement mise à jour avec des moteurs plus modernes, adoptant le Ford « Kent » culbuté de 1 599 cm3 en 1967, au début en 74 ch ou en version compétition de 88 ch, ce dernier étant monté en série à partir de 1970. Le châssis, avec sa suspension avant indépendante télescopique et son essieu arrière rigide à ressorts à lames, restait sensiblement inchangé et la 4/4 continua sur cette lancée jusqu'à l'arrivée du moteur Ford CVH en 1982.

Cette Morgan 4/4 à conduite à gauche est noire avec son intérieur original en cuir rouge. Récemment révisée par le Garage Anton Brügger AG de Zihlschlacht, en Suisse, où l'embrayage, l'allumage et le système d'alimentation ont tous reçu des soins. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation suisse et les factures du Garage Brügger en date du 10 juillet 2020.
CHF40,000 - 60,000
No reserve

Of simple construction with front-mounted motorcycle engine and two-speed chain transmission, the Morgan was light, fast and economical to run. V-twin engines from a wide variety of manufacturers were employed, though those from J A Prestwich predominated. Competition from small sports cars forced the adoption of a conventional three-speeds-and-reverse gearbox in 1931. A more refined version Â¬- the F4, with 8hp Ford Model Y four-cylinder power unit - appeared soon after. In 1937 the F4 formed the basis of the first four-seater, four-wheeled (4/4) Morgan and the following year a special Coventry Climax-engined sports model competed at Le Mans, qualifying for the Biennial Cup. A special Standard 1,267cc overhead-valve four-cylinder engine was introduced for the 1939 season alongside a new 2+2 drophead coupé and would continue to power the 4/4 up to 1950.

Reintroduced with Ford 100E power in 1955 after a five-year hiatus, the 4/4 was regularly up-dated with more modern power units, adopting Ford's 1,599cc 'Kent' pushrod engine in 1967, initially in either 74bhp or 88bhp 'Competition' forms, the latter being standardised from 1970. The chassis, with its sliding-pillar independent front suspension and leaf-sprung live rear axle, remained much as before and the 4/4 continued in this vein until the arrival of Ford's CVH engine for 1982.

This left-hand drive Morgan 4/4 is finished in black with original red leather interior. Recently serviced by Garage Anton Brügger AG of Zihlschlacht, Switzerland where the clutch, ignition, fuel, and braking systems all received attention. The car is offered with Swiss registration papers and Garage Brügger's invoice dated 10th July 2020.

242

BENTLEY 4¼-LITRE CABRIOLET 1938

Carrosserie Walter Köng, Bâle

Châssis n° B154LS
Moteur n° U6BS

- *Delivered new to Switzerland*
- *One of only three Derby Bentleys bodied by Köng*
- *Matching engine*
- *Present ownership since 1982*
- *Recently serviced*

Ce moteur, similaire à celui de son homologue Rolls-Royce - la 25/30 HP - comme c'était déjà le cas avec le précédent modèle 3 ½ Liter, bénéficiait de caractéristiques supérieures sur la Bentley, équipé de deux carburateurs SU, d'un taux de compression plus élevé et de cames « plus sportives ». En conséquence, la nouvelle 4¼ Liter offrait plus de puissance qu'avant, tout en conservant l'ancien châssis, désormais bien au point, avec sa boîte infaillible et ses freins assistés par servo.

Comme toujours, les carrosseries sur mesure étaient de rigueur, les carrosseries de berlines sans chauffeur et de cabriolets, la plupart dus à Park Ward, étant la norme. Le châssis numéro B154LS, fut cependant livré en Suisse pour être habillé par Walter Köng, dont le père, un charron professionnel, avait fondé l'affaire de carrosserie familiale à Bâle, en Suisse, en 1878. Lors de son apprentissage, Walter avait d'abord travaillé pour Cesare Sala à Milan, avant d'aller à Paris où il devint le styliste en chef de Gallé à seulement 20 ans. Après un court passage aux États-Unis où il travailla pour Chrysler et Packard, il revint en Suisse à la mort de son père en 1935. Comme la majorité de ses contemporains suisses, Köng se spécialisa dans la construction de cabriolets sur des châssis européens de qualité, dont l'un des plus élégants est cette Bentley 4¼-Litre cabriolet, construite en 1938 pour un industriel suisse, Carl F. Gänsslen. B154LS est l'une des trois Bentley 4¼-Litre que Köng carrossa, les autres étant B148HK et B194MR. On dit que Köng s'est inspiré de la Mercedes-Benz 540K qu'il a réinterprétée avec une grande élégance.

This new engine was shared with the equivalent Rolls-Royce - the 25/30hp - and as had been the case with the preceding 3½-Litre model, enjoyed a superior specification in Bentley form, boasting twin SU carburettors, raised compression ratio, and a more 'sporting' camshaft. Thus the new 4¼-Litre model offered more power than before while retaining the well-proven chassis with its faultless gear-change and servo-assisted brakes.

As ever, bespoke coachwork was the order of the day, owner-driver saloon and drophead coupé bodies, mostly by Park Ward, being the norm. Chassis number 'B154LS', though, was delivered to Switzerland for bodying by Walter Köng, whose father, a professional cartwright, had founded the family coachbuilding firm in Basel, Switzerland in 1878. On completing his apprenticeship, Walter worked first for coachbuilder Cesare Sala in Milan before moving to Paris, becoming Gallé's chief designer at only 20 years of age. After spells in the USA working for Chrysler and Packard, he returned to Switzerland on his father's death in 1935. Like the majority of his Swiss contemporaries, Köng specialised in building dropheads on quality European chassis, one of the most elegant of which is this Bentley 4¼-Litre Cabriolet, built in 1938 for a Swiss industrialist, Carl F Gaensslen. 'B154LS' is one of only three 4¼-Litre Bentleys bodied by Köng, the others being 'B148HK' and 'B194MR'. It is said that Köng was inspired by the Mercedes-Benz 540K, which he reinterpreted with added elegance.

On connaît un seul de ses propriétaires (Ueli Bäder de Stäfa, en Suisse) avant le vendeur qui a acquis la Bentley le 5 juin 1982 et l'a utilisée avec parcimonie. Probablement repeinte il y a quelques années, la voiture semble par ailleurs d'origine, y compris l'intérieur ayant été récemment révisée par le Garage Anton Brügger AG de Zihlschlacht, en Suisse. L'embrayage, l'allumage et le système d'alimentation ont tous reçu des soins et les factures y afférant en date du 19 juin 2020 figurent au dossier. Noire avec intérieur beige et capote assortie, cette rare et élégante Bentley Derby à carrosserie suisse est vendue avec sa carte grise suisse.
CHF300,000 - 500,000

Only one other owner is known (Ueli Bäder of Stäfa, Switzerland) prior to the current vendor, who acquired the Bentley on 5th June 1982 and has used it only sparingly. Probably repainted some years ago, the car appears otherwise original, interior included having been serviced recently by Garage Anton Brügger AG of Zihlschlacht, Switzerland. The clutch, ignition, and fuel systems all received attention and the related invoice dated 19th June 2020 is on file. Finished in black with beige interior and matching soft-top, this rare and elegant Swiss-bodied Derby Bentley is offered with a Swiss Carte Grise.

243Ω

BENTLEY 4¼-LITRE CABRIOLET QUATRE PORTES 1938

Carrossée par la Carrosserie Worblaufen

Châssis n° B125LE
Moteur n° H9BG

- *The only 'Derby' Bentley bodied by Worblaufen*
- *Restored in the USA*
- *Villa d'Este and Pebble Beach concours invitee*
- *Original engine*
- *Registered in the UK*

Le châssis B125LE fut envoyé en Suisse et traversa pour cela la Manche entre Douvres et Dunkerque sur le ferry SS Shepperton. La garantie Bentley Motors lui fut délivrée le 15 septembre 1938 au moment où l'agent S. A. Perrot Duval & Cie de Genève le livra à son premier propriétaire, le professeur Hans Wildbolz, un éminent médecin. On en sait peu sur son histoire jusqu'à 1975, date à laquelle cette Bentley fut pour la première fois enregistrée par le Bentley Drivers' Club des USA, alors qu'elle était la propriété de C. F. Brown, de l'Ohio. Puis elle fut cédée en 1985 à E. H. Adolph, du Connecticut, qui la conserva jusqu'en 2003 avant de la revendre à un collectionneur bien connu de la Côte Ouest, Barrie Hon.

La voiture fut expédiée en 2004 en Europe, où elle reçut une invitation à s'exposer sur les pelouses du concours d'élégance de la Villa d'Este, en Italie ; elle put s'y afficher en compagnie d'autres sommets de l'élégance automobile mondiale. La même année, elle fut également présentée au prestigieux concours d'élégance de Pebble Beach. En 2007, elle subit une restauration approfondie menée par Tired Iron Works, l'entreprise de Chris Kidd basée à Monrovia, en Californie. Au sortir de cette restauration, notre Bentley fit une nouvelle apparition, au concours d'élégance de Pebble Beach 2007 où elle remporta au milieu d'une extraordinaire concurrence une impressionnante troisième place dans sa catégorie.

Cette quatre-portes découvrable, une configuration rarement vue sur le châssis 4¼-Litre, est d'un magnifique gris argent sur intérieur garni de peau de porc rouge sombre. Ses glaces descendantes aux encadrements chromés et sa capote bien tendue, qui dispose d'un couvre-capote en

Chassis 'B125LE' was despatched to Switzerland via Dover and Dunkirk aboard the SS Shepperton Ferry. Bentley Motors' guarantee was issued on 15th September 1938 when the car was delivered via agents S A Perrot Duval & Cie of Geneva to its first owner, Professor Dr Hans Wildbolz, a prominent physician. Little is known of the car's subsequent history until 1975 when it was first registered with the Bentley Drivers' Club in USA in the ownership of C F Brown of Ohio. In 1985 the Bentley passed to E H Adolph of Connecticut, who owned the car until 2003 when it passed to well-known West Coast collector, Barrie Hon.

In 2004 the car was shipped to Europe and exhibited by invitation on the Concours d'Élégance lawns at Ville d'Este in Italy, rubbing shoulders with its peer group of the world's most elegant motor cars, and was also exhibited that same year at the prestigious Concours d'Élégance at Pebble Beach. In 2007 further restoration was carried out by Chris Kidd's Tired Iron Works of Monrovia, California. Fresh from restoration, the car appeared again at the 2007 Pebble Beach Concours d'Élégance, impressively finishing 3rd in class against formidable competition.

The four-door convertible coachwork, a configuration rarely seen on the 4¼-Litre chassis, is strikingly finished in silver-grey while the interior is trimmed in deep red pigskin. The chromium-framed wind-up windows and taut cabriolet hood, with its leather hood envelope, provide for comfortable open motoring in the warmer climes of Southern Europe or the West Coast of America, as well as very snug accommodation in

cuir, permettent de rouler confortablement à l'air libre dans les régions clémentes du Sud de l'Europe ou de la côte Ouest américaine, tout en assurant un confort douillet lorsque les conditions sont moins favorables. On trouve aussi sur la voiture un écran arrière descendant qui isole bien les passagers arrière contre les intempéries, ainsi qu'un coffre à bagages pratique, équipé de deux valises sur mesure garnies de soie. L'instrumentation de bord adéquate est graduée en unités métriques. Mentionnons enfin une particularité de cette carrosserie, un ingénieux système de charnières qui fait que l'ouverture d'une porte arrière provoque la fermeture de la porte avant correspondante, et inversement.

Cette voiture, déclarée être en excellent état général, est une merveilleuse automobile de tourisme issue de l'un des tout premiers constructeurs britanniques et dotée d'une très élégante carrosserie suisse ; elle a été restaurée aux USA et a participé à des concours d'élégance des deux côtés de l'Atlantique. Elle est proposée avec un historique très complet comprenant diverses factures de restauration ainsi qu'une copie de son bon de commande et de son dossier de montage en usine. Elle est immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro IJ 6810 et elle dispose d'une copie de sa carte d'identité FIVA de juillet 2004. Entre les mains de son actuel propriétaire depuis 2012, la B125LE est prête à prendre place sur les pelouses des plus prestigieux concours d'élégance ou à participer aux sorties sur longue distance les plus exigeantes.
CHF240,000 - 300,000

La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

less clement conditions. The car also features a most practical wind-up rear screen affording weather protection for the rear passengers while the practical luggage boot contains two fitted silk-lined suitcases. Correct dashboard instrumentation is metrically calibrated. A coachwork feature of particular note is the ingenious door hinging where opening the back door automatically closes the front door and vice versa.

Reported as in excellent condition throughout, this is a fine touring car from one of Britain's premier motor manufacturers with supremely elegant Swiss coachwork, restored in the USA, and a previous contestant in Concours d'Élégance events on both sides of the Atlantic. The car is currently UK registered (as 'IJ 6810') and is offered with a most comprehensive history file containing sundry restoration invoices and copies of the Factory Order and Build Sheets. It comes also with a (copy) FIVA Identity Card dated July 2004. In the present owner's hands since 2012, 'B125LE' is ready to take its place on the most prestigious Concours d'Élégance lawns or participate in the more demanding long-distance motor tour.

VAT, Car Tax and Customs duty at the Standard rates will be payable on this lot if the car remains in Switzerland.

244

MERCEDES-BENZ 300 « ADENAUER » CABRIOLET D 1952

Châssis n° 18601401640/52

- *One of only 262 built*
- *Matching numbers*
- *Restored to concours standard 2013-2014*
- *Registered in Switzerland*

« Aux caractéristiques à hautes performances, à l'impressionnante apparence et à la finition minutieuse qui distinguaient les grosses Mercedes d'avant-guerre, s'ajoutent de nouvelles qualités de silence, de souplesse et de légèreté des commandes, tandis que la suspension arrière dernier modèle, issue d'une longue expérience sur les voitures de Grand Prix et de tourisme, apporte un degré de sécurité à haute vitesse sur routes inégales ou glissantes qu'il serait bien difficile d'égaler. »- Autocar magazine à propos de la Mercedes-Benz 300.

Une des premières créations d'après-guerre de Mercedes-Benz, la 300 fut dévoilée au Salon de Francfort en 1951 et allait réussir à replacer la firme de Stuttgart au premier rang des constructeurs de prestige,marquant un retour de la marque à la tradition des voitures de luxe de haute performance de la meilleure qualité.

Le châssis à croisillon de tubes ovales de la 300 reprenait le schéma des 170 et 220 à suspension indépendante et freins à tambour aux quatre roues, mais apportait un supplément de raffinement avec un différentiel à pignons coniques, des roues équilibrées et un réglage électrique à distance de la hauteur des suspensions arrière. Le six cylindres 3 litres à arbre à cames en tête de 115 ch à ses débuts – celui utilisé avec une injection d'essence sur la 300 SL – vit sa puissance augmentée sur les 300b et 300c suivantes, adoptant finalement l'injection sur la 300d restylée de 1957. Les autres améliorations apportées au cours des années incluent les freins de plus grande dimension (sans servo-assistance depuis 1954), la direction assistée en option (sur la 300d) et l'adoption d'une boîte automatique à trois vitesses en série sur cette dernière.

"To the characteristics of high performance, impressive appearance and fine detail finish which distinguished the big Mercedes models of pre-war days are added new virtues of silence, flexibility and lightness of control, while the latest rear suspension, a product of long experience on Grand Prix cars and touring cars, confers a degree of security at high speeds on rough and slippery surfaces which it would be very difficult indeed to equal." - Autocar magazine on the Mercedes-Benz 300.

One of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, the 300 debuted at the Frankfurt Auto Show in 1951 and would succeed in re-establishing the Stuttgart firm in the front rank of prestige car manufacturers, marking as it did a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality.

The 300's cross-braced, oval-tube chassis followed the lines of the 170S and 220, with independent suspension all round and four-wheel drum brakes, but incorporated the added refinements of hypoid bevel final drive, dynamically balanced wheels, and remote electrical control of the rear suspension ride height. Initially developing 115bhp, the 3.0-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine - used in fuel-injected form in the 300 SL sports car - was boosted in power for the succeeding 300b and 300c models, finally gaining fuel injection in the re-styled 300d of 1957. Other improvements along the way included larger brakes (with servo-assistance from 1954), optional power steering (on the 300d) and the adoption of three-speed automatic transmission as standard on the latter.

Construite à l'unité par les artisans les plus expérimentés de Mercedes-Benz, la 300 était luxueusement équipée et tendue de matériaux de la plus grande qualité. Rapide et élégante, c'était l'une des très rares voitures de son époque à pouvoir emmener six passagers dans un grand confort en soutenant des vitesses élevées. C'était la voiture de prédilection des personnalités gouvernementales officielles d'Allemagne de l'Ouest, largement appréciée par les hommes d'affaires, les financiers et les politiciens en Europe et aux États-Unis. En fait « Adenauer » devint le nom officieux de la 300 berline/limousine, lorsque le chancelier d'Allemagne Konrad Adenauer, devint son plus fameux client.

Version la plus rare des « 300 » et représentative de la tradition des Grosser Mercedes d'avant-guerre, ce magnifique cabriolet D est l'un des 262 modèles construits en 1952 sur une production totale de 591, dont seulement une poignée arbore cette carrosserie cabriolet quatre portes merveilleusement proportionnée.

Cette Adenauer à numéros concordants a été restaurée niveau concours lorsqu'elle était aux mains du vendeur. La restauration a débuté en septembre 2013 et s'est achevée en mars 2014, l'aspect mécanique étant confié à SIM Motoren de Frauenkappelen, en Suisse. Bleue avec intérieur en cuir gris, cette remarquable Mercedes classique est vendue avec sa carte grise suisse.
CHF220,000 - 300,000

Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. It was the car of choice among West German government officials, and throughout Europe and the USA was widely favoured by businessmen, financiers, and politicians. Indeed, 'Adenauer' became the 300's unofficial model name, after German Chancellor Konrad Adenauer, its most famous customer.

Rarest of all the '300' variants and a most worthy upholder of the Grosser Mercedes tradition of pre-war years, this handsome Cabriolet D is one of just 262 convertible models built during 1952 out of a total production of 591, of which only a relative handful featured this superbly proportioned four-door cabriolet coachwork.

This matching-numbers Adenauer has been restored to concours condition while in the hands of the current vendor. The restoration commenced in September 2013 and was finished in March 2014, the mechanical aspects of the rebuild being entrusted to SIM Motoren of Frauenkappelen, Switzerland. Finished in blue with grey leather interior, this outstanding classic Mercedes is offered with Swiss Carte Grise.

245

FERRARI 575M MARANELLO 2002

Châssis n° ZFFBT55B000130944

- *One owner from new*
- *'F1' automatic transmission*
- *Circa 59,000 kilometres recorded*
- *Recently serviced (timing belts, etc)*
- *All original books*

Présentée en 2002, la 575 M (Modificata) était une évolution de la très réussie 550 Maranello, plutôt qu'un nouveau modèle à part entière. En dévoilant la 550 Maranello, en 1997, Ferrari revenait à sa tradition des sportives à moteur V12 à l'avant, ressuscitant une lignée mise en sommeil avec l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona » en 1974. Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 5, 5 litres à 48 soupapes de la Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, soit plus ou moins 100 ch de plus que celui de la « Daytona ». Ferrari avait depuis longtemps découvert que pour obtenir un équilibre idéal avec un moteur à l'avant, il fallait avoir recours à une transmission transaxle et celle de la Maranello disposait de six rapports. Le train roulant était logé dans un châssis tubulaire en acier sur lequel reposait une carrosserie en aluminium, tandis que la suspension indépendante proposait deux modes d'amortissement (normal/sport), sélectionnés par le conducteur au tableau de bord, accompagné par une direction à assistance variable en fonction de la vitesse.

Dessinée, comme sa devancière « Daytona », par Pininfarina, la 550 Maranello arborait les mêmes proportions, adoptant le schéma traditionnel d'un long capot avec un habitacle reculé et un arrière tronqué. L'aérodynamique avait été étudiée en soufflerie pendant des heures pour s'assurer d'une trainée minimale, associée à un appui constant, quel que soit le réglage, une donnée essentielle sur une voiture capable d'atteindre 320 km/h. Des détails, comme les entrée d'air de capot et les extracteurs d'ailes derrière les roues avant rappelaient les Ferrari competizione d'autrefois, notamment la mythique 250 GTO, et le panneau arrière recevait les feux circulaires typiques. Pour la 575 M, la

Introduced for 2002, the Ferrari 575M (Modificata) represented an evolution of the acclaimed 550 Maranello rather than an entirely new model. With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari had returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, switch-selectable by the driver, which was complemented by speed-sensitive power-assisted steering.

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past, in particular the immortal 250GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights. For the 575M, engine displacement grew to 5,748cc and maximum power to 515bhp, while transmitting it to

cylindrée du moteur était portée à 5 748 cm3 et la puissance maximale à 515 ch, qu'une nouvelle boîte à six rapports par palettes au volant – une technologie développée par Ferrari en Formule 1 - transmettait à la route. Lorsque la production prit fin en 2005, 2 056 voitures avaient été construites dont 1 810 avec la transmission « F1 » et 246 avec l'option boîte manuelle.

Bleue avec intérieur en cuir beige, la 575M proposée ici est équipée de la transmission F1. La Ferrari a été vendue neuve en Suisse à l'actuelle propriétaire, immatriculée le 19 décembre 2002 et il la décrit comme étant en très bon état. La voiture est vendue avec de nombreuses factures d'entretien de routine effectué par Modena Cars SA de Genève entre 2016 et 2020, dont une datée du 20 juin 2020 pour une révision importante (courroie de distribution, courroie d'accessoires, pneus avant neufs, etc). La Ferrari est également vendue avec tous ses livrets originaux et sa carte grise suisse. N'ayant parcouru que 59 000 kilomètres d'origine, cette magnifique 575M représente une très rare opportunité d'acquérir un superbe exemplaire de l'une des meilleures Ferrari de grand tourisme à moteur V12.
CHF80,000 - 120,000

the ground was a new six-speed 'paddle shift' semi-automatic gearbox, a technology that Ferrari had developed in Formula 1. When production ceased in 2005, 2,056 cars had been completed, of which 1,810 had the 'F1' transmission, 246 the manual alternative.

Finished in blue with beige leather interior, the 575M offered here has the 'F1' transmission. The Ferrari was sold new in Switzerland to the present owner and first registered on 19th December 2002, and is described by him as in very good condition. The car comes with numerous invoices for routine servicing issued by Modena Cars SA of Geneva between 2016 and 2020, including one dated 20th June 2020 for a major service (timing belts, ancillary belts, new front tyres, etc). The Ferrari also comes with all its original books and a Swiss Carte Grise. Having covered only some 59,000 kilometres from new, this beautiful 575M represents a very rare opportunity to acquire a superb example of one of Ferrari's best ever V12 Grand Tourers.

246

MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN COUPÉ 2005

Châssis n° ZFFSA17S000081193

- *One owner*
- *Only 13,108 kilometres from new*
- *Partial service history*
- *Registered in Switzerland*

Le cœur de toute automobile est son moteur et celui de la SLR McLaren est proprement remarquable. Construit par AMG, le département performance de Mercedes-Benz, il s'agit d'un V8 à compresseur de 5, 5 litres à 24 soupapes développant 617 ch, ce qui en fait l'un des moteurs les plus puissants jamais installés sur une voiture de sport de série. Aussi impressionnante que soit cette puissance maximale, c'est pourtant le couple fourni par ce moteur à compresseur du dernier cri qui en est la caractéristique la plus remarquable. La courbe de couple est presque plate. On dispose déjà de 60,8 mkg à 1 500 tr/min et de plus de 69,1 mkg entre 3 000 et 5 000 tours. Comme le souligne le magazine Car & Driver : « cela donne une souplesse époustouflante à la SLR, avec des performances qu'il faut avoir ressenties pour les apprécier ».

Inutile de dire que la Mercedes-Benz SLR McLaren offre des chiffres de performances qui, encore aujourd'hui, figurent parmi les meilleurs de la catégorie. Elle prend 3,8 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, elle atteint les 200 km/h en 10,6 secondes et il ne lui faut que 28,8 secondes pour passer de l'arrêt à 300 km/h. Cette deux places affiche une vitesse maximale de 334 km/h.

L'architecture à moteur avant a été choisie afin d'obtenir une répartition optimale des masses, pour la dynamique de son comportement et sa stabilité au freinage, la lubrification par carter sec ayant permis d'installer le moteur plus bas dans le châssis. La transmission automatique à cinq rapports a été spécialement adaptée à l'énorme couple et offre au conducteur la possibilité de choisir entre plusieurs modes de changement de rapport, grâce au système Speedshift.

Prolongeant la longue collaboration technique que Mercedes-Benz et McLaren ont partagé en Formule 1, la structure monocoque châssis/carrosserie en fibre de carbone de la SLR est construite dans

The heart of any car is its engine, and that of the SLR McLaren is truly outstanding. Produced at Mercedes-Benz's AMG performance division, it is a 5.5-litre, 24-valve, supercharged V8 producing 617bhp, making it one of the most powerful engines ever found in a series-produced road-going sports car. Impressive though this peak horsepower figure is, it is the torque produced by this state-of-the-art 'blown' motor that is its most remarkable feature. The torque curve is almost flat: there is already 440lb/ft by 1,500 rpm and well over 500lb/ft between 3,000 and 5,000 revs. As Car & Driver magazine observed: "This lends mind-boggling elasticity to the SLR, with passing performance that has to be felt to be appreciated."

Needless to say, the SLR McLaren delivers performance figures that are still among the best in its class; taking just 3.8 seconds to sprint from 0 to 100km/h (62mph), it passes the 200km/h (125mph) mark after 10.6 seconds and from a standing start takes just 28.8 seconds to reach 300km/h (186mph). The two-seater has a top speed of 334km/h (207 mph).

A front-engined layout was chosen in the interests of optimum weight distribution, handling dynamics and braking stability, the motor's dry-sump lubrication system enabling it to be mounted lower in the chassis. The five-speed automatic transmission was specially optimised for very high torque and also offers the driver the option of choosing between different shift characteristics using the Speedshift system.

Reflecting the long-term technological collaboration that Mercedes-Benz and McLaren enjoyed in Formula 1, the SLR's carbon fibre composite monocoque body/chassis structure was produced in the latter's then all-new facility in Woking, England. Clearly showing its Formula 1 parentage, the suspension is by means of double wishbones all round. The power-assisted rack-and-pinion steering is speed sensitive, while the SLR's Sensotronic Brake Control (SBC) and Electronic Stability Program (ESP) enable its sporting nature to shine through while maintaining the

l'usine alors toute nouvelle de McLaren à Woking, en Angleterre. Affichant clairement sa parenté avec la Formule 1, la suspension se fait par double triangulation aux quatre roues. La direction assistée à crémaillère est asservie à la vitesse tandis que contrôle de freinage Sensotronic (SBC) de la SLR et le programme de stabilité électronique (ESP) permettent à sa nature sportive de s'exprimer tout en maintenant un certain niveau de sécurité. L'innovation dans l'utilisation des matériau composites s'est étendue jusqu'aux disques de freins qui sont fabriqués dans un matériau à base de céramique renforcée de fibre de carbone offrant une haute résistance aux températures extrêmement élevées et au fading, inaccessible aux voitures de tourisme de série. Pour couronner ce tour de force technologique, l'aileron arrière contrôlé électroniquement se lève selon un angle de 65° quand le conducteur freine brutalement, accentuant la décélération en augmentant la trainée aérodynamique, tout en offrant à la SLR une stabilité exceptionnelle en freinage d'urgence.

Vendue neuve en Suisse et immatriculée au nom du vendeur le 1er juin 2005, cet exemplaire immaculé n'a parcouru que 13 108 kilomètres d'origine et est décrite par le vendeur, un particulier, comme étant en très bon état. Gris métallisé avec intérieur en cuir noir, la voiture est vendue avec tous ses livrets originaux, sa carte grise suisse et diverses factures d'entretien sur la période 2016-2019, effectué par Mercedes-Benz Garage de la Marbrerie et Modena Cars SA. Une opportunité exceptionnelle d'acquérir une de ces exclusives supercars en édition limitée pour une fraction de son coût neuf.
CHF180,000 - 220,000

usual safety standards. The pioneering use of composite technology has also been extended to the brake discs, which are manufactured from a fibre-reinforced ceramic material capable of withstanding extremely high temperatures and offering a level of fade resistance hitherto unattainable in series-produced road cars. Topping off this technological tour de force is the electronically controlled rear spoiler, which rises to an angle of 65 degrees when the driver brakes heavily, boosting the braking effect by increasing aerodynamic drag and lending the SLR outstanding stability when braking from high speeds.

Sold new in Switzerland and registered new to the current owner on 1st June 2005, this immaculate example has covered a mere 13,108 kilometres from new and is described by the private vendor as in very good condition. Finished in grey metallic with black leather interior, the car comes with all its original books, Swiss Carte Grise, and various service invoices for the period 2016-2019 from Mercedes-Benz Garage de la Marbrerie and Modena Cars SA. A rare opportunity to acquire one of these exclusive, limited edition supercars at a fraction of its cost when delivered.

247

FISKER KARMA EV 2011

Châssis n° YH4K14AA8CA000384

- *Rare high-performance luxury EV*
- *One owner*
- *Circa 3,100 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*

Faisant appel à un châssis space frame et une carrosserie en aluminium, la Karma est une hybride rechargeable à autonomie étendue, animée par deux moteurs électriques de 120 kW (161 ch) qui reçoivent leur puissance d'une batterie lithium-ion de 20,1 kWh ou du générateur entrainé par le moteur. Fourni par A123 Systems, le jeu de batteries est aligné au centre de la voiture entre les quatre sièges. Lorsque la batterie est épuisée ou quand le mode « Sport » est activé au volant, le moteur essence turbo quatre cylindres GM Ecotec de 2 litres, placé à l'avant, alimente un générateur qui envoie l'électricité directement aux moteurs électriques, seule source mécaniquement reliée aux roues arrière. La batterie peut aussi être chargée sur le réseau. Typique des véhicules électriques, la transmission est à un seul rapport. Les deux moteurs électriques produisent une puissance combinée de 403 ch et un couple phénoménal de 960 lb/ft, offrant à la Karma une vitesse de pointe de 201 km/h et un 0 à 100 km/h en 5,9 secondes en mode Sport. En fonction des conditions de conduite, on peut parcourir 80 km en mode tout électrique avant que le moteur à essence n'intervienne. Malheureusement, la production a pris fin en 2012, Fisker ayant été handicapé par la faillite de son fournisseur de batterie et les droits de la Karma ont été cédés au groupe chinois Wanxiang.

Gris Shadow métallisé avec intérieur en cuir noir et gris, cette rare Karma EV, vendue neuve en Suisse n'a connu qu'un propriétaire et affiche actuellement un total de seulement 3 100 kilomètres au compteur. Décrite par le vendeur, un particulier, comme en très bon état général, la voiture est vendue avec ses livrets originaux, sa carte grise suisse et diverses factures de Emil Frey SA.
CHF50,000 - 70,000

Boasting a spaceframe chassis and body of aluminium, the Karma is a range-extended plug-in hybrid driven by a pair of 120kW (161 horsepower) electric motors that receive power from a 20.1kWh lithium-ion battery or the engine-driven generator. Supplied by A123 Systems, the battery pack runs down the centre of the car between the four seats. Once the battery is depleted, or when the 'Sport' paddle on the steering wheel is activated, the front-mounted GM Ecotec 2.0-litre four-cylinder turbocharged petrol engine powers a generator that sends electricity directly to the drive motors, which are the only power source mechanically connected to the rear wheels. The battery can also be charged from the grid. Typically of electric vehicles, the transmission is single speed affair. The two electric motors produce a combined output of 403bhp and a staggering 960lb/ft of torque, giving the Karma a top speed of 125mph (201km/h) and a 0-60mph (0-97km/h) time of 5.9 seconds in Sport mode. Depending on the driving conditions, some 50 miles could be covered in all-electric mode before the petrol engine kicks in. Sadly, production ceased in 2012, Fisker having been crippled by its battery supplier's bankruptcy, and the rights to the Karma's design were eventually sold to the Chinese Wanxiang Group.

Finished in Shadow Grey metallic with black/grey leather interior, this rare Karma EV was sold new in Switzerland, has had only one owner from new, and currently displays a total of only some 3,100 kilometres on the odometer. Described by the private vendor as in generally very good condition, the car is offered with all its original books, Swiss Carte Grise, and sundry invoices from Emil Frey SA.

248

Ex-voiture de Manfred Schurti à la Course des champions 1984 du Nürburgring

MERCEDES 190E 2.3-16V 1984

Châssis n° WDB 201 034 1AO 016 58

- *Originally owned and race-prepared by Mercedes-Benz*
- *Bought by its driver Manfred Schurti after the Race of Champions*
- *Original engine*
- *Four private owners from new*
- *Mechanically overhauled in 2019*

Le 12 mai 1984, le nouveau circuit du Nürburgring fut inauguré lors d'une manifestation spéciale : la Course des champions, lors de laquelle allaient s'affronter 20 Mercedes 190E 2.3-16V neuves identiques conduites par des légendes de la course automobile. Ces nouvelles berlines sportives Mercedes de milieu de gamme n'avaient subi qu'assez peu de modifications, qui se résumaient à des sièges et des harnais de course Sparco, à un arceau de sécurité, à une assiette abaissée et à un rapport de pont allongé. Leurs autres caractéristiques notables étaient des roues avant plus grandes, déportées pour une meilleure tenue de cap, de plus gros étriers de freins avant, ceux de série risquant de ne pas tenir toute la course,et un échappement spécifique. Les vingt voitures étaient équipées de moteurs d'un e définition légèrement différente de la série, identifiable par leur numéro de série.

Chacun des participants avait eu la possibilité de racheter sa voiture et l'exemplaire proposé, la n° 6, avait été rachetée par Manfred Schurti, citoyen du Lichtenstein et davantage connu pour ses exploits au Mans sur Porsche. Il revendit ensuite sa voiture à Mercedes-Suisse, chez qui elle fut achetée par un autre ancien pilote, le Suisse Jo Vonlanthen.

Elle est actuellement entre les mains de celui qui n'est que son quatrième propriétaire, un éminent collectionneur privé de réputation internationale. Celles de Senna et de Lauda existent toujours et la première se trouve au musée Mercedes de Stuttgart, mais nombre des autres ont disparu ou ont été remises en configuration de série, ce qui fait que celle-ci est vraiment rare. Elle a été totalement remise en état mécaniquement en 2019, y compris son moteur qui a été intégralement refait, puis elle a été présentée en novembre 2019 au contrôle technique suisse, qui lui a attribué la classification de 'Vétéran'. Elle est munie de sa carte grise suisse. Elle dispose de son passeport sportif, de sa pochette de documents de bord, d'un cric spécial course, du cric et de l'outillage de série, d'un pont arrière de rechange, de deux jeux de roues, des étriers de freins d'origine, de collecteurs d'échappement de rechange et d'une boîte contenant diverses pièces de rechange.

CHF90,000 - 120,000

On 12th May 1984, the new Nürburgring circuit was inaugurated by hosting a special event: The Race of Champions, which would see 20 identical new Mercedes-Benz 190E 2.3 16V saloons driven by great motor racing legends. Relatively few modifications were made to Mercedes' new sports saloon, mainly being confined to fitting Sparco racing seats and harnesses; an interior roll cage; lowered suspension; and a lower final drive ratio. Other noteworthy features included larger front wheels, larger front brake callipers and a different exhaust system. The engines were built to slightly different in specification from that of the standard production models.

Each of the participating drivers was offered the opportunity to buy their car, and this example, number '6', was purchased by Manfred Schurti. Schurti is best known for his Le Mans exploits with Porsche, participating nine times between 1974 and 1982, with class wins in 1975, 1976 and 1981. Schurti later sold his car to Mercedes Switzerland before it was then bought by another former racing driver, Jo Vonlanthen, who mainly raced in Formula 2 but did start one Formula 1 World Championship Grand Prix for Williams (Austria, 1975). The car is currently in the hands of only its fourth owner, a prominent private collector of international repute.

Of the 20 originals the Senna and Lauda cars still exist, the former in the Mercedes-Benz Museum in Stuttgart, but many of the others have disappeared or been returned to standard road trim. Car '6' retains its 1984 configuration and benefits from a mechanical overhaul in 2019, including a full rebuild of the original engine. Subsequently presented for technical inspection in Switzerland in November 2019 it was classified as a 'Veteran' with a Swiss Carte Grise

The original racing passport accompanies the car along with its full original document pouch; special racing jack and tools; spare differential; two sets of wheels; original front brake callipers; original seats, spare exhaust headers; and miscellaneous spare parts.

249

PORSCHE 930 TURBO COUPE 1975

Châssis n° 9305700098
Moteur n° 6750111

- *The 98th first-year Type 930 Turbo built*
- *Delivered new in Europe*
- *Matching numbers*
- *Professionally restored in the USA circa 2000*
- *Cleared through Swiss customs*

Une bonne part du développement des Porsche 911 trouve son origine dans le programme sportif de l'usine, et ce sont les règles d'homologation en Groupe 4 d'alors, qui imposaient que 400 voitures clients aient été construites, qui poussa à développer le 'Projet 930', la légendaire Porsche 911 Turbo. La Turbo, produite à partir d'avril 1975, associait un turbo KKK au moteur 3,0 litres de la Carrera RSR, ce qui donnait en version route 260 chevaux et une vitesse de pointe de 249 km/h. Mais la Turbo ne valait pas que par sa vitesse, c'était aussi la 911 la mieux équipée et son moteur d'une incroyable souplesse, d'où une boîte à quatre rapports seulement, était capable de la faire passer de 0 à 160 km/h en 14 secondes.

On avait déjà vu sur la Carrera les passages de roues gonflés et le béquet arrière 'en queue de baleine' de la Type 930 Turbo, mais celle-ci disposait de l'intérieur le plus luxueux de toutes les 911 : sellerie cuir, air conditionné et vitres électriques. Les lave-projecteurs, les antibrouillards, l'essuie-glace arrière, les vitres teintées et le toit ouvrant électrique étaient également de série. En 1978, le moteur de la Turbo passa à 3,3 litres et fut doté d'un refroidisseur d'air de suralimentation. Sa puissance grimpa à 300 chevaux et la voiture, qui disposait des accélérations les plus fortes de toutes les routières de son époque, atteignait 257 km/h. Plus raffinée que tout ce qui s'était fait jusqu'alors mais toujours à la pointe de la performance, la Porsche 911 Turbo se vendit par milliers et devint la référence des voitures de sport de son époque.

La voiture proposée, la 98e des 284 Type 930 Turbo de l'année-modèle 1975, a été livrée neuve en Europe, mais a passé l'essentiel de son temps aux USA. Comme beaucoup de ces tout premiers exemplaires, elle n'est pas équipée de l'air conditionné, des vitres teintées ni du toit ouvrant électrique, qui n'ont été montés que plus tard. Sa documentation montre qu'elle a été importée aux USA à l'attention de David Seabrook de DJS Motorsports de Del Ray Beach, en Floride. Vers 1995, elle a été immatriculée au nom d'un certain George Merjos de Virginia Beach, en Virginie, alors que son compteur indiquait 68 000 km.

Much of the Porsche 911's development had resulted from the factory's racing programme, and it was the then Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built, which spurred the development of 'Project 930' - the legendary 911 Turbo. In production from April 1975, the Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre Carrera RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 155mph (249km/h). But the Turbo wasn't just about top speed, it was also the best-equipped 911 and amazingly flexible - hence only four speeds in the gearbox - being capable of racing from a standstill to 100mph (160km/h) in 14 seconds.

The Type 930 Turbo's characteristic flared wheelarches and 'whale tail' rear spoiler had already been seen on the Carrera model, while the interior was the most luxurious yet seen in a 911, featuring leather upholstery, air conditioning, and electric windows. Headlamp washers, fog lamps, rear wiper, tinted glass, and an electric sunroof were standard equipment also. For 1978 the Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres, gaining an inter-cooler in the process; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 257km/h. 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.

The 98th of 284 Type 930 Turbos built for the 1975 model-year, this example was delivered new in Europe but has spent most of its life in the USA. Like some of the very early cars, it lacks the air-conditioning, tinted glass, and electric sunroof that were standardised later. Accompanying documents show that the car was imported into the USA destined for David Seabrook of DJS Motorsports in Del Ray Beach, Florida. Circa 1995 the Porsche was registered to a George Merjos of Virginia Beach, Virginia, the odometer reading at that time being 68,000 kilometres.

En 2000, elle a été acquise par California Porsche Restoration de Fattbrook, en Californie, où elle a subi une restauration complète, qui a débuté par un décapage de sa peinture et s'est poursuivie par une remise dans sa définition d'origine. Des factures détaillées se montant à plus de 140 000 dollars sont présentes au dossier. Cette Turbo se présente dans son harmonie de teintes d'origine, blanc Grand Prix et intérieur en cuir noir ; elle dispose de sièges Sport, et son moteur a été muni des tendeurs de chaîne hydrauliques introduits par la suite pour traiter ce qui avait longtemps été un point faible des 911.

Le vendeur nous indique que le moteur a bénéficié d'un entretien et d'un contrôle, et qu'il est en très bon état, de même que la boîte à quatre rapports. Il nous a été dit que la peinture effectuée par California Porsche Restoration était de grande qualité et qu'elle s'était conservée dans un excellent état, de même que l'intérieur en cuir noir d'origine. Le châssis est également décrit comme étant en excellent état. Des travaux sont toutefois nécessaires dans certains domaines : il faut remplacer l'embrayage, vérifier soigneusement les projecteurs et les antibrouillards et on devrait, idéalement, remplacer l'échappement USA par un échappement Europe. Mis à part cela, la voiture respecte la définition mentionnée sur son dossier de montage d'usine et sur ses documents de livraison. Elle dispose de sa trousse à outils complète et de ses documents de bord, ce qui devient très rare de nos jours. Elle est proposée avec son historique complet, ses documents de dédouanement suisse (13.20A) et un certificat d'authenticité Porsche. Cette séduisante 911 Turbo, qui fait partie des premières et qui a été restaurée à grands frais, n'attend que d'être remise en parfait état par un nouveau propriétaire passionné.

CHF160,000 - 190,000

In 2000 the car was acquired by California Porsche Restoration in Fattbrook, CA, where it underwent a comprehensive bare-metal restoration to original specification. Detailed invoices totalling in excess of $140,000 are on file. The Turbo is finished in its original colour scheme of Grand Prix White with a full black leather interior, including Sport seats, while the engine has been fitted with the later pressurised oil-fed timing-chain tensioners that cured what had for many years been a recognised 911 weak point.

The vendor advises us that the engine has been serviced and checked, and that it is in very good condition, as is the four-speed transmission. We are told that California Porsche Restoration's repaint was of high quality and remains in excellent condition, likewise the original full black leather interior. The chassis is described as excellent too. Some work is required in other areas: the clutch needs to be replaced; the headlamps and fog lamps need attention; and the US-specification exhaust should, ideally, be swapped for one of European specification. Otherwise the car is to correct specification as per the factory build sheet and delivery details. Unusually, it retains an all-correct tool roll and owner's handbook - items very rarely found these days. Offered with a full history file, Swiss customs clearance document (13.20A), and Porsche Certificate of Authenticity, this desirable early 911 Turbo - restored at considerable expense - wants only for an enthusiastic new owner to bring it back to perfection.

250

PORSCHE 918 SPYDER 2016

Châssis n° WP0CA2915FS800789

- *Number 789 of the 918 made*
- *European specification model*
- *Two owners from new*
- *Circa 5,900 kilometres from new*

"Les braves gens de Porsche n'ont manifestement pas perdu leur goût de la litote. Promettre discrètement moins puis offrir spectaculairement plus est un moyen infaillible d'entretenir la satisfaction de la clientèle. Il en a toujours été ainsi, et il en sera toujours ainsi. Cela entretient depuis des décennies le pouvoir de séduction du spécialiste des voitures de sport de Stuttgart et cela marche encore avec (baissez la voix) l'incroyable 918 Spyder. Voici une voiture dont la carrosserie partiellement en fibre de carbone, le moteur thermique et la suspension issus d'un prototype de course, ainsi que le groupe motopropulseur hybride rechargeable sont sans pareils au monde." – Autocar.

A notre époque aux prises avec des préoccupations environnementales croissantes, même les constructeurs de supercars sont priés de faire au moins un effort en faveur d'une réduction de la consommation et des émissions. D'où l'arrivée de la technologie hybride sur un marché qui ne faisait jusqu'alors appel qu'à des carburants fossiles. Elle a eu pour effet de doter les supercars modernes d'une image plus verte, tout en offrant par l'ajout d'un ou plusieurs moteurs électriques une augmentation de performances toujours bienvenue.

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

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

Pour le 918 Spyder, Porsche avait associé un V8 atmosphérique de 4,6 litres et 599 chevaux issu de la compétition à deux moteurs électriques, un sur chaque train, qui délivraient 282 chevaux supplémentaires. Le stockage d'énergie se faisait dans une batterie lithium-ion de 6,8 kWh refroidie par liquide, implantée derrière l'habitacle. En stationnement, elle se chargeait en se branchant à une prise de courant et, en circulation, par récupération d'énergie au freinage.

La 918 Spyder avait d'abord été présentée en tant que concept-car lors du Salon de Genève de mars 2010, et l'avalanche des demandes de renseignements qui s'en était suivie avait convaincu la direction de Porsche qu'il fallait la mettre en production. Sa version série avait été dévoilée au Salon de Francfort de septembre 2013 et, malgré des prix démarrant à 611 000 €, la totalité des 918 exemplaires prévus avait été vendue avant décembre 2014. Ainsi que cela avait été prévu, sa production prit fin en juin 2015.

Quiconque connaissant tant soit peu la marque n'avait pas manqué de remarquer que l'allure de la 918 Spyder évoquait celle de nombreuses Porsche de compétition d'autrefois. Mais ses liens avec la course ne se limitaient pas à cela ; en effet, ses suspensions et son moteur étaient issus de ceux du Spyder RS ayant couru en 2005 en Sport-prototypes. Ses suspensions avant et arrière recouraient à des tirants et triangles en aluminium et l'on trouvait en série un amortissement adaptatif ainsi que le dispositif de braquage des roues arrière vu pour la première fois sur la Porsche 911 Type 997 GT3.

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

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

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

Sa carrosserie était en plastique renforcé de fibres de carbone, de même que les deux panneaux de toit qui se détachaient facilement pour venir se ranger dans l'espace aménagé sous le capot, offrant ainsi le plaisir de rouler à l'air libre ; après tout, c'était un Spyder. La fibre de carbone dominait à l'intérieur, où les commandes principales étaient regroupées autour du volant, alors que les fonctions secondaires étaient accessibles via deux écrans couleurs tactiles configurables.

Même si la 918 Spyder était capable d'afficher un bilan consommation impressionnant en mode électrique, c'était à son incroyable vitesse de pointe que la plupart de ses acheteurs attachaient de l'importance. Etonnamment, les performances annoncées par Porsche étaient régulièrement dépassées par des essayeurs indépendants. Lors d'un essai effectué par le magazine Car & Driver, elle abattit le 0 à 100 km/h en 2,2 secondes, le 0 à 160 km/h en 4,9 secondes, le 0 à 290 km/h en 17,5 secondes et effectua son 400 m départ arrêté en 9,8 secondes.

"Les performances en reprise de la 918 sont sans égales," déclarait Autocar. "Le plus étonnant, ce n'est pas tant l'accélération que la progressivité offerte par la disponibilité du couple de ses moteurs électriques." Sa pénalité en masse due à sa grosse batterie ne l'empêchait pas de rivaliser avec sa concurrente la McLaren P1. Et, sans surprise, elle se conduisait, virait et - surtout - tenait la route comme une Porsche 'normale'.

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

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

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

La voiture proposée est la 789e des 918 produites Elle a été livrée neuve dans la péninsule ibérique, et sa facture date du 24 février 2016. Son second et actuel propriétaire l'a achetée en novembre 2019 chez Porsche Gstaad. Elle n'a parcouru qu'environ 5 900 km depuis l'origine et est toujours 'comme neuve'. Sa période de garantie s'étend du 1er juin 2019 au 31 mai 2022, dans la limite de 100 000 km. Elle est munie de son certificat d'authenticité Porsche, de son carnet d'entretien et de sa carte grise suisse.

Cette voiture comprenait à sa livraison les options suivantes :

Pack intérieur antireflets
Extincteur
Film antigravillonnage
Siège passager réglable en hauteur électriquement
Porte-gobelets
Insert rembourré pour siège-baquet allégé
Câble de charge de longueur 7,50 mètres
Intérieur en cuir véritable

Cette magnifique 918 Spyder argent métallisé avec intérieur noir représente une occasion rare d'acquérir une Porsche exceptionnelle et très particulière, qu'on a décrite comme égale, voire supérieure, aux hypercars hybrides de la concurrence.
CHF1,100,000 - 1,300,000

The car we offer is number '789' of the 918 made. Delivered new to Portugal/Spain and invoiced on 24th February 2016, the car was purchased by the present (second) owner from Porsche Gstaad in November 2019. It has covered a mere 5,900 or so kilometres from new and remains in effectively 'as new' condition. The warranty was issued on 1st June 2019 and expires on 31st May 2022 (up to 100,000 kilometres). Accompanying documentation includes a Porsche Certificate of Authenticity, the service booklet, and a Swiss Carte Grise.

The car was delivered with the following options:

Interior pack, reflection reduction
Fire extinguisher
Stone chip protection foil
Electric seat height adjustment, passenger seat
Cup holder
Seat pad for lightweight bucket seat
Charging cable, length 7.5m
Real leather interior

Finished in silver metallic with black interior, this stunning 918 Spyder represents a rare opportunity to purchase a very special and exclusive Porsche that has been described as the equal of - if not superior to - its hybrid hypercar rivals.

251

ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE ZAGATO CABRIOLET 2018

Châssis n° SCFPMCRZ9JGK34234

- *The 45th of only 99 made*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Circa 1,500 kilometres from new*
- *'As new' condition throughout*
- *Numerous 'Q by Aston Martin' options*

Dévoilé avec succès au prestigieux Concours d'élégance de la Villa d'Este au bord du lac de Côme, en Italie, en mai 2016, la série limitée Vanquish Zagato est la dernière création du long partenariat d'Aston Martin avec la prestigieuse carrozzeria Zagato. La fructueuse collaboration d'Aston Martin avec Zagato avait notamment débuté avec la DB4GT Zagato des années 1960 et s'était prolongée avec les modèles V8 Vantage et Volante des années 1980.

La Vanquish originale avait fait ses débuts au Salon de Genève en mars 2001, les livraisons débutant quelques mois plus tard. Dessinée par Ian Callum, déjà créateur de la DB7, la Vanquish à moteur V12 succédait à la Vantage V8, l'usine de Newport Pagnell subissant une rénovation complète de plusieurs millions pour en assurer la construction.

Pour son héritière, la Vanquish seconde génération, la production fut délocalisée à la nouvelle usine Aston Martin de Gaydon, d'où partirent les premières livraisons en 2012. Développée à partir du concept car Project AM310, la Vanquish utilisait un nouveau châssis plus léger faisant appel à plus de fibre de carbone que la plate-forme de la DBS, et à une carrosserie entièrement en fibre de carbone. Le style extérieur était une évolution de celui de la DBS, avec des clins d'œil comme les moulures latérales étirées, inspirées de celles de la très exclusive édition limitée One-77, tandis que le couvercle de coffre intégrait un becquet aérodynamique. L'influence de la One-77 s'étendait également à l'intérieur, habillé de cuir et d'Alcantara surpiqués.

Unveiled to great acclaim at the prestigious Concorso d'Eleganza Villa d'Este at Lake Como, Italy in May 2016, the limited series Vanquish Zagato is the latest creation resulting from Aston Martin's long-standing partnership with the prestigious Italian styling house, Carrozzeria Zagato. Aston Martin's fruitful collaboration with Zagato had most famously begun with the DB4GT Zagato of the 1960s and was continued by the V8 Vantage and Volante models of the 1980s.

The original Vanquish had debuted at the Geneva Auto Show in March 2001 with deliveries commencing a few months later. Styled by Ian Callum, the man responsible for the DB7, the V12-engined Vanquish took over from the Vantage V8, the Newport Pagnell factory undergoing an extensive multi-million pound refurbishment to accommodate it.

For the successor, '2nd Generation' Vanquish, production shifted to Aston Martin's new factory at Gaydon, from whence deliveries commenced in 2012. Developed from the Project AM310 concept car, the Vanquish utilised a new lighter chassis employing more carbon fibre than the existing DBS platform, as well as having all-carbon fibre bodywork. The exterior styling had evolved from that of the DBS, with styling cues such as the elongated side strakes clearly inspired by the exclusive, limited edition One-77, while the boot lid featured an integral rear spoiler. The One-77's influence also extended to the interior, which boasted hand-stitched leather and Alcantara.

Sous le capot, on trouvait une version améliorée du V12 AM11, le porte-drapeau d'Aston Martin délivrant 565 ch et 457 lb/ft de couple, tandis que la transmission automatique était confiée à la Touchtronic II à six rapports, commandée par palettes au volant. En août 2014, Aston Martin annonçait une version améliorée de la Vanquish, dotée de la boîte à huit rapports Touchtronic III et du V12 AM29 de 6 litres développant 568 ch. La vitesse de pointe était de 323 km/h avec un 0 à 100 km/h en 3,6 secondes - grâce au système launch control.

Pour maîtriser tout cela, on trouvait quatre freins à disque carbone-céramique ventilés, à étriers six pistons à l'avant et quatre pistons à l'arrière. La suspension se faisait par doubles triangulations à l'avant et à l'arrière, contrôlés par un système d'amortisseurs trois voies ajustables selon trois modes, Normal, Sport et Piste. Construite à l'origine soit en coupé 2 places soit en 2+2, la Vanquish fut également proposée en cabriolet Volante en 2013. En novembre 2016, Aston Martin annonçait la nouvelle Vanquish S, avec un moteur actualisé et une aérodynamique révisée. Une version cabriolet Volante fut proposée en 2017, en même temps que la Vanquish Zagato.

Typique de Zagato depuis les années 1950, l'emblématique toit à double bulle du coupé était visible au premier coup d'œil, la nouvelle carrosserie étant entièrement en fibre de carbone. Propulsée par le moteur V12 AM29 développant 580 ch, la Vanquish Zagato peut réaliser un temps de 3,5 secondes au 0 à 100 km/h, jusqu'à sa vitesse de pointe de plus de 320 km/h. Selon Aston Martin : « Cette performance, associée à son réglage de suspension spécifique, donne une sensation de conduite à faire tourner la tête. »

Beneath the bonnet there was an upgraded version of Aston Martin's flagship AM11 V12 engine producing 565bhp and 457lb/ft of torque, while the transmission was an 'Touchtronic II' six-speed paddle-shift automatic. In August 2014 Aston Martin announced an improved specification for the Vanquish, which included an eight-speed 'Touchtronic III' gearbox and an AM29 6.0-litre V12 engine producing 568 horsepower. Top speed increased to 201mph and the 0-60mph time - aided by launch control - dipped to 3.6 seconds.

Keeping all this in check were ventilated carbon ceramic discs all round, gripped by six-piston callipers at the front and four-piston units at the rear. Suspension was by double wishbones front and rear, controlled by a three-way-adjustable adaptive damping system offering Normal, Sport, and Track modes. Built initially as either a two-seater or 2+2 coupé, the Vanquish also became available in 2013 as a Volante convertible. In November 2016, Aston Martin announced the new Vanquish S, which came with an up-rated engine and a new aerodynamic package. A Volante convertible version became available in 2017, coincidentally with the arrival of the Vanquish Zagato.

A Zagato trademark since the 1950s, the coupé's iconic 'double-bubble' roof was instantly recognisable, while the new bodywork was entirely shaped from carbon fibre. Powered by the AM29 V12 engine producing 580bhp, the Vanquish Zagato can deliver a projected 0-100km/h (0-62mph) time of 3.5 seconds on its way to a top speed in excess of 200mph. According to Aston Martin: "This performance, matched with its unique suspension setup, creates a unique driving experience to stir the senses.

Faisant remarquer que les précédentes versions Zagato d'Aston Martin étaient aussi excitantes à conduire qu'à regarder, le magazine Evo écrivait : « Personne ne devrait donc être surpris d'apprendre que la Vanquish Zagato est une voiture aussi fantastique à piloter qu'à admirer. Bien sûr, elle est construite sur une excellente plate-forme, celle de la Vanquish S, néanmoins, il est tout à fait enthousiasmant de se rendre compte qu'elle procure un tel plaisir au volant. Ce n'est pas une découverte qui s'immisce lentement en vous. Dès le premier kilomètre un tant soit peu tortueux, c'est une voiture qui distille toutes les sensations qu'on est instinctivement en droit d'en attendre. »

La Vanquish Zagato était proposée en quatre version de carrosserie : coupé, cabriolet Volante, speedster, et break de chasse. 99 de chaque, coupé, cabriolet Volante et break de chasse furent construites, alors qu'il y eut à peine 28 speedsters, la production totale s'élevant à 325 exemplaires.

45e des 99 construites, ce cabriolet Vanquish Zagato Volante a été commandé directement chez ZED à Milan et livrée via Aston Martin de Genève à son premier et unique propriétaire (voir lettre de confirmation de vente au dossier). De couleur Mugello Max (rouge) avec intérieur en cuir noir Caithness orné du logotype Z brodé, cette voiture a été construite aux spécifications du programme « Q by Aston Martin » du constructeur, un ensemble d'améliorations spéciales permettant aux clients de personnaliser leur voiture au-delà des options de base.

Noting that previous Aston Martin Zagatos had been every bit as exciting to drive as to look at, evo magazine agreed: "So no one should be surprised to hear that the Vanquish Zagato is a fantastic car to drive as well as to coo over. Of course, it is built on a very good base, given that it is essentially a Vanquish S underneath, but nonetheless it is very pleasing to find that it is such a deeply enjoyable experience being behind the wheel. This is not a discovery that creeps up on you slowly either. From the first meandering mile, this is a car that delivers all the sensations that we instinctively look for."

The Vanquish Zagato was available in four body styles: coupé, Volante convertible, speedster, and shooting brake. 99 each were built of the coupé, convertible, and shooting brake, while a mere 28 speedsters were made, making the total production run 325 cars.

The 45th of only 99 made, this Vanquish Zagato Volante was ordered directly at ZED in Milan and delivered via Aston Martin Geneva to its first and only owner (see sales confirmation letter on file). Finished in Mugello Max (red) with black Caithness leather interior, the latter featuring embroidered 'Z' logos, this car was built to a unique specification as part of its manufacturer's 'Q by Aston Martin' programme: a range of special enhancements created to allow customers to personalise their car beyond the limits of the core option range.

Les options demandées ont été les suivantes :

Alarme optimisée avec détecteurs de mouvement et volumétrique
Étriers de freins noirs
Sorties d'échappement teintés noir
Tableau de bord entièrement habillé de carbone satiné
Trousse de premier secours
Boîte de vitesses Touchtronic 3
Finition intérieure Shadow Bronze Jewellery
Rétroviseur à variation de luminosité automatique
Palette de commande de boîte en fibre de carbone
Ceinture de sécurité noires
Sièges avant ventilés
Sièges sports Isofix
Aménagement 2 + 2
Moulures latérales en carbone
Pack de série Zagato Villa D'Este
Jantes Zagato 15 bâtons noir brillant
Finition noire des fenêtres latérales

Unique opportunité d'acquérir ce qui, selon les mots mêmes de son concepteur, est « une GT exclusive et sans prix qui se montrera aussi emblématique que ce que l'on est en droit d'attendre d'une Aston Martin », cette superbe supercar britannique est vendue avec tous ses manuels et sa trousse à outils, ainsi que son dossier de commande original de l'usine. Vendue avec sa carte grise suisse, son carnet d'entretien, son bon de livraison, trois clés, sa housse et son chargeur.
CHF650,000 - 750,000

Fitted options include the following:

Alarm upgrade with volumetric and tilt sensors
Black brake callipers
Black textured tailpipe finisher
Full-length satin chopped carbon fascia trim
First aid kit
Touchtronic 3 gearbox
Shadow Bronze Jewellery Pack interior finish:
Auto dimming interior rear view mirror
Carbon fibre shift paddles
Black seatbelts
Ventilated front seats
Isofix sports seats
2 + 2 seating arrangement
Carbon side strakes
Standard Zagato Villa D'Este pack
Zagato gloss black 15-spoke wheels
Black side window finisher

Representing a wonderful opportunity to acquire what, in its maker's own words is "a truly exclusive and highly prized GT that promises to be as iconic an Aston Martin as it is sought after", this beautiful British supercar comes complete with all books/tools and its original factory purchase pack. Sold with Swiss carte grise, service book, delivery attestation, three keys, car cover, charger.

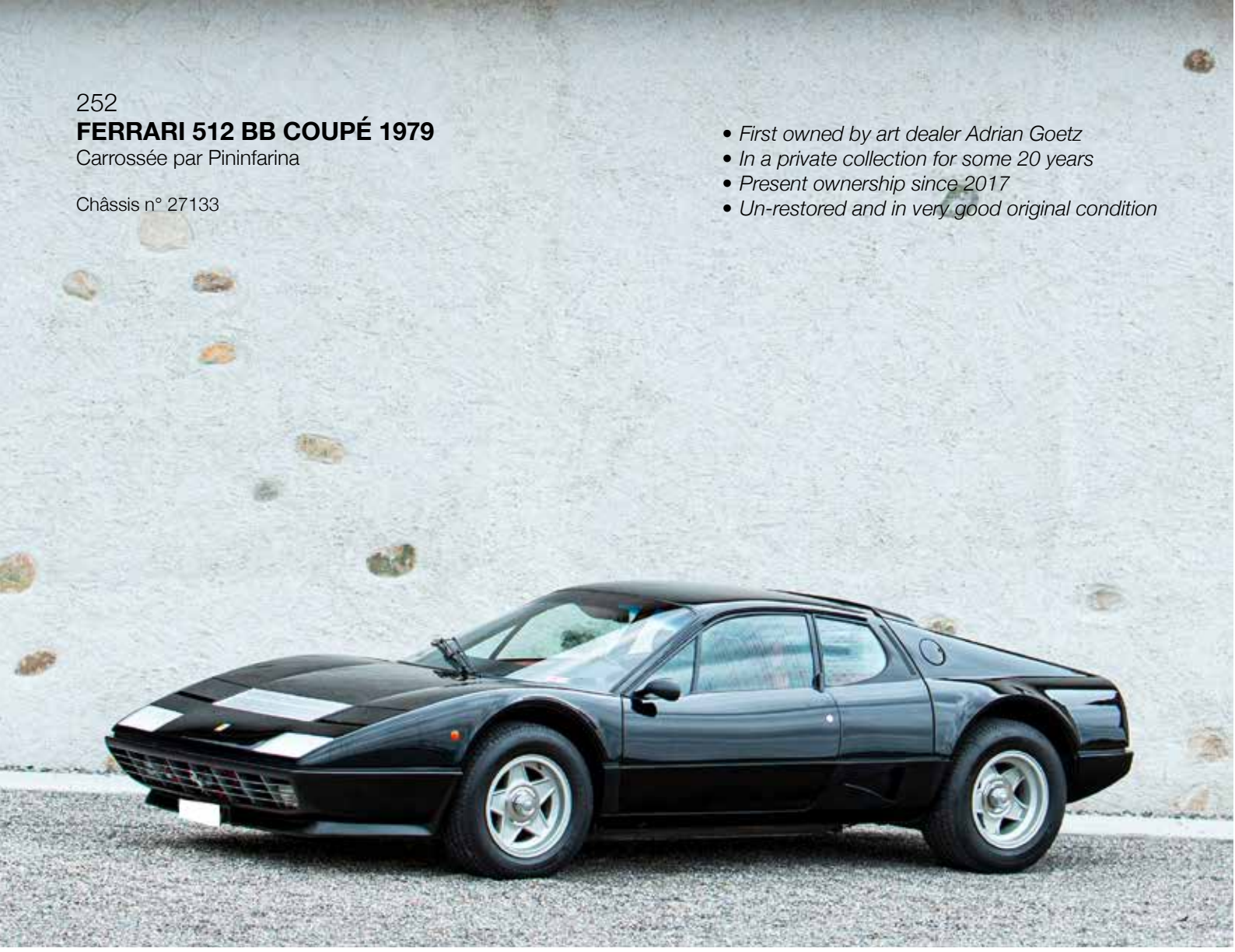
252

FERRARI 512 BB COUPÉ 1979

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° 27133

- *First owned by art dealer Adrian Goetz*
- *In a private collection for some 20 years*
- *Present ownership since 2017*
- *Un-restored and in very good original condition*



Après avoir réaffirmé avec la première Berlinetta Boxer, la 365 GTB/4 BB, sa position dominante sur les supercars, Ferrari fit mieux encore avec sa remplaçante, la 512 BB. Pour cette nouvelle Boxer, Ferrari abandonna sa tradition de désignation de ses modèles par leur cylindrée unitaire et adopta le principe de numérotation déjà vu sur la Dino : 512 pour 5 litres et 12 cylindres. L'augmentation de cylindrée par rapport au premier Boxer de 4,4 litres n'avait pas tellement été effectuée pour gagner en puissance, mais pour permettre à la 512 BB de satisfaire sans dégradation de ses performances des exigences d'émissions toujours plus sévères. Outre une augmentation d'alésage et de course, le moteur avait bénéficié d'une majoration de son taux de compression et du passage à une lubrification par carter sec. Il était résulté de ces modifications un gain en couple particulièrement bienvenu qui, allié à de nouvelles démultiplications de boîte, avait bien fait progresser la 512 en souplesse.

La géniale carrosserie due à Pininfarina n'avait, sans surprise, que peu évolué : un spoiler sous l'avant, des prises d'air NACA devant les passages de roues arrière pour le refroidissement des freins, quatre feux arrière au lieu de six, des entrées d'air modifiées et un élargissement de l'arrière d'à peine plus de 25 mm dû à des pneus légèrement redimensionnés. De même, la suspension n'avait que peu évolué, des ressorts et barres anti-dévers plus raides et un amortissement revu, mais les quatre excellents freins à disque ventilé étaient demeurés inchangés. A l'intérieur, la 512 était restée quasiment identique, si ce n'est l'adoption bienvenue de sièges aux multiples réglages, en remplacement des précédents sièges fixes.

Having reasserted itself at the top of the supercar hierarchy with the first Berlinetta Boxer - the 365 GTB/4 BB - Ferrari went one better with its successor, the 512 BB. For the new Boxer, Ferrari abandoned its long-standing practice of denoting a model by the capacity of an individual cylinder and adopted the Dino-type nomenclature where '512' indicates 5 litres/12 cylinders. The increase in engine size from the original Boxer's 4.4 litres was made not so much with increased power in mind but to enable the 512 BB to meet increasingly stringent emissions targets without loss of performance. Displacement was increased by enlarging both bore and stroke, while in addition the compression ratio was raised and dry-sump lubrication adopted. The result of all these changes was a useful increase in torque which, coupled with revised gear ratios, made the 512 more tractable.

Changes to Pininfarina's inspired coachwork were, not surprisingly, few: an air-dam spoiler beneath the nose, brake-cooling NACA ducts ahead of the rear wheel arches, four rear lights instead of six and revised air intake boxes, while slightly fatter rear tyres meant that the width of the 512's rear grew by just over 25mm. The running gear likewise came in for only minor revision, gaining stiffer springs/anti-roll bars and altered damping rates, while the already excellent all-round ventilated disc brakes remained unchanged. Inside, the 512 remained virtually the same as before but for the welcome adoption of multi-way adjustable seats in place of the fixed originals.

La 512 BB, qui était équipée d'un moteur descendant en droite ligne du moteur des Ferrari de Formule 1 de l'époque et qui était à la fois plus légère et plus rapide que la légendaire Daytona, était l'une des supercars les plus performantes et les plus enthousiasmantes de son temps ; elle est toujours en mesure d'offrir à un propriétaire passionné toutes les sensations qu'il en attend.

Le rapport Massini qui accompagne la voiture nous apprend qu'elle a été construite en janvier 1979 ; elle était noire Nero avec un intérieur en cuir bordeaux à inserts noirs, son harmonie de teintes actuelle. Selon son vendeur, elle a eu pour premier propriétaire Adrian Goetz, le marchand d'art spécialiste de Picasso. Puis elle est passée en 1997 entre les mains de son deuxième propriétaire, Massimo Rossi, de Nyon, en Suisse, qui l'a fait participer en mai 1997 au rassemblement qui a eu lieu à l'usine de Maranello pour le 50e anniversaire de Ferrari ; elle y arborait le numéro 253. Cette voiture a été immatriculée en Suisse sous les numéros VD 40862, puis VD 128667. Elle a ensuite été confiée à Modena Cars, à Genève, chez qui son propriétaire actuel l'a achetée en 2017. Cette magnifique Berlinetta Boxer, que son propriétaire décrit comme étant dans son état d'origine, très bon à tous égards, est proposée avec sa carte grise suisse et différentes factures relatives aux opérations d'entretien subies.

La cote des Ferrari V12 des années 1960 et 1970 a considérablement augmenté et le potentiel des Berlinetta Boxer, en particulier celui des exemplaires en état d'origine tels que celui-ci, ne cesse de s'affirmer.
CHF250,000 - 350,000

Possessing an engine directly related to Ferrari's contemporary Formula 1 unit, as well as being both lighter and faster than the legendary Daytona, the 512 BB was one of the most capable and exciting supercars of its era and is still capable of providing all the thrills that an enthusiastic owner-driver could wish for.

This car's accompanying Massini Report reveals that it was built in January 1979 and finished in Nero with Bordeaux leather interior with black inserts, its present colour scheme. According to the vendor, the first owner was the Picasso-specialist art dealer, Adrian Goetz. In 1997 the Ferrari passed into the hands of its second owner, Massimo Rossi, a resident of Nyon, Switzerland and in May '97 participated in Ferrari's 50th Anniversary Meeting at the Maranello factory (entry number '253'). The Boxer was registered on Swiss license plates 'VD 40862' and thereafter 'VD 128667'. The Ferrari later passed to Modena Cars in Geneva, from whom it was purchased by the present owner in 2017. Described by the vendor as in very good original condition in every respect, this magnificent Berlinetta Boxer is offered with a Swiss Carte Grise and sundry invoices for maintenance and servicing work carried out.

With the value of V12 Ferraris from the 1960s and 1970s having increased dramatically, the potential of the Berlinetta Boxer series, and particularly original examples such as this one, is being increasingly appreciated.

253

FERRARI 575 MARANELLO F1 2004

Châssis n° ZFFBT55B000137845

- *Delivered new to Switzerland*
- *Two owners from new*
- *Circa 20,900 kilometres from new*
- *Service history available*

« La Maranello n'a pas besoin d'excuses : elle est logique, c'est un retour sensé aux valeurs traditionnelles, mais des valeurs et un niveau bien au-dessus de celles établies par la Daytona lorsqu'elle était en voie d'extinction, il y a un quart de siècle. » – Car magazine.

La Ferrari 575 M (Modificata), présentée en 2002, était une évolution de la très prisée 550 Maranello, plutôt qu'un modèle entièrement nouveau. En dévoilant la 550 Maranello, Ferrari retournait à sa vieille tradition des sportives à V12 à l'avant, ressuscitant une lignée qui avait été suspendue depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona » en 1974. Le cœur de toute Ferrari, c'est son moteur et le V12 5,5 litres à 48 soupapes de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, soit environ 100 de plus que celui de la Daytona. Ferrari avait depuis longtemps découvert que pour obtenir un équilibre optimal sur une sportive à moteur avant, il fallait utiliser une boîte transaxle sur l'essieu arrière et celle de la Maranello offrait six rapports. Les trains roulants étaient montés sur un châssis tubulaire en acier sur lequel était installée la carrosserie en aluminium, tandis que la suspension indépendante offrait deux modes d'amortissement (normal/sport), commandés par un bouton au tableau de bord et complétés par une assistance de direction couplée à la vitesse.

Dessinée par Pininfarina, comme son illustre devancière la Daytona, la 550 Maranello arborait les mêmes proportions, adoptant la vieille recette d'un long capot avec un habitacle reculé et un arrière tronqué. L'aérodynamique avait été élaborée en soufflerie où des heures d'essais avaient permis de combiner une trainée minimale avec un appui constant

"The Maranello needs no excuses: it is right-minded, a return to traditional values, albeit values and standards that tower high above those set by the Daytona when it shuffled off to extinction a quarter of a century ago." – Car magazine.

Introduced for 2002, the Ferrari 575M (Modificata) represented an evolution of the acclaimed 550 Maranello rather than an entirely new model. With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari had returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365 GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, switch-selectable by the driver, which was complemented by speed-sensitive power-assisted steering.

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling

en toutes circonstances, des considérations de première importance sur une voiture qui atteint les 320 km/h. Des détails de style, comme l'entrée d'air de capot ou les ouïes de débourrage derrière les passages de roue avant rappelaient les grandes Ferrari de compétition d'autrefois, en particulier la 250 GTO, tandis qu'à l'arrière, on retrouvait les feux circulaires caractéristiques. Sur la 575 M, la cylindrée du moteur avait été portée à 5 748 cm3 et la puissance maximale à 515 ch, transmise aux roues via une boîte manuelle à six rapports commandée par palettes au volant, une technologie que Ferrari avait développée en Formule 1. Les plus traditionnels pouvaient toujours commander une boîte manuelle à six rapports avec sa grille conventionnelle. Lorsque la production prit fin en 2005, 2 056 voitures avaient été construites dont 1 810 avec la transmission « F1 » et 246 avec l'option boîte manuelle.

Livrée neuve par Kessel de Lugano, en Suisse, la magnifique Ferrari 575M proposée ici n'a connu qu'un propriétaire avant le vendeur qui a acheté la voiture en juin 2018. Une révision importante a été effectuée par Racing Car SA (Ferrari Kessel) à Lugano le 18 novembre 2011 (à 20 324 kilomètres) et la précédente (avec changement de la courroie de distribution) avait été faite par le même concessionnaire le 22 octobre 2010 (à 19 997 kilomètres). Grise avec intérieur beige, la voiture est décrite par le vendeur comme en très bon état, accompagnée de tous ses livrets et de sa carte grise suisse.

N'ayant parcouru qu'environ 20 900 kilomètres d'origine, cette très belle Maranello représente une rare opportunité d'acquérir un superbe exemplaire, peu utilisé de l'une des meilleures grand tourisme à moteur V12 de Ferrari.
CHF80,000 - 120,000

details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past, in particular the immortal 250 GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights. For the 575M, engine displacement grew to 5,748cc and maximum power to 515bhp, while transmitting it to the ground was a new six-speed 'paddle shift' semi-automatic gearbox, a technology that Ferrari had developed in Formula 1. Traditionalists could still order a conventional gated six-speed manual 'box. When production ceased in 2005, 2,056 cars had been completed, of which 1,810 had the 'F1' transmission, 246 the manual alternative.

Delivered new via Kessel in Lugano, Switzerland, the gorgeous Ferrari 575M offered here had only one owner before the current vendor, who bought the car in June 2018. A major service had been carried out by Racing Car SA (Ferrari Kessel) in Lugano on 18th November 2011 (at 20,324 kilometres) and the previous one (including a change of timing belt) was undertaken by the same dealership on 22nd October 2010 (at 19,997 kilometres). Finished in grey with beige interior, the car is described by the vendor as in very good condition and comes with all books and Swiss Carte Grise.

Having covered only some 20,900 kilometres from new, this beautiful Maranello represents a very rare opportunity to acquire a superb, little used example of one of Ferrari's best ever V12 Grand Tourers.

254Ω

MASERATI GHIBLI S Q4 2015

Châssis n° ZAMRT57B001108330

- *One owner from new*
- *Unique specification for Lapo Elkann*
- *Circa 67,500 kilometres from new*
- *Recently serviced*
- *Registered in Italy*

amiral de la marque, raccourcie de 200 mm, la Ghibli fait appel à une structure monocoque en acier avec un faux châssis avant en aluminium et partage sa suspension avec la Quattroporte. Cette suspension se fait par double triangulation à l'avant et essieu multi-bras à l'arrière. Le système d'amortissement adaptif Skyhook de Maserati est proposé en option. Toutes les Ghibli sont équipées d'une transmission automatique ZF 8HP à 8 rapports et d'un différentiel à glissement limité. Le système de freinage est à disques ventilés aux quatre roues avec des étriers à quatre pistons à l'avant et des étriers flottants à l'arrière, tandis que les modèles S ont des rotors perforés, des étriers à six pistons à l'avant et à quatre pistons à l'arrière. Œuvre du Centro Stile Maserati, supervisé par Marco Tencone, la carrosserie tout en courbes affiche un incroyable coefficient de pénétration de 0,31, un chiffre encore abaissé à 0,29 par un facelift.

À son lancement, la Ghibli était proposée avec un choix de deux motorisations, essence et diesel, un V6 3 litre de 325 ch double turbo sur le modèle de base et un V6 de 404 ch double turbo sur la plus performante Ghibli S et sur la Ghibli S Q4 à transmission intégrale ou un V6 turbo-diesel 3 litre de 271 ch, le premier diesel dans l'histoire de Maserati. Les moteurs à essence ont été conçus et sont assemblés par Ferrari.

Le système quatre roues motrices Q4 de Maserati n'est disponible que sur la Ghibli S. En usage normal, la voiture est une simple propulsion, mais lorsque c'est nécessaire, le système envoie jusqu'à 50% de la puissance aux roues avant. Les équipements de sécurité et les

Based on a 200mm shorter wheelbase than the flagship Quattroporte VI four-door saloon, the Ghibli incorporates a steel monocoque chassis with additional sub-frames, the front made of aluminium, and shares its suspension with the Quattroporte. Suspension is by double wishbones at the front and a multi-link axle at the rear axle; Maserati's Skyhook adaptive damping system is optional. All Ghibli models have a ZF 8-speed 8HP automatic transmission and a limited-slip differential. The braking system uses vented discs all round, with four-piston callipers at the front and floating callipers at the rear, while 'S' models feature larger cross-drilled rotors, six-piston callipers at the front, and four-piston callipers at the rear. The work of Maserati Centro Stile under the supervision of Marco Tencone, the curvaceous body achieved a highly creditable drag coefficient of Cd 0.31, a figure further reduced to a remarkable 0.29 by a later facelift.

At time of launch, the Ghibli was available with a choice of two petrol and one diesel engines: a 3.0-litre 325bhp twin-turbocharged V6 in the base models; a 404bhp twin-turbocharged V6 in the high-performance Ghibli S and all-wheel drive Ghibli S Q4; or a 3.0-litre 271bhp V6 turbo-diesel, the latter being Maserati's first ever diesel engine. The petrol engines are designed and assembled by Ferrari.

Maserati's 'Q4' all-wheel drive system is available only on the Ghibli S. During normal operation the car is rear-wheel drive only, but when needed, the system can divert up of 50% of engine power to the front wheels. Safety features and amenities include adaptive cruise control; adaptive LED headlights; lane keep assist; steering assist; and brake

aménagements comprennent le régulateur de vitesse, des phares LED adaptifs, l'aide au maintien de voie, l'assistance de direction et de freinage, tous contribuant au cinq étoile lors du crash test de la Ghibli à l'EuroNCAP. Les clients pouvaient choisir entre différents cuirs pour la sellerie intérieure, sans compter la longue liste d'options qu'on est en droit d'attendre d'une voiture de cette classe.

Livrée neuve en Italie, cette Ghibli S Q4 unique a été construite à la main par le Garage Italia pour Lapo Elkann, petit-fils du patron de Fiat Giovanni Agnelli, et n'a connu qu'un propriétaire. Elle arbore une livrée Gessato Aluminio Spazzolato (aluminium brossé) à l'extérieur avec un intérieur garni dans un assortiment de cuir, d'Alcantara et de tissu à rayures. La voiture a été révisée par Maserati Rossocorsa Srl le 9 janvier 2019 (à 67 409 kilomètres), la précédente révision ayant été effectuée par Forza Service Maserati de Turin le 27 octobre 2016 (à 58 898 kilomètres). Affichant un total d'environ 67 500 kilomètres au compteur, cette exceptionnelle Ghibli S Q4 est vendue avec tous ses livrets et ses papiers d'immatriculation italienne.
CHF60,000 - 90,000

La TVA, la taxe sur les véhicules ainsi que les droits de douanes aux taux courants seront payables sur ce lot si le véhicule reste en Suisse.

force assist, all contributing to the Ghibli's five-star crash test rating from NCAP. Buyers had a choice of different leathers for the interior upholstery, plus the usual extensive list of options that one expects of a car in this class.

Delivered new in Italy, this unique Ghibli S Q4 was hand built by Garage Italia for Lapo Elkann, grandson of FIAT boss, the late Giovanni Agnelli, and has had only one owner from new. The exterior is finished in Gessato Aluminio Spazzolato (brushed aluminium) and the interior trimmed in a combination of leather, Alcantara, and pinstripe fabric. The car was last serviced by Maserati Rossocorsa Srl on 9th January 2019 (at 67,409 kilometres); the previous service having been carried out by Forza Service Maserati in Turin on 27th October 2016 (at 58,898 kilometres). Currently displaying a total of circa 67,500 kilometres on the odometer, this exceptional Ghibli S Q4 comes with all books and Italian registration papers.

VAT, Car Tax and Customs duty at the Standard rates will be payable on this lot if the car remains in Switzerland.

255

MG MIDGET TD ROADSTER 1952

Châssis n° TD/10082

- *Last of the traditional T-Series Midgets*
- *Roomier and more comfortable than its predecessors*
- *Present ownership since 2008*
- *Registered in Switzerland*

Avant-dernière Midget de la série T, la TD fit son apparition en 1949. Sa devancière TC avait connu un énorme succès, particulièrement aux États-Unis, mais en 1948 il était évident qu'il fallait quelque chose de plus moderne pour que MG reste compétitif. Plus grande que sa devancière, la TD devait beaucoup à la berline contemporaine la Type Y, utilisant une version modifiée et étroitisée de son châssis à longerons, sur lequel reposait une carrosserie entièrement nouvelle, plus habitable qu'auparavant, mais conservant l'allure classique des sportives MG traditionelles et le moteur quatre cylindres parfaitement rodé XPAG de 1 250 cm3.

Cette parenté avec la berline était loin d'être un handicap, car la Type Y était de conception bien plus moderne que la TC Midget, recourant à une suspension avant indépendante et une direction à crémaillère. La TD était la première MG sports à bénéficier de ces progrès. Bien que très traditionnelle dans son apparence et dans sa méthode de construction, la carrosserie de la TD offrait une bien meilleure largeur aux coudes à ses passagers par rapport à la TC. La vulnérabilité de cette dernière aux affres du parking en zone urbaine aux États-Unis avait démontré la nécessité des robustes pare-chocs qu'offrait désormais la TD. Grâce à son immense succès, la TD fut produite en plus grand nombre que toutes les autres Midget de la série T, plus de 29 000 quittant l'usine entre 1949 et 1953. Malgré cette immense popularité, la TD est paradoxalement rare dans son pays d'origine, la plupart ayant été exportées pour rapporter des devises étrangères.

Dans sa livrée en deux tons de gris et son intérieur en cuir assorti, cette TD appartient au vendeur depuis 2008 et sera vendue avec sa carte grise suisse.
CHF20,000 - 30,000
No reserve

The penultimate 'T'-series Midget, the TD first appeared in 1949. Its TC predecessor had proved an enormous success, particularly in the United States, but by 1948 it had become obvious that something more modern would be required to keep MG competitive. A larger car than its predecessors, the TD owed much to the contemporary Y-Type saloon, using a narrowed and modified version of the latter's box-frame chassis, on which sat an all-new body, roomier than before but retaining the classic looks of the traditional MG sports car, and the well-tried 1,250cc XPAG four-cylinder engine. This saloon parentage was far from a handicap, for the Y-Type was a later and more advanced design than the TC Midget, employing independent front suspension and rack-and-pinion steering. Thus the TD became the first MG sports car to benefit from these advances. Although thoroughly traditional both in appearance and its coachbuilt method of construction, the TD's body offered greatly increased 'elbow room' to its occupants when compared to that of the TC. The latter's vulnerability to the cut and thrust of urban parking in the USA had demonstrated the desirability of sturdy bumpers, which duly graced the TD. Immensely successful, the TD was produced in greater numbers than any of the other T-Series Midgets, in excess of 29,000 leaving the factory between 1949 and 1953. Although a runaway sales success, the TD is, paradoxically, rare in its home country, as most went for export to earn vital foreign currency.

Finished in two-tone grey with matching leather interior, this TD has belonged to the current vendor since 2008 and is offered with a Swiss Carte Grise.

256

JAGUAR MARK IV 3½-LITRE CABRIOLET 1948

Châssis n° 637088

- *One of only 266 left-hand drive 3½-Litre drophead coupés*
- *Delivered new to the USA*
- *In Switzerland since 1990*
- *Well maintained and in full working order*
- *Good history file*

3½-Litre à cinq vraies places, avec une ingénieuse capote Mylord à trois positions, ouverte, fermée ou coupé de ville. Utilisant la même construction tout acier que sa devancière SS Jaguar de la fin des années 1930, la nouvelle venue semblait plus svelte, grâce à un pont arrière hypoïde modifié qui avait permis d'abaisser le plancher de 10 cm.

Pour la saison 1948, le cabriolet Mark IV de Jaguar était construit seulement et presque exclusivement pour l'exportation, la majorité étant allouée aux États-Unis. La production s'étala sur un peu plus d'une année (1947-1948), période au cours de laquelle seulement 266 cabriolets Mark IV 3½-Litre furent construit avec conduite à gauche auxquels s'ajoutent 49 versions Complete Knocked Down (CKD) (châssis numéros 637001 à 637376). Dans son ouvrage de référence, sur la marque - SS & Jaguar Cars, écrit en collaboration avec les riches archives du Jaguar Heritage Trust - Allan Crouch écrit qu'il ne reste que 116 cabriolets 3½-Litre à conduite à gauche dans le monde, faisant ainsi de cette exclusive version l'une des plus rares de toutes les Jaguar de série d'après-guerre.

Ce très beau cabriolet Jaguar Mark IV 3½-Litre a été livré le 27 avril 1948 au concessionnaire de New York Max Hoffman et vendu à son premier propriétaire le 8 juin 1948. La voiture se présente dans sa livrée originale et son intérieur est d'origine, tandis que le certificat du Jaguar Heritage Trust qui l'accompagne confirme que les numéros du châssis, du moteur et de la carrosserie sont conformes à ceux d'origine. Le très complet dossier historique (lecture attentive recommandée) contient toute la documentation et le registre d'entretien depuis que la voiture est arrivée en Suisse en 1990. Elle est en parfait état de marche et a toujours été entretenue et soignée par des spécialistes reconnus de la marque. Une excellente opportunité !
CHF80,000 - 120,000

Top the Mark IV range was the decidedly voluptuous 3½-Litre Drophead Coupé, a full five seater that boasted an ingenious three-position hood giving occupants the choice of open, closed or coupé de ville motoring. Utilising the same all-steel body construction as its late 1930s SS Jaguar forebear, the newcomer appeared even more svelte thanks to a revised hypoid bevel rear axle that allowed the floor to be lowered by two inches.

Jaguar's Mark IV drophead coupé was built for the 1948 season only and almost exclusively for export, the majority being allocated to the USA. Production spanned little more than a year (1947-1948) during which period only 266 Mark IV 3½-Litre Drophead Coupés were built in left-hand drive configuration plus a further 49 in 'Complete Knocked Down' (CKD) form (chassis numbers '637001'-'637376'). In his definitive book on the marque - 'SS & Jaguar Cars', written in association with Jaguar Heritage using their detailed archives - Allan Crouch states that there are only 116 left-hand drive 3½-Litre drophead coupés left in the world, making this exclusive variant among the rarest of all Jaguar's post-WW2 production cars.

This beautiful Jaguar Mark 4 3½-Litre drophead coupé was delivered new on 27th April 1948 to dealer Max Hoffman in New York and sold to its first owner on 8th June '48. The car is presented in its original colour and the interior is original, while the accompanying Jaguar Heritage Trust Certificate confirms that the chassis, engine, and body numbers are correct. The most substantial history file (examination recommended) contains all the documentation and maintenance records since the car entered Switzerland in 1990. It is in perfect working order and has always been maintained and cared for by recognised marque specialists. A wonderful opportunity!

257

PORSCHE 356A 1600S T1 SPEEDSTER 1956

Châssis n° 82835
Moteur n° 88522

- *Originally delivered to Hoffman New York*
- *Subject of a total restoration by Prill Porsche Classics*
- *Finished in original colours*
- *Swiss import duty paid*

Bien que Ferdinand Porsche ait fondé son bureau d'étude indépendant au début des années 1930, son nom ne devait pas apparaître sur une voiture avant 1949. Lorsque ce fut le cas, c'était sur l'une des plus importantes sportives de tous les temps, la Porsche 356. Un cabriolet suivit rapidement le coupé 356 original et, en 1952, une série d'essai de 15 roadsters fut construite à l'attention de l'importateur américain Max Hoffman, qui avait persuadé Porsche du potentiel d'un modèle d'entrée de gamme bon marché. Le bon accueil de ce roadster aux États-Unis fut à l'origine de la mise en production du modèle Speedster en 1954.

Le Speedster recevait au départ le quatre cylindres à plat Porsche de 1, 5 litre, mais fut doté d'une version 1,6 litre de 60 ch à l'apparition du modèle 356 A, en 1955. Grâce à ses qualités de tenue de route bien connues, le Speedster fut un succès instantané sur la scène sportive américaine, alors en pleine effervescence. Son style, associé à ses performances et à son prix, rendirent le Speedster très populaire et en fait aujourd'hui, la plus belle des versions de la 356 qui a acquis le statut d'icône.

Ce Speedster a été livré neuf le 21 décembre 1956 directement à Max Hoffman à New York. Sa livrée originale était bleu aiguemarine avec intérieur beige, tout comme aujourd'hui.
Elle fut achetée, suite à une succession, par son actuel propriétaire chez le concessionnaire bien connu Motor Classic Corp. dans l'état de New York en décembre 2012 (facture au dossier) avec un compteur affichant 02304 miles (3 708 km). Le début de son historique n'est pas connu,

Although Ferdinand Porsche had established his automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars: the Porsche 356. A cabriolet followed hot on the heels of the original 356 coupé and then in 1952 a trial batch of 15 roadsters was constructed at the behest of US importer Max Hoffman, who had persuaded Porsche of the potential for a 'cut-price' entry-level model. The roadsters' successful reception in the USA led to the introduction of the Speedster model in 1954.

The Speedster was powered initially by either the 1.3 or 1.5-litre version of Porsche's horizontally opposed four, gaining the new 1.6-litre, 60bhp engine with the introduction of the improved 356A for 1955. Allied to its already renowned handling characteristics, the Speedster was an instant success in the burgeoning American sports car racing scene. Its combination of style, performance, and value for money made the Speedster deservedly popular and today this most handsome of the 356 variants enjoys iconic status.

This particular Speedster was despatched on the 21 December, 1956, and delivered direct to Hoffman New York. Its original livery finish was Aquarmarine Blue with Beige interior, the same colours it wears today. It was purchased by the current owner from well-known dealers Motor Classic Corp. of New York state in December 2012 (invoice on file), from a deceased estate, with an odometer reading of 02304 miles. Its early history is not known but, at the time of acquisition in 2012 by the

mais à l'époque de son acquisition par le vendeur en 2012, la voiture avait été réformée et était de toute évidence un modèle qui avait connu un passé de compétition au SCCA (Sports Car Club of America).
Elle fut expédiée directement aux experts de la marque mondialement reconnus, Prill Porsche classics pour intégrer une longue liste d'attente de voitures requérant les bons soins d'Andy Prill. Des instructions furent données pour une restauration complète « comme neuve » et elle fut aussitôt livrée chez Prill Porsche. Le moteur d'origine était absent, mais un moteur conforme du type 616/1 (n° 88522) de 1961 – il est doté du vilebrequin renforcé et de la grosse pompe à huile – fut dégotté et entièrement refait (avec pistons de 86 mm, d'où ses 1 720 cm3) et installé. Le propriétaire demanda à ce que des freins à disque de 356 soient montés pour une meilleure sécurité. Après plusieurs années, la restauration fut enfin achevée.
Le propriétaire avait acheté le Speedster pour offrir à son épouse sa propre classique très spéciale, restaurée « comme neuve ». Malheureusement, lorsque celle-ci fut achevée, elle ne pouvait plus conduire. Il s'agit d'un client fidèle de Bonhams, bien connu pour ses restaurations méticuleuses « sans regarder à la dépense », tant pour sa collection d'avions historiques que pour ses automobiles de collection. Ce que démontre de façon éclatante la restauration complète et soignée qu'a livré Prill sur cette rare Porsche 365 Speedster 1600 Super.
Une opportunité inespérée d'acquérir une telle rareté, récemment et entièrement restaurée par un spécialiste renommé de la marque avec un kilométrage très bas. Les droits d'importation en Suisse du Speedster ont été acquittés, mais il n'est pas immatriculé.
CHF 300,000 - 340,000

current owner, the car was laid up and clearly a car that had enjoyed a competitive past as an SCCA club racing car.
It was shipped directly to universally acclaimed marque experts Prill Porsche classics in order to join the long waiting list of cars requiring Andy Prill's magic touch. Instruction was given for a total restoration to 'as new' condition and Prill Porsche duly delivered. The original engine was missing but a correct type 616/1 engine (no. 88522) from 1961 – that has the more desirable stronger crankcase and wide oil pump – was sourced, fully rebuilt (with 86mm pistons, thus 1,720cc) and installed. The owner asked that 356 disc brakes be fitted for safer motoring. After a few exhaustive years, the restoration was complete. The owner had bought the Speedster to give his wife an 'as new' restoration of a very special classic car of her own. Sadly, by the time it was finished, she was no longer able to drive. He is well known client of Bonhams and has a fastidious "no expense spared" attitude to his stable of both historic aircraft and classic cars. This is clearly demonstrated with this really magnificent, beautiful, tribute to Prill's comprehensive and skilled restoration of this rare Porsche 365 Speedster 1600 Super.

This is an outstanding opportunity to acquire such an exclusive car, recently fully restored by a leading marque specialist and with very low mileage. The Speedster is Swiss import taxes paid, but not registered.

258

BUGATTI VEYRON 16.4 COUPÉ

Châssis n° VF9CA15B26M795037

- *One of only 450 made*
- *Two owners from new*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Circa 5,500 kilometres from new*

« La Bugatti Veyron a redéfini ce que peut accomplir une automobile. » – Autocar.
Dire que la Bugatti Veyron a fait sensation lorsqu'elle a été dévoilée en 2005 serait un euphémisme. Car voilà une voiture qui ne se contentait pas seulement de réécrire les règles des supercars, mais en déchirait les codes pour partir d'une feuille blanche. Le plus remarquable tenait à ce qu'elle était le rêve d'un homme, Ferdinand Piech, patron du groupe Volkswagen, qui avait racheté la marque Bugatti en 1998. L'ambition de Piech était de créer une voiture de 1 000 ch, qui dépasserait les 400 km/h et coûterait un million d'euros. Transformer le rêve de Piech en réalité allait s'avérer une tâche particulièrement difficile, même pour une société disposant des ressources technologiques de Volkswagen, et le résultat n'allait pas voir le jour avant sept années.

Dessinée par le patron d'ItalDesign, Giorgetto Giugiaro, le premier concept car – l'EB118, avec ses quatre roues motrices et son moteur W18 conçu par Volkswagen – fut exposé au salon de Paris en 1998. Une poignée de variations sur le thème furent exposées dans différents salons internationaux au cours des années suivantes, avant que le concept ne se fige définitivement en 2000 sous la forme de la Veyron EB 16.4. Celle-ci avait été dessinée en interne chez VW par Hartmut Warkuß et faisait appel à un moteur à 16 cylindres et quatre turbocompresseurs – d'où l'appellation de 16.4. Elle était baptisée du nom du pilote et metteur au point de Bugatti, Pierre Veyron, qui, avec son coéquipier Jean-Pierre Wimille, avait remporté les 24 Heures du Mans 1939 pour le constructeur français. Mais on était encore loin de la fin du processus de développement et il allait falloir attendre encore cinq années et une réorganisation complète de la direction du projet et de l'équipe d'ingénieurs, avant que la production ne démarre, avec 95% des composants changés ou redessiné.

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

Designed by ItalDesign boss Giorgetto Giugiaro, the first concept car – the EB118 – was displayed at the Paris Auto Show in 1998, featuring permanent four-wheel drive and a Volkswagen-designed W18 engine. A handful of variations on the theme were displayed at international motor shows over the course of the next few years before the concept finally crystallised in 2000 in the form of the Veyron EB 16.4. The latter was styled in house at VW by Hartmut Warkuß and featured an engine with 16 cylinders and four turbochargers – hence the '16.4' designation. It was named after Bugatti development engineer and racing driver, Pierre Veyron, who together with co-driver Jean-Pierre Wimille, had won the 1939 Le Mans 24-Hour race for the French manufacturer. But this was far from the end of the development process, and it would take another five years and an extensive shake-up of the project's management and engineering teams before production could begin, by which time an incredible 95% of components had been either changed or redesigned.

En fait, le W16 8 litres, constitué de deux moteurs V8 de 4 litres au V fermé partageant un vilebrequin commun – répondait pile aux exigences de Piech avec une puissance maximale de 1 001 ch et un couple de 922 ft/lb, des chiffres qui auraient pu faire rougir une Formule 1 de l'époque. Avec un poids de 1 888 kg, la Veyron affichait un incroyable rapport puissance/poids de 523 ch par tonne. Chargé de transmettre cette formidable puissance au sol, une transmission semi-automatique à sept rapports à double embrayage permanente aux quatre roues, commandée par palettes, fournis par la société britannique, Ricardo, tandis que pour accompagner la vitesse de pointe phénoménale de la Veyron Michelin avait conçu des pneumatiques PAX run-flat spéciaux. Piech avait spécifié une vitesse maximale de 400 km/h et la Veyron ne déçut pas, plus d'un essayeur – y compris James May de Top Gear – dépassant le chiffre de quelques km/h. À 1 225 000 €, le prix de base de la Veyron dépassait lui aussi confortablement la cible fixée par Piech.

Pour maintenir la stabilité à de telles vitesses, la Veyron dispose de quelques astuces aérodynamiques dans sa manche, comme un système hydraulique qui permet d'abaisser la voiture au-delà de 225 km/h, vitesse à laquelle l'aileron arrière de déploie pour accroitre l'appui. Mais si le conducteur (-trice) de la Veyron souhaite dépasser les 343 km/h, il ou elle doit sélectionner le mode Top Speed (à l'arrêt) avant d'entrer dans ce club vraiment très fermé.

Jeremy Clarkson, dans son essai de la Veyron pour The Times : « Dans une course d'accélération, vous pourriez laisser filer la McLaren (F1)

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

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

Jeremy Clarkson, reviewing the Veyron for The Times: "In a drag race you could let the McLaren (F1) get to 120mph before setting off in the Veyron. And you'd still get to 200mph first. The Bugatti is way, way faster

jusqu'à 190 km/h avant de lancer la Veyron. Et vous arriveriez encore à 320 km/h le premier. La Bugatti est bien plus rapide que tout ce que les routes ont connu jusqu'à ce jour. » Pourtant, en dépit de ses performances à couper le souffle, la Veyron se montre incroyablement docile aux vitesses « normales ». « Bugatti affirme que la Veyron est aussi facile à conduire qu'une Bentley et ils n'exagèrent pas », déclare Autocar. « Vous remarquez immédiatement comme la direction est douce et comme son comportement est calme ».

Dans un segment de marché où ses concurrentes ne peuvent être décrites que comme des sportives pures et dures, la Veyron s'avère un moyen de transport remarquablement civilisé. « Lorsque vous montez à bord de la Bugatti Veyron, la voiture la plus rapide du monde n'exige aucune contorsion physique particulière, contrairement à tant d'autres supercars, » fait remarquer Autocar, en parlant de « l'habitacle le plus exquis du monde ». Celui-ci se montre plus que généreux pour une voiture à deux places à moteur central, tandis que du côté des équipements intérieurs il n'y a pratiquement aucune limite à ce que le client, forcément riche, de la Veyron peut demander. La visibilité réduite vers l'arrière est généralement le point faible des supercars à moteur central, un problème que la Veyron a résolu grâce à une caméra de recul. Différentes éditions limitées ont vu le jour au fil de la production. Véritable chef-d'œuvre d'ingénierie qui a redéfini les critères de ce que devrait être une supercar, la Veyron a cessé d'être produite en 2015, lorsque Bugatti avait construit seulement 450 (toutes versions confondues) de ces automobiles tout à fait extraordinaires.

than anything else the roads have seen." Yet despite its breathtaking performance, the Veyron contrived to be surprisingly docile at 'sensible' speeds. "Bugatti says the Veyron is as easy to drive as a Bentley, and they're not exaggerating," declared Autocar. "Immediately you notice how smoothly weighted the steering is, and how calm the ride is."

In a market sector many of whose protagonists can only be described a 'hard core', the Veyron contrived to be a remarkably civilised conveyance. "When you climb aboard the Bugatti Veyron there are no particular physical contortions required of you by the world's fastest car, as there are in so many so-called supercars," observed Autocar describing "the most exquisite car cabin on earth". The latter was found to be more than generously spacious for a two-seat mid-engined car, while in terms of interior equipment there was virtually no limit to what the, necessarily wealthy, Veyron customer could specify. Restricted rearward visibility is a frequent bugbear of mid-engined supercars, a problem the Veyron dealt with by means of a reversing camera. Various limited edition versions followed as production progressed. An engineering masterpiece that set a new benchmark of what a supercar should be, the Veyron ceased production in 2015, by which time Bugatti had built only 450 (all variants included) of these quite extraordinary cars.

Une des premières Veyron, le modèle présenté ici arbore une livrée bicolore bleu clair métallisé/bleu foncé, avec intérieur en cuir magnolia et bleu azzurro. Construite en 2006, c'est l'un des 81 modèles livrés au cours de l'année 2007, la plus volumineuse en terme de vente pour la Veyron. Plus tard au cours de sa vie, elle a été équipée des nouveaux sièges Sport assortis au tableau de bord. Au nombre de ses apparitions en public on compte la présentation Bugatti à Moscou en octobre 2006, la foire des Milliardaires de Moscou en octobre 2006, le salon de Los Angeles en décembre 2006 et le centenaire Bugatti à Molsheim en septembre 2009.

Livrée neuve en Suisse début 2007, 795037 n'a connu que deux propriétaires, n'a parcouru que 5 500 kilomètres d'origine et a toujours connu un excellent entretien, et sera vendue avec un système PDA et un chargeur de batterie. Les taxes Suisses ont été acquittées, la voiture a été révisé en juin 2018 et a passé un contrôle technique (éclairage, freins, suspension, etc...) en juin 2019, tous deux effectués par Pichler GFG AG.

Une automobile éblouissante qui fait tourner les têtes partout où elle passe, tant pour son allure que pour son bruit. Elle peut être utilisée au quotidien en ville, mais elle peut tout aussi bien avaler tous les circuits qui se trouvent sur sa route.
CHF1,150,000 - 1,350,000

One of the first Veyrons made, this particular car is finished in two-tone dark blue/light blue metallic with magnolia and azzurro leather interior. Built in 2006, it is one of 81 delivered during 2007, the strongest year in terms of Veyron sales, and later in its life was fitted with new Sport seats to match the dashboard. Its pubic appearances include the Bugatti Moscow presentation in October 2006; Millionaire Fair Moscow in October 2006; Los Angeles Auto Show in December 2006; and the Bugatti Centenaire in Molsheim in September 2009.

Supplied new to Switzerland early in 2007, '795037' is a two-owner example that has covered only 5,500 kilometres from new and comes with good service history, a PDA system, and a battery conditioner. Swiss taxes paid, the car was last serviced in June 2018 and had a technical inspection (lights, brakes, suspension, etc) in June 2019, both the service and inspection being carried out by Pichler GFG AG.

This is a stunning car that turns heads wherever it goes, on account of both its looks and sound; it can be driven everyday around the city yet is ready to tear up any racetrack it encounters.

Les 10 prochains lots sont issus d'une collection Suisse de SUV et de Berlines sportives entièrement offerte sans prix de réserve. Les descriptions et photos sont disponibles sur notre catalogue en ligne.

The following ten cars are coming from a Swiss collection of SUV's and sports cars that is entirely offered without reserve. Please check our online catalogue for full descriptions and photos.

259

MERCEDES CLASSE G65 AMG V12 2015

Châssis n° WDB4632741X199906
CHF120,000 – 180,000
No reserve

260

BMW M5 2015

Châssis n° WBSFV91030DW96725
CHF60,000 – 90,000
No reserve

261

MERCEDES CLASSE G65 AMG V12 2014

Châssis n° WDCYC7EF2DX200689
CHF120,000 – 180,000
No reserve

262
BENTLEY CONTINENTAL GTC 2012
Châssis n° SCBGH23W8DCQ80223
CHF100,000 – 150,000
No reserve

263
MERCEDES CLASSE G65 AMG V12 2013
Châssis n° WDCYC7EF9DX199881
CHF120,000 – 180,000
No reserve

264
PORSCHE GEMBALLA MIRAGE GT 2007
Châssis n° WP0CA29855L001469
CHF600,000 – 800,000
No reserve

265
MERCEDES CLASSE G65 AMG V12 2016
Châssis n° WDCYC7EF2DX199964
CHF120,000 – 180,000
No reserve

266
MERCEDES CLASSE G55 AMG V8 2015
Châssis n° WDCYC7AF6BX189280
CHF70,000 – 90,000
No reserve

267
MERCEDES C63 AMG 'BLACK SERIES' 2013
Châssis n° WDDGJ7HB7DF953081
CHF120,000 – 180,000
No reserve

268
BMW X6M 2015
Châssis n° WBSGZ0108ALJ54371
CHF40,000 – 60,000
No reserve

269

FERRARI F12 BERLINETTA 2013

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFF74UHT5D0192774

- *Built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification*
- *One owner*
- *526 kilometres from new*
- *Well optioned*
- *Registered in Switzerland*

C'est un cliché galvaudé mais « le cœur d'une Ferrari c'est son moteur » et le V12 atmosphérique 6,3 litres ouvert à 65 degrés de la F12 est reconnu pour être un des plus raffinés, remportant les catégories de « Best Performance » et « meilleur moteur de plus de 4 litres » aux « International Engine of the Year Awards » en 2013. Avec 730 ch, ce moteur, leader de sa catégorie – un des plus puissant jamais monté sur une Ferrari de route - délivre des performances prodigieuses, propulsant la F12 à 100 km/h en 3,1 secondes jusqu'à sa vitesse maximale de 340 km/h. Sur la piste Ferrari de Fiorano, la F12 s'est montrée 3,5 secondes plus rapide que sa devancière 599 GTB et 2 secondes plus rapide que l'Enzo à moteur central. Même la pure et dure 599 GTO était plus lente. Et tout cela dans une Gran Turismo confortable et civilisée.

Mais de nos jours, même une supercar doit se soumettre aux intérêt des économies d'énergie, et cela en tête, la F12 intègre le système HELE stop/start de Ferrari qui réduit la consommation au ralenti. Les palettes au volant – une innovation dont Ferrari fut un pionnier en Formule 1 – avaient depuis longtemps été adoptées sur les routières de la marque de Maranello et celles de la F12 contrôlent la transmission semi-automatique à sept rapports et double embrayage. Les contrôles de stabilité et de traction, la suspension et autres réglages se commandent également au volant sur la F12, tandis que des freins carbone-céramique améliorés maîtrisent tout cela.

L'ensemble moteur/transmission est installé dans un châssis spaceframe en aluminium – développé par le proche voisin et collaborateur de longue date de Ferrari, la carrozzeria Scaglietti – et représente gain significatif en termes de rigidité et de réduction de poids, comparé à celui de la 599 GTB. Comme on pouvait s'y attendre d'une supercar Ferrari moderne, la F12 est équipée en série du dernier cri en matière d'assistance à la conduite : ABS, SCM-E suspension magnétorhéological, différentiel à glissement limité électronique, contrôle de stabilité ESP Premium et contrôle de motricité F1-Trac.

Dessiné par le centre de style Ferrari et la carrozzeria Pininfarina, la voluptueuse carrosserie de la F12 reprend l'allure traditionnelle « long capot, petit habitacle, arrière tronqué » de manière à suggérer la

It is an oft-stated cliché that 'the heart of every Ferrari is its engine', and the F12's 6.3-litre, 65-degree, normally aspirated V12 is acknowledged as one of the finest ever, winning the 'Best Performance' and 'Best Engine above 4.0 litres' categories in the 2013 'International Engine of the Year Awards'. With 730bhp on tap, this class-leading power unit - one of the most powerful every installed in a Ferrari road car – delivers stupendous performance, propelling the F12 to 100km/h (62mph) in 3.1 seconds on its way to a top speed of 211mph. Around Ferrari's Fiorano test track, the F12 proved to be 3.5 seconds quicker that the preceding 599 GTB and 2.0 seconds quicker than the mid-engined Enzo; even the hardcore 599 GTO was slower. And all that from a comfortable and civilised Gran Turismo.

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

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

Styled by the Ferrari Styling Centre and Carrozzeria Pininfarina, the F12's voluptuous body restated the traditional 'long bonnet, small cabin, short tail' look in a manner suggesting muscular horsepower while retaining all the elegance associated with the

puissance, tout en retenant l'élégance habituelle du travail du carrossier italien pour Maranello. L' « Aero Bridge », un tunnel canalisant l'air sous la voiture de l'avant vers l'arrière pour accroitre l'appui en réduisant la trainée, bien mieux que ne le ferait un aileron, représente un progrès aérodynamique significatif. Les conduits de refroidissement de freins « Active Brake Cooling » ont été adoptés pour la même raison, s'ouvrant seulement lorsque nécessaire et fermés le reste du temps pour réduire la trainée aérodynamique. Le résultat est une coefficient de pénétration remarquablement bas de seulement 0,299. Reprenant celui de la Ferrari FF, l'intérieur en cuir Frau reçoit des inserts en aluminium, Alutex et fibre de carbone. Les accessoires optionnels de la F12 sont nombreux et coûteux.

Rosso Corsa avec intérieur en cuir fauve clair, ce superbe exemplaire a été construit aux spécifications GCC (Gulf Co-operation Council) et livré neuf à son actuel propriétaire. Les équipements les plus notoires sont les suivants:

Système AFS
Ciel de toit en Alcantara
Étriers de freins rouges
Environnement conducteur en fibre de carbone avec LED
Régulateur de vitesse
Console centrale en cuir
Haut du tableau de bord coloré avec soubassement en cuir
Extincteur
Instruments à fond jaune
Écussons « Scuderia Ferrari »
Rétroviseurs intérieur/extérieur électro-chromiques
Caméra de recul
Sièges entièrement électriques
Volant en cuir de couleur
Contrôle de pression des pneus
Roue de secours de 20 pouces

Représentant une magnifique opportunité d'acquérir une des grandes supercars à moteur avant de Ferrari, cette étonnante F12 « comme neuve » complète avec sa pochette et ses livrets est immatriculée en Suisse.
CHF250,000 - 300,000

Italian coachbuilder's work for Maranello. A significant aerodynamic development was the 'Aero Bridge': an under-body air channel running from front to rear that increased down force while exerting less drag than an external wing. 'Active Brake Cooling' ducts had been adopted for the same reason; opening only when the brakes required cooling while remaining closed at other times to reduce aerodynamic drag. The result was a remarkably low drag coefficient of only 0.299. Based on that of the Ferrari FF, the 'Frau leather' interior featured aluminium, Alutex, and carbon fibre trim. The F12's optional accessories were extensive, though pricey.

Finished in Rosso Corsa with light tan leather interior, this superb example was built to GCC (Gulf Co-operation Council) specification and delivered new to the current owner. Specification highlights include:

AFS system
Alcantara headlining
Red brake callipers
Carbon fibre driver zone + LEDs
Cruise control
Leather central tunnel
Coloured upper dashboard and lower dashboard in leather
Fire extinguisher
Yellow instruments
'Scuderia Ferrari' shields
Interior/exterior electro-chromic mirrors
Parking camera
Full electric seats
Coloured steering wheel in leather
Tyre pressure measurement
Spare wheel kit 20"

Representing a wonderful opportunity to own one of Ferrari's all-time great, front-engined supercars, this stunning 'as new' F12 comes complete with its wallet and books, and is registered in Switzerland.

270

FERRARI 458 SPECIALE COUPÉ 2014

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFF75VHT0E0201126

- *Built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification*
- *One owner*
- *Only 198 kilometres from new*
- *Numerous desirable options*
- *'As new' condition*
- *Registered in Switzerland*

« En 2009, la Ferrari 458 Italia franchit les fameuses grilles de l'usine de Maranello pour remplacer la 430. Son ascendance remontait aux Dino de la fin des années 1960, la voiture baptisée du nom du fils d'Enzo Ferrari qui étrennait le concept de « petite Ferrari » et inaugurait la plate-forme à moteur central de la marque. » – Evo.
magazine.

Bien qu'officiellement présentée comme l'héritière de la F430, la 458 était un concept entièrement nouveau, incorporant des technologies développées dans le cadre du programme de Formule 1 du constructeur italien. Les caractéristiques et les performances de la 458 suggéraient que c'était tout sauf une « petite Ferrari », avec son V8 4,5 litre développant 562 ch, une puissance suffisante pour une vitesse de pointe de 325 km/h. Reflétant la tendance des supercars d'alors à adopter des transmissions semi-automatiques sans embrayage, une boîte à sept rapports Getrag de ce type était la seule proposée sur la 458. Au regret de nombreux enthousiastes, la boîte manuelle Ferrari avec sa traditionnelle grille n'était plus disponible en option.

Respectant la tradition Ferrari, la carrosserie de la 458 avait été dessinée par la carrozzeria Pininfarina sous la supervision du directeur du style Ferrari, Donato Coco. Comme on pouvait s'y attendre sur une voiture capable d'atteindre les 320 km/h, l'aérodynamique jouait un rôle majeur dans le design, et bien que générant un appui considérable, la jolie

"Back in 2009 the Ferrari 458 Italia emerged from the famous factory gates in Maranello to replace the 430. Its ancestry reaches all the way back to the late '60s Dino, the car named after Enzo Ferrari's son that forged the concept of the 'junior Ferrari' and introduced the mid-engined platform to the brand." – evo magazine.

Although officially announced as the F430's successor, the 458 was an entirely new design, incorporating technologies developed as part of the Italian manufacturer's Formula 1 programme. The 458's specification and performance suggested that it was anything but a 'junior' Ferrari, as it boasted a 4.5-litre V8 engine producing 562bhp, an output good enough for a top speed of 325km/h (202mph). Reflecting the ongoing trend among supercars towards clutch-less semi-automatic transmissions, a seven-speed Getrag gearbox of that type was the only one available on the 458. To the regret of many enthusiasts, Ferrari's classic gated manual 'box was no longer an option.

In keeping with Ferrari tradition, the 458's body was designed by Carrozzeria Pininfarina under the supervision of Ferrari's design director, Donato Coco. As one would expect of a car with a 200mph-plus capability, aerodynamics played a major role in the design, yet despite generating considerable downforce the 458's beautifully curvaceous body was remarkably devoid of extraneous appendages. Former Ferrari Formula 1 driver Michael Schumacher had a hand

carrosserie toute en courbes de la 458 était remarquablement exempte de tout appendice extérieur. L'ancien pilote de Formule 1 de Ferrari, Michael Schumacher, avait eu son mot à dire dans le design de l'intérieur qui était doté d'un volant incorporant des contrôles normalement logés sur le tableau de bord ou sur des comodos, comme sur les voitures de compétition modernes.

Malgré un handicap de poids de 135 kg et des pneus route de série, la 458 tourna à Fiorano, le circuit d'essai de Ferrari, plus vite que la 430 Scuderia pourtant conçue pour la piste. « C'était le résultat de l'extrême exigence de Ferrari dans tous les domaines » écrivait Evo. « La 458 représentait un bond important en matière de technologie, apportant nombre de systèmes nouveaux pour créer une expérience de conduite totale à l'état pur. »

Des modèles dérivés ne tardèrent pas à apparaître, la première variante de la 458 étant l'inévitable Spider, présenté en 2011. Le Spider fut suivi en 2013 par la 458 Speciale, qui offrait encore plus de performances. Une carrosserie modifiée et une aérodynamique active étaient deux des nombreuses innovations par rapport à la 458 originale, avec une électronique améliorée et un moteur qui développait désormais 597 ch. En 2014, Ferrari dévoilait une version ouverte – la 458 Speciale Aperta.

in the design of the interior, which featured a steering wheel incorporating many of the controls normally located on the dashboard or on stalks, as found in modern competition cars.

Despite the apparent handicaps of 135kg weight disadvantage and regular road tyres, the 458 lapped Ferrari's Fiorano test circuit quicker than the track-focused 430 Scuderia. "This was the result of Ferrari going for gold in every department," declared evo. "The 458 represented a quantum leap in technological terms, bringing a hoard of new systems into play to create an enveloping, pure driving experience."

Spin-off models were not long in coming, the first new 458 variant being the almost inevitable Spider, introduced in 2011. The Spider was followed in 2013 by the 458 Speciale, which offered even more performance than before. Revised bodywork and active aerodynamics were two of the many advances over the original 458, together with updated electronics and an engine that now produced 597bhp. In 2014 Ferrari introduced an open-top version: the 458 Speciale Aperta.

Cette Ferrari 458 Speciale a été construite aux spécifications Gulf Co-operation Council (GCC) et livrée neuve à son actuel propriétaire. La voiture est bleu Mirabeau avec intérieur en cuir bleu Scuro, et est équipée des intéressantes options suivantes :

Système AFS
Étriers de freins Rosso Scuderia
Diffuseur arrière en fibre de carbone
Ceintures de sécurité rouges
Haut du tableau de bord rouge
Rehausseur de suspension
Cheval cabré brodé sur les appuie-têtes
Extincteur
Écussons « Scuderia Ferrari »
Système radio/navigation + Bluetooth
Caméra de recul
Radars de parking avant et arrière
Bandes NART
Compteur à fond blanc
Sièges compétition en fibre de carbone
Système de réglage du siège conducteur
Ciel de toit en cuir bleu foncé
Système audio intégré
Surpiqures de série rouges

This Ferrari 458 Speciale was built to Gulf Co-operation council specification and delivered new to the current owner. The car is finished in Blu Mirabeau with Blu Scuro leather interior, and is equipped with the following desirable options:

AFS system
Rosso Scuderia brake callipers
Rear diffuser in carbon fibre
Coloured safety belts (red)
Coloured upper dashboard (dark blue)
Suspension lifter
Prancing Horse stitched on headrest
Fire extinguisher
'Scuderia Ferrari' shields
Radio navigation system + Bluetooth
Parking camera
Front and rear parking sensors
NART racing stripe
White rev counter
Carbon fibre racing seats
Driver's seat adjustment device
Leather headliner (dark blue)
Integrated audio system
Coloured standard stitching (red)

Volant de couleur bleu foncé
Tissu intérieur 3D bleu
Haut du tableau de bord bleu foncé
Roue de secours de 20 pouces

N'ayant parcouru que 198 kilomètres d'origine, à peine plus que son kilométrage de livraison, cette magnifique supercar Ferrari, immatriculée en Suisse, se présente de fait dans un état « comme neuf ».
CHF400,000 - 500,000

Coloured steering wheel (dark blue)
Interior 3D fabric colour (blue)
Upper part in coloured leather (dark blue)
Spare wheel kit 20"

Having covered a mere 198 kilometres from new, barely more than delivery mileage, this beautiful Swiss-registered Ferrari supercar is presented in effectively 'as new' condition.

271

LAMBORGHINI MURCIELAGO LP 670-4 SV COUPE 2010

Châssis n° ZHWBA81H4ALA04037

- *Number '245' (of a planned 350)*
- *One owner*
- *The ultimate Murciélago*
- *Only 2,830 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*

Il y eut diverses éditions limitée sur le thème, avant la Murciélago ultime – 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 délivrait 670 ch, tandis que son poids était sensiblement réduit par un usage encore plus extensif de la fibre de carbone. Autrefois en option, les puissants freins carbone/céramique avec étriers à six pistons étaient montés en série sur la SV.

« On peut sentir la réduction de poids, plus que le surcroit de hargne, pratiquement dans chaque mouvement de la SV, jusque dans l'accroissement de puissance et de réponse du freinage » déclarait Autocar. « Dynamiquement, elle pousse le jeu un cran plus haut par rapport à la LP 640. Ce qui n'est pas rien. »

Lamborghini revendiquait une vitesse maximale de 336 km/h pour la Murciélago SV, mais pour profiter de tout le potentiel de la voiture, il fallait avoir le petit aileron arrière en option, auquel cas l'heureux propriétaire pouvait espérer voir les 341km/h s'afficher sur le compteur.

La production de 350 SV était prévue bien que selon certaines sources seulement 186 furent construites sur un total d'un peu plus de 4 000 Murciélago (cet exemplaire est numéroté 245/350).

There were various limited-edition variations on the theme before the ultimate Murciélago – the LP 670-4 Super Veloce (SV) – made its debut at the Geneva Motor Show in 2009. As its nomenclature suggests, the LP 670 came with 670PS (661bhp) on tap, while its weight was significantly reduced by more extensive use of carbon fibre. Previously an option, the powerful carbon ceramic brakes with their six-piston callipers were standard on the SV.

'You can sense the reduction in weight more than the increase in grunt in virtually everything the SV does, right down to increased power and response under brakes,' declared Autocar. 'Dynamically it takes the game at least one notch forward compared with the LP 640. Which is no mean achievement.'

Lamborghini claimed a top speed of 209mph (336km/h) for the Murciélago SV, though to realise the car's full potential it needed to be fitted with the optional smaller rear wing, in which case the fortunate driver could expect to see 212mph (341km/h) registering on the speedometer.

Production of 350 SVs was planned, although according to some sources only 186 were completed out of a total Murciélago production of a little under 4,000 cars (this example is numbered '245/350').

Jaune avec intérieur assorti, cette Murciélago SV immaculée n'a parcouru que 2 830 kilomètres d'origine et se présente donc en excellent état. La voiture a été construite aux spécifications GCC (Gulf Co-operation Council) et a été livrée neuve au vendeur. Les caractéristiques les plus remarquables sont :

Pack intérieur SV
Aileron arrière SV
Caméra de recul
Étriers de freins jaunes
Volant en cuir perforé
Système multimédia Kenwood (iPod, USB, Bluetooth)
Système de levage
Sièges sport et harnais 3 points
Jantes SV Superleggera
Pack d'éclairage LED
Kit de réparation des pneus

Représentant une magnifique opportunité d'acquérir un exemplaire de cette très rare et moderne supercar, cette Murciélago SV est vendue avec sa trousse à outils et ses accessoires, ainsi que ses papiers d'immatriculation suisse.
CHF200,000 - 250,000

Finished in yellow with matching interior, this pristine Murciélago SV has covered only 2,830 kilometres from new and is presented in commensurately excellent condition. The car was built to GCC (Gulf Co-operation Council) specification and delivered new to the current vendor. Noteworthy features include the following:

SV interior package
SV rear wing
Rear view camera
Yellow brake callipers
Steering wheel in perforated leather
Kenwood multimedia system (iPod, USB, Bluetooth)
Lifting system
Sports seats with 3-point harnesses
SV Superleggera wheels
LED lighting package
Tyre repair kit

Representing a wonderful opportunity to acquire a fine example of this ultra-rare modern supercar, this stunning Murciélago SV comes with all tools and accessories and is offered with Swiss registration papers.

272

LAMBORGHINI GALLARDO LP570-4 COUPÉ 2010

Châssis n° ZHWGE71J3ALA09754

- *One owner*
- *Built to GCC (Gulf Co-operation Council) specification*
- *Only 1,655 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*

Présentée par son constructeur comme « une sportive pour le transport au quotidien », la Gallardo était une proposition stylistique de Giorgetto Giugiaro d'Italdesign, retouchée par l'équipe de designers interne de Lamborghini, dirigée par Luc Donckerwolke. Selon Lamborghini : « L'empattement du véhicule et les porte-à-faux réduits lui donnent une allure plus dynamique... (tandis que) les dimensions de la Gallardo et ses ambitions de performance lui donnent une carrure athlétique. Le tout est modelé dans un unique volume, respectant les proportions typiques et uniques, signes distinctifs d'une tradition stylistique. » Il ne faisait aucun doute que la Gallardo affichait un design radical dans la meilleure tradition Lamborghini et apte à figurer aux côtés de modèles légendaires de la marque comme la Miura et la Countach.

Lancée au Salon de Genève en 2008, la remplaçante de la Gallardo, la LP560-4 (560 ch, 4 roues motrices) marquait un progrès évident, animée par un nouveau et plus économique V10 5,2 litres à injection directe de 552 ch. Simultanément, la boîte E-gear était modifiée pour proposer un mode Corsa qui offrait des passages de rapports 40% plus rapides, tout en réduisant les interventions du contrôle de motricité. Un système de départ arrêté Thrust Mode était aussi disponible. Plus légère de 20 kg, la LP560-4 accélérait de 0 à 100 km/h en 3,7 secondes et atteignait 325 km/h.

En mars 2010, Lamborghini annonçait la Gallardo LP570-4 Superleggera, une version allégée et plus puissante de la LP560-4. Un usage extensif de la fibre de carbone, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, réduisait le poids à 1

Hailed by its maker as "a super sports car for day-to-day driving", the Gallardo was based on a styling proposal by Giorgetto Giugiaro's Italdesign with final refinements by Lamborghini's in-house team of designers, headed by Luc Donckerwolke. According to Lamborghini: "The vehicle's wheelbase and reduced overhangs give it a more dynamic look... (while) the dimensions of the Gallardo and its performance goals lend it a compact sense of athleticism. All this has been modelled in a single volume, respecting typical and unique proportions, the distinctive sign of a stylistic tradition." There was no denying that the Gallardo was a radical design in the best Lamborghini tradition and worthy to stand alongside legendary models from the company's past such as the Miura and Countach.

Launched at the 2008 Geneva Motor Show, the successor Gallardo LP560-4 (560PS, 4-wheel drive) was a significant advance, powered by a new, uneven firing and more economical 5.2-litre V10 engine featuring direct fuel injection and producing 552bhp. At the same time the E-gear was revised to offer a Corsa mode that made shifts 40% quicker than before and also reduced the amount of traction control intervention. A 'Thrust Mode' launch control system was added also. Some 20kg lighter than its predecessor, the LP560-4 could accelerate from 0-100km/h (62mph) in 3.7 seconds and had a top speed of 325km/h (202mph).

In March 2010, Lamborghini announced the Gallardo LP570-4 Superleggera, a lightweight and more powerful version of the LP560-

340 kg faisant de la LP570-4 la plus légère des Lamborghini de route de la gamme. La puissance grimpait à 562 ch et le 0 à 100 km/h descendait à 3,2 secondes, la vitesse de pointe augmentant légèrement à 329km/h.

Dans sa livrée Grigio Telesto (gris) avec intérieur en Alcantara et carbone assortis, cette LP570-4 Superleggera est dotée de la transmission E-Gear. Les équipements de série incluent les sièges sport, les jantes RA en alliage forgé, le capot moteur transparent, le volant en daim, le réglage course et les clignotants blancs. Cette voiture est également équipée des options suivantes :

Ailes arrière Superleggera
Système de levage
Système multimédia avec navigation, Bluetooth et interfaces
Système antivol
Pack intérieur carbone pour Superleggera
Habillage carbone (compartiment moteur)
Pack Travel
Tapis de sol Superleggera

Construite aux spécifications GCC (Gulf Co-operation Council) et livrée neuve au vendeur, cette magnifique Lamborghini n'a parcouru que 1 655 kilomètres d'origine et se présente dans un excellent état. Vendue aves ses papiers d'immatriculation suisse.
CHF150,000 - 200,000

4. Extensive use of carbon fibre both inside and out reduced weight to 1,340kg (2,954lb) making the LP570-4 the lightest road-going Lamborghini in the range. Power went up to 570PS (562bhp) and the 0-100km/h time was cut to 3.2 seconds, while top speed increased slightly to 329km/h (204mph).
Finished in Grigio Telesto (grey) with matching Alcantara and carbon interior, this LP570-4 Superleggera has the E-Gear transmission. Standard features include Sport seats; RA forged alloy wheels; transparent engine cover; suede leather steering wheel; dedicated race set-up; and white side indictors. This car was also delivered with the following desirable options:

Superleggera rear wing
Lifting system
Multimedia system with navigation, Bluetooth, and interfaces
Anti-theft system
Interior carbon package for Superleggera
Carbon cover (engine bay)
Travel package
Superleggera floor mats

Built to GCC (Gulf Co-operation Council) specification and delivered new to the current vendor, this beautiful Lamborghini has covered only 1,655 kilometres from new and is presented in commensurately excellent condition. Offered with Swiss registration papers.

273

FERRARI 458 SPECIALE COUPE 2014

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFF75VHT2E0201113

- *Built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification*
- *One owner*
- *Only 405 kilometres from new*
- *'As new' condition*
- *Registered in Switzerland*

« En 2009, la Ferrari 458 Italia franchit les fameuses grilles de l'usine de Maranello pour remplacer la 430. Son ascendance remontait aux Dino de la fin des années 1960, la voiture baptisée du nom du fils d'Enzo Ferrari qui étrennait le concept de « petite Ferrari » et inaugurait la plate-forme à moteur central de la marque. » – Evo.
magazine.

Bien qu'officiellement présentée comme l'héritière de la F430, la 458 était un concept entièrement nouveau, incorporant des technologies développées dans le cadre du programme de Formule 1 du constructeur italien. Les caractéristiques et les performances de la 458 suggéraient que c'était tout sauf une « petite Ferrari », avec son V8 4,5 litre développant 562 ch, une puissance suffisante pour une vitesse de pointe de 325 km/h. Reflétant la tendance des supercars d'alors à adopter des transmission semi-automatiques sans embrayage, une boîte à sept rapports Getrag de ce type était la seule proposée sur la 458. Au regret de nombreux enthousiastes, la boîte manuelle Ferrari avec sa classique grille n'était plus disponible en option.

"Back in 2009 the Ferrari 458 Italia emerged from the famous factory gates in Maranello to replace the 430. Its ancestry reaches all the way back to the late '60s Dino, the car named after Enzo Ferrari's son that forged the concept of the 'junior Ferrari' and introduced the mid-engined platform to the brand." – evo magazine.

Although officially announced as the F430's successor, the 458 was an entirely new design, incorporating technologies developed as part of the Italian manufacturer's Formula 1 programme. The 458's specification and performance suggested that it was anything but a 'junior' Ferrari, as it boasted a 4.5-litre V8 engine producing 562bhp, an output good enough for a top speed of 325km/h (202mph). Reflecting the ongoing trend among supercars towards clutch-less semi-automatic transmissions, a seven-speed Getrag gearbox of that type was the only one available on the 458. To the regret of many enthusiasts, Ferrari's classic gated manual 'box was no longer an option.

Respectant la tradition Ferrari, la carrosserie de la 458 avait été dessinée par la carrozzeria Pininfarina sous la supervision du directeur du style Ferrari, Donato Coco. Comme on pouvait s'y attendre sur une voiture capable d'atteindre les 320 km/h, l'aérodynamique jouait un rôle majeur dans le design, et bien que générant un appui considérable, la jolie carrosserie toute en courbes de la 458 était remarquablement exempte de tout appendice extérieur. L'ancien pilote de Formule 1 de Ferrari, Michael Schumacher, avait eu son mot à dire dans le design de l'intérieur qui était doté d'un volant incorporant des contrôles - normalement logés sur le tableau de bord ou sur des comodos - comme sur les voitures de compétition.
Malgré un handicap de poids de 135 kg et des pneus route de série, la 458 tourna à Fiorano, le circuit d'essai de Ferrari, plus vite que la 430 Scuderia pourtant conçue pour la piste. « C'était le résultat de l'extrême exigence de Ferrari dans tous les domaines » écrivait Evo. « La 458 représentait un bond important en matière de technologie, apportant nombre de systèmes nouveaux pour créer une expérience de conduite totale à l'état pur. »

In keeping with Ferrari tradition, the 458's body was designed by Carrozzeria Pininfarina under the supervision of Ferrari's design director, Donato Coco. As one would expect of a car with a 200mph-plus capability, aerodynamics played a major role in the design, yet despite generating considerable downforce the 458's beautifully curvaceous body was remarkably devoid of extraneous appendages. Former Ferrari Formula 1 driver Michael Schumacher had a hand in the design of the interior, which featured a steering wheel incorporating many of the controls normally located on the dashboard or on stalks, as found in modern competition cars.

Despite the apparent handicaps of 135kg weight disadvantage and regular road tyres, the 458 lapped Ferrari's Fiorano test circuit quicker than the track-focused 430 Scuderia. "This was the result of Ferrari going for gold in every department," declared evo. "The 458 represented a quantum leap in technological terms, bringing a hoard of new systems into play to create an enveloping, pure driving experience."

Des modèles dérivés ne tardèrent pas à apparaître, la première variante de la 458 étant l'inévitable Spider, présenté en 2011. Le Spider fut suivi en 2013 par la 458 Speciale, qui offrait encore plus de performances. Une carrosserie modifiée et une aérodynamique active étaient deux des nombreuses innovations par rapport à la 458 originale, avec une électronique améliorée et un moteur qui développait désormais 597 ch. En 2014, Ferrari dévoilait une version ouverte – la 458 Speciale Aperta. Nero Daytona avec intérieur rouge/noir, cette Ferrari 458 Speciale a été construite aux spécifications Gulf Co-operation Council (GCC) et livrée neuve à son actuel propriétaire. Les équipements les plus notoires sont les suivants :

Système AFS
Étriers de freins jaunes
Régulateur de vitesse
Console centrale en cuir
Haut du tableau de bord rouge
Rehausseur de suspension
Cheval cabré brodé sur les appuie-tête
Extincteur
Sellerie cuir
Écussons « Scuderia Ferrari »
Système radio/navigation + Bluetooth
Caméra de recul

Spin-off models were not long in coming, the first new 458 variant being the almost inevitable Spider, introduced in 2011. The Spider was followed in 2013 by the 458 Speciale, which offered even more performance than before. Revised bodywork and active aerodynamics were two of the many advances over the original 458, together with updated electronics and an engine that now produced 597bhp. In 2014 Ferrari introduced an open-top version: the 458 Speciale Aperta.

Finished in Nero Daytona with black/red interior, this Ferrari 458 Speciale was built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification and supplied new to the present owner. Noteworthy features include the following:

AFS system
Yellow brake callipers
Cruise control
Coloured upper dashboard (Rosso)
Suspension lifter
Prancing Horse stitched on headrest
Fire extinguisher
Leather upholstery
'Scuderia Ferrari' shields
Radio/navigation system + Bluetooth
Parking camera

Radars de parking avant et arrière
Bandes décoratives « compétition »
Jantes forgées de 20 pouces peintes de couleur sombre
Sièges entièrement électriques
Volant en cuir de couleur
Contrôle de pression des pneus
Compteur à fond blanc
Sièges en fibre de carbone
Système de réglage des sièges
Système audio intégré
Volant de couleur rouge
Roue de secours de 20 pouces

Présentée dans un état immaculé, n'ayant parcouru que 405 kilomètres d'origine, cette magnifique supercar Ferrari complète avec sa pochette et ses livrets et carnets, est immatriculée en Suisse.
CHF400,000 - 500,000

Front and rear parking sensors
Racing stripe
20" forged dark painted wheel rims
White rev counter
Carbon fibre racing seats
Driver's seat adjustment device
Integrated audio system
Coloured steering wheel (Rosso)
Spare wheel kit 20"

Presented in immaculate condition, having covered a mere 405 kilometres from new, this beautiful Ferrari supercar comes complete with its wallet and books, and is registered in Switzerland.

274

BUGATTI VEYRON 16.4 GRAND SPORT VITESSE TARGA COUPÉ 2013

Châssis n° VF9SV25233M795005

- *One of only 92 Grand Sport Vitesse models made*
- *One owner*
- *577 kilometres from new*
- *One of very few finished in red*
- *Registered in Switzerland*

« La Bugatti Veyron a redéfini ce que peut accomplir une automobile. » – Autocar.
Dire que la Bugatti Veyron a fait sensation lorsqu'elle a été dévoilée en 2005 serait un euphémisme. Car voilà une voiture qui ne se contentait pas seulement de réécrire les règles des supercars, mais en déchirait les codes pour partir d'une feuille blanche. Le plus remarquable tenait à ce qu'elle était le rêve d'un homme, Ferdinand Piech, patron du groupe Volkswagen, qui avait racheté la marque Bugatti en 1998. L'ambition de Piech était de créer une voiture de 1 000 ch, qui dépasserait les 400 km/h et coûterait un million d'euros. Transformer le rêve de Piech en réalité allait s'avérer une tâche particulièrement difficile, même pour une société disposant des ressources technologiques de Volkswagen, et le résultat n'allait pas voir le jour avant sept années.

Le premier concept car – l'EB118 – fut exposé au salon de Paris en 1998. Une poignée de variations sur le thème furent exposées dans différents salons internationaux au cours des années suivantes, avant que le concept ne se fige définitivement en 2000 sous la forme de la Veyron EB 16.4. Celle-ci avait été dessinée en interne chez VW par Hartmut Warkuß et faisait appel à un moteur à 16 cylindres et quatre turbocompresseurs – d'où l'appellation de 16.4. Elle était baptisée du nom du pilote et metteur au point de Bugatti, Pierre Veyron, qui, avec son coéquipier Jean-Pierre Wimille, avait remporté les 24 Heures du Mans 1939. Mais on était encore

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

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

loin de la fin du processus de développement et il allait falloir attendre encore cinq années et une réorganisation complète de la direction du projet et de l'équipe d'ingénieurs, avant que la production ne démarre, avec 95% des composants changés ou redessiné.
En fait, le W16 8 litres, constitué de deux moteurs V8 de 4 litres au V fermé partageant un vilebrequin commun – répondait pile aux exigences de Piech avec une puissance maximale de 1 001 ch et un couple de 922 ft/lb, des chiffres qui auraient pu faire rougir une Formule 1 de l'époque. Avec un poids de 1 888 kg, la Veyron affichait un incroyable rapport puissance/poids de 523 ch par tonne. Chargé de transmettre cette formidable puissance au sol, une transmission semi-automatique à sept rapports à double embrayage permanente aux quatre roues, commandée par palettes, tandis que pour accompagner la vitesse de pointe phénoménale de la Veyron Michelin avait conçu des pneumatiques PAX run-flat spéciaux. Piech avait spécifié une vitesse maximale de 400 km/h et la Veyron ne déçut pas, plus d'un essayeur dépassant le chiffre de quelques km/h. À 1 225 000 € (1 065 000 £), le prix de base de la Veyron excait lui aussi confortablement la cible fixée par Piech.
Pour maintenir la stabilité à de telles vitesses, la Veyron dispose de quelques astuces aérodynamiques dans sa manche, comme un système hydraulique qui permet d'abaisser la voiture au-delà de 225 km/h, vitesse à laquelle l'aileron arrière de déploie pour accroitre l'appui. Mais si le conducteur (-trice) de la Veyron souhaite dépasser les 343 km/h, il ou elle doit sélectionner le mode Top Speed (à l'arrêt) avant d'entrer dans ce club vraiment très fermé.

Pourtant, en dépit de ses performances à couper le souffle, la Veyron se montre incroyablement docile aux vitesses « normales ». « Bugatti affirme que la Veyron est aussi facile à conduire qu'une Bentley et ils n'exagèrent pas », déclare Autocar. « Vous remarquez immédiatement comme la direction est douce et comme son comportement est calme ».
Dans un segment de marché où ses concurrentes ne peuvent être décrites que comme des sportives pures et dures, la Veyron s'avère un moyen de transport remarquablement civilisé. « Lorsque vous montez à

was named after Bugatti development engineer and racing driver, Pierre Veyron, who together with co-driver Jean-Pierre Wimille, had won the 1939 Le Mans 24-Hour race. But this was far from the end of the development process, and it would take another five years before production could begin, by which time an incredible 95% of components had been either changed or redesigned.
Effectively two narrow-angle 4.0-litre V8 engines sharing a common crankcase, the 8.0-litre W16 - just - met Piech's requirements, producing a maximum output of 1,001PS (987bhp) and 922ft/lb of torque, figures that would embarrass a current Formula 1 car. With a kerb weight of 1,888kg (4,162lb) the Veyron had a staggering power-to-weight ratio of 523bhp per ton. Tasked with transmitting this formidable force to the ground was a permanent four-wheel-drive, dual-clutch transmission system incorporating a seven-speed paddle-shift semi-automatic gearbox. To accommodate the Veyron's phenomenal top speed Michelin designed special run-flat PAX tyres. Piech had specified a maximum velocity of 250mph and the Veyron did not disappoint, with more than one exceeding the target by a few miles per hour. At €1,225,000 (£1,065,000) the Veyron base price as also exceeded Piech's target comfortably.

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

Yet despite its breath-taking performance, the Veyron contrived to be surprisingly docile at 'sensible' speeds. "Bugatti says the Veyron is as easy to drive as a Bentley, and they're not exaggerating," declared Autocar. "Immediately you notice how smoothly weighted the steering is, and how calm the ride is."

bord de la Bugatti Veyron, la voiture la plus rapide du monde n'exige aucune contorsion physique particulière, contrairement à tant d'autres supercars, » fait remarquer Autocar, en parlant de « l'habitacle le plus exquis du monde ». Celui-ci se montre plus que généreux pour une voiture à deux places à moteur central, tandis que du côté des équipements intérieurs il n'y a pratiquement aucune limite à ce que le client, forcément riche, de la Veyron peut demander. La visibilité réduite vers l'arrière est généralement le point faible des supercars à moteur central, un problème que la Veyron a résolu grâce à une caméra de recul.

La SSC Ultimate Aero avait ravi le titre de voiture la plus rapide du monde à la Veyron en 2007, mais la Super Sport allait remettre le nouveau constructeur américain à sa place. La puissance maximale était portée à 1 184 ch sur la Super Sport, qui recevait également des modifications aérodynamiques. Le 4 juillet 2010, le pilote d'essai Bugatti, Pierre Henri Raphanel établissait un nouveau record à 431,072km/h sur la piste d'essai de Volkswagen, près de Wolfsburg en Allemagne. Il avait été réalisé en déconnectant le système électronique de la Super Sport qui limitait la vitesse à « seulement » 415km/h, ce qui amena certain à douter de ce chiffre. Quoi qu'il en soit le Guinness Book of Records décida de le retenir.

Capitalisant sur la publicité faite autour du succès de la Super Sport, Bugatti dévoila une version ouverte Targa au Salon de Genève en 2012 : la Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse. Comme le coupé Super Sport, la Grand Sport Vitesse recevait le moteur de 1 200 ch, mais limité électroniquement à 375 km/h. La production était limitée à 92 unités. Lors que la production de la Veyron cessa en 2015, Bugatti avait construit seulement 450 de ces extraordinaires voitures.

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

The SSC Ultimate Aero had taken the Veyron's title of 'World's Fastest Car' in 2007, but the Super Sport would soon put the upstart American manufacturer in its place. Maximum power was increased to 1,200PS (1,184 hp) for the Super Sport, which also came with a revised aerodynamic package. On 4th July 2010 Bugatti test driver Pierre Henri Raphanel set a new mean best mark of 267.856mph (431.072km/h) at Volkswagen's test track near Wolfsburg in Germany. This had been achieved by deactivating the Super Sport's electronic limiter, which restricts top speed to 'only' 258mph (415km/h), leading some to question the figure's validity. Eventually, the Guinness Book of Records decided that the mark should stand.

Capitalising on the publicity surrounding the Super Sport's success, Bugatti introduced a Targa-top open version at the 2012 Geneva Motor Show: the Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse. Like the Super Sport coupé, the Grand Sport Vitesse came with the 1,200PS engine but was electronically limited to a top speed of 375km/h (233mph). Production was limited to 92 units. By the time Veyron production ceased in 2015, Bugatti had built only 450 of these quite extraordinary cars.

Le châssis numéro 795005 a été construit aux spécifications GCC (Gulf Co-operation Council) et livré neuf à son actuel propriétaire, probablement par Bugatti Gstaad. Une des premières Vitesse construit et l'une des très rares peintes en rouge, la voiture n'a parcouru que 693 kilomètres d'origine, la majorité avant sa livraison (chaque Veyron subissant un essai de 300 ou 400 kilomètres avant d'être livrée) et se présente dans un état immaculé. Ses options les plus intéressantes sont les suivantes :

Peinture bicolore deux tons rouge et noir
Calandre fer à cheval peinte en noir
Prises d'air peintes en rouge
Jantes et moyeux Vitesse peints en rouge
Étriers de freins rouges
Capot moteur peint en noir
Piqures de capitonnage rouges
Sièges Sport Confort

Considérée par beaucoup comme la plus spectaculaire automobile du 21e siècle, la Bugatti Veyron dépasse de la tête et des épaules la génération des supercars modernes. L'édition limitée grand Sport Vitesse est l'une des versions les plus séduisantes et cet exemplaire bien doté, offerte de son importante collection par son premier propriétaire, mérite une attention toute particulière.
CHF1,600,000 - 2,100,000

Chassis number '795005' was built to GCC (Gulf Co-operation Council) specification and delivered new to the current owner, it is believed via Bugatti Gstaad. One of the first Vitesse models built, and one of just a few finished in red, the car has covered only 693 kilometres from new, most of which would have been prior to delivery (every Veyron was driven some 300-400 kilometres before being delivered) and is presented in immaculate condition. Its desirable options include the following:

Horizontal exterior colour split in red and black
Black painted horseshoe grille
Red painted air intakes
Red painted Vitesse wheels and wheel caps
Red brake callipers
Black painted engine cover
Red stitching and quilting
Sport Comfort seats

Regarded by many as the 21st Century's most spectacular automobile thus far, the Bugatti Veyron stands head and shoulders above the current generation of modern supercars. The limited edition grand Sport Vitesse is one of the most desirable variants, and this well specified example, which is offered from the original owner's important private collection, is worthy of the closest inspection.

275

Une des 80 construites

FERRARI 599 SA APERTA AVEC HARDTOP D'USINE 2011

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFF72RDT3B0183755

- *One of a believed 14 with the factory hardtop*
- *One owner*
- *Only 1,120 kilometres from new*
- *All books and tools*
- *Swiss registered*

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

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

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

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

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

The car offered here is one of the most exclusive of modern Ferraris, the 599 SA Aperta, 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.

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

Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 de 6 litres à 48 soupapes de la 599 était une évolution de celui que l'on trouvait dans la supercar Enzo. Tel qu'installé dans la 599, ce bloc dernier cri développait

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.

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 291ch/tonne de sa devancière 575 Maranello. Mise au point dans le cadre du programme de Formule 1 de Ferrari, la transmission par palettes au volant était devenue un accessoire de série sur ses sportives de route et, bien sûr, sur la 599, capable de changer de rapport en 100 millisecondes. Une boîte à six rapports conventionnelle était également proposée.

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

Selon la tradition Ferrari, quelques séries limitées ont suivi, la version cabriolet - la 599 SA Aperta – ayant été présentée au Salon de Paris en 2010. Conçue pour rendre hommage aux carrossiers Sergio et Andrea

Weighing a claimed 1,690kg, the 599 has a power-to-weight ratio of 362bhp per tonne, far eclipsing the 291bhp/tonne of its 575 Maranello predecessor. Developed as part of Ferrari's Formula 1 programme, the paddle shift gearbox had become a feature of its range-topping sports cars and was available in its latest form for the 599, capable of changing gear in a mere 100 milliseconds. A conventional six-speed gearbox was available also.

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

In line with Ferrari's current practice, a succession of limited edition variants followed, the convertible version - the 599 SA Aperta - being announced at the 2010 Paris Motor Show. Conceived to honour designers Sergio and Andrea Pininfarina, it was built in a strictly

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 construite aux spécifications GCC (Gulf Co-operation Council) et livrée neuve au vendeur. Rosso Scuderia avec intérieur Nero, c'est l'une des très rares 599 SA Aperta qui ait à la fois sa capote et son hardtop original d'usine en fibre de carbone. Ces hardtops étaient une option extrêmement ccoûteue et l'on pense que seules 14 Ferrari 599 SA Aperta en ont bénéficié. Chaque hardtop était construit individuellement par l'usine Ferrari. Las autres caractéristiques remarquables sont:

Étriers de freins Rosso Scuderia
Coupelle de phares en fibre de carbone
Environnement conducteur en fibre de carbone avec LED
Console centrale en fibre de carbone
Panneau de portes en fibre de carbone
Retour de seuil extérieur en carbone
Ceintures de sécurité rouges
Inserts de tableau de bord en fibre de carbone
Sièges style Daytona
Extincteurr
Instruments à fond Rosso
Connection iPod
Radars de parking avant et arrière
Intérieur cuir avec inserts Rosso
Capote Nero
Roue de secours de 20 pouces

Une des plus désirables éditions limitées de Ferrari de ces derniers temps, cette superbe 500 SA Aperta est vendue avec ses livrets, sa trousse à outils et ses papiers d'immatriculation suisse.
CHF1,100,000 - 1,400,000

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 built to GCC (Gulf Co-operation Council) specification and delivered new to the current vendor. Finished in Rosso Scuderia with Nero interior, it is one of very few 599 SA Apertas that has both a soft-top and an original factory carbon-fibre hardtop. These factory hardtops were an extremely expensive option, and it is believed that only 14 Ferrari 599 SA Apertas were ordered with one. Every hardtop was made individually by the Ferrari factory. Other noteworthy features include the following:

Rosso Scuderia brake callipers
Carbon fibre headlight bucket
Carbon fibre driver zone + LEDs
Carbon fibre central bridge
Carbon fibre door panels
Exterior sill kick in carbon
Coloured safety belts (red)
Carbon fibre dashboard inserts
Daytona style seat
Fire extinguisher
Instruments in Rosso
iPod connection
Front and rear parking sensors
Interior leather inserts in Rosso
Soft top in Nero
Spare wheel kit 20"

One of the most desirable limited-edition Ferraris of recent times, this superb 500 SA Aperta comes with all books and tools and Swiss registration papers.

276

FERRARI 599 GTO COUPÉ 2011

Châssis n° ZFF70RDT2B0175667

- *One of only 599 made*
- *One owner*
- *Circa 1,577 kilometres from new*
- *All books and tools*
- *Registered in Switzerland*

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 a volant était passé sur ses sportive 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.

Bien que la suspension active ait été depuis longtemps bannie de la Formule 1, son développement pour les modèles routiers avait continué et la 599 était équipée d'amortisseurs magnétorhéologiques « semi-actifs » SCM. Le liquide d'amortissement changeait d'indice de viscosité presque instantanément quand un champ magnétique était appliqué, modifiant les caractéristiques de la suspension. Le contrôle d'amortissement était placé sur le volant de type Formula 1 avec ceux de la motricité et de la stabilité, à côté du bouton de démarrage. L'heureux propriétaire d'une 599 se retrouvait devant un compte-tours analogique central flanqué d'un compteur de vitesse similaire et d'un écran électronique pour toutes les autres fonctions. Ferrari avait prévu un espace de stockage dans le somptueux intérieur habillé de cuir.

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.

Although active suspension had long been banned form 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.

En phase avec l'habituelle pratique de Ferrari, une succession d'éditions limitées s'ensuivit. Une 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. 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 collecteur 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.

La transmission avait également été revue, passant les rapports plus rapidement que la GTB, tandis qu'un amortissement magnétorhéologique de seconde génération et un contrôle de traction dernier cri permettaient des temps au tour encore plus rapide, associé à la réduction du poids. Contribuant à celle-ci, un collecteur d'échappement hydro-formé, des vitres moins épaisses, un couvercle de coffre en aluminium et des jantes en alliage forgées, tandis que dans l'habitacle la moquette était remplacée par un tapis en caoutchouc et que des sièges en fibre de carbone étaient

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). The 599 GTO was the fastest road-going Ferrari at the time of its introduction, proving capable of lapping 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.

The transmission too had come in for revision, shifting more quickly than that of the GTB, while second-generation magnetorheological dampers and the latest traction control system all made for quicker lap times, as did the reduction in weight. Contributing to the latter was a hydro-formed exhaust manifold, thinner windows, an aluminium boot lid, and forged alloy wheels; while inside the cabin, carpeting was replaced by rubber mats and carbon fibre seats installed. Carbon ceramic disc brakes were employed all round, gripped for the first time by carbon pads. GTO pro-

installés. Les disques de freins carbone/céramique étaient utilisés aux quatre roues, pincés pour la première fois par des plaquettes en carbone. La production de la GTO était limitée à seulement 599 voitures, reservées exclusivement aux clients Ferrari les plus privilégiés.

Rare opportunité d'acquérir un exemplaire peu utilisé de cette Ferrari en édition limitée, le châssis numéro 175667 a été construit aux spécifications GCC (Gulf Co-operation Council) et a été livré neuf au vendeur. Présenté dans un état absolument immaculé, n'ayant parcouru que 1 577 kilomètres d'origine, la voiture est Rosso Scuderia avec un toit noir et des jantes Nero Lucido. L'intérieur, garni de beige avec inserts noirs, est équipé d'un arceau habillé d'Alcantara et de harnais de sécurité quatre points. La plaque au tableau de bord indique le numéro de châssis et porte la légende : « Ferrari 31 Formula 1 World Titles ». Les autres caractéristiques remarquables sont les suivantes :

Ciel de toit en Alcantara beige
Seuils de portes en carbone
Étriers de freins jaunes
Banquette arrière en fibre de carbone
Ceintures de sécurité rouges
Jantes Challenge Cup de 20 pouces en fibre de carbone
Contre-portes imitation carbone
Plaque d'identification plaquée argent
Extincteur
Instruments à fond jaune
Connection iPod
Système de navigation Telematic
Radars de parking
Sièges électriques
Système hi-fi Bose
Roue de secours de 20 pouces

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 la 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. »
CHF550,000 - 750,000

duction was limited to only 599 cars, which were reserved exclusively for Ferrari's most favoured customers.

Representing a rare opportunity to acquire a little used example of this coveted limited edition Ferrari, chassis number '175667' was built to GCC (Gulf Co-operation Council) specification and delivered new to the current vendor. Presented in truly immaculate condition, having covered a mere 1,577 kilometres from new, the car is finished in Rosso Scuderia with Nero roof and Nero Lucido wheels. The interior is equipped with an Alcantara-trimmed roll cage and four-point safety harnesses, and is upholstered in beige with black inserts. The dashboard plaque records the chassis number and bears the legend: 'Ferrari 31 Formula 1 World Titles'. Other noteworthy features include the following:

Alcantara headlining in beige
Door sill cover in carbon
Yellow brake callipers
Carbon fibre rear bench trim
Coloured safety belts (red)
Carbon fibre Challenge Cup 20" wheels
Under-door cover in carbon look
Dedication plate in silver
Fire extinguisher
Instruments in yellow
iPod connection
Cascade Telematic navigation system
Rear parking sensors
Full electric seats
Bose hi-fi system
Spare wheel kit 20"

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."

277

BUGATTI VEYRON 16.4 SUPER SPORT COUPÉ 2012

Châssis n° VF9SG25252M795032

- *One of only 48 Super Sport models made*
- *One owner*
- *Unique specification*
- *693 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*

« La Bugatti Veyron a redéfini ce que peut accomplir une automobile. » – Autocar.
Dire que la Bugatti Veyron a fait sensation lorsqu'elle a été dévoilée en 2005 serait un euphémisme. Car voilà une voiture qui ne se contentait pas seulement de réécrire les règles des supercars, mais en déchirait les codes pour partir d'une feuille blanche. Le plus remarquable tenait à ce qu'elle était le rêve d'un homme, Ferdinand Piech, patron du groupe Volkswagen, qui avait racheté la marque Bugatti en 1998. L'ambition de Piech était de créer une voiture de 1 000 ch, qui dépasserait les 400 km/h et coûterait un million d'euros. Transformer le rêve de Piech en réalité allait s'avérer une tâche particulièrement difficile, même pour une société disposant des ressources technologiques de Volkswagen, et le résultat n'allait pas voir le jour avant sept années.

Le premier concept car – l'EB118 – fut exposé au salon de Paris en 1998. Une poignée de variations sur le thème furent exposées dans différents salons internationaux au cours des années suivantes, avant que le concept ne se fige définitivement en 2000 sous la forme de la Veyron EB 16.4. Celle-ci avait été dessinée en interne chez VW par Hartmut Warkuß et faisait appel à un moteur à 16 cylindres et quatre turbocompresseurs – d'où l'appellation de 16.4. Elle était baptisée du nom du pilote et metteur au point de Bugatti, Pierre Veyron, qui, avec son coéquipier Jean-Pierre Wimille, avait remporté les 24 Heures du Mans 1939. Mais on était encore loin de la fin du processus de développement et il allait falloir attendre encore cinq années et une réorganisation complète de la direction du projet et de l'équipe d'ingénieurs, avant que la production ne démarre, avec 95% des composants changés ou redessiné.

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

The first concept car – the EB118 – was displayed at the Paris Auto Show in 1998, featuring permanent four-wheel drive and a Volkswagen-designed W18 engine. A handful of variations on the theme were displayed at international motor shows over the course of the next few years before the concept finally crystallised in 2000 in the form of the Veyron EB 16.4. The latter was styled in house at VW by Hartmut Warkuß and featured an engine with 16 cylinders and four turbochargers – hence the '16.4' designation. It was named after Bugatti development engineer and racing driver, Pierre Veyron, who together with co-driver Jean-Pierre Wimille, had [illegible] Le Mans 24 Hours in 1939, but this was far from the end of the development process, and it would take another five years before production could begin, by which time an incredible 95% of components had been either changed or redesigned.

En fait, le W16 8 litres, constitué de deux moteurs V8 de 4 litres au V fermé partageant un vilebrequin commun – répondait pile aux exigences de Piech avec une puissance maximale de 1 001 ch et un couple de 922 ft/lb, des chiffres qui auraient pu faire rougir une Formule 1 de l'époque. Avec un poids de 1 888 kg, la Veyron affichait un incroyable rapport puissance/poids de 523 ch par tonne. Chargé de transmettre cette formidable puissance au sol, une transmission semi-automatique à sept rapports à double embrayage permanente aux quatre roues, commandée par palettes, tandis que pour accompagner la vitesse de pointe phénoménale de la Veyron Michelin avait conçu des pneumatiques PAX run-flat spéciaux. Piech avait spécifié une vitesse maximale de 400 km/h et la Veyron ne déçut pas, plus d'un essayeur dépassant le chiffre de quelques km/h. À 1 225 000 € (1 065 000 £), le prix de base de la Veyron excait lui aussi confortablement la cible fixée par Piech.

Pour maintenir la stabilité à de telles vitesses, la Veyron dispose de quelques astuces aérodynamiques dans sa manche, comme un système hydraulique qui permet d'abaisser la voiture au-delà de 225 km/h, vitesse à laquelle l'aileron arrière de déploie pour accroitre l'appui. Mais si le conducteur (-trice) de la Veyron souhaite dépasser les 343 km/h, il ou elle doit sélectionner le mode Top Speed (à l'arrêt) avant d'entrer dans ce club vraiment très fermé.

Pourtant, en dépit de ses performances à couper le souffle, la Veyron se montre incroyablement docile aux vitesses « normales ». « Bugatti affirme que la Veyron est aussi facile à conduire qu'une Bentley et ils n'exagèrent pas », déclare Autocar. « Vous remarquez immédiatement comme la direction est douce et comme son comportement est calme ».

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

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

Yet despite its breath-taking performance, the Veyron contrived to be surprisingly docile at 'sensible' speeds. "Bugatti says the Veyron is as easy to drive as a Bentley, and they're not exaggerating," declared Autocar. "Immediately you notice how smoothly weighted the steering is, and how calm the ride is."

Dans un segment de marché où ses concurrentes ne peuvent être décrites que comme des sportives pures et dures, la Veyron s'avère un moyen de transport remarquablement civilisé. « Lorsque vous montez à bord de la Bugatti Veyron, la voiture la plus rapide du monde n'exige aucune contorsion physique particulière, contrairement à tant d'autres supercars, » fait remarquer Autocar, en parlant de « l'habitacle le plus exquis du monde ». Celui-ci se montre plus que généreux pour une voiture à deux places à moteur central, tandis que du côté des équipements intérieurs il n'y a pratiquement aucune limite à ce que le client, forcément riche, de la Veyron peut demander. La visibilité réduite vers l'arrière est généralement le point faible des supercars à moteur central, un problème que la Veyron a résolu grâce à une caméra de recul.

La SSC Ultimate Aero avait ravi le titre de voiture la plus rapide du monde à la Veyron en 2007, mais la Super Sport allait remettre le nouveau constructeur américain à sa place. La puissance maximale était portée à 1 184 ch sur la Super Sport, qui recevait également des modifications aérodynamiques. Le 4 juillet 2010, le pilote d'essai Bugatti, Pierre Henri Raphanel établissait un nouveau record à 431,072km/h sur la piste d'essai de Volkswagen, près de Wolfsburg en Allemagne. Il avait été réalisé en déconnectant le système électronique de la Super Sport qui limitait la vitesse à « seulement » 415km/h, ce qui amena certain à douter de ce chiffre. Quoi qu'il en soit le Guinness Book of Records décida de le retenir.

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

The SSC Ultimate Aero had taken the Veyron's title of 'World's Fastest Car' in 2007, but the Super Sport would soon put the upstart American manufacturer in its place. Maximum power was increased to 1,200PS (1,184 hp) for the Super Sport, which also came with a revised aerodynamic package. On 4th July 2010 Bugatti test driver Pierre Henri Raphanel set a new mean best mark of 267.856mph (431.072km/h) at Volkswagen's test track near Wolfsburg in Germany. This had been achieved by deactivating the Super Sport's electronic limiter, which restricts top speed to 'only' 258mph (415km/h), leading some to question the figure's validity. Eventually, the Guinness Book of Records decided that the mark should stand.

Fabriquée aux spécifications GCC (Gulf Co-operation Council) et livrée neuve par Bugatti Gstaad à son actuel propriétaire, le châssis numéro 795032 a été construite avec une caractéristique exclusive parmi les 450 Veyron fabriquées, c'est l'une des très rares Super Sports à avoir une carrosserie entièrement en fibre de carbone. Ses options les plus intéressantes sont les suivantes :

Carrosserie entièrement en fibre de carbone
Bouchon de réservoir et de radiateur personnalisés
Jantes Super Sport et moyeux entièrement peints
Étriers de freins bleus
Logotype EB arrière bleu
Seuils de portes personnalisés
Inserts de console centrale personnalisés
Couvercle de boîte à gants central arrière personnalisé
Broderie d'appuie-tête personnalisée
Piqures de capitonnage bleues
Sièges Sport Confort

Actuellement immatriculée en Suisse, la voiture n'a parcouru que 693 kilomètres d'origine, la majorité avant sa livraison (chaque Veyron subissant un essai de 300 ou 400 kilomètres avant d'être livrée) et se présente dans un état immaculé.

Considérée par beaucoup comme la plus spectaculaire automobile du 21e siècle, la Bugatti Veyron dépasse de la tête et des épaules la génération des supercars modernes. L'édition limitée Super Sport est l'une des versions les plus séduisantes et aucune ne l'est autant que cet unique exemplaire aux spécifications exclusives, offerte de son importante collection par son premier propriétaire et qui mérite une attention toute particulière.
CHF1,600,000 - 2,100,000

Built to GCC (Gulf Co-operation Council) specification and delivered new via Bugatti Gstaad to the current owner, chassis number '795032' was completed to a specification unique among the 450 Veyrons made and is one of only a tiny handful so Super Sports to have a full carbon fibre body. Its desirable options include the following:

Full carbon fibre body
Individualised tank and oil caps
Fully painted Super Sport wheels and wheel caps
Blue brake callipers
Blue 'EB' rear logo
Individualised door sills
Individualised centre console inlay
Individualised rear centre box cover
Individualised headrest embroidery
Blue stitching and quilting
Sport Comfort seats

Currently registered in Switzerland, the car has covered only 693 kilometres from new, most of which would have been prior to delivery (every Veyron was driven some 300-400 kilometres before being delivered) and is presented in immaculate condition.
Regarded by many as the 21st Century's most spectacular automobile thus far, the Bugatti Veyron stands head and shoulders above the current generation of modern supercars. The limited edition Super Sport is one of the most desirable variants, and none more so than this uniquely well specified example, which is offered from the original owner's important private collection and is worthy of the closest inspection.

278

MERCEDES-BENZ SLS AMG 'BLACK SERIES' COUPÉ 2014

Châssis n° WDDRJ7HA9EA010656

- *Built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification*
- *One owner*
- *125 kilometres from new*
- *'As new' condition*
- *Registered in Switzerland*

« Pour ceux qui souhaiteraient donner une touche personnelle à leur Mercedes, Mercedes-AMG GmbH a la réponse. La filiale de Daimler-Chrysler offre les expériences combinées de Mercedes-Benz et AMG en matière d'améliorations haut de gamme pour les Mercedes-Benz de route et met l'accent sur l'individualité lorsqu'elle crée la Mercedes de ses rêves pour un client. » - Mercedes-AMG GmbH.
AMG, aujourd'hui le département performance officiel de Mercedes-Benz, a une longue histoire dans la production de dérivés à hautes performances à partir des Mercedes de série et ces versions améliorées ont provoqué l'enthousiasme dans le monde entier, auprès de figures éminentes du monde de la compétition, des loisirs et des affaires, parmi ses nombreux aficionados.

Avec la présentation de la Mercedes-Benz SLS AMG en 2010, la firme basée à Affalterbach a fait un pas en avant significatif. D'abord exposée au Salon de Francfort en 2009 et présentée comme un hommage à la légendaire coupé 300 SL « papillon » des années 1950 – la première supercar du monde – la Mercedes-Benz SLS AMG était remarquable pour être la première voiture à avoir été conçue et construite entièrement par Mercedes-AMG. Classique dès sa présentation, la nouvelle venue était dotée de « portes en aile de mouette », comme son illustre devancière et succédait à la Mercedes-Benz SLR McLaren au sommet de la gamme du constructeur allemand. Dessinée par le styliste de Mercedes-Benz, Mark Fetherston, la SLS AMG reçut de nombreux et prestigieux prix et est la seule automobile à avoir remporté le Design Award de la République

"For anyone wishing to give their Mercedes that extra personal touch, Mercedes-AMG GmbH has just the answers. The Daimler-Chrysler subsidiary offers the combined experience of Mercedes-Benz and AMG in the field of high-quality enhancements for Mercedes-Benz passenger cars and puts the emphasis firmly on individuality when creating the customer's dream Mercedes." - Mercedes-AMG GmbH.

AMG, which is now the official performance division of Mercedes-Benz, has a long history of producing high-performance derivatives of Mercedes' standard production vehicles, and these improved versions enjoy an enthusiastic following world-wide, with prominent figures of the motorsports, entertainment, sport, and business communities being counted among aficionados.

With the introduction of the Mercedes-Benz SLS AMG in 2010, the Affalterbach-based firm took a significant step forward. First seen at the 2009 Frankfurt Motor Show and acknowledged as a tribute to the legendary 300 SL 'Gullwing' coupé of the 1950s – arguably the world's first supercar – the Mercedes-Benz SLS AMG was notable as the first car to be designed and built entirely in-house by Mercedes-AMG. A collectors' item from the day it was announced, the newcomer featured 'Gullwing' doors like its illustrious predecessor and succeeded the Mercedes-Benz SLR McLaren at the top of the German manufacturer's range. Styled by Mercedes-Benz's Mark Fetherston, the SLS AMG received numerous prestigious design awards, and is the only

Fédérale d'Allemagne. Une version roadster fut dévoilée en 2011.

Faisant appel à une structure monocoque essentiellement en aluminium, la SLS (Sport Leicht Super) était animée par un moteur V12 de 6,2 litres développant 563 ch à l'origine – le plus puissant moteur atmosphérique de série à l'époque – associé à une transmission automatique à double embrayage et sept rapports, elle aussi du dernier cri. Un aileron arrière rétractable assurait la stabilité de la SLS à sa vitesse presque maximale de 320 km/h, son poids réduit de 1 624 kg lui permettant d'être plus rapide que sa devancière SLR McLaren sur la piste d'essai de Mercedes-Benz. Sans surprise, compte tenu de son pedigree, la SLS AMG s'avéra très populaire auprès des pilotes du championnat du monde de Formule 1, parmi lesquels Lewis Hamilton, tandis que la liste des célébrités la possédant comptait Eddie Murphy, Arnold Schwarzenegger, Al Pacino, Roger Federer, Sylvester Stallone et Tom Hanks.

Plusieurs séries limitées furent présentées, y compris une version compétition GT3, jusqu'à la SLS AMG GT Final Edition de 2014. Juste avant, Mercedes avait lancé la Black Series, dévoilée au Salon de Los Angeles en 2012, qui était entrée en production l'année suivante. Version haute performance, la Black Series s'inspirait de la SLS AMG GT3 de compétition. Les améliorations les plus notables de la SLS AMG incluait un moteur entièrement révisé et plus puissant développant 622 ch, et un poids réduit de 70 kg, grâce, entre autres, à de nombreux panneaux de carrosserie en fibre de carbone et à un système d'échappement en titane.

automobile ever to have won the (gold) Design Award of the Federal Republic of Germany. An open roadster version was introduced for 2011.

Boasting a chassis/body of mainly aluminium construction, the SLS (Sport Licht Super) was powered by a 6.2-litre V12 engine producing 563bhp initially - 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. A rear wing, extendable at high speeds, kept the SLS stable at its near-200mph maximum, while its low weight (3,573lbs or 1,624kg) helped the car lap the Mercedes-Benz test track quicker than its SLR McLaren predecessor. Not surprisingly, given its pedigree, the SLS AMG proved very popular with racing drivers, Formula 1 World Champion Lewis Hamilton among them, while the list of celebrity owners includes Eddie Murphy, Arnold Schwarzenegger, Al Pacino, Roger Federer, Sylvester Stallone, and Tom Hanks.

Several limited-edition versions were introduced, including a GT3 racer, leading up to the SLS AMG GT Final Edition of 2014. Before then Mercedes had launched the Black Series, which was premiered at the 2012 Los Angeles Auto Show and entered production the following year. A high-performance variant, the Black Series had been inspired by the SLS AMG GT3 racer. Notable improvements over the SLS AMG included an extensively revised and more powerful engine producing

Le résultat de ces modifications était une réduction du temps au 0 à 100 km/h à 3,2 secondes. De plus, les modes « Sport Plus » et « Manual » de la transmission AMG SpeedShift DCT à sept rapports permettaient des passages plus rapides que sur le modèle de série, tandis qu'on comptait de nombreux autres progrès à la suspension, à la direction, aux freins et à l'aérodynamique, incluant l'aileron arrière fixe de la GT3 (en option). Extérieurement, la Black Series se reconnaissait à ses ailes gonflées et ses aides aérodynamiques, parmi de nombreux autres détails.

Tobias Moers , le patron de Mercedes-AMG a dit qu'il n'y avait pas de successeur prévu à la SLS AMG, aussi cette extraordinaire voiture reste pour le moment l'ultime expression de la noble tradition des « ailes de mouette ».

Bleu Mauritius avec intérieur assorti, cette spectaculaire Black Series construite aux spécifications Gulf Co-operation Council (GCC) en décembre 2013 a été livrée neuve à son actuel propriétaire. Ses caractéristiques qui mettent l'eau à la bouche sont les suivantes :

Freins céramique AMG
Sièges baquet sport AMG
Volant performance en cuir et Alcantara AMG
Pack intérieur carbone AMG

622bhp, and a reduction in weight of 70kg (154lb) courtesy of, among other things, more body panels in carbon fibre and a titanium exhaust system. The result of these changes was a reduction in the 0-60mph (0-97km/h) time to 3.2 seconds. In addition, the AMG SpeedShift DCT seven-speed transmission's 'Sport Plus' and 'Manual' modes had faster shifting than the standard model, while there were countless other upgrades made to the suspension, steering, wheels, brakes, and aerodynamics, the latter including an (optional) GT3-type fixed rear wing. Externally, the Black Series featured flared wheelarches and enhanced aerodynamic aids among numerous other subtle styling changes.
Mercedes-AMG CEO Tobias Moers has said that there are no plans for a successor to the SLS AMG, so for the time being this extraordinary car remains the ultimate expression of the noble 'Gullwing' tradition.

Finished in Mauritius Blue with matching interior, this spectacular Black Series was built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification in December 2013 and delivered new to the present owner. Its mouth-watering specification includes the following:

AMG ceramic brakes
AMG sports bucket seats
AMG performance steering wheel in leather/Alcantara
AMG interior carbon package

Transmission Speedshift DCT à sept rapports AMG
Suspension sport adaptable AMG
Capot moteur AMG
Rétroviseurs en fibre de carbone AMG
Rétroviseurs rétractables électriquement
Version plus puissante
Pack aérodynamique
Caméra de recul
Commande d'ouverture de portes de garage
Rétroviseurs intérieur et extérieur à luminosité variable
Capteur de pression des pneus
Antivol
Air conditionné automatique
Changeur de DVD
Système de nettoyage des phares
Hifi Bang & Olufsen Beo
Capteur volumétrique intérieur
Phares bi-xénon

Présentée dans un état « comme neuf », n'ayant parcouru que 125 kilomètres d'origine, cette classique Mercedes-Benz moderne est vendue avec roue de secours et trousse à outils et immatriculée en Suisse.
CHF450,000 - 650,000

AMG Speedshift seven-speed DCT transmission
AMG ride control adjustable sports suspension
AMG carbon fibre engine cover
AMG carbon fibre exterior mirrors
Electrically folding exterior mirrors
Increased power version
Aerodynamic package
Reversing camera
Garage door opener
Auto dimming interior and exterior mirrors
Tyre pressure monitoring system
Anti-theft
Automatic air conditioning
Command apps with DVD changer
Headlamp cleaning system
Bang & Olufsen Beo Sound
Interior motion sensor
Bi-xenon headlamps

Presented in effectively 'as new' condition, having covered a mere 125 kilometres from new, this collectible modern Mercedes-Benz comes complete with its spare wheel and tools, and is registered in Switzerland.

279

PORSCHE 997 GT2 RS 2011

Châssis n° WP0ZZZ99ZBS776088

- *Rare high-performance 911 variant*
- *Built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification*
- *One owner*
- *Numerous desirable options*
- *844 kilometres from new*
- *Registered in Switzerland*

Avant tout destinée à la compétition, tout en étant utilisable sur route, la Porsche 911 GT2 peut faire remonter ses origines à travers toute une lignée de modèles légendaires à hautes performances, jusqu'à la mythique 911 Carrera RS de 1973. La voiture tire son nom de la catégorie GT2 de la FIA, réservée aux voitures de série, pour laquelle elle était homologuée, et a connu toute une série de versions depuis sa présentation en 1993 sous le type 993 de l'éternelle 911.

La GT2 prenait pour base la 911 Turbo contemporaine, et notamment son moteur à double turbo. Sur la GT2, le six cylindres à plat refroidi par air de 3,6 litres développait à l'origine 414 ch, ce qui suffisait pour obtenir une vitesse de pointe de 301 km/h. Pour rendre la GT2 utilisable sur circuit, les freins, la suspension et les roues avaient été adaptés au substantiel surcroit de performance, tandis que l'appui aérodynamique était renforcé par un bouclier avant plus grand et un becquet arrière. Avec seulement deux roues motrices, la GT2 était considérablement plus légère que la Turbo, l'essentiel des équipements intérieur ayant été retirés, et s'avérait le modèle le plus cher de la gamme 911. Dans sa version originale Type 993, la Porsche 911 GT2 fut produite jusqu'en 1998.

Bien que la gamme de Type 996 ait été dévoilée en 1999, ce ne fut pas avant 2002 que la version GT2 de ce nouveau type fut commercialisée, date à laquelle le programme des moteurs de compétition Porsche avait basculé à l'admission atmosphérique avec la GT3. Donc, la GT2

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.

The GT2 was based on the contemporary 911 Turbo, using essentially the same twin-turbocharged engine. In the GT2, the 3.6-litre air-cooled flat-six produced around 414bhp initially, which was good enough for a top speed of 301km/h (187mph). To make the GT2 fit for track use, the brakes, suspension, and wheels were up-rated to cope with the substantial increase in performance, while aerodynamic downforce was enhanced by a larger front air dam and a rear spoiler. Of rear-wheel drive configuration, the GT2 was considerably lighter than the Turbo, many of the interior fittings having been deleted, and was the most expensive model in the 911 range. In its original Type 993 incarnation, the Porsche 911 GT2 was produced up to 1998.

Although the successor Type 996 range had arrived in 1999, it was not until 2002 that a GT2 version of this new model became available, by which time Porsche's motor sports programme had switched to

Type 996 fut d'abord mise au point comme une version routière, tout en retenant l'agressive carrosserie de modèle de circuit de sa devancière. La puissance était toujours fournie par un moteur à double turbo de 3,6 litres, mais désormais refroidi par liquide. La puissance maximale était d'environ 455 ch (plus tard 476 ch), transmise aux roues via une boîte manuelle à six rapports.

La production de la GT2 était toujours restée à la traîne, derrière celle des modèles moins élitistes de la gamme 911, et c'est ainsi que la version Type 997 n'apparut pas avant 2007, soit trois ans après le début de commercialisation du type 997. Cette nouvelle GT2 fut lancée au Salon de Francfort, les voitures arrivant chez les concessionnaires en novembre 2007. Une fois encore, l'apparence de la GT2 différait de celle de la 997 Turbo avec des éléments aérodynamiques plus élaborés à l'avant et l'arrière.

Le moteur de la GT2 Type 997 prenait pour base le bloc 3,6 litres existant, mais ses deux turbos étaient désormais à « géométrie variable », pour procurer un maximum de puissance et de réponse à l'accélération à tous les régimes. Cette nouvelle technologie s'accompagnait d'un utile surcroit de puissance, la GT2 Type 997 affichant 522 ch et 501 lb/ft de couple, disponible dès 2 200 tr/min. En 2008, le magazine Motor Trend réalisait un 0 à 100 km/h en 3,3 secondes et le 400 m départ arrêté en 11,3 secondes avec « leur » GT2, tandis que la vitesse de pointe de 328 km/h

the normally aspirated GT3. Thus the Type 996 GT2 was developed primarily as a road car, albeit one that retained its track-orientated predecessor's characteristically aggressive-looking bodywork. Motive power was still provided by a 3.6-litre twin-turbo engine, though now it was water-cooled. Maximum power was around 455bhp (later 476bhp), which was transmitted to the wheels via a six-speed manual gearbox.

GT2 production had always lagged behind that of the less exotic models in the 911 range, and so it was that the Type 997 version did not appear until 2007, some three years after the first such models had gone on sale. This new GT2 was launched at the Frankfurt Motor Show, with cars arriving at dealerships in November 2007. Once again, the GT2's appearance differed from that of its 997 Turbo sister car, with further aerodynamic enhancements front and rear.

The Type 997 GT2's engine was based on the existing 3.6-litre unit, though its twin turbochargers were now of the 'variable geometry' type, designed to provide optimum boost and throttle response at all engine speeds. With this new technology came a useful increase in power, the Type 997 GT2 having all of 522bhp and 501lb/ft of torque at its disposal, the latter available from as low as 2,200 revs. In 2008, Motor Trend magazine achieved a 0-60mph time of 3.3 seconds and a standing quarter-mile of 11.3 seconds with 'their' GT2, while

revendiquée par cette dernière en faisait l'une des très rares Porsche de route capable de dépasser 200 miles à l'heure.

Et si cela ne suffisait pas, les clients qui avaient les poches suffisamment profondes pouvait acheter la GT2 RS. Conçue comme un projet spécial et annoncée en mai 2010, la RS développait 612 ch et 516 lb/ft de couple et pesait 70 kg de moins que la GT2 de série. Le but de l'équipe d'ingénieurs avait été d'établir un nouveau record sur la fameuse Nordschleife du circuit du Nürburgring, ce que le pilote d'essai de Porsche, Timo Kluck fit, comme prévu.

Cet exemplaire est le numéro 23 des 500 unités construites et arbore une plaque au tableau de bord à cet effet. Construite aux spécifications Gulf Co-operation Council (GCC) et livrée neuve à son actuel propriétaire, la voiture est blanc Carrera avec intérieur en cuir noir/rouge et coussins de siège en Alcantara. Elle est équipée des intéressantes options suivantes :

Pack son Plus
Extincteur
Porte-gobelets
Ailes avant en carbone
Pack Sport Chrono Plus
Module téléphone

the latter's claimed top speed of 204mph made it one of only a tiny handful of Porsche road cars capable of exceeding 200mph.

And if that was still not enough, customers with even deeper pockets could order the GT2 RS. Conceived as a special project and announced in May 2010, the 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.

This pristine example is number '23' of the 500 units produced and carries a dashboard plaque to that effect. Built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification and delivered new to the current owner, the car is finished in Carrera White with black/red full leather interior and Alcantara seat cushions. It is equipped with following desirable options:

Sound Package Plus
Fire extinguisher
Cup holders
Fender front carbon
Sport Chrono Package Plus
Telephone module

Tapis de sol avec logo en couleur et bordure en cuir
Pack intérieur carbone
Siège sports adaptifs
Rétroviseurs intérieur et extérieur à luminosité variable avec capteur de pluie intégré
Porsche Communication Management (PCM 3.0) avec module de navigation
Partie arrière de console centrale en cuir
Colonne de direction gainée de cuir
Écusson Porsche gravé dans les appuie-têtes

N'ayant parcouru que 844 kilomètres d'origine, cette magnifique supercar Porsche, immatriculée en Suisse, se présente dans un état « comme neuf », vendue complète avec ses manuels d'instruction.
CHF450,000 - 650,000

Floor mats with coloured logo and leather surround
Carbon interior package
Adaptive sports seats
Automatically dimming interior and exterior mirrors with integrated rain sensor
Porsche Communication Management (PCM 3.0) including extended navigation module
Rear section of centre console in leather
Steering column casing leather
Porsche crest embossed on head restraints

Having covered a mere 844 kilometres from new, this beautiful Swiss-registered Porsche supercar is presented in effectively 'as new' condition and comes complete with its instruction manuals.

280

MERCEDES-BENZ SLS AMG « BLACK SERIES » COUPÉ 2014

Châssis n° WDDRJ7HAXEA010486

- *Built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification*
- *One owner*
- *205 kilometres from new*
- *'As new' condition*
- *Registered in Switzerland*

« Pour ceux qui souhaiteraient donner une touche personnelle à leur Mercedes, Mercedes-AMG GmbH a la réponse. La filiale de Daimler-Chrysler offre les expériences combinées de Mercedes-Benz et AMG en matière d'améliorations haut de gamme pour les Mercedes-Benz de route et met l'accent sur l'individualité lorsqu'elle crée la Mercedes de ses rêves pour un client. » - Mercedes-AMG GmbH.
AMG, aujourd'hui le département performance officiel de Mercedes-Benz, a une longue histoire dans la production de dérivés à hautes performances à partir des Mercedes de série et ces versions améliorées ont provoqué l'enthousiasme dans le monde entier, auprès de figures éminentes du monde de la compétition, des loisirs et des affaires, parmi ses nombreux aficionados.

Avec la présentation de la Mercedes-Benz SLS AMG en 2010, la firme basée à Affalterbach a fait un pas en avant significatif. D'abord exposée au Salon de Francfort en 2009 et présentée comme un hommage à la légendaire coupé 300 SL « papillon » des années 1950 – la première supercar du monde – la Mercedes-Benz SLS AMG était remarquable pour être la première voiture à avoir été conçue et construite entièrement par Mercedes-AMG. Classique dès sa présentation, la nouvelle venue était dotée de « portes en aile de mouette », comme son illustre devancière et succédait à la Mercedes-Benz SLR McLaren au sommet de la gamme du constructeur allemand. Dessinée par le styliste de Mercedes-Benz, Mark Fetherston, la SLS AMG reçut de nombreux et prestigieux prix et est la seule automobile à avoir remporté le Design Award de la République Fédérale d'Allemagne. Une version roadster fut dévoilée en 2011.

"For anyone wishing to give their Mercedes that extra personal touch, Mercedes-AMG GmbH has just the answers. The Daimler-Chrysler subsidiary offers the combined experience of Mercedes-Benz and AMG in the field of high-quality enhancements for Mercedes-Benz passenger cars and puts the emphasis firmly on individuality when creating the customer's dream Mercedes." - Mercedes-AMG GmbH.

AMG, which is now the official performance division of Mercedes-Benz, has a long history of producing high-performance derivatives of Mercedes' standard production vehicles, and these improved versions enjoy an enthusiastic following world-wide, with prominent figures of the motorsports, entertainment, sport, and business communities being counted among aficionados.

With the introduction of the Mercedes-Benz SLS AMG in 2010, the Affalterbach-based firm took a significant step forward. First seen at the 2009 Frankfurt Motor Show and acknowledged as a tribute to the legendary 300 SL 'Gullwing' coupé of the 1950s – arguably the world's first supercar – the Mercedes-Benz SLS AMG was notable as the first car to be designed and built entirely in-house by Mercedes-AMG. A collectors' item from the day it was announced, the newcomer featured 'Gullwing' doors like its illustrious predecessor and succeeded the Mercedes-Benz SLR McLaren at the top of the German manufacturer's range. Styled by Mercedes-Benz's Mark Fetherston, the SLS AMG received numerous prestigious design awards, and is the only automobile ever to have won the (gold) Design Award of the Federal Republic of Germany. An open roadster version was introduced for 2011.

Faisant appel à une structure monocoque essentiellement en aluminium, la SLS (Sport Leicht Super) était animée par un moteur V12 de 6,2 litres développant 563 ch à l'origine – le plus puissant moteur atmosphérique de série à l'époque – associé à une transmission automatique à double embrayage et sept rapports, elle aussi du dernier cri. Un aileron arrière rétractable assurait la stabilité de la SLS à sa vitesse presque maximale de 320 km/h, son poids réduit de 1 624 kg lui permettant d'être plus rapide que sa devancière SLR McLaren sur la piste d'essai de Mercedes-Benz. Sans surprise, compte tenu de son pedigree, la SLS AMG s'avéra très populaire auprès des pilotes du championnat du monde de Formule 1, parmi lesquels Lewis Hamilton, tandis que la liste des célébrités la possédant comptait Eddie Murphy, Arnold Schwarzenegger, Al Pacino, Roger Federer, Sylvester Stallone et Tom Hanks.

Plusieurs séries limitées furent présentées, y compris une version compétition GT3, jusqu'à la SLS AMG GT Final Edition de 2014. Juste avant, Mercedes avait lancé la Black Series, dévoilée au Salon de Los Angeles en 2012, qui était entrée en production l'année suivante. Version haute performance, la Black Series s'inspirait de la SLS AMG GT3 de compétition. Les améliorations les plus notables de la SLS AMG incluait un moteur entièrement révisé et plus puissant développant 622 ch, et un poids réduit de 70 kg, grâce, entre autres, à de nombreux panneaux de carrosserie en fibre de carbone et à un système d'échappement en titane. Le résultat de ces modifications était une réduction du temps au 0 à 100 km/h à 3,2 secondes. De plus, les modes « Sport Plus » et « Manual » de

Boasting a chassis/body of mainly aluminium construction, the SLS (Sport Licht Super) was powered by a 6.2-litre V12 engine producing 563bhp initially - 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. A rear wing, extendable at high speeds, kept the SLS stable at its near-200mph maximum, while its low weight (3,573lbs) helped the car lap the Mercedes-Benz test track quicker than its SLR McLaren predecessor. Not surprisingly, given its pedigree, the SLS AMG proved very popular with racing drivers, Formula 1 World Champion Lewis Hamilton among them, while the list of celebrity owners includes Eddie Murphy, Arnold Schwarzenegger, Al Pacino, Roger Federer, Sylvester Stallone, and Tom Hanks.

Several limited edition versions were introduced, including a GT3 racer, leading up to the SLS AMG GT Final Edition of 2014. Before then Mercedes had launched the Black Series, which was premiered at the 2012 Los Angeles Auto Show and entered production the following year. A high-performance variant, the Black Series had been inspired by the SLS AMG GT3 racer. Notable improvements over the SLS AMG included an extensively revised and more powerful engine producing 622bhp, and a reduction in weight of 70kg (154lb) courtesy of, among other things, more body panels in carbon fibre and a titanium exhaust system. The result of these changes was a reduction in the 0-60mph (0-97km/h) time to 3.2 seconds and an increase in top speed to 196mph (315km/h). In addition, the AMG SpeedShift DCT seven-speed

la transmission AMG SpeedShift DCT à sept rapports permettaient des passages plus rapides que sur le modèle de série, tandis qu'on comptait de nombreux autres progrès à la suspension, à la direction, aux freins et à l'aérodynamique, incluant l'aileron arrière fixe de la GT3 (en option). Extérieurement, la Black Series se reconnaissait à ses ailes gonflées et ses aides aérodynamiques, parmi de nombreux autres détails.

Tobias Moers , le patron de Mercedes-AMG a dit qu'il n'y avait pas de successeur prévu à la SLS AMG, aussi cette extraordinaire voiture reste pour le moment l'ultime expression de la noble tradition des « ailes de mouette ».

Bleu Mauritius avec intérieur assorti, cette spectaculaire Black Series construite aux spécifications Gulf Co-operation Council (GCC) en décembre 2013 a été livrée neuve à son actuel propriétaire. Ses caractéristiques qui mettent l'eau à la bouche sont les suivantes :

Freins céramique AMG
Sièges baquet sport AMG
Volant performance en cuir et Alcantara AMG
Pack intérieur carbone AMG
Transmission Speedshift DCT à sept rapports AMG
Suspension sport adaptable AMG
Capot moteur AMG
Rétroviseurs en fibre de carbone AMG

transmission's 'Sport Plus' and 'Manual' modes had faster shifting than the standard model, while there were countless other upgrades made to the suspension, steering, wheels, brakes, and aerodynamics, the latter including an (optional) GT3-type fixed rear wing. Externally, the Black Series featured flared wheelarches and enhanced aerodynamic aids among numerous other subtle styling changes.

Mercedes-AMG CEO Tobias Moers has said that there are no plans for a successor to the SLS AMG, so for the time being this extraordinary car remains the ultimate expression of the noble 'Gullwing' tradition.

Finished in Fire Opal (red) with black/anthracite interior, this stunning Black Series was built to Gulf Co-operation Council (GCC) specification in October 2013 and delivered new to the present owner. Its mouth-watering specification includes the following:

AMG ceramic brakes
AMG sports bucket seats
AMG performance steering wheel in leather/Alcantara
AMG interior carbon package
AMG Speedshift seven-speed DCT transmission
AMG ride control adjustable sports suspension
AMG carbon fibre engine cover
AMG carbon fibre exterior mirrors
Electrically folding exterior mirrors

Rétroviseurs rétractables électriquement
Version plus puissante
Pack aérodynamique
Caméra de recul
Commande d'ouverture de portes de garage
Rétroviseurs intérieur et extérieur à luminosité variable
Capteur de pression des pneus
Antivol
Air conditionné automatique
Changeur de DVD
Système de nettoyage des phares
Hifi Bang & Olufsen Beo
Capteur volumétrique intérieur
Phares bi-xénon

Présentée dans un état « comme neuf », n'ayant parcouru que 205 kilomètres d'origine, cette classique Mercedes-Benz moderne est vendue avec papiers d'immatriculation Suisse.
CHF450,000 - 650,000

Increased power version
Aerodynamic package
Reversing camera
Garage door opener
Auto dimming interior and exterior mirrors
Tyre pressure monitoring system
Anti-theft
Automatic air conditioning
Command apps with DVD changer
Headlamp cleaning system
Bang & Olufsen Beo Sound
Interior motion sensor
Bi-xenon headlamps

Presented in effectively 'as new' condition, having covered a mere 205 kilometres from new, this collectible modern Mercedes-Benz is offered with Swiss registration papers.

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

Entries now invited

Goodwood Speedweek

Important Collectors' Motor Cars and Automobilia

Chichester, Sussex | 17 October 2020

GOODWOOD SPEED WEEK
presented by

As a founding Partner to Goodwood, Bonhams is delighted to support the Duke of Richmond and conduct an auction of high-quality Collectors' Motor cars as part of the brand-new and unique Speedweek event. An early consignment includes the Lagonda V12 Drophead Coupé illustrated.

ENQUIRIES
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

Offered from the estate of the late Michael Patrick Aiken, MBE
1939 LAGONDA V12 DROPHEAD COUPÉ
Coachwork by Lagonda

GOLF & COUNTRY
CLUB DE BONMONT

GOLF • HÔTEL • RESTAURANT • ÉVÉNEMENTS

Découvrez notre parcours de golf dans un écrin de verdure face au lac Léman et au Mont-Blanc.
Partagez un moment convivial dans notre hôtel et notre restaurant
et profitez des multiples possibilités qu'offre le domaine de Bonmont
pour organiser vos événements privés ou professionnels.

Château de Bonmont
Route de Bonmont 31 • CH-1275 Chéserex
Tél. + 41 22 369 99 00 • www.bonmont.com

OFFICIAL DEALER FERRARI
Modena Cars SA

Since 2004, **Modena Cars** proudly represents **Ferrari** in the Geneva region.

'Professionalism, availability and friendliness' is the motto of our team of enthusiasts. Your total satisfaction is our main objective.

Modena Cars offers a **360 degree service** approach: new models, pre-owned cars, customer service, a racing department, more than 30 events organised yearly, safe storage and valet parking.

In order to preserve the exceptional heritage of Ferrari classic cars, our **"Ferrari Classiche" workshop** offers exclusive services : **restoration, certification** and **maintenance** of your classic models. Our highly experienced and skilled technicians meticulously carry out restoration projects from seat upholstery to complete engine refits. We will restore your car to its original glory, enabling it to obtain its "Ferrari Classiche" **Certificate of Authenticity** issued by Maranello's headquarters.

Visit our elegant and convivial facilities located in the dynamic and prestigious Plan-Les-Ouates business park, just 10 minutes away from Geneva Airport and 5 kms from the city centre. We look forward to welcoming you in our showroom very soon.

Modena Cars SA
Chemin des Aulx, 21
1228 Plan-les-Ouates
Tel : +41 22 757 87 87
geneve.ferraridealers.com

www.facebook.com/modenacars

www.instagram.com/modenacars

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

Exposition d'œuvres d'art, joaillerie, montres et art de la mode

Exposition du 18 au 20 Septembre au Golf & Country Club de Bonmont

Vente privée – prix sur demande / veuillez contacter nos spécialistes pour plus d'information
geneva@bonhams.com

AUGUSTE RODIN (1840-1917)
Éternel Printemps, second état, 1ère réduction
bronze à patine brune noire nuancée
65.5 x 83 x 39cm.

LIVE 8JS FAST

WWW.8-JS.COM

Notes

Conditions Générales

BONHAMS (EUROPE) SA (ci-après "**Bonhams**"), dont le siège est à la rue Etienne-Dumont 10, 1204 Genève, est une société de droit suisse ayant pour but toutes opérations commerciales ou financières relatives à la vente aux enchères publiques et ventes privées de voitures anciennes et de collection et d'objets d'art, la gestion et l'administration de ventes aux enchères en Suisse et dans le reste de l'Europe.

Les présentes Conditions Générales régissent l'inscription et l'admission aux ventes aux enchères organisées par Bonhams, le déroulement desdites ventes aux enchères ainsi que les contrats conclus à l'occasion de celles-ci.

Seule la version française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue n'est fournie qu'à des fins de convenance.

Les présentes Conditions Générales seront complétées, le cas échéant, par des Conditions Spéciales, propres à chaque vente aux enchères. En cas de contradiction, les dispositions des Conditions Spéciales propres à une vente aux enchères l'emportent sur les présentes Conditions Générales.

Toute personne participant à une vente aux enchères organisée par Bonhams sera réputée avoir lu et accepté sans réserve aucune les présentes Conditions Générales ainsi que les Conditions Spéciales propres à la vente aux enchères concernée.

I. Cadre général

Les ventes aux enchères de Bonhams ont lieu, **en francs suisses et sans garantie.**

Sauf indication contraire, Bonhams agit en qualité de mandataire du vendeur respectif de chaque lot.

II. Lots, catalogue et exposition

Les lots offerts à la vente aux enchères sont inventoriés, estimés et décrits dans un catalogue et, le cas échéant, dans une notice ad hoc.

Si et dans la mesure où ils sont disponibles, des rapports d'état portant sur des lots déterminés peuvent être obtenus sur demande auprès du département concerné de Bonhams.

Les descriptions, informations sur l'état et les estimations sont fournies par Bonhams à titre purement indicatif. Il est notamment souligné que l'état d'un lot peut changer entre le moment de sa description au catalogue et la vente aux enchères. Bonhams s'efforcera, sans qu'une omission n'engage sa responsabilité, de signaler lors de la vente aux enchères tout changement significatif de l'état d'un lot, dans la mesure où Bonhams aurait connaissance d'un tel changement.

Bonhams détient les droits de reproduction de son catalogue. Toute utilisation et/ou reproduction, même partielle, requiert le consentement écrit et préalable de Bonhams.

Conformément à la législation sur le droit d'auteur, Bonhams jouit d'un droit de reproduire ou de représenter une œuvre notamment dans son catalogue de vente, même si les droits de reproduction ne sont pas tombés dans le domaine public.

III. Inscription et admission

Afin de pouvoir valablement enchérir à une vente aux enchères, toute personne doit s'être préalablement inscrite à la vente concernée et avoir été admise par Bonhams à participer à celle-ci en tant qu'enchérisseur.

L'inscription à une vente aux enchères se fait au moyen du formulaire idoine, dûment complété, daté et signé. L'inscription doit parvenir à Bonhams au plus tard 24 heures avant le début de la vente aux enchères. Au cas par cas, Bonhams peut cependant exceptionnellement et à son entière discrétion déroger à cette règle.

Lorsque l'enchérisseur est une personne physique, une copie d'une pièce d'identité officielle valable ainsi qu'une preuve d'adresse doivent être jointes au formulaire d'inscription.

Lorsque l'enchérisseur est une entreprise ou une personne morale, un extrait à jour du registre du commerce ainsi que la preuve des pouvoirs de l'organe ou du représentant doivent être jointes au formulaire d'inscription.

Bonhams se réserve le droit de requérir des références bancaires et/ou un dépôt de garantie et/ou toute information complémentaire avant de décider si elle admet une personne en tant qu'enchérisseur.

Bonhams peut, à son entière discrétion et sans indication de motif, refuser ou révoquer l'admission d'une personne à une vente aux enchères.

Toute personne admise par Bonhams à participer à une vente aux enchères se verra attribuer un numéro d'enchérisseur.

Toute personne admise à une vente aux enchères sera réputée agir pour son propre compte, sauf si elle mentionne expressément, lors de l'inscription à la vente aux enchères, qu'elle agit pour le compte d'un tiers et qu'elle apporte la preuve des pouvoirs qui lui sont conférés. Représentant et représenté seront tous deux tenus solidairement de toute obligation née en lien avec la vente aux enchères.

Bonhams se réserve le droit de prévoir, notamment à l'appui des Conditions Spéciales, des formalités supplémentaires à respecter pour participer à certaines ventes ou pour enchérir sur certains lots.

IV. Déroulement des ventes aux enchères

Les ventes aux enchères organisées par Bonhams sont dirigées par un commissaire-priseur représentant Bonhams. Toute référence au commissaire-priseur dans les présentes Conditions Générales doit être comprise comme incluant les huissiers judiciaires qui prêteraient leur concours à la vente aux enchères.

Les lots sont, en principe, proposés à la vente dans l'ordre croissant de leur numéro.

La mise à prix ainsi que les incréments nécessaires pour surenchérir sont fixés à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

Il incombe aux enchérisseurs de manifester, clairement et à temps au commissaire-priseur qu'ils enchérissent pour un lot.

Bonhams offre la possibilité aux personnes admises à une vente aux enchères de formuler des offres d'achat en direct par téléphone ou préalablement à la vente aux enchères par écrit. Un champ spécifique du formulaire d'inscription à la vente aux enchères doit être rempli à cet effet. Sauf mention contraire dans le catalogue de la vente, les enchères en ligne seront possibles pour tous les lots.

En cas d'offre d'achat écrite, Bonhams et/ou le commissaire-priseur formulera pour votre compte les offres d'achat les plus basses possibles, compte tenu d'un éventuel prix de réserve et d'autres offres d'achat faites pour le même lot, jusqu'à atteindre l'offre d'achat maximale mentionnée sur le formulaire.

Lorsque plusieurs offres écrites identiques sont reçues par Bonhams pour un lot déterminé, la première offre reçue prévaut.

Bonhams ou le commissaire-priseur peuvent, à leur entière discrétion et sans indication de motif:

- Refuser toute offre d'achat;
- Diviser tout lot;
- Retirer tout lot;
- Remettre en vente aux enchères tout lot précédemment retiré.

Lorsqu'un prix de réserve a été fixé pour un lot, le commissaire-priseur peut, à sa seule discrétion, (i) l'adjuger en-deçà du prix de réserve, (ii) enchérir, pour le compte du vendeur, jusqu'à ce que ledit prix de réserve soit atteint, ou (iii) retirer le lot, par un simple coup de marteau, si le prix de réserve n'est pas atteint.

V. Adjudication

Chaque lot sera adjugé à l'enchérisseur ayant soumis l'offre la plus élevée acceptée par le commissaire-priseur, compte tenu d'un éventuel prix de réserve.

La vente d'un lot est conclue par l'adjudication de ce lot par le commissaire-priseur, laquelle adjudication intervient au coup de marteau, accompagné du mot "adjugé".

En cas de contestation au moment de l'adjudication quant à sa validité, le commissaire-priseur peut décider, à sa seule discrétion, d'annuler l'adjudication et de remettre le lot concerné immédiatement en vente aux enchères. Tous les participants à la vente seront admis à enchérir à nouveau.

Par l'effet de l'adjudication d'un lot, le contrat de vente y relatif est conclu entre le vendeur de ce lot et l'adjudicataire, Bonhams n'agissant que comme représentant du vendeur.

Les profits et les risques d'un lot passent intégralement à l'adjudicataire dès l'adjudication. L'adjudicataire ne devient toutefois propriétaire du lot que lors de la remise de celui-ci et pour autant que l'adjudicataire se soit acquitté de la totalité des sommes dues en vertu des conditions régissant la vente aux enchères.

S'agissant d'une vente aux enchères sans garantie, les lots sont vendus dans leur état au moment de l'adjudication, celui-ci étant réputé connu de l'adjudicataire et accepté sans réserve par ce dernier. L'adjudicataire n'aura ainsi aucune prétention contre le vendeur en cas de défaut affectant un lot, sauf s'il établit un dol du vendeur.

VI. Montants dus et paiement

L'adjudicataire d'un lot devra s'acquitter du prix auquel le lot lui a été adjugé (**"Prix marteau**"), augmenté d'une échute dont le détail est fixé dans les Conditions Spéciales propres à chaque vente aux enchères.

Bonhams se réserve en outre le droit de prévoir que certains frais supplémentaires ou taxes spécifiques relatifs à un lot soient supportés par l'adjudicataire.

L'adjudicataire devra également s'acquitter des frais et taxes d'usage, notamment de la TVA calculée selon le droit en vigueur.

Les montants dus par l'adjudicataire sont immédiatement exigibles; Bonhams se réserve le droit de réclamer un intérêt moratoire de 5% l'an à compter du 8e jour calendaire après l'adjudication.

Le paiement des montants dus par l'adjudicataire

doit intervenir en francs suisses. Il peut se faire comptant, au moyen d'une carte de débit tirée sur une banque suisse ou par virement bancaire sur le compte de Bonhams tel qu'indiqué dans les Conditions Spéciales, étant précisé que:

- Les fonds doivent être parvenus à Bonhams au plus tard le 7e jour calendaire après l'adjudication;
- Aucun paiement en espèces de plus de CHF 5'000.- ne sera accepté. Il en va de même d'un paiement en espèces effectué en plusieurs tranches d'un montant inférieur à CHF 5'000.- mais qui, additionnées, dépassent ce montant;
- Aucun paiement en provenance de tiers ne sera accepté; est considéré comme tiers toute personne autre que l'adjudicataire. Ainsi, tout virement bancaire devra provenir d'un compte bancaire dont l'adjudicataire est personnellement titulaire.

VII. Remise des lots

Aucun lot ne sera remis à l'adjudicataire avant le paiement intégral des sommes qu'il doit en lien avec ce lot ou d'autres lots d'une même vente aux enchères.

Les lots devront être retirés par l'adjudicataire à ses frais et risques.

VIII. Demeure de l'adjudicataire

Lorsque les montants dus par l'adjudicataire en lien avec un lot ne sont pas intégralement acquittés dans les sept jours calendaires qui suivent l'adjudication, le vendeur peut, le cas échéant par l'intermédiaire de Bonhams, se départir du contrat par simple déclaration écrite.

Une telle déclaration peut intervenir à tout moment durant les trente premiers jours calendaires de la demeure de l'adjudicataire, sans qu'une mise en demeure ne soit nécessaire. Au-delà, une mise en demeure est nécessaire pour que le vendeur puisse se départir du contrat, le cas échéant par l'intermédiaire de Bonhams.

Lorsque le vendeur se départ du contrat, l'adjudicataire demeure tenu à l'égard de Bonhams du paiement de l'échute, ainsi que de tous frais dus en application des conditions de la vente aux enchères.

L'adjudicataire répond aussi bien à l'égard du vendeur qu'à l'égard de Bonhams de tout dommage causé par sa demeure. Il devra notamment s'acquitter de tous frais liés à la conservation du lot, y compris, le cas échéant, les frais de transport jusqu'au lieu de conservation.

IX. Lutte contre le blanchiment d'argent et sanctions

Toute personne ou entité participant à une vente aux enchères garantit qu'elle n'est pas elle-même – ni qu'elle n'est détenue ou contrôlée directement ou indirectement par une personne ou entité étant:

- objet d'une quelconque sanction ordonnée ou appliquée par le U.S. Department of the Treasury's Office of Foreign Assets Control, le U.S. Department of State, le Conseil de sécurité des Nations Unies, l'Union européenne, le Her Majesty's Treasury, le Conseil fédéral suisse ou toute autre autorité de sanction pertinente ("**Sanctions**" et "**Partie sanctionnée**").
- située, organisée ou résidente dans un pays ou territoire qui fait l'objet, ou dont le gouvernement fait l'objet, de Sanctions, soit notamment l'Iran, la Corée du Nord, le Soudan et la Syrie ("**Pays sous Sanctions**").

L'adjudicataire garantit que les fonds utilisés pour son achat n'ont aucun lien avec une activité punissable, notamment la soustraction d'impôts ou la fraude fiscale, le blanchiment d'argent ou le financement du terrorisme et qu'il n'est pas sous enquête, ni n'a été accusé ou condamné en lien avec toute activité punissable.

Toute personne ou entité qui agit comme représentant d'une autre ("**Mandant**") garantit que:

- Elle a conduit en ce qui concerne le Mandant une *due diligence* appropriée eu égard aux dispositions applicables en matière de sanctions et de lutte contre le blanchiment d'argent.
- Le Mandant n'est pas une Partie sanctionnée et n'est pas détenu, partiellement détenu ou contrôlé par une Partie sanctionnée, n'est pas situé, organisé ou résident dans un Pays sous Sanctions, et la personne ou entité agissant comme représentant n'a pas de raison de penser que le Mandant est sous enquête ou qu'il a été accusé ou condamné pour blanchiment d'argent, terrorisme ou d'autres infractions.
- Les fonds utilisés pour l'achat ne sont pas liés ni ne sont issus d'un acte punissable, notamment de la soustraction d'impôts ou de la fraude fiscale, du blanchiment d'argent ou du financement du terrorisme; et
- Les objets achetés via Bonhams ne sont pas achetés pour, ni achetés en vue d'être utilisés de quelque manière que ce soit pour, faciliter la violation des dispositions fiscales, anti-blanchiment et anti-terrorisme; et
- Elle consent à ce que Bonhams se fie à sa *due diligence,* s'engage à conserver les documents relatifs à sa due diligence pendant au moins 5 ans et à mettre ces documents à disposition d'un auditeur indépendant pour inspection au cas où Bonhams lui en ferait la demande.

Bonhams se réserve le droit de demander des informations concernant toute personne avec laquelle elle traite et d'identifier l'origine des fonds qu'elle reçoit. Dans l'hypothèse où Bonhams n'aurait pas terminé ses vérifications en matière de lutte contre le financement du terrorisme, de lutte contre le blanchiment d'argent ou d'autres contrôles financiers ou d'identité concernant soit le vendeur soit l'enchérisseur, Bonhams aura le droit, à sa satisfaction et à sa discrétion, de conserver les lots et/ou le produit de la vente, de reporter ou d'annuler toute vente et de prendre toute autre mesure requise ou autorisée en vertu du droit applicable, sans responsabilité ni envers le vendeur, ni envers l'enchérisseur.

X. Protection des données

Bonhams s'engage à traiter toute donnée personnelle conformément à sa politique de confidentialité et au droit en vigueur, en particulier la Loi fédérale sur la protection des données (LPD, RS 235.1), l''Ordonnance relative à la Loi sur la protection des données (OLPD, RS. 235.11) et, le cas échéant, le Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l''égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (RGPD).

La politique de confidentialité de Bonhams est disponible en ligne sur le site www.bonhams.com ou peut être obtenue sur simple requête écrite (Bonhams (Europe) SA, 10, rue Etienne-Dumont, 1204 Genève) ou par email (info@bonhams.com).

XI. Exclusion de responsabilité

Bonhams décline toute responsabilité, sous réserve d'un dol ou d'une faute grave de sa part.

Bonhams décline en particulier toute responsabilité:

- S'agissant de l'exhaustivité et de l'exactitude de toute information, estimation et/ou description des lots, qu'elles soient fournies par écrit (p.ex. dans le catalogue, un addendum, un rapport d'état), oralement ou autrement;
- En lien avec tout défaut affectant un lot;
- En lien avec les offres d'achat écrites;
- En lien avec les enchères par téléphone ou en ligne;
- En lien avec toute conversion d'un montant dans une devise autre que celle de la vente aux enchères;
- S'agissant du respect par le vendeur et/ou par l'adjudicataire des conditions de la vente aux enchères ou de la législation en vigueur.

XII. Exclusion de garantie

Bonhams s'affranchit, pour le compte du vendeur de chaque lot, de toute garantie autre que celle dérivant de son dol (art. 234 al. 3 du Code des obligations, CO, RS 220).

XIII. Nullité

Les clauses des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes et des autres de sorte que la nullité totale ou partielle de l'une des clauses ne saurait entraîner la nullité des autres.

XIV. Droit applicable et for

Les présentes Conditions Générales, les ventes aux enchères auxquelles elles s'appliquent ainsi que les contrats conclus au cours de celles-ci sont régis par le droit suisse, à l'exclusion du droit international privé suisse et des traités internationaux.

Sous réserve de dispositions impératives et du recours au Tribunal fédéral suisse, tout litige en lien avec une vente aux enchères organisée par Bonhams sera soumis à la compétence exclusive des tribunaux genevois. Bonhams sera toutefois autorisée à agir à sa seule discrétion devant tout autre tribunal compétent selon le droit de la juridiction concernée.

General Terms and Conditions

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

The General Terms and Conditions stipulated below govern the registration and the admission to the auctions organized by Bonhams, the conduct of the auctions as well as the contracts concluded at such auctions.

Only the French version of these General Terms and Conditions is legally binding. Any other version in another language is provided for convenience purposes only.

These General Terms and Conditions will be completed, as the case may be, by Special Terms and Conditions, specific to each auction. In case of inconsistencies, the provisions of the Special Terms and Conditions relating to the concerned auction shall prevail on the present General Terms and Conditions.

Any person participating to an auction organized by Bonhams is deemed to have read and approved without any reservation the present General Terms and Conditions, as well as any Special Terms and Conditions relating to the relevant auction.

I. General framework

Bonhams' auctions take place in Swiss francs and are without warranty.

Unless otherwise specified, Bonhams acts as the agent of the respective seller of each lot.

II. Lots, catalogue and viewing

The lots offered at the auction are inventoried, estimated and described in a catalogue and, as the case may be, in any saleroom notice.

If and to the extent available, condition reports of determined lots may be obtained upon request to the relevant department at Bonhams.

The descriptions, information on the condition and the estimations are provided by Bonhams for informational purposes only. In particular, it is stressed that the condition of a lot may change between the time of its description in the catalogue and the auction. Bonhams will endeavor, bearing in mind that any omission would not engage its liability, to report at the auction any material change in the condition of a lot, to the extent that Bonhams is aware of such change.

Bonhams holds the reproduction rights of its catalogue. Any use and/or reproduction, even in part, requires Bonhams' prior and written consent.

In accordance with the copyright legislation, Bonhams has the right to reproduce or represent an art work in particular in its sale catalogue, even if the reproduction rights are not in the public domain.

III. Registration and admission

In order to validly bid at an auction, any person must register beforehand to the concerned auction and be admitted by Bonhams to participate thereto as a bidder.

The registration to an auction shall be made by using the appropriate form, duly completed, dated and signed. The registration must reach Bonhams at the latest 24 hours before the start of the auction. On a case-by-case basis, Bonhams may, however, exceptionally and in its sole discretion, deviate from this rule.

When the bidder is a private person, a copy of a valid official identity document and proof of an address must be attached to the registration form.

When the bidder is a company or a legal entity, an up-to-date extract from the commercial register and proof of the powers of the body or proxy must be attached to the registration form.

Bonhams reserves the right to request banking references and/or a guarantee deposit and/or any additional information before deciding if it admits a person as a bidder.

Bonhams may, in its sole discretion and without providing any explanation, refuse or cancel the admission of a person to the auction.

Any person admitted by Bonhams to participate at an auction will receive a bidder number.

Any person admitted at the auction will be deemed to act on its own behalf, unless it mentions explicitly at the time of the registration to the auction that it is acting on behalf of a third party and brings proof of the powers conferred upon it. The proxy and the person being represented will be jointly liable for any obligation arising out of the auction.

Bonhams reserves the right to stipulate, in particular in the Special Terms and Conditions, additional formalities to comply with in order to participate to certain auctions or to bid on certain lots.

IV. Conduct of the auction

The auctions organized by Bonhams are conducted by an auctioneer representing Bonhams. Any reference to the auctioneer in these General Terms and Conditions shall be understood as including the bailiffs assisting the auction.

The lots are, in principle, offered for sale in ascending order of item number.

The starting price as well as the necessary increments to outbid are determined at the auctioneer's sole discretion.

It is the responsibility of bidders to make clear to the auctioneer, in good time, that they are bidding on any lot.

Bonhams offers the possibility to the persons admitted to the auction to submit bids directly by telephone or in writing before the auction. A specific field of the registration form must be filled in for this purpose. Online bidding will also be available for all lots, unless noted otherwise in the catalogue.

In case of written bids, Bonhams and/or the auctioneer will bid at the lowest level possible on your behalf, subject to any reserve price and others bids made for the same lot, up to the highest bid indicated in the form.

If several identical written bids are received by Bonhams for a determined lot, the bid received first prevails.

Bonhams or the auctioneer may, at their sole discretion and without any explanation:

- Refuse any bid;
- Divide any lot;
- Withdraw any lot;
- Place again on auction any lot that has been previously withdrawn.

When a reserve price has been set for a lot, the auctioneer can, in its sole discretion, (i) sell it below the reserve price, (ii) bid, on behalf of the seller, until the reserve price is reached, or (iii) withdraw the lot, by a simple hammer fall, if the reserve price is not reached.

V. Allocation of the lots

Each lot will be allocated to the bidder who has submitted the highest offer accepted by the auctioneer, taking into account any applicable reserve price.

The sale of the lot is concluded by the auctioneer's allocation of such lot, which allocation shall occur upon the hammer fall, accompanied by the word "sold".

In case of challenge at the time of the allocation as to its validity, the auctioneer may decide, in its sole discretion, to cancel the allocation and to place again the concerned lot immediately into auction. All participants to the auction shall be allowed to bid again.

By the allocation of a lot, the sales contract relating thereto is concluded between the seller and the winning bidder, to the extent that Bonhams is only acting as the seller's agent.

The benefits and risks of a lot are entirely transferred to the winning bidder upon the allocation. The winning bidder, however, becomes the owner of the lot only upon its handing-over and provided that the winning bidder has settled any amounts owed in accordance with the terms governing the auction.

Considering that it is an auction without any warranty, the lots are sold in their condition at the time of the allocation, which condition shall be deemed known to the winning bidder and accepted without reservation by the latter. The winning bidder will thus have no claim against the seller in case of a defect affecting a lot, subject to the seller's willful misconduct.

VI. Amounts owed and payment

The winning bidder of a lot will have to pay the price for which the lot has been allocated to it ("Hammer Price"), increased by a premium, the detail of which is set out in the Special Terms and Conditions relating to the relevant auction.

Bonhams reserves its rights to further stipulate that certain additional costs or specific taxes relating to a lot must be borne by the winning bidder.

The winning bidder must also pay the costs and usual taxes, in particular the VAT calculated in accordance with the applicable law.

The amounts owed by the winning bidder are immediately due; Bonhams reserves the right to claim a default interest of 5% as of the 8th calendar day after the allocation.

The payment of the amounts owed by the winning bidder must be made in Swiss francs. Payment may be made in cash, debit card drawn on a Swiss bank or by bank transfer to Bonhams' account as set out in the Special Terms and Conditions, it being specified that:

- The funds must reach Bonhams at the latest on the 7th calendar day following the allocation;
- No payment in cash above CHF 5'000.- will be accepted. This also applies where a payment in cash is made in several installments smaller than CHF 5'000.-, but which exceed such

amount when added;

- No payment originating from a third party will be accepted; any person other than the winning bidder shall be deemed a third party. Thus, any bank transfer must be executed from a bank account held personally by the winning bidder.

VII. Handing-over of the lots

No lot will be handed over to the winning bidder before all amounts owed by the latter in relation to such lot or any other lot stemming from the same auction are paid in full.

The lots must be retrieved by the winning bidder at its risks and expenses.

VIII. Default of the winning bidder

If the amounts owed by the winning bidder in relation to a lot are not paid in full within 7 calendar days following the allocation, the seller may, as the case may be through Bonhams, withdraw from the contract by a simple written declaration.

Such a declaration may occur at any time during the first 30 calendar days of the winning bidder's default, without a formal notice of default being necessary. Beyond this point, a formal notice of default is necessary in order for the seller to withdraw, as the case may be through Bonhams, from the contract.

If the seller withdraws from the contract, the winning bidder remains liable towards Bonhams for the payment of its premium, as well as any costs owed in accordance with the terms and conditions of the auction.

The winning bidder is liable towards both the seller and Bonhams for any damage resulting from its default. The winning bidder shall in particular settle any costs relating to the storage of the lot, including, as the case may be, the transportation costs until the place of storage.

IX. Anti-money laundering and sanctions

Any person or entity participating in an auction warrants that it is neither itself, nor owned or controlled directly or indirectly by a person or entity being

- subject to any sanctions administered or enforced by the U.S. Department of the Treasury's Office of Foreign Assets Control, the U.S. Department of State, the United Nations Security Council, the European Union, Her Majesty's Treasury, the Swiss Federal Council or any other relevant sanctions authority ("Sanctions" and "Sanctioned Party")
- located, organised or resident in a country or territory that is, or whose government is, the subject of Sanctions, including without limitation, Iran, North Korea, Sudan and Syria ("Sanctioned Country").

The winning bidder warrants that the funds being used for its purchase have no link with criminal activity including without limitation , tax evasion or fraud, money laundering or terrorist financing, and that it is not under investigation for neither has been charged nor convicted in connection with any criminal activity.

Any person or entity acting as agent for another party ("Principal") undertakes and warrants that:

- it has conducted suitable customer due diligence into the Principal under applicable sanctions and anti-money laundering laws and regulations;
- the Principal is not a Sanctioned Party and not owned, partially owned or controlled by a Sanctioned Party, is not located, organized or resident in a Sanctioned Country and the Seller has no reason to suspect that the Principal is under investigation, has been charged or convicted with money laundering, terrorism or other crimes.
- funds used for the purchase are not connected with or derived from any criminal activity, including without limitation tax evasion or fraud, money laundering or terrorist financing; and
- items purchased through Bonhams are not being purchased or to be used in any way connected with or to facilitate breaches of applicable tax, anti-money laundering or anti-terrorism laws and regulations; and
- it consents to Bonhams relying upon the Seller's customer due diligence, undertaking to retain records of its due diligence for at least 5 years and to make such due diligence records available for inspection by an independent auditor in the event Bonhams requests it to do so.

Bonhams reserve the rights to make enquiries about any person it transacts with and to identify the source of any funds received from it. In the event Bonhams has not completed its investigations in respect of anti-terrorism financing, anti-money laundering or other financial and identity checks concerning either the seller or the bidder, Bonhams shall be entitled, to its satisfaction at its discretion, to retain lots and/or proceeds of the sale, postpone or cancel any sale and to take any other actions required or permitted under applicable law, without liability neither to the seller, nor to the bidder.

X. Data protection

Bonhams undertakes to treat all personal data in accordance with its privacy policy and the applicable law, in particular the Federal Act on Data Protection (FADP, RS 235.1), the Ordinance relating to the Federal Act on Data Protection (OFADP, RS 235.11) and, as the case may be, the EU Regulation 2016/679 relating to the protection of individuals with regard to the processing of personal data and the free movement of such data (GDPR).

The Privacy Policy of Bonhams is available online on the website www.bonhams.com or can be obtained by a simple written request (Bonhams (Europe) SA, 10, rue Etienne-Dumont, 1204 Geneva), or per email (info@bonhams.com).

XI. Exclusion of liability

Bonhams disclaims all liability, subject to wilful misconduct or gross negligence on its part.

Bonhams disclaims in particular any liability:

- As regards the completeness and accuracy of any information, estimation and/or description of the lots, whether provided in writing (e.g. in the catalogue, an addendum, a condition report), orally or otherwise;
- Relating to any defect of a lot;
- Relating to any written purchase bids;
- Relating to any bids by telephone or online bids;
- Relating to any conversion of an amount into a currency other than the one of the auction;
- As regards the seller's and/or the winning bidder's compliance with either the terms and conditions of the auction or the applicable law.

XII. Exclusion of warranty

Bonhams disclaims, on behalf of the seller of each lot, any warranty other than the one resulting from willful misconduct (art. 234 para. 3 of the Swiss Code of Obligations, RS 220).

XIII. Severance clause

The clauses of these General Terms and Conditions are independent from each other so that the entire or partial nullity of any one of such clauses cannot lead to the nullity of the others.

XIV. Governing law and jurisdiction

These General Terms and Conditions, the auctions to which they apply and the contracts concluded in the course of such auctions shall be governed by Swiss law, to the exclusion of Swiss private international law and international treaties.

Subject to mandatory provisions and appeal to the Swiss Federal Tribunal, any dispute in connection with an auction organized by Bonhams will be subject to the exclusive jurisdiction of the Geneva courts. Bonhams shall, however, be entitled to act in its sole discretion before any other court having jurisdiction under the law of the relevant jurisdiction.

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

THE ZOUTE SALE®

Important Collectors' Motor Cars

Knokke-Le Zoute, Belgium | 9- 11 October 2020

ZOUTE GRAND PRIX

FINAL CALL FOR ENTRIES

The annual event in Knokke-Le Zoute is set to be another exciting auction from the Bonhams record breaking motoring department.

ENQUIRIES

Philip Kantor
+32 (0) 476 87 94 71
Gregory Tuytens
+32 (0) 471 71 27 36
eurocars@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

Ferrari Classiche certified

1963 FERRARI 250GT BERLINETTA LUSSO
€1,600,000-1,800,000

24 Hours of Le Mans 1960 participant
1957 AC BRISTOL ROADSTER
€400,000-500,000

Ex-King Baudouin of Belgium
1955 ASTON MARTIN DB2/4 3.0-LITRE SPORTS SALOON
€250,000-300,000

1 of only 6 built and the 1955 Brussels Motorshow car
1954 AUSTIN-HEALEY 100/4 BN1 D'IETEREN COUPÉ
€120,000-180,000

Just over 1,000 kms from new
2019 PORSCHE 991.2 SPEEDSTER
€270,000 - 350,000

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
stephen.cleminson@
bonhams.com

Cheshire &
Staffordshire
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159
chris.shenton@
bonhams.com

Devon, Cornwall
& Somerset
Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire & Dorset
Michael Jackson
Tel: (01794) 518 433

Wiltshire, Hants, Glos,
Berks & Somerset
Greg Pullen
Lower heath Ground
Easterton
Devizes
Wiltshire
SN10 4PX
Tel: (01380) 816 493
greg.pullen@
bonhams.com

Lincs & East Anglia
Motorcycles
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481 890
david.hawtin@
bonhams.com

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242
robert.hadfield@
bonhams.com

Midlands
Motor Cars
Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983
richard.hudson-evans
@bonhams.com

Home Counties
David Hancock
5 Roscommon,
34 Brackendale Road,
Camberley,
Surrey,
GU15 2JR
(01276) 294 13
david.hancock@
bonhams.com

Herts, Beds, Bucks
& Oxon
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
martin.heckscher@
bonhams.com

Lancs, Yorks,
N. Counties & Scotland
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@
bonhams.com

Lancs
Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 491 737
Fax: (01204) 401 799

Shropshire, Glos
& Wales
Jim Reynolds
Childe Road
Cleobury Mortimer
Kidderminster
Shropshire
DY14 8PA
Tel: (01299) 270 642
jim.reynolds@
bonhams.com

Mike Worthington-
Williams
The Old School House
Cenarth
Newcastle Emlyn
Carmarthenshire
SA38 9JL
Tel: (01239) 711 486
(9am-5pm)
Fax: (01239) 711 367

European (Head office)

Paris
4 rue de la Paix
Paris
75002
Tel: +33 1 42 61 10 11
Fax: +33 1 42 61 10 15
eurocars@bonhams.com

European
Representatives

Germany
Michael Haag
Elisabeth Str 4
68165 Mannheim
Tel: +49 621 412004
Fax: +49 (0) 621 415551
Mob: +49 171 700 4984
michael.haag@bonhams.
com

Thomas Kamm
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Tel: +49 89 24 205812
Mob: +491716209930
Fax: +49 8924207523
thomas.kamm@
bonhams.com

Hans Schede
An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Mob: +49 172 2088330
hans.schede@
bonhams.com

Italy
Gregor Wenner
Tel: +39 049 651305
Mob: +39 333 564 3610
gregor.wenner@
bonhams.com

The Netherlands
Koen Samson
De Lairessestraat 154
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Jakob Greisen
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 503 3353
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

New York
Rupert Banner
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
rupert.banner@
bonhams.com

Michael Caimano
Tel: +1 929 666 2243
Fax: +1 323 850 5843
michael.caimano@
bonhams.com

USA Representatives

Southern California
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544

David Edwards
Tel: +1 949 460 3545
david.edwards@
bonhams.com

Midwest and
East Coast
Evan Ide
78 Henry St
Uxbridge, MA 01569
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

Midwest
Tim Parker
Tel: +1 651 235 2776
tim.parker@
bonhams.com

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227

Pacific Northwest
Mark Osborne
5833 Stewart Glenn Ct
Lake Oswego, OR 97035
Tel: +1 415 518 0094
mark.osbourne@
bonhams.com

Pennsylvania
Jed Rapoport
Tel: +1 (610) 770 0532
jed.rapoport@bonhams.
com

South
Stephen Mancuso
Tel: +1 901 502 4265
Stephen.Mancuso@
bonhams.com

Southeast
Greg Porter
Tel: +1 336 406 6636
Greg.Porter@
bonhams.com

Rest of the World

Australia
97-99 Queen Street
Woollahra
Sydney NSW 2025
+61 2 8412 2222
info.au@bonhams.com

New Zealand
John Kennedy
Craighall
Puruatanga Road
Martinborough 5711
New Zealand
Tel: +64 6 306 8228
Mob: +64 21 042 5396
kaka943@icloud.com

Japan
Ryo Wakabayashi
Tokyo, Japan
+81 (0) 3 5532 8636
ryo.wakabayashi@
bonhams.com

Hong Kong
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
hongkong@bonhams.
com

Beijing
Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
singapore@
bonhams.com

Formulaire d'inscription et d'enchère

(Ordre d'achat en personne / en absence / en ligne / par téléphone)
Veuillez entourer le mode d'enchère ci-dessus.

☐ ☐ ☐ ☐
Numéro d'identification (réservé à l'administration)

Bonhams

Cette vente aux enchères sera conduite conformément aux conditions de vente de Bonhams et les enchères et les achats lors de la vente aux enchères seront réglementés par ces conditions. Vous devez lire les conditions conjointement avec les informations relatives aux ventes aux enchères qui énoncent les frais que vous devrez payer sur les achats que vous effectuez et les autres modalités se rapportant aux enchères et aux achats lors de la vente aux enchères. Avant de signer le présent formulaire, veillez à poser toutes les questions que vous pourriez avoir concernant les conditions. Ces conditions contiennent également certains engagements de la part des enchérisseurs et des acheteurs et limitent la responsabilité de Bonhams envers les enchérisseurs et les acheteurs.

Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels
Lorsque nous obtenons des renseignements personnels vous concernant, nous les utiliserons uniquement conformément aux conditions de notre Politique relative à la confidentialité (sous réserve des consentements particuliers supplémentaires que vous aurez pu nous donner au moment de la communication de tels renseignements). Vous pouvez consulter notre Politique relative à la confidentialité sur notre site Internet (www.bonhams.com) ou demander à en recevoir un exemplaire par la poste en contactant notre service client à l'adresse suivante : Customer Services Department, 101 New Bond Street, Londres W1S 1SR Royaume-Uni ou par courriel à info@bonhams.com. Vous consentez à ce que vos informations personnelles soient divulguées à n'importe quel membre de notre compagnie, ce qui comprend nos filiales, notre société de holding mère et ses filiales (enregistrées au Royaume-Uni ou ailleurs). Nous ne divulguerons pas vos données à quiconque en dehors de notre compagnie, mais nous pourrions sporadiquement vous adresser des informations concernant nos biens et services, et également les produits de nos tiers, pour lesquels nous pensons que vous pourriez être intéressés.

Si vous ne souhaitez pas recevoir de telles informations (excepté les informations que vous aurez spécifiquement demandées) merci de cocher cette case ☐

Avis aux enchérisseurs.
Nous demandons à nos clients de fournir une pièce d'identité comportant une photo telle qu'un passeport, un permis de conduire ou une carte d'identité, accompagnée d'un justificatif de domicile tel qu'une quittance d'eau/électricité ou un relevé bancaire ou de carte de crédit, etc. Les clients commerciaux doivent également fournir un exemplaire de leurs statuts/documents d'enregistrement de la société, ainsi qu'une lettre autorisant la personne à enchérir au nom de la société. Tout manquement à fournir ces documents pourra entraîner le non-traitement de vos enchères. Pour les lots de plus grande valeur, une lettre de référence de votre banque pourra également vous être demandée.

En cas de succès

Je viens chercher mes achats en personne ☐

Je vous remercie de bien vouloir donner mes coordonnées aux transporteurs qui me transmettront un devis et j'accepte que vous leur communiquiez mes coordonnées afin qu'ils puissent me contacter. ☐

Titre de la vente aux enchères: The Bonmont Sale	Date de la vente: Dimanche 20 Septembre 2020
N° de la vente: 26261	Lieu de la vente: Cheserex, Switzerland

Si vous n'assistez pas à la vente en personne, veuillez fournir les coordonnées des lots pour lesquels vous souhaitez faire une enchère au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies à la surenchère inférieure la plus proche. Veuillez consulter l'avis aux enchérisseurs publié dans le catalogue pour tout complément d'information se rapportant aux offres par téléphone, en ligne ou par écrit que Bonhams peut accepter en votre nom. Bonhams fera tout son possible pour exécuter ces ordres d'achat en votre nom mais ne sera pas tenu pour responsable en cas d'erreurs ou de manquement à exécuter ces offres d'achat.

Paliers d'enchère généraux:
CHF20,000 - 50,000 ..... 2,000 / 5,000 / 8,000s
CHF50,000 - 100,000.....5,000s
CHF100,000 - 200,000.....10,000s
CHF200,000 – 500,000.....20,000 / 50,000 / 80,000s
CHF1,000,000 – 2,000,000..100,000s
Au -delà de CHF2,000,000.....à la discrétion du commissaire-priseur

Le commissaire-priseur peut, à sa discrétion, diviser les offres d'achat à tout moment.

Numéro client	Titre
Prénom	Nom
Nom de la société (si applicable)	
Numéro de registre du commerce (si applicable)	
Adresse	
Ville	Département/Région
Code postal	Pays
N° de téléphone portable	Téléphone (jour)
Téléphone (soir)	
Adresse courriel (en lettres majuscules)	

Merci de répondre aux questions suivantes:

1. Pièce d'identité fournie: pièce d'identité émise par l'Etat ☐ et (si l'adresse n'est pas indiquée) ☐ facture de services publiques/relevé de compte. Si vous êtes une entreprise, merci de nous fournir un extrait du registre du commerce ainsi qu'une lettre vous autorisant à agir en son nom

2. Représentez-vous l'enchérisseur? ☐ Si oui, merci de compéter la question 3

3. Nom, adresse et contact de l'enchérisseur (téléphone et email):
Pièce d'identité de l'enchérisseur: Pièce d'identité émise par l'Etat ☐ et (si l'adresse n'est pas indiquée)
☐ facture de services publiques/relevé bancaire

Agissez-vous en tant qu'entité commerciale ? oui ☐ non ☐	Si vous êtes assujetti à la TVA en Suisse, merci d'indiquer votre numéro ici ☐☐ / ☐☐☐ - ☐☐☐☐ - ☐☐

Remarque : tous les appels téléphoniques sont enregistrés.

Téléphone ou ordre d'achat en cas d'absence (T/A)	N° de lot	Description succincte	Offre d'achat maximale en CHF (hors prime et TVA)	Ordre d'achat de sécurité*

EN SIGNANT CE FORMULAIRE, VOUS RECONNAISSEZ AVOIR VU LE CATALOGUE DE VENTE, AVOIR LU ET COMPRIS NOS CONDITIONS DE VENTE ET VOUS ACCEPTEZ QU'ELLES VOUS SOIENT OPPOSABLES ET VOUS ACCEPTEZ DE PAYER LES FRAIS DE VENTE, TVA ET TOUTES AUTRES CHARGES MENTIONNÉES DANS LES AVIS AUX ENCHÉRISSEURS. CECI AFFECTE VOS DROITS LÉGAUX.

Enchérisseur/Représentant (veuiller en supprimer un) signature:	Date:

*Ordre d'achat de sécurité : une enchère maximale (hors prime et TVA de l'acheteur) devant être exécutée par Bonhams au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone ou si la connexion venait à être coupée pendant les enchères.

N.B. Seuls les paiements provenant d'un compte dont le titulaire porte le même nom que celui indiqué sur la facture et le formulaire d'inscription aux enchères seront acceptés. Veuillez envoyer par courriel ou télécopie le formulaire d'inscription aux enchères et les renseignements demandés à l'adresse suivante:
Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, Londres, W1S 1SR. Tél. : +44 (0) 20 7447 7447 Fax : +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

Paddle number (for office use only)

Bonhams

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' Conditions of Sale and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the Sale Information relating to this Sale which sets out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the Sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data protection – use of your information

Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com. We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere). We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel maybe of interest to you including those provided by third parties.

If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box ☐

Would you like to receive e-mailed information from us? if so please tick this box ☐

Notice to Bidders.

At least 24 hours before the Sale, clients must provide government or state issued photographic proof of ID and date of birth e.g. - passport, driving licence - and if not included in ID document, proof of address e.g - utility bill, bank or credit card statement etc. Corporate clients should also provide a copy of their articles of association / company registration documents, and the entities name and registered address, documentary proof of its beneficial owners and directors, together with a letter authorising the individual to bid on the company's behalf. Failure to provide this may result in your bids not being processed or completed. For higher value lots you may also be asked to provide a bank reference.

If successful

I will collect the purchases myself ☐

Please arrange shippers to contact me with a quote and I agree that you may pass them my contact details. ☐

Sale title: The Bonmont Sale	Sale date: Sunday 20 September 2020
Sale no. 26261	Sale venue: Cheserex, Switzerland

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.

General Bid Increments:

CHF20,000 - 50,000 .....by 2,000 / 5,000 / 8,000s
CHF50,000 - 100,000 .....by 5,000s
CHF100,000 - 200,000 ....by 10,000s
CHF200,000 – 500,000.....by 20,000 / 50,000 / 80,000s
CHF1,000,000 – 2,000,000..by 100,000s
above CHF2,000,000 .....at the auctioneer's discretion

The auctioneer has discretion to split any bid at any time.

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)	

Please answer all questions below

1. ID supplied: Government issued ID ☐ and (if the ID does not confirm your address) ☐ current utility bill/ bank statement.
If a corporate entity, please provide the Certificate of Incorporation or Partnership Deed and a letter authorising you to act.

2. Are you representing the Bidder? ☐ If yes, please complete question 3.

3. Bidder's name, address and contact details (phone and email):
Bidder's ID: Government issued ID ☐ and (if the ID does not confirm their address) ☐ current utility bill/bank statement

Are you acting in a business capacity? Yes ☐ No ☐

If registered for TVA in Switzerland please enter your registration here: ☐☐ / ☐☐☐ - ☐☐☐☐ - ☐☐

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in CHF (excluding premium & TVA)	Covering bid *

BY SIGNING THIS FORM YOU AGREE THAT YOU HAVE SEEN THE CATALOGUE AND HAVE READ AND UNDERSTOOD OUR CONDITIONS OF SALE INCLUDING BUYER'S WARRANTIES AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, TVA AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

Bidder/Agent's (please delete one) signature:	Date:

* Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and TVA) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.
Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Bonhams (Europe) SA, Rue Etienne-Dumont 10, 1204 Geneva. Registered No: CHE-108.657.492. TVA No: CHE-108.657.492

Bonmont Golf & Country Club

Index

2	1927	BMW	494cc R42
1	1928	BMW	500cc R57
3	1929	BMW	735cc R11
8	1931	BMW	198cc R2
9	1934	BMW	398cc R4/4
4	1937	BMW	494cc R51
5	1939	BMW	597cc R66
6	1939	BMW	750cc R71 & Stoye Sidecar
10	1952	BMW	247cc R25/2
7	1952	BMW	494cc R51/3
11	1954	BMW	250cc R25/3
13	1956	BMW	594cc R69
12	1964	BMW	247cc R27
14	1965	BMW	594cc R50/2
15	1974	BMW	898cc R90S
17	c. 1975	BMW	898cc R90S
16	1976	BMW	898cc R90S
19	1978	BMW	980cc R100RS
18	1982	BMW	980cc R100RS
23	1982	BMW	798cc R80G/S
20	1984	BMW	998cc K100RS
21	1985	BMW	998cc K100RS
22	1991	BMW	798cc R80RT
24	1926	Harlette-Géco	175cc Super Sport
26	1977	Honda	CB500 Police Motorcycle
25	1921	Motosacoche	1,000cc 2C9 Motorcycle Combination
36	1995	Aston Martin	Vantage V600 Coupé
51	2018	Aston Martin	Vanquish Volante Zagato Convertible
43	1938	Bentley	4 1/4 Litre Four Door Cabriolet
42	1938	Bentley	4¼-Litre Cabriolet
33	1996	Bentley	Continental T Coupé
30	2007	BMW	Z4 M Coupé
58	2007	Bugatti	Veyron EB 16.4 Coupé
67	2012	Bugatti	Veyron 16.4 Super Sport Coupé
64	2013	Bugatti	Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse Targa Coupé

LOT 252

FERRARI 512 BB COUPÉ 1979

Carrossée par Pininfarina

35	1959	Ferrari	250 GT Series II Coupé
52	1979	Ferrari	512 BB Coupé
38	1982	Ferrari	400i Cabriolet by Pavesi
39	1986	Ferrari	Mondial 3.2 Cabriolet
40	1989	Ferrari	Testarossa Coupé
32	2001	Ferrari	550 Barchetta Pininfarina
45	2002	Ferrari	575M Maranello Coupé
53	2004	Ferrari	575M F1 Maranello Coupé
66	2011	Ferrari	599 GTO Coupé
65	2011	Ferrari	599 SA Aperta Spyder with Factory Hardtop
59	2013	Ferrari	F12 Berlinetta
60	2014	Ferrari	458 Speciale Coupé
63	2014	Ferrari	458 Speciale Coupé
27	1965	FIAT	500F Saloon
47	2011	Fisker	Karma EV Coupé
56	1948	Jaguar	'Mark IV' 3½-Litre Drophead Coupé Chassis no. 637088
29	1959	Jaguar	XK150 3.4-Litre Coupé
62	2010	Lamborghini	Gallardo LP570-4 Superleggera Coupé
61	2010	Lamborghini	Murciélago LP 670-4 Super Veloce Coupé
34	1994	Lancia	Delta HF Integrale Evo 2 'Giallo Ginestra' Hatchback
37	1964	Maserati	Mistral Spyder
54	2015	Maserati	Ghibli S Q4 Sports Saloon
44	1952	Mercedes-Benz	300 'Adenauer' Cabriolet D
48	1984	Mercedes-Benz	190E 2.3-16V Sports Saloon
28	1997	Mercedes-Benz	AMG E50 Saloon
46	2005	Mercedes-Benz	SLR McLaren Coupé
68	2014	Mercedes-Benz	SLS AMG 'Black Series' Coupé
70	2014	Mercedes-Benz	SLS AMG 'Black Series' Coupé
55	1952	MG	Midget TD Roadster
41	1969	Morgan	4/4 Sports
49	1975	Porsche	911 Turbo Type 930 Coupé
31	2008	Porsche	911 Type 997 GT2 Coupé
69	2011	Porsche	911 Type 997 GT2 Coupé
57	1957	Porsche	356 Speedster
50	2016	Porsche	918 Spyder

Bonhams (Europe) SA
1204 Genève
Suisse

+41 22 300 31 60
bonhams.com

AUCTIONEERS SINCE 1793