

Bonhams



THE
BONMONT
SALE

Automobiles & Motos de Collection
Vente aux enchères publique volontaire

Chésérèx, Suisse | 20 juin 2021



LOT 134

MCLAREN P1 2014



LOT 135
FORD GT 2020



GOLF & COUNTRY
CLUB DE BONMONT

THE BONMONT SALE

Automobiles & Motos de collection

Vente aux enchères publique volontaire

Chésereux, Suisse | 20 juin 2021

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

COMMISSAIRE-PRISEUR

Maarten ten Holder

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 Chésereux, Suisse

VENTE AUX ENCHÈRES

Dimanche 20 juin 2021
à 14h

EXPOSITION PUBLIQUE

Vendredi 18 juin
13h-19h
Samedi 19 juin
10h-19h
Dimanche 20 juin
10h-13h
(sur présentation du catalogue)

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÈNEMENT

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

NUMÉRO DE LA VENTE

26998

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 domicilié en Suisse devra payer sur le prix d'adjudication de chaque lot des frais de vente s'élevant à 15% + TVA applicable au taux normal selon l'art. 8 para. 1 LTVA.
- L'acheteur domicilié à l'étranger devra payer sur le prix d'adjudication de chaque lot des frais de vente s'élevant à 15% (TVA non applicable selon l'art. 8 para. 1 LTVA).

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.

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, du prime acheteur, des taxes automobiles et des droits de douane. Une exonération de la TVA est possible si le véhicule est transporté ou expédié directement à l'étranger (art. 23 al. 2 ch. 1 L TVA) ou si la procédure douanière du régime de l'admission temporaire a été apurée (art. 23 al. 2 ch. 3 L TVA). La présentation d'une preuve d'exportation ou d'apurement du régime de l'admission temporaire valable est nécessaire. Les droits de douane, la taxe sur les véhicules et la TVA seront remboursables, sous réserve d'une preuve d'exportation appropriée. La TVA est non-remboursable sur les autres frais.

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

Maarten ten Holder

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 Chésereux, Switzerland

AUCTION DATE AND START TIMES

Sunday 20 June 2021
at 2pm

VIEWING

Friday 18 June
1pm - 7pm
Saturday 19 June
10am - 7pm
Sunday 20 June
10am - 1pm
(admission by catalogue only)

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

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

SALE NUMBER

26998

BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

In addition to the hammer price: Buyers domiciled in Switzerland will have to pay on the hammer price of each lot a buyer's premium of 15% + VAT applicable at the standard rate according to art. 8 para. 1 LTVA. Buyers domiciled abroad must pay a buyer's premium of 15% on the hammer price of each lot (VAT not applicable according to Art. 8 para. 1 VAT Act).

TVA, CAR TAX & CUSTOMS DUTIES

Lots marked with a † next to the lot number will be subject to VAT on the hammer price.

Lots marked with an Ω next to 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. Exemption from VAT is possible if the car is transported or dispatched directly abroad (Art. 23 para. 2 no. 1 VAT Act) or if the customs procedure for temporary admission has been completed (Art. 23 para. 2 no. 3 VAT Act). The presentation of a valid proof of export or discharge of the temporary admission procedure is required. Customs duties, vehicle tax and VAT will be refunded, subject to appropriate proof of export. VAT is non-refundable on other charges.

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 troisième 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 proposons une sélection méticuleuse d'automobiles, allant d'une Ferrari 250 GT 'Lusso' des années 1960 à la Mercedes-Benz CLK 63 AMG Black Series ex-Roger Federer. Il y en a vraiment pour tous les goûts, chacune différente assurément, mais avec un dénominateur commun, la qualité, le potentiel d'une belle restauration et une provenance claire.

Que vous soyez un enchérisseur aguerri, souhaitant enrichir sa collection, ou un acheteur novice, je suis sûr que 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 troisième 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 third auction sale here in Switzerland and more particularly at the glorious setting of the Bonmont Golf Club on the shores of Lac Lemman.

We welcome you to this sale where a carefully curated selection of motor cars ranging from a Ferrari 250 GT 'Lusso' to the near new Mercedes-Benz CLK 63 AMG Black Series ex-Roger Federer. There is something for everyone, different for sure, some for restoration 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 third 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

Directeur de département, Automobiles de Collection
Bonhams Europe

Head of Department Bonhams Motor Cars Europe





Nous sommes heureux de vous retrouver pour notre désormais traditionnelle vente d'automobiles de collection, au Golf & Country Club de Bonmont, dans un cadre toujours aussi majestueux et printanier.

Lors de nos expositions précédant la vente, les visiteurs seront accompagnés de nos spécialistes pour admirer plus de 100 ans de savoir-faire automobile. Notre équipe s'est assurée de respecter toutes les mesures imposées afin de garantir que ces visites se fassent dans les meilleures conditions possibles. En parallèle à notre exposition, des œuvres d'Art soigneusement sélectionnées seront aussi présentées pour le plus grand plaisir de nos invités dans le grand salon du Château, ainsi que d'autres agréables découvertes.

Victoria, Directrice Suisse, ainsi qu'Andrea, Nina, Daria, Amélie et moi-même nous réjouissons de vous retrouver lors de cet événement unique, le premier de la région après cette longue période morose.

We are delighted to welcome you to our now traditional Collector's Motor Cars sale at the Bonmont Golf & Country Club, in a setting that is as majestic and spring-like as ever.

During our pre-sale exhibitions, visitors will be accompanied by our specialists to admire over 100 years of automotive excellence. Our team has ensured that all the necessary measures are taken to guarantee that these visits take place in the best possible conditions. Alongside our exhibition, carefully selected works of art will also be on display for the enjoyment of our guests in the grand salon of the Château, as well as other pleasant discoveries.

Victoria, Head of Switzerland, Andrea, Nina, Daria, Amélie and I look forward to seeing you at this unique event, the first in the region after this long gloomy period.

Livie Gallone

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.

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

Nom de la banque: HSBC
Adresse bancaire: HSBC Bank plc, succursale de Londres, Zurich, Bederstrasse 49, BP 1818, 8024 Zurich, Suisse
Nom du compte: Bonhams (Europe) SA
Sort Code: 08701
Numéro de compte: 0010 0346 6001
IBAN: CH34 0870 1001 0034 66 001
SWIFT \ BIC: HSBCCCHZ

En cas de paiement par virement bancaire, le montant reçu après déduction des frais bancaires et / ou de la conversion de la monnaie de paiement en francs suisses, ne doit pas être inférieur au montant en francs suisses indiqué sur la facture.

T.V.A.

Les symboles suivants sont utilisés pour indiquer si la TVA est due sur le prix d'adjudication et l'échute :

† soumis à TVA au taux normal sur le prix d'adjudication.

Ω 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 des droits de douane. Une exonération de la TVA est possible si la procédure douanière du régime de l'admission temporaire a été apurée (art. 23 al. 2 ch. 3 L TVA). La présentation d'une preuve d'apurement du régime de l'admission temporaire valable est nécessaire.

Zéro TVA : aucune TVA ne sera ajoutée au prix d'adjudication.

L'acheteur domicilié en Suisse devra payer la TVA sur l'échute.

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. Veillez-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.

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

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

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

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

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

Puis-je consulter les documents qui accompagnent les véhicules ?

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

Des garanties sont-elles offertes avec les véhicules ?

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

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

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 conforme 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: HSBCHZCH

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 indicate whether VAT is due on the hammer price and buyer's premium:

† subject to VAT at the standard rate on the hammer price.

Ω 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. Exemption from VAT is possible if the customs procedure for temporary admission has been completed (Art. 23 para. 2 no. 3 VAT Act). The presentation of a valid proof of discharge of the temporary admission procedure is necessary. Zero VAT: no VAT will be added to the auction price.

Buyers domiciled in Switzerland must pay VAT on the purchase price.

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 être retirés à Bonmont le lundi 21 juin 2021 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 Marie Gaillarde le jour même de la vente avant 22 heures s'ils viennent retirer leur véhicule avant lundi 21 juin, 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 Marie Gaillarde dimanche avant 22 heures dimanche soir, votre véhicule sera automatiquement transféré lundi dans un garage à vos frais (frais d'enlèvement 550CHF + TVA et 30CHF + TVA par jour de stockage).

Marie Gaillarde pourra être contactée par email: marie.gaillarde@bonhams.com. En l'absence d'instructions de la part des clients, tous les véhicules seront déplacés temporairement dans un garage près de Studen 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 juin, si vous souhaitez retirer votre véhicule lundi 21 juin 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 Studen 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 550.- + TVA par automobile
Frais de stockage à partir de mardi 22 juin 2021:
CHF 30 + TVA par automobile et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au mercredi 21 juillet 2021 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:

Car Logistics Ltd.
Brunnmattstrasse 5
3174 Thörishaus-Bern
Melanie Daepf
+41 (0)58 356 12 12
m.daepf@car-logistics.com
web: www.car-logistics.com

Douanes:

Veillez noter que pour les lots soumis à la taxe locale d'importation sur le prix du marteau et la prime de l'acheteur : Bonhams étant le garant des formalités douanières, ces voitures ne peuvent être remises à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Pour toutes les questions concernant les douanes tant d'un point de vue administratif que fiscal, veuillez contacter

Car Logistics Ltd.
Brunnmattstrasse 5
3174 Thörishaus-Bern
Melanie Daepf
+41 (0)58 356 12 12
m.daepf@car-logistics.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.

COVID Notice

- Le port du masque est obligatoire.
- Pas de couvre-feu en Suisse
- Restaurants ouverts à l'intérieur (table de 4) et à l'extérieur (table de 6).
- Les événements publics peuvent accueillir 100 personnes à l'intérieur et 300 personnes à l'extérieur.

Voyages - Exemptions pour les personnes guéries et/ou vaccinées

- Personnes guéries exemptées de l'obligation de quarantaine pour 6 mois
- Personnes vaccinées exemptées des obligations de quarantaine, dépistage et de fournir leurs coordonnées lors de leur entrée sur le territoire pour 6 mois à l'exception des personnes en provenance d'un Etat ou d'une zone où circule un variant préoccupant du virus SARS-CoV-2

Nous vous rappelons que ces règles sont celles en vigueur à la date de publication du catalogue. Ces règles sont susceptibles d'être modifiées ultérieurement

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 June 2021. As we must clear the venue by 4pm on Monday 21 June 2021, customers must notify Marie Gaillarde 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 Marie Gaillarde hasn't received your notification on Sunday evening, your purchase will be automatically transported to our storage on Monday at your cost (CHF550 + TVA and CHF30 + TVA for the storage per motor car per day). Marie Gaillarde can be contacted on: marie.gaillarde@bonhams.com In the absence of customer instructions, all vehicles will be removed to a temporary storage facility near Studen by the logistics company Car Logistics Ltd at your expense and risk. The uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 10pm on Sunday 20 June 2021 if you intend to collect your vehicle by 4pm Monday 21 June.

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 Studen 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 550.- + TVA per motor car Storage charges from Tuesday 22 June 2021: CHF 30 + TVA per motor car per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until 5pm Wednesday 21 July 2021. 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:

Car Logistics Ltd.
Brunnmattstrasse 5
3174 Thörishaus-Bern
Melanie Daepf
+41 (0)58 356 12 12
m.daepf@car-logistics.com
web: www.car-logistics.com

Customs:

Please note that for lots which are subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium: as Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance, these motor cars cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

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

Car Logistics Ltd.

Brunnmattstrasse 5
3174 Thörishaus-Bern
Melanie Daepf
+41 (0)58 356 12 12
m.daepf@car-logistics.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.

COVID Notice

- ✔ Wearing a mask is compulsory.
- ✔ No curfew in Switzerland.
- ✔ Restaurants are opened inside (table of 4) & outside (table of 6).
- ✔ Public events can welcome 100 people inside and 300 people outside.

Travels - Exemptions for cured and/or vaccinated people.

- ✔ Cured people are exempted from quarantine for 6 months.
- ✔ Vaccinated people are exempted from quarantine, PCR Test, and contact details upon entry for 6 months except for people coming from a State/area where a SARS-CoV-2 variant of concern is circulating.

We remind you that these rules are those in force at the date of publication of the catalogue. These rules may be subject to change.

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

Loïc Maschi
+33 (0)6 58 64 08 40
loic.maschi@bonhams.com

Administrateur de la vente Sale Administrator

Marie Gaillarde
+33 (0)6 66 01 91 03
+33 (0)6 32 14 29 93
marie.gaillarde@bonhams.com

Freddie Woodd
+33 (0)6 11 59 24 64
freddie.woodd@bonhams.com

Pierre Tirone
+32 (0)4 72 35 49 45
pierre.tirone@bonhams.com

Responsable Opérations & Logistique Operations & Logistic Manager

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

Service Clients

Lundi à vendredi de 8h30 à 18h

Customer Services

Monday to Friday 8.30 to 18:00

+44 (0) 20 7447 7447

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

bids@bonhams.com

Comptabilité acheteurs/vendeurs Buyers/Sellers Accounts

Cheryl Uggles
+44 (0) 20 7468 8292

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
subscriptions@bonhams.com

Société de transport recommandée Recommended Transporter

Car Logistics Ltd.

Mélanie Daepf
Brunnmattstrasse 5
3174 Thörishaus-Bern
Switzerland
+41 (0)5 83 56 12 12
m.daepf@car-logistics.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
Andrew Cook – Cars UK
Eddie Daepf
Mélanie Daepf
James Dean – Aston Martin Service Dorset
Christian Descombes
David Hawtin
Nicolas Kappenberger
Marcel Massini – Massini AG
Nitesh Patel
José Pessis
Rolls-Royce Owner Club
Jonathan Round – Cars UK
Alvin Wee

PHOTO CREDITS:

Dirk de Jager
Maxime Borreda
Simon Laufer
Denis Noten
Daniel Reinhard

Contacts d'automobilistes à travers le monde

Bonhams International Motoring Team

Global



Maarten ten Holder
International
Managing Director

Roger Bell-Ogilby

Europe



Philip Kantor Paul Darvill Gregory Tuytens Paul Gaucher Gregor Wenner Loïc Maschi Valerie Simonet Marie Gaillarde

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

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



Mark Gold Olive Spurrier Rob Hubbard Harry Fox-Edwards Tyger Tholstrup

Bonhams MPH
The Guard House
Bicester Heritage
Bicester, OX26 5HA
01869 229477
mph@bonhams.com

The Market by Bonhams
+44 (0) 1865 521 088
hello@themarket.co.uk

West Coast USA



Jakob Greisen Mark Osborne Gordan Mandich Mathieu Guyot-Sionnest

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 Michael Caimano Evan Ide Greg Porter Stephen Mancuso

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

Additional contacts

Motoring Global Business Director
Roger Bell-Ogilby
+44 (0) 7904 347018
roger.bell-ogilby@bonhams.com

Bonhams | MPH
Rob Hubbard
+44 (0) 1869 229471
rob.hubbard@bonhams.com

Automobilia
Toby Wilson
+44 (0) 1483 445495
toby.wilson@bonhams.com

Motorcycle Department
Ben Walker
+44 (0) 20 8963 2819
ben.walker@bonhams.com

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

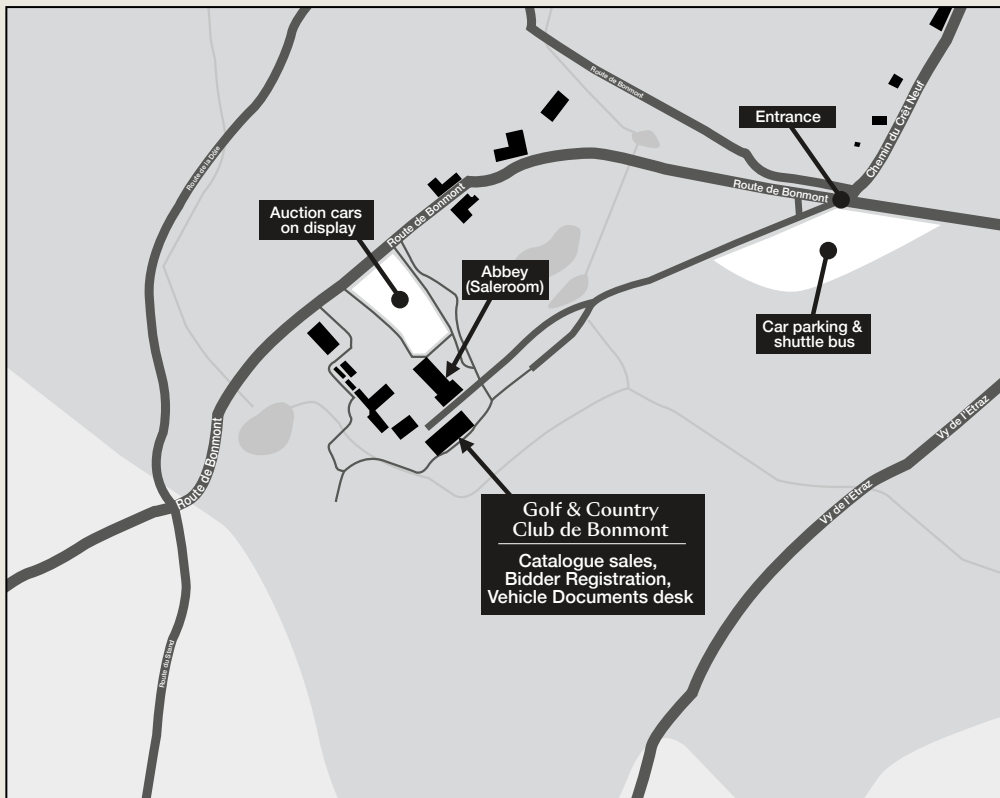
Catalogue Subscriptions
+44 (0) 1666 502200
subscriptions@bonhams.com

Buyers/Sellers Accounts UK
Cheryl Uggles
+44 (0) 20 3988 6445

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

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, Chêserex.

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

- Depuis Lausanne:
 - Sortie Nyon, tourner à droite direction St-Cergue
 - Puis suivre Chêserex
 - Une fois dans Chêserex, 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 Chêserex
 - 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, Chêserex

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

- From Lausanne:
 - Exit Nyon, turn right towards St-Cergue
 - Then follow Chêserex
 - Once in Chêserex, 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 Chêserex
 - And follow the signs "GOLF"

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

The diagram illustrates the route from the Geneva/Lausanne area to Bonmont. It shows the Autoroute (A10) and the exit for Signy. From Signy, the route goes through Crassier and Chêserex to reach Bonmont. Key locations marked include Genève, Lausanne, Commugny, Signy, Crassier, Chêserex, and Bonmont. The route is highlighted in green.



LOT 133

BUGATTI TYPE 57C CABRIOLET 'ARAVIS' 1939

Propriété du pilote de Formule 1 Nick Heidfeld

HARLEY-DAVIDSON VRSCA V-ROD 1 131 CM3 – 2006

Cadre n° 5HD1HAZ1X6K806852

- Owned from new by Nick Heidfeld
- Delivered new to Switzerland
- 1,319 kilometres from new



A son lancement en 2001, la 'muscle bike' V-Rod à l'allure futuriste constituait pour Harley-Davidson une complète rupture. C'était certes une routière à bicylindre en V comme l'étaient traditionnellement tous les produits de cette marque américaine, mais elle ne ressemblait à aucune Harley précédente. Son cœur était constitué d'un moteur à double arbre à cames en tête refroidi par eau, le premier de ce type sur une routière H-D, qui était étroitement dérivé de celui de la VR1000 de course développé par Porsche. Cette nouvelle venue chez Harley fut dénommée VRSC, pour V-twin Racing Street Custom, avec un suffixe A qui indiquait que c'était la première de ce qui allait devenir une riche famille.

Cette V-Rod, livrée neuve en Suisse, n'a eu qu'un propriétaire depuis l'origine, l'ancien pilote allemand de Formule 1 Nick Heidfeld. Sa première expérience en Formule 1 remonte à 1998, lorsque qu'il a été embauché comme pilote d'essai par McLaren-Mercedes, et elle s'est poursuivie dans des écuries de premier plan, Prost, Sauber, Jordan et Williams. Il a couru dans l'équipe BMW-Sauber de 2006 à 2009, avec pour meilleur classement une place de 5e au général lors du Championnat du monde 2007, puis il a terminé sa carrière en F1 chez Lotus en 2011.

Cette Harley-Davidson V-Rod, d'une rare couleur Black Cherry Pearl, n'a parcouru depuis sa livraison que 1 319 km, et elle se présente dans un état général 'comme neuf'. Son dernier entretien a eu lieu en février 2021 à 1 319 km, et elle a été présentée au contrôle technique suisse (MFK) le 18 février 2021. Elle est proposée avec sa notice d'utilisation, deux clés et sa carte grise suisse d'origine au nom de Nick Heidfeld.

The futuristic looking V-Rod 'muscle bike' represented a radical departure from the norm for Harley-Davidson when it arrived in 2001. True, it was a v-twin cruiser like the American company's traditional products but it looked like no other Harley before it. At the V-Rod's heart was a water-cooled double-overhead-camshaft engine – H-D's first such power unit in a road bike – that was closely related to the Porsche-developed unit in the VR1000 racer. Harley's newcomer was designated 'VRSC' (V-twin Racing Street Custom) and suffixed 'A' to indicate that it was the first of what would turn out to be a sizeable family of derivatives.

Delivered new to Switzerland, this particular V-Rod has had only one owner from new: the German former Formula 1 driver Nick Heidfeld. Nick's first Formula 1 experience was gained in 1998 when he was signed by McLaren-Mercedes as a test driver, and he would go on to compete in motor racing's premier category for Prost, Sauber, Jordan, and Williams. He raced with the BMW-Sauber team from 2006 to 2009, with a best finish of 5th overall in the 2007 World Championship, and ended his F1 career with Lotus in 2011.

Finished in the rare colour scheme of Black Cherry Pearl, this Harley-Davidson V-Rod has covered a mere 1,319 kilometres since delivery and is presented in 'almost new' condition throughout. It was last serviced in February 2021 at 1,319 kilometres and was submitted for the Swiss roadworthiness test (MFK) on 18th February 2021. The machine is offered with the owner's manual; two keys; and the original Swiss Carte Grise in Nick Heidfeld's name.

CHF 9,000 - 13,000
No reserve

VOITURE POUR ENFANTS JEUDI 49 CM3 - ETS CARNIEL, 1958

- Intended for children 6-13 years old
- Robust steel chassis
- Glassfibre two-seater body
- Mofamotor engine with electric start



"une véritable voiture, mais pour enfants, ne présentant aucun danger du fait de sa conception, immédiatement utilisable sans aucun apprentissage." - Carniel Frères.

Construite par les Etablissements Carniel de St Etienne, cette délicieuse voiture pour enfants était destinée au sport, au jeu et aux loisirs ; un coup de génie du marketing l'avait dotée du nom du jour de la semaine où il n'y avait pas école : Jeudi !

La Jeudi bi-places présentait un pédalier original breveté, qui ne faisait appel qu'à une seule pédale pour accélérer et freiner. Elle était équipée d'une carrosserie en fibre de verre de 2,19 mètres de long et recevait un deux-temps de 49 cm³, de fourniture VAP ou Lavalette.

Sa carrosserie en fibre de verre de 2,19 mètres de long et 82 centimètres de large, dont l'aspect évoquait une 250 GT, était montée sur un robuste châssis en acier. Destinée aux enfants de six à treize ans, elle a joué un rôle éducatif pour les futurs conducteurs, dans le cadre du Championnat national des jeunes conducteurs, pendant les années 1950.

Son vendeur nous informe que cette Jeudi a été reconstruite vers 2013, sa suspension, ses freins, sa direction, son circuit électrique et sa carrosserie ayant alors été restaurés en totalité. Son moteur d'origine a été remplacé par un Mofamotor à démarreur électrique (son moteur d'origine, non restauré, l'accompagne).

CHF 10,000 - 15,000
No reserve

"a real car but for children, without any danger as a result of its design, and immediately useable without any instruction." - Carniel Frères.

Built by Ets. Carniel in St. Etienne, France, this charming child's car was made for sports, games and leisure, and in an inspired stroke of marketing is named after the only day of the week when there is no school in France: Thursday!

The two-seater Jeudi featured a unique patented pedalling system that used just one pedal for both accelerating and braking. Boasting a glassfibre body 2.19 metres in length, it was powered by either a VAP or Lavalette 49cc two-stroke engine.

Loosely modelled on a Ferrari 250 GT, the glassfibre body is 2.19 metres long and 82cm wide, and is mounted on a robust steel chassis. The Jeudi was intended for children between the ages of six and 13 and had an educational and driver training role through its use in the 'National Championship of Young Drivers' during the 1950s.

The vendor advises us that the Jeudi was rebuilt circa 2013: the suspension, brakes, steering system, electrics, and body being totally restored. The original engine was exchanged for a Mofamotor with electric starter (the un-restored original motor comes with the car).

103

FIAT 500L 1969

Châssis n° 110 F25 172 82

- One of the 20th Century's truly great cars
- Professionally restored in Switzerland in the 2000s
- Present ownership since 2005



La 500L de luxe, lancée en 1968 aux côtés de la 500F, était mécaniquement identique à cette dernière, mais elle bénéficiait d'embellissements extérieurs et d'améliorations intérieures telles qu'un combiné d'instruments, des sièges et un tapis nouveaux. Ces adorables petites voitures furent pour FIAT un immense succès, avec près de trois millions d'exemplaires vendus lorsque sa production prit fin, en 1975. La 500 est restée toujours aussi populaire, et elle a récemment été élue 'Voiture la plus sexy' par les lecteurs du magazine Top Gear.

Présentée dans une combinaison de couleur d'époque, rouge avec intérieur noir, cette FIAT 500L a été restaurée avec amour au début des années 2000 par un garagiste italien de Genève. Elle avait appartenu à son grand-père, puis à son père, et il l'avait reçue en cadeau de mariage. Son propriétaire actuel l'a achetée en 2005 et l'a régulièrement utilisée tout en la maintenant en excellent état de marche. Depuis 2005, elle a toujours été conservée en garage, a fait l'objet d'entretiens réguliers et a passé tous les exigeants contrôles techniques propres au canton de Vaud (Suisse). Son historique d'entretien est disponible auprès du vendeur. Son dernier entretien a eu lieu en novembre 2016 (facture présente au dossier). Des travaux supplémentaires sur les freins, les filtres etc. ont été entrepris en avril 2019. En juin 2016, cette FIAT a participé à la première édition du Concours d'élégance suisse. Elle est proposée avec son permis de circulation suisse.

CHF 10,000 - 15,000
No reserve

Introduced in 1968 alongside the standard 500F, the deluxe 500L, while mechanically identical, came with exterior cosmetic enhancements and an improved interior featuring new instrument panel, seats, and floor covering. An immense success for FIAT, almost 3,000,000 of these adorable little cars had been sold when production ceased in 1975. The 500 remains as popular today as it ever was, and recently was voted 'Sexiest Car' by the readers of Top Gear magazine.

Finished in a correct period combination of red with black interior, this FIAT 500L was lovingly restored by an Italian garage owner in Geneva, Switzerland in the early 2000s. It had belonged to his grandfather and father before him and was passed down to him as a wedding gift. The current owner purchased the car in 2005 and has used it regularly while keeping it in excellent working condition throughout. Since 2005 the car has always been kept in a garage and has been regularly serviced, successfully passing all stringent technical controls in the canton of Vaud, Switzerland. Service history is available from the owner. The last maintenance was carried out in November 2016 (invoice on file). Additional maintenance work (brakes, filters, etc) was undertaken in April 2019. In June 2016, the FIAT took part in the inaugural edition of the Concours d'Élégance Suisse. The car is offered with a Swiss Permis de Circulation.

MERCEDES-BENZ 300 SL CABRIOLET 1985

Châssis n° WDB1070411A36156

- *Delivered new to Belgium*
- *Circa 107,000 kilometres recorded*
- *Considerable recent refurbishment (bills available)*
- *Swiss Veteran Permis de Circulation*
- *Fitted with hardtop*



Ce cabriolet 300 SL est rouge avec intérieur en cuir beige et possède la transmission automatique optionnelle. La voiture a été construite aux spécifications européennes et livrée neuve en Belgique en avril 1985, sans pot catalytique. Elle fut alors exportée aux États-Unis où elle se trouvait dès octobre 2000. Une restauration débuta alors mais ne fut pas achevée et la Mercedes fut revendue à un marchand hollandais auprès duquel le vendeur l'a acquise.

La voiture a bénéficié d'un considérable travail de rénovation récemment, repeinte en octobre 2020 et dotée de nouveau joints aux portes et d'un hardtop, en plus d'une capote neuve. Les phares ont été rénovés en même temps. À l'intérieur, les sièges en cuir ont été regarnis, de nouvelles moquettes installées, le tableau de bord rénové, et de nouvelles boiseries fixées. Une nouvelle antenne électrique avec son moteur a également été mise en place.

Aucun travail n'a été effectué sur le moteur lui-même, mais une vérification très poussée fut effectuée. La commande de boîte à vitesse, l'huile et les filtres de la boîte et du moteur ont été changés. Les freins ont été révisés, les triangles supérieurs de suspension ont été changés et quatre pneus neufs montés. Mercedes a demandé au vendeur d'installer un pot catalytique, afin d'obtenir le certificat de conformité pour conduire en Suisse, bien que le véhicule n'en ait pas été équipé quand il était neuf. Le système d'échappement et le catalyseur sont donc entièrement neufs.

Décrit par le vendeur comme étant en très bon état général, ce séduisant cabriolet Mercedes-Benz est vendu avec de nombreuses factures de restauration, sa fiche de construction Daimler, son certificat Mercedes de conformité de l'échappement et un permis de circulation vétéran suisse.

CHF 30,000 - 40,000
No reserve

This 300 SL Convertible is finished in red with beige leather interior and has the automatic transmission option. The car was built to European specification and delivered new in Belgium in April 1985, without an exhaust catalyst. It was then exported to the USA and is known to have been there as early as October 2000. Subsequently a restoration was commenced but not completed, and the Mercedes was resold to a Dutch dealer from whom it was purchased by the vendor.

The car benefits from considerable recent refurbishment, being repainted in October 2020 and fitted with new seals for the doors and hardtop in addition to a new hood. The headlights were renovated at the same time. Inside, the leather seats were reupholstered; new carpets fitted; the dashboard refinished; and new wood trim installed. A complete new electrical antenna and motor, etc was fitted also.

No work was done on the engine itself but a full check has been carried out. The gearbox control unit was repaired, and the engine and gearbox oil and filters changed. The brakes have been overhauled; the suspension upper triangles changed; and four new tyres fitted. Mercedes asked the vendor to fit a catalyst in order to obtain the conformity sheet to drive in Switzerland, even though the vehicle did not have one at delivery. The entire exhaust and catalyst system are new.

Described by the vendor as in generally very good condition, this desirable Mercedes-Benz soft-top is offered with numerous restoration invoices; Daimler data sheet; Mercedes Certificate of Exhaust conformity; and a Swiss Veteran Permis de Circulation

105

Livrée neuve à Martina Hingis

PORSCHE 996 CARRERA COUPÉ 1997

Châssis n° WP0ZZZ99ZWS600357

- Won as 1st Prize at the WTA Porsche Tennis Grand Prix in Stuttgart/ Filderstadt in October 1997
- Delivered new to Switzerland
- 116,451 kilometres from new



Cette Carrera automatique, l'une des premières construites, représentait le prix réservé à celle qui remporterait le Grand Prix Porsche de Tennis de la WTA d'octobre 1997, à Stuttgart/Filderstadt. Ce fut une joueuse suisse, Martina Hingis, qui triompha en battant Lisa Raymond 6-4, 6-2 au final. Martina était alors âgée de 17 ans et elle n'avait pas le permis de conduire, mais elle décida néanmoins d'accepter la Porsche, qui fut directement livrée en Suisse depuis l'usine de Stuttgart et immatriculée au nom de sa mère, Melanie Molitor. Le bouchon de remplissage d'essence porte la signature de Martina.

Passée par la suite entre les mains d'un petit nombre de particuliers, cette Porsche est restée dans un bon état, d'origine, et elle affiche un kilométrage garanti de 116 451 km. Son dernier entretien important effectué par Porsche remonte à juillet 2019, à 114 006 km ; il portait sur le remplacement des pneus, des freins etc., et son dernier contrôle technique suisse (MFK) a été passé le 19 mai 2020. De couleur rouge Indian Red avec intérieur en cuir noir, cette Porsche est proposée avec deux clés, une housse de protection neuve confectionnée sur mesure, sa notice d'utilisation, son carnet d'entretien et sa carte grise suisse.

CHF 35,000 - 45,000
No reserve

One of the first built, this automatic transmission Carrera was offered as the winner's prize at the WTA Porsche Tennis Grand Prix in Stuttgart/ Filderstadt in October 1997 where it was won by the Swiss player, Martina Hingis, who beat Lisa Raymond 6-4, 6-2 in the final. At that time Martina was only 17 years old and had no driver's licence, but she nevertheless decided to accept the Porsche, which was delivered directly from the Stuttgart factory to Switzerland and registered in the name of her mother, Melanie Molitor. There is a signed dedication from Martina on the fuel filler cap.

Subsequently owned by a few private collectors, the Porsche remains in good original condition and currently displays a guaranteed genuine total of 116,451 kilometres on the odometer. The last major Porsche service was carried out in July 2019 at 114,006 kilometres and included all new tyres, new brakes, etc while the last Swiss roadworthiness test (MFK) was carried out on 19th May 2020. Finished in Indian Red with black leather interior, the Porsche comes complete with two keys; a new tailored car cover; owner's manual; service book; and a Swiss Carte Grise.

106 Ω

BENTLEY MARK VI 4½-LITRE DROPHEAD COUPÉ 1952

Carrosserie H. J. Mulliner, Park Ward Ltd

Châssis n° B499LNY

- Rare coachbuilt soft-top Mark VI
- Original left-hand drive model
- Delivered new to the USA
- Present ownership since 2008
- Matching numbers chassis and engine



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes ; par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Remise à son expéditeur le 1er octobre 1952, la B499LNY fut livrée par les soins de l'importateur américain J. S. Inskip à son premier propriétaire, M. J. S. Fitch, de Washington, en Pennsylvanie. La copie du dossier de montage du châssis de cette Bentley montre qu'elle a été commandée avec de nombreuses options, dont des clignotants, des verrous de capot, une capote motorisée, un autoradio à ondes moyennes, des projecteurs sealed-beam, une plaque 'Made in England' et des pneus à flancs blancs.

On ne sait malheureusement rien d'autre de ses premières années. Le premier document suivant présent à son dossier est un titre de propriété délivré le 28 janvier 2003 par l'Etat de Floride au nom de Mary M. Coffin, de Palm Beach. Son vendeur actuel a acheté cette Bentley en mars 2008 auprès de Fashion Management Europe (facture d'achat présente au dossier). C'est là une magnifique occasion de posséder une rare et élégante Mark VI à carrosserie spéciale découvrable, le nec plus ultra de son époque en matière de conduite à l'air libre. Bien que le compteur indique 57 067 miles, cette Bentley bénéficierait d'une peinture complète ainsi que de divers travaux esthétiques dans l'habitacle. Une révision de sa mécanique serait également à prévoir. En outre, la capote nécessite une restauration. Néanmoins, le châssis semble solide et les numéros châssis et moteurs concordent.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance; consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Delivered to the shippers on 1st October 1952, 'B499LNY' was supplied new via the United States importer J S Inskip to first owner J S Fitch, Esq of Washington, Pennsylvania, USA. Accompanying copy chassis cards show that the Bentley was ordered with various options including flashing indicators; bonnet locks; power operated hood; medium wave radio; sealed beam headlamps; 'Made in England' plate; and whitewall tyres.

Unfortunately, nothing else is known of its early history, chronologically the next evidence on file being a State of Florida Certificate of Title in the name of Mary M Coffin of Palm Beach issued on 28th January 2003. The current vendor purchased the Bentley in March 2008 from Fashion Management Europe (purchase invoice on file). A wonderful opportunity to own a handsome and rare coachbuilt Mark VI soft-top, the ultimate in 'fresh air' motoring in its day.

Although the current odometer reading states 57,067 miles, this Bentley would benefit from a complete respray and some cosmetic work in the interior. An overhaul of its mechanical components is also required. In addition the soft top has to be restored. However, the chassis looks solid and the car retains its matching numbers engine.

CHF 50,000 - 70,000
No reserve

Voiture de Riccardo Patrese, 2e au GP de Hongrie

BENETTON-FORD B193B MONOPLACE DE FORMULE 1 1993

Châssis n° B193B-02

- Decommissioned Show Car without Engine/Gearbox
- Points-scoring Chassis in four Races
- Driven by Riccardo Patrese



L'hiver 1992-93 fut consacré aux énormes travaux entrepris par Benetton pour améliorer la B193, menés essentiellement sous la houlette du Sud-Africain Rory Byrne qui devait par la suite s'illustrer avec de nombreux succès en Championnat pour le trio Ferrari, Schumacher, Ross Brawn. Ces travaux portèrent sur tout, des boîtes automatiques aux suspensions actives en passant par l'antipatinage. On retint pour 1993 des pneus plus étroits, et l'équipe parvint à la conclusion que le schéma pressenti, engager pour la future saison une version améliorée de la B192, ne serait pas le bon. C'est ainsi que la B193B fut reconçue à partir de zéro et que la première voiture ne fut pas en mesure de courir avant avril. Les voitures, construites dans une usine de près de 8 000 m² et équipées de V8 Ford HB à 75 degrés, furent confiées à Schumacher et Patrese, entre les mains desquels elles se révélèrent compétitives dès le GP d'Imola.

Le châssis proposé – le numéro '2' – a d'abord été la voiture de secours de l'équipe avant de servir pour les essais et de finir par courir avec Riccardo Patrese lors du GP d'Allemagne d'Hockenheim de cette année. Patrese se révéla très régulier avec cette voiture et accumula en Championnat du monde quatre prises de points consécutives, dont une place de deuxième au GP de Hongrie derrière Damon Hill, qui gagnait alors son premier Grand Prix, sur Williams-Renault.

Riccardo Patrese ne put terminer cette année-là le GP du Portugal, à Estoril, à cause d'une collision avec la Footwork-Mugen-Honda de Derek Warwick. Sa Benetton-Ford, la B193B-02, ne fut pas gravement endommagée et, une fois réparée, elle servit de châssis de secours pour les deux derniers GP de la saison, celui du Japon et celui d'Australie.

During the winter of 1992-93 a colossal volume of work had been undertaken by Benetton to perfect the B193 – designed essentially by South African Rory Byrne of later multiple Championship-winning fame with the combination of Ferrari, Schumacher and Ross Brawn. Their work embraced everything from automatic gearboxes to active suspension and traction control. Narrower tyres were mandated for 1993 and the team concluded that their original plan – which had been to race a revised version of the 1992 car into the new season – would prove inadequate. Therefore, the B193B design began from scratch, the first car not ready to race until April. The cars were built in a new 85,000 square foot factory, and from the Imola race forward these B193B cars with their Ford HB 75-degree V8-cylinder engines proved competitive in the hands of drivers Schumacher and Patrese.

This particular chassis – number '2' – appeared first as the team's spare car before being used for testing and then finally emerging as a race chassis for Riccardo Patrese in the year's German GP at Hockenheim. Patrese proved very consistent in this car, accumulating four consecutive World Championship points-scoring finishes – including a fine second place behind Damon Hill (winning his first Grand Prix race with Williams-Renault) in Hungary.

Riccardo Patrese failed to finish the year's Portuguese GP at Estoril after colliding with Derek Warwick's Footwork-Mugen-Honda. This Benetton-Ford 'B193B-02' – was not badly damaged, and after repair it reappeared as the team's spare chassis for both the end-of-season Japanese and Australian GP races.



A propos de la saison 1993, Ross Brawn se souvient, avec la franchise qui le caractérise, que "c'était intéressant pour nous car nous nous battions contre McLaren, une équipe de premier plan qui utilisait le même moteur que nous. Au début de la saison, ils avaient de meilleurs résultats que nous. Mais, à partir d'Imola, nous nous sommes ressaisis." A l'automne de cette année, Schumacher était en mesure de challenger les pilotes Williams, Alain Prost et Damon Hill, avec une voiture qui se comportait mieux que leur Williams-Renault dans les virages rapides. Mais l'équipe Williams avait davantage que Benetton l'habitude de courir avec des suspensions actives, ce qui se révéla vers la fin de saison être un avantage pour cette équipe motorisée par Renault. Riccardo Patrese, qui avait piloté des Williams à suspension active en 1992, fit bénéficier Benetton de sa riche expérience du sujet, ce qui se révéla extrêmement précieux pour les B193B de la saison 1993, qui en étaient équipées.

La Benetton-Ford proposée est un châssis qui a remporté de nombreux points en Championnat du monde ; c'est un objet extrêmement fascinant et digne d'entrer dans une collection, produit par une marque respectée, associé à des pilotes d'exception, conçu et développé par des personnages connus et unanimement respectés, des noms de l'histoire de la Formule 1 tels que Ross Brawn, Rory Byrne et Pat Symonds, le spécialiste des suspensions... Cet élégant projectile est l'incarnation d'une histoire des plus honorables.

Veillez noter que la voiture a été mise hors service et est proposée en tant que voiture d'exposition sans moteur, boîte de vitesses et électronique.

PALMARES EN COURSE DE LA BENETTON-FORD B193B-02 1993
 GP d'Europe à Donington Park Voiture de secours
 GP de San Marin, à Imola Voiture de secours

Voiture d'essais jusqu'aux...

GP d'Allemagne, à Hockenheim Patrese – q. 7e – 5e – Points au Championnat
 GP de Hongrie, Hungaroring Patrese – q. 5e – 2e – Points au Championnat
 GP de Belgique, à Spa-Francorchamps Patrese – q. 8e – 6e – Points au Championnat

GP d'Italie, à Monza Patrese – q. 10e – 5e – Points au Championnat
 GP du Portugal, à Estoril Patrese – q. 7e – Collision

GP du Japon, à Suzuka Voiture de secours
 GP d'Australie, à Adélaïde Voiture de secours

CHF 80,000 - 120,000

Looking back on that 1993 season Ross Brawn recalled with typical candour: "It was interesting for us because we were up against McLaren – a top class team – using the same engine as us. At the beginning of the season, they did a better job than we did. But, from Imola onwards we started to get our act together". By the autumn of that year Schumacher was able to press the Williams drivers – Alain Prost and Damon Hill – with a car which was better-developed than their Williams-Renault in high-speed corners. However, the Williams team had greater experience of racing active suspension than Benetton and that proved to be an advantage for the Renault-powered team towards the end of the season. Riccardo Patrese – having driven the active-suspension Williamses through 1992 – brought much knowledge to Benetton which proved invaluable early in the 1993 season with these B193B cars so equipped.

This Benetton-Ford is offered here as a highly attractive and collectible World Championship points-scoring chassis from a respected marque, associated with formidable drivers and as designed and developed by such well-known – indeed immensely respected – names within Formula 1 history as Ross Brawn, Rory Byrne and suspension development specialist Pat Symonds.... This sleek projectile embodies a most respectable history. Please be advised that the car has been decommissioned and is being offered as a show car only without engine, gearbox and electronics.

1993 BENETTON-FORD 'B193B-02' RACING RECORD
 European GP, Donington Park Spare car
 San Marino GP, Imola Spare car

Test car until...

German GP, Hockenheim Patrese – q.7 – 5th – scoring Championship points
 Hungarian GP, Hungaroring Patrese – q. 5th – 2nd – scoring Championship points
 Belgian GP, Spa-Francorchamps Patrese – q. 8th – 6th – scoring Championship points
 Italian GP, Monza Patrese – q.10th – 5th – scoring Championship points
 Portuguese GP, Estoril Patrese – q.7th – Rtd – collision

Japanese GP, Suzuka Spare car
 Australian GP, Adelaide Spare car

From a collection of Swiss registered sport cars

Lots 108 - 111





MARTINI RACING

MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION II 1990

Châssis n° WDB2010361F739485

- Limited edition 'homologation special'
- Imported into Switzerland from Germany in 2012
- One owner in Switzerland
- Offered with service book and owner's manual



La 190, une berline quatre portes traditionnelle à moteur avant et propulsion, était proposée avec une grande variété de moteurs allant du quatre cylindres 1,8 litres au six cylindres 2,6 litres, auxquels s'ajoutaient des diesel 2 litres et 2,5 litres. Les ingénieurs de Mercedes-Benz s'étaient arrangés pour offrir une habitabilité généreuse, rivalisant avec les modèles plus grands de la marque, malgré les dimensions générales compactes de la 190, tandis qu'une ingénieuse suspension arrière à cinq bras, conçues par ordinateur était associée à une suspension avant conventionnelle McPherson pour assurer une excellente tenue de route sans négliger le confort. Une version sportive ne tarda pas à faire son apparition, la 2.3-16 de 185 ch intégrant la gamme 190 à l'automne 1983, suivie d'une 2.5-16 encore plus puissante en 1985. Ces voitures avaient été conçues avec la compétition en tête, et des séries limitées Evolution et Evolution 2 arrivaient avant la fin de la décennie.

Dévoilée au salon de Genève en 1990, l'« Evo 2 » arborait un spectaculaire kit carrosserie avec un imposant aileron arrière. Ce dernier avait été dicté par le règlement du Groupe A qui n'autorisait aucun appendice aérodynamique qui ne soit pas de série, et avait été installé de façon à ne pas obstruer la visibilité arrière. Bien que son apparence extérieure ait suggéré la compétition, l'intérieur de l'Évolution 2 restait strictement « classe affaire » avec d'opulents sièges cuir et des inserts en ronce de noyer dans la plus pure tradition Mercedes-Benz.

A conventional front-engine, rear-drive, four-door saloon, the 190 was available with a variety of engines ranging from a 1.8-litre four to a 2.6-litre six, plus 2.0-litre and 2.5-litre diesels. Mercedes-Benz's engineers contrived to offer generous interior accommodation, rivalling that of the firm's larger models despite the 190's compact overall dimensions, while an ingenious new computer-designed five-link rear suspension system was combined with conventional McPherson struts at the front to ensure excellent roadholding without compromising ride comfort. A sports model was not long in coming, the 185bhp 2.3-16 joining the expanding 190 range in the autumn of 1983, to be followed by the more powerful 2.5-16 in 1985. Produced with touring car racing in mind, limited edition Evolution and Evolution 2 versions had arrived by the decade's end.

Premiered at the 1990 Geneva Motor Show, the 'Evo 2' featured a dramatic looking body kit, complete with huge rear wing. The latter had been necessitated by Group A rules that did not permit any non-production aerodynamic devices to be fitted for racing, and was mounted so that it did not interfere with rearward vision, another requirement. Although its exterior appearance suggested the racetrack, the Evolution 2's interior remained strictly 'business class', with opulent leather upholstery and wood veneer embellishment in the best Mercedes-Benz tradition.



Sous le capot, le moteur quatre cylindres 2,5 litres 16 soupapes fut développé sous la direction de Jörg Abthoff pour donner 231 ch à 7200 tours/min, soit 36 de plus que la version de base. Elle revendiquait une vitesse maximale de 250 km/h et un 0 à 100 km/h en 8,1 secondes. Le train roulant avait été judicieusement optimisé pour encaisser avec ce surcroît de performance, incorporant des freins plus grands, une suspension raffermie et des roues de 17 pouces, tandis que la suspension à niveau constant ajustable était conservée.

En quelques mois, les 500 modèles requis pour l'homologation en Groupe A étaient réalisés. Sur circuit, la « Evo 2 » se comportait aussi bien que le suggérait son allure, Klaus Ludwig remportant le championnat DTM pour Mercedes-Benz en 1992.

Numéro 476 de la série, cette Evo 2, immatriculée en Suisse, a été importée d'Allemagne par le vendeur en 2012 et il la décrit comme étant dans un état impeccable sous tous les angles. La voiture est équipée d'une suspension « Sport », mais la suspension originale est comprise dans la vente. Noire avec intérieur cuir assorti, cette classique Mercedes moderne est vendue avec ses anciens papiers allemands, son certificat d'authenticité, son manuel du propriétaire original, son carnet d'entretien et le mode d'emploi de sa radio, ainsi que les manuels additionnels de l'Evo 2 et de l'aileron arrière. La voiture est également vendue avec sa roue de secours d'origine.

CHF 160,000 - 200,000

Under the bonnet, the 2.5 Litre 16-valve 4 cylinder engine, developed under the leadership of Jörg Abthoff produced 231 bhp at 7200 rpm, which was 36 bhp more than the standard specification.

A top speed of 250km/h (155mph) and a 0-100km/h (62mph) time of 8.1 seconds were claimed. The running gear was suitably upgraded to cope with the increased performance, incorporating larger brakes, stiffer springing and 17" diameter wheels, while the self-levelling suspension's adjustable ride height feature was retained.

Within a few months of its launch, the 500 cars required for Group A homologation had been completed. On the racetrack the 'Evo 2' performed as well as its competition-inspired looks suggested it should, Klaus Ludwig duly clinching the DTM Championship for Mercedes-Benz in 1992.

Number '476' of the series, this Swiss-registered Evo 2 was imported from Germany by the current vendor in 2012 and is described by him as in impeccable condition in every respect. The car is fitted with a 'Sport' suspension system, while the original suspension is included in the sale. Finished in black with matching leather interior, this most collectible modern Mercedes comes with its old German documents; Certificate of Authenticity; original owner's handbook, service booklet and radio instructions; and the additional manuals for the Evo 2 and the rear spoiler. The car also comes with its original spare wheel.

RENAULT 5 TURBO 1 1983

Châssis n° VF1822000C0001504

- *Iconic Group B homologation special*
- *Two owners from new and less than 60,000 kilometres*
- *Present owner since 1990*
- *Offered with service book and owner's manual*



La Renault 5 Turbo (puis Turbo 2), qu'il ne faut pas confondre avec les banales Renault 5 Gordini Turbo ou GT Turbo à traction avant, était un modèle spécial à moteur central, construit en série limitée entre 1979 et 1986 et destiné à l'homologation en Groupe B pour le rallye. L'immense expérience du turbo acquise par Renault en Formule 1 fut transposée au modeste moteur 1,4 litres à soupapes en tête. Le turbo faisait monter la puissance à 160 ch (en version route) qui permettait d'obtenir une vitesse maximale de 260 km/h et un 0 à 100 km/h aux environs de 7 secondes. Sur la Turbo, ce remarquable petit moteur était monté au centre (à la place des passagers arrière) et entraînait les roues arrière par le biais d'une transmission transaxle à cinq rapports.

La Turbo, une supercar à peine déguisée, fut dévoilée sous forme de prototype au Salon de Paris en 1978 et fit ses débuts en compétition en 1980. En 1981, Ragnotti/Andrié remportaient le rallye de Monte-Carlo pour Renault et l'année suivante Ragnotti gagnait le Tour de Corse. Confrontée à des voitures d'usine à transmission intégrale de plus en plus nombreuses, Renault répondit avec les versions 5 Tour de Corse et 5 Maxi Turbo, plus puissantes, Ragnotti s'adjugeant un Tour de Corse supplémentaire en 1985. À la fin de la saison, l'équipe d'usine retirait la 5 Turbo de la compétition.

Not to be confused with the conventional front-wheel drive Renault 5 Gordini Turbo or GT Turbo, the Renault 5 Turbo (and later Turbo 2) was a mid-engined homologation special built in limited numbers for Group B rallying between 1979 and 1986. Renault's considerable Formula 1-derived turbo-charging expertise was applied to the humble 1.4-litre overhead-valve engine, resulting in a power increase to 160bhp (in road trim), an output sufficient for a top speed of 260km/h and a 0-100km/h time of around 7 seconds. In the Turbo, this remarkable little engine was mounted amidships (where the rear passenger seats had been) and drove the rear wheels via a five-speed transaxle.

A thinly disguised two-seater supercar, the Turbo was first seen in prototype form at the 1978 Paris Salon and made its competition debut in 1980. In 1981 Ragnotti/Andrié won the Monte Carlo Rally outright for Renault and the following year Ragnotti won the Tour de Corse. Faced with increasing competition from teams running four-wheel-drive cars, Renault responded with more powerful Tour de Corse and Maxi Turbo variants, Ragnotti adding another Tour de Corse win in 1985. At the end of the season the works team retired the 5 Turbo from competition.



Cette Renault 5 Turbo a été vendue neuve à M. Valli de Sion, en Suisse en 1983 auquel le vendeur l'a achetée en 1990. Une récente révision a vu le remplacement de la pompe (2016), de l'alternateur (2017), la révision complète du système d'alimentation (2017) et le remplacement des bougies et des injecteurs (factures au dossier). Décrite par le vendeur comme étant dans un état impeccable, la voiture est vendue avec sa pochette Renault contenant la carte de garantie, la fiche constructeur, le manuel du propriétaire et le carnet d'entretien, tous originaux, et le mode d'emploi de la radio. Elle est également accompagnée de sa trousse à outils, de son cric, et de sa roue de secours, de son contrôle technique et de sa carte grise suisse.

This Renault 5 Turbo was sold new to a Mr Valli in Sion, Switzerland in 1983 and bought from him by the current vendor in 1990. Recent maintenance has included replacing the fuel pump (2016); replacing the alternator (2017); completely overhauling the fuel system (2017); and a major service that included renewing all the spark plugs and injectors (invoices on file). Described by the vendor as in impeccable condition throughout, the car comes with its original Renault wallet containing the warranty card; original build cards; original owner's book and service book; and radio instructions book. The car also comes with its tool kit; original jack; spare wheel; Contrôle Technique; and a Swiss Carte Grise.

CHF 90,000 - 100,000

LANCIA DELTA HF INTEGRALE EVOLUZIONE II 1994

Châssis n° ZLA831AB000584151

- One of a believed 220 examples produced
- Delivered new to Switzerland
- Present ownership since 2016



À partir du milieu des années 1960 jusqu'au début des années 1990, Lancia fut un acteurs majeurs en rallye international, remportant le championnat du monde des rallyes constructeur pas moins de 11 fois entre 1972 et 1992, avec une remarquable succession de six victoires commençant en 1987. Au cours de la même période, les pilotes Lancia remportèrent le championnat d'Europe des rallyes à 14 reprises et le championnat du monde des pilotes (inauguré en 1978) quatre fois. Les modèles utilisés – Fulvia HF, Stratos, Rally 037 et la famille des Delta, S4, HF et Integrale – font partie des voitures de rallye les plus titrées de tous les temps.

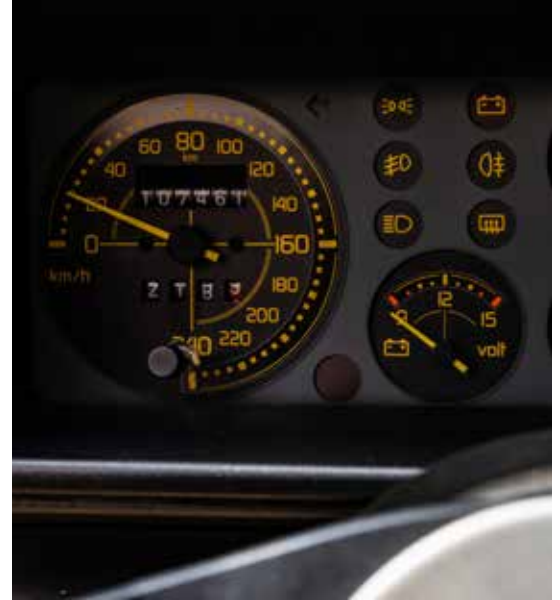
Après avoir utilisé un système combinant un compresseur traditionnel (Volumex) avec un turbocompresseur sur la Delta S4 de rallye « spéciale homologation », Lancia opta pour le seul Turbo, moins « exotique », pour la Delta HF. Déjà reconnue pour ses grandes qualités routières grâce à une suspension très travaillée, la HF passait au cran supérieur avec une transmission intégrale aux quatre roues dernier cri intégrant un visco-coupleur et un différentiel Torsen.

Estampillée Delta HF 4WD au moment de son lancement en 1986, la voiture faisait appel à un compresseur Volumex avant de l'échanger pour un simple turbo en devenant Integrale en 1987, tout en restant une berline familiale tout à fait pratique dans sa version routière. Les performances firent encore un bond avec l'adoption d'une culasse 16 soupapes sur le quatre cylindres 2 litres en 1989, la puissance maximale passant à 200

From the mid-1960s until the early 1990s, Lancia was a major force in international rallying, winning the World Rally Championship for Makes no fewer than 11 times between 1972 and 1992, including a remarkable six successive victories commencing in 1987. During the same period, Lancia drivers won the European Rally Championship on 14 occasions and the World Drivers' Championship (only instigated in 1978) four times. The models used - Fulvia HF, Stratos, Rally 037, and the Delta family (S4, HF, and Integrale) - are among the most successful rally cars of all time.

After experimenting with a system combining both a conventional (Volumex) supercharger and a turbo on their 'homologation special' Delta S4 rally car, Lancia opted for turbo-charging alone for the less exotic Delta HF. Already a fine handling car courtesy of its tuned suspension, the HF moved up a class with the introduction of a state-of-the-art four-wheel-drive transmission incorporating Ferguson viscous couplings and a Torsen differential.

Badged as the Delta HF 4WD on its introduction in 1986, the model retained the Volumex blower initially before switching to a straightforward turbo when transformed into the Integrale in 1987. The latter would prove a supremely capable rally car, winning the World Championship in both 1987 and 1988, yet in road trim remained a thoroughly practical family hatchback. Integrale performance was boosted further by the introduction of a 16-valve cylinder head for the 2-litre four-cylinder engine in 1989, maximum power increasing to 200bhp and top speed to 220km/h.



ch et la vitesse maximale à 220 km/h. Homologuée pour maintenir les voitures d'usine à niveau, les premières Evoluzione furent construites à la fin de 1991, avec des voies plus larges, une carrosserie modifiée en conséquence et un moteur recartographié délivrant 210 ch, entre autres améliorations. L'Evo 2 était globalement identique mais recevait un pot catalytique.

Cette Evo 2 a été livrée neuve à Genève, en Suisse. Le vendeur l'a achetée chez Carugati Automobile à Plan-les-Ouates, en Suisse en 2016 (voir l'annonce au dossier). Le vendeur nous signale que tous les entretiens ont ensuite été effectués par le spécialiste Lancia, GSG Racing à Gingins, en Suisse. La voiture est vendue avec sa roue de secours dans sa housse, le cric et la trousse à outils tous d'origine. La documentation qui l'accompagne comprend les papiers de garantie originaux, le livret Lancia Scudo, le manuel Lancia et plusieurs factures. Immatriculée en Suisse, cette magnifique Integrale représente une belle opportunité d'acquérir une des plus rares, des plus séduisantes et plus en plus recherchées sportives routières de son époque.

CHF 70,000 - 90,000

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. This Evo 2 was delivered new in Geneva, Switzerland. The current vendor purchased the car from Carugati Automobile in Plan-les-Ouates, Switzerland in 2016 (see advertisement copy on file). We have been advised by the vendor that all servicing has since been carried out by Lancia specialists, GSG Racing in Gingins, Switzerland. The car comes complete with the original spare wheel in its original cover; the original jack; and the full original tool kit. Accompanying documentation includes the original warranty document; Scudo Lancia Book; Lancia Service manual; and some invoices. Registered in Switzerland, this beautiful Integrale represents a wonderful opportunity to acquire one of the rarest, most desirable, and increasingly collectible sporting road cars of its era.

FERRARI 550 MARANELLO 1997

Carrossée par Pininfarina

Châssis n° ZFFZR49B000106549

- *Delivered new to Jean-Claude Mimran in Monaco*
- *Three owners and only 72,000 kilometres from new*
- *Offered with original books and tools*



En dévoilant la 550 Maranello, Ferrari retournait à sa vieille tradition des sportives à moteur V12 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 traînée minimale avec un appui constant 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 débouillage 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.

With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari 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.



La voiture que nous proposons a été livrée neuve à Monaco par Ferrari France (Charles Pozzi) le 13 novembre 1996 au riche homme d'affaire français, amateur de belles voitures qui fut un temps l'un des propriétaires de Lamborghini, Jean-Claude Mimran. Le vendeur est le troisième propriétaire de la Ferrari. Il la décrit comme étant dans un état impeccable, n'ayant parcouru que 72 000 kilomètres d'origine. La Maranello est vendue avec son carnet d'entretien, son manuel du propriétaire, le mode d'emploi de sa radio, tous ses outils originaux, une housse et son échappement d'origine (un échappement TubiStyle est actuellement monté sur la voiture). Vendue avec sa carte grise suisse qui sera envoyée à l'acheteur après la vente.

CHF 70,000 - 90,000

The car we offer was delivered new in Monaco by Ferrari France (Charles Pozzi) on 13th November 1996 to the wealthy French businessman, noted car connoisseur and one-time joint owner of Lamborghini, Jean-Claude Mimran. The current vendor is the Ferrari's third owner. Described by him as in impeccable condition throughout, having covered only 72,000 kilometres from new, the Maranello comes with its service booklet; owner's handbook; radio instruction book; all the original tools; a car cover; and the original exhaust system (a TubiStyle exhaust is fitted at present). Offered with a Swiss Carte Grise that will be sent to the buyer after the sale.

112 Ω

MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN '722 EDITION' 2007

Châssis n° WDDAJ76F07M001387

- *Limited edition model commemorating Mercedes-Benz's famous 1955 Mille Miglia victory*
- *Delivery mileage of 120 kilometres*
- *Built to Gulf States specification*
- *Offered with factory specification sheet*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

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.

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. La transmission automatique à cinq rapports a été spécialement optimisée pour les couples très élevés et permet au conducteur de choisir entre différentes options de passages des rapports grâce au système Speedshift.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance; consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

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.

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 0-100km/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). The five-speed automatic transmission was specially optimised for very high torque and also offered the driver the option of choosing between different shift characteristics using the Speedshift system.



Illustrant la longue collaboration technique que Mercedes-Benz et McLaren ont partagée en Formule 1, la structure monocoque châssis/carrosserie en fibre de carbone de la SLR est construite dans l'usine McLaren, alors toute nouvelle, à Woking, en Angleterre. 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.

La voiture proposée est un exemplaire de la Mercedes-Benz SLR McLaren 722 Edition. Le 722 fait référence à la victoire de Stirling Moss et de son copilote Denis Jenkinson, dont la Mercedes-Benz 300 SLR portait le numéro 722 (indiquant l'heure du départ, 7 heures 22) aux Mille Miglia 1955. Construites aux spécifications des pays du Golfe, la voiture arbore une étonnante livrée Crystal Cassiterite noir métallisé avec un intérieur cuir Silver Arrow couleur cuivre. L'équipement de série comprend un système audio 30 APS, un système d'ouverture des portes de garage, un extincteur et de grands disques de freins à l'avant (19 pouces), tandis que le chargeur de CD et les sièges avant taille XL sont des options d'usine. La voiture 195 kilomètres au compteur et sera vendue avec sa fiche technique d'usine. Un exemplaire presque parfait, cette McLaren SLR est proche de son état neuf avec un kilométrage minimal. La voiture aura besoin d'un entretien chez Mercedes avant de retourner sur la route après avoir été entreposée pour un certain temps.

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. 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.

The car offered here is an example of the Mercedes-Benz SLR McLaren 722 Edition. The '722' refers to the victory in the 1955 Mille Miglia of Stirling Moss and his co-driver Denis Jenkinson, whose Mercedes-Benz 300 SLR had the starting number '722' (indicating a start time of 7:22 a.m.). Built to Gulf States specification, the car is finished in stunning Crystal Cassiterite Black Metallic with Silver Arrow copper-coloured leather interior. Standard equipment includes an Audio 30 APS sound system; garage door opener; fire extinguisher; and larger (19") front brake discs, while a CD changer and 'XL' size front seats are among the factory options fitted. The car is offered with a factory specification sheet. A near perfect example, this SLR McLaren is close to brand-new condition, with a very low mileage of just 119 kilometres. The car would benefit from a service from Mercedes Benz before returning to the road after a long period in storage.

CHF 200,000 - 300,000
No reserve

MERCEDES-BENZ SLS AMG 'BLACK SERIES' 2014

Châssis n° WDDRJ7HA0EA010626

- Ultimate expression of the noble 'Gullwing' tradition
- 2,100 kilometres recorded
- Impeccable 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 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 papillon », comme son illustre devancière et

"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

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.

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 incluaient 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 la transmission AMG SpeedShift DCT à sept rapports permettaient des passages plus rapides que sur le modèle de série, tandis qu'on comptait

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.

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 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,



de nombreux autres progrès à la suspension, à la direction, aux freins et à l'aérodynamique, incluant l'aile 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-t-elle pour le moment l'ultime expression de la noble tradition des « ailes papillon ».

Jaune avec intérieur noir, cette spectaculaire Black Series est la première du type livrée aux États-Unis. Ses caractéristiques les plus alléchantes sont :

- Éclairage Solarbeam AMG
- Caméra de recul
- Commande d'ouverture de portes de garage
- Éclairage spécial avec mode plein jour automatique
- Rétroviseurs intérieur et extérieurs à intensité variable
- Sièges électriques réglables à mémoire
- Volant cuir et microfibre AMG Performance
- Pack fumeur
- Pack intérieur carbone AMG
- Boîte AMG Speedshift DCT Sport à 7 rapports
- Contrôle de pression des pneus
- Suspension sport AMG Ride Control
- Rétroviseurs extérieurs électriques escamotables
- Système COMAND APS avec changeur de DVD
- Système media Interface avec câble
- Radio satellite « Sirius »
- Alarme antivol (EDW)
- Air conditionné automatique Thermotronic
- Lave-phare

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 yellow with black interior, this spectacular 'Black Series' is the first of its kind to be delivered to the USA. Its mouth-watering specification includes the following:

- AMG solarbeam lighting
- Rear camera
- Garage door opener
- Special switching - daytime running light
- Interior & exterior mirrors automatic dimming
- Memory Package electrically adjustable driver's seat
- AMG Performance steering wheel in leather/microfibre
- Smoking Package
- AMG carbon package interior
- AMG Speedshift DCT 7-speed sports gearbox
- Tyre pressure control
- AMG Ride Control sports suspension
- Electrically folding exterior mirrors
- COMAND APS with DVD changer
- Media Interface including consumer cable kit
- Satellite radio 'Sirius'
- Burglary and theft warning system (EDW)
- Thermotronic automatic air conditioning





Phares Bi-Xénon
 Roues forgées AMG 19/20 pouces
 Clé à commande à distance et mode panique
 Rétroviseurs extérieurs en fibre de carbone
 Système audio Burmester ambiance 3D
 Ouverture du coffre séparée
 Pack performance
 Freins AMG composite céramique haute performance
 Cric
 Habillage carbone du compartiment moteur AMG
 Pack Aérodynamique AMG
 Éléments décoratifs en carbone AMG
 Pack navigation
 Lecteur de DVD code régional 1

Décrite par le vendeur comme étant dans un état impeccable, n'ayant parcouru que 2,100 kilomètres d'origine, cette Mercedes-Benz, véritable classique moderne, est vendue avec tous ses livrets et ses outils, immatriculée en Suisse.

CHF 480,000 - 600,000

Headlight cleaning system
 Bi-Xenon headlights
 19/20" AMG forged wheels
 Key with radio remote control and panic switch
 AMG carbon exterior mirror
 Burmester high-end 3D surround sound system
 Separate rear lid lock
 Performance enhancement
 AMG ceramic high-performance composite braking system
 Wheel change tool
 AMG carbon engine compartment cover
 AMG Aerodynamics Package
 AMG decorative elements carbon
 Navigation package
 DVD player with regional code 1

Described by the vendor as in impeccable condition, having covered a mere 2,100 kilometres from new, this collectible modern Mercedes-Benz comes complete with all books and tools and is registered in Switzerland.

115

Livrée neuve à Roger Federer

MERCEDES-BENZ CLK 63 AMG 'BLACK SERIES' 2009

Châssis n° WDB2093771F241049

- One of only 500 produced
- Delivered new to Roger Federer
- Only 4,100 kilometres from new
- Registered in Switzerland



« C'est du brutal. Nous sommes descendu à 7 minutes 52 secondes sur le Nürburgring... et c'était dans la circulation. Je ne pense que nous ayons jamais fait une voiture aussi totalement performante. » - Tobias Moers de Mercedes-Benz AMG commentant les performances de la CLK 63 AMG 'Black Series'.

Ce que nous proposons ici est l'une des séries limitées les plus exclusives et les plus recherchées de Mercedes-Benz de ces dernières années, la CLK 63 AMG 'Black Series' coupé, dont seulement 500 exemplaires ont été produits entre 2007 et 2009. AMG, aujourd'hui 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.

La CLK série 209 a été dévoilée en 2002 sous forme de coupé (C209) et de cabriolet (A209) avec des moteurs essence quatre cylindres 1,8 litre jusqu'au V8 6,2 litres, en plus que quelques diesel. Pour la 63 AMG 'Black Series', le V8 6,2 litres fut le moteur retenu, offrant 500 ch et 692 m/kg de couple, passés aux roues arrière via une transmission SpeedShift 7G-Tronic. La vitesse maximale s'élevait à environ 300 km/h, tandis que les autres caractéristiques spéciales comprenaient la suspension réglable manuellement, un différentiel à glissement limité, des prises d'air plus grandes, des sièges baquets, des roues de 19 pouces, un spoiler et un diffuseur en fibre de carbone et des passages de roues élargis.

"It is pretty hardcore. We've got down to 7min 52sec on the Nürburgring... and that was in traffic. I don't think we've ever done a more complete performance car." - Tobias Moers of Mercedes-Benz AMG commenting on the performance of the CLK 63 AMG 'Black Series'.

Offered here is one of the most exclusive and sought after limited-edition Mercedes-Benz models of recent years: the CLK 63 AMG 'Black Series' Coupé, only 500 of which were produced between 2007 and 2009. 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.

The mid-size 209-Series CLK was introduced in 2002 in coupé (C209) and convertible (A209) forms, with petrol engines ranging from a 1.8-litre four to a 6.2-litre V8 plus a selection of diesels. For the 63 AMG 'Black Series', the 6.2-litre V8 was the chosen power plant, producing 500bhp and 465lb/ft of torque, which was delivered to the rear wheels via a SpeedShift 7G-Tronic transmission. Top speed was raised to around 300km/h (186mph), while other special features included manually adjustable suspension; a limited-slip differential; larger air intakes; bucket seats; 19" alloy wheels; and a carbon fibre spoiler, diffuser, and widened wheelarches.



Cette spectaculaire 'Black Series' a été livrée neuve au champion de tennis Roger Federer en juillet 2009. Cette dernière saison est l'une des plus importantes de Federer, puisqu'elle l'a vu gagner son premier Open de France, tandis que sa victoire à Wimbledon lui assurait son 15e grand chelem, dépassant le record « homme » de Pete Sampras. Il a fini la saison n°1 mondial pour la cinquième fois de sa carrière. Roger a conservé la CLK jusqu'en février 2010 et la carte grise suisse originale à son nom figure au dossier. Toujours immatriculée en Suisse et vendue avec tous ses livrets et ses outils, la voiture n'a parcouru que 4,100 kilomètres et est décrite par le vendeur comme étant dans un état impeccable.

CHF 150,000 - 200,000

This spectacular CLK 63 AMG 'Black Series' was delivered new to tennis superstar Roger Federer in July 2009. The latter season is one of Federer's most significant, as it saw him win his first French Open Championship, while with his victory at Wimbledon he secured his 15th Grand Slam title, surpassing Pete Sampras' men's record of 14. He finished the season as the World No. 1 for the fifth time in his career. Roger kept the CLK until February 2010 and the original Swiss Carte Grise in his name is on file. Still registered in Switzerland and offered with all books and tools, the car has covered only 4,100 kilometres and is described by the vendor as in impeccable condition.

LAMBORGHINI URRACO P300 1976

Carrosserie Bertone

Châssis n° 20352

Moteur n° 20352

- *One of only 190 built*
- *3.0-litre quad-cam V8 engine*
- *Fresh from the motor vehicle technical control*



« Petite » Lamborghini destinée à concurrencer la Dino 308 de Ferrari et la 911 de Porsche, l'Urraco fut dévoilée en 1970, les livraisons débutant en 1972. L'Urraco (son nom signifie jeune taureau) reprenait la disposition mécanique de la Miura mais à la place du V12 4 litres transversal, on trouvait un V8 2,5 litres à deux arbres à cames développant 220 ch. Dessinée par la carrozzeria Bertone, l'Urraco monocoque faisait appel à des suspensions McPherson aux quatre roues et, malgré son empattement 9 cm plus court que celui de la Miura elle pouvait offrir un habitacle 2+2. Ses accélérations foudroyantes et sa vitesse maximale de 230 km/h étaient secondées par une tenue de route exceptionnelle et un confort surprenant.

En 1974, la P250 fut remplacée par la P300. Cette dernière recevait un V8 3 litres, désormais doté de doubles arbres à cames en tête et développant 250 ch (265 à partir de 1976) qui lui permettaient d'offrir une vitesse maximale de 260 km/h et un 0 à 100 km/h en 5,2 secondes. Simultanément, la transmission et la suspension étaient améliorées et le tableau de bord redessiné. Malgré sa conception très saine, ses performances supérieures et de nombreuses améliorations, cette nouvelle Urraco ne réussit pas à se vendre en nombre suffisants et quand la production prit fin en 1978 seulement 190 P300 avaient été construites, comparées aux 520 P250. N'ayant jamais atteint les volumes espérés par son constructeur, l'Urraco est bien plus rare que ses contemporaines Ferrari Dino ou Porsche 911. Une voiture de connaisseur.

A 'small' Lamborghini intended to compete with Ferrari's Dino 308 and Porsche's 911, the Urraco was announced in 1970, with deliveries commencing in 1972. The Miura's basic mechanical layout was adopted for the Urraco (the name means 'young bull') but in place of the former's transversely-mounted 4.0-litre V12 there was a 2.5-litre two-cam V8 producing 220bhp. Styled by Carrozzeria Bertone, the unitary-construction Urraco employed McPherson Strut suspension all round and, despite a wheelbase 9cm shorter than the Miura's, was roomy enough to accommodate a 2+2 cockpit. Brisk acceleration and a top speed of 230km/h were complemented by leech-like roadholding and a comfortable ride.

In 1974 the P250 was superseded by the P300. The latter was powered by a 3.0-litre V8, which now boasted twin overhead camshafts and produced 250bhp (265 horsepower from 1976), which was good enough for a top speed of around 260km/h and 0-100km/h in 5.2 seconds. At the same time the transmission and suspension were improved and the dashboard layout revised. Despite its basic soundness, superior performance and numerous improvements, this latest Urraco still failed to sell in significant numbers and when production ceased in 1978 only 190 P300s had been made compared with 520 of the P250. Never the volume seller its maker hoped for, the Urraco is much rarer than either the contemporary Ferrari Dino or Porsche 911. One for the connoisseur.



Livrée neuve en Allemagne, cette rare P300 a été achetée par le vendeur en 2014 au Garage Roland Affolter à Porrentruy, en Suisse (Cf. facture présente au dossier). Son histoire précédente n'est pas connue. L'air conditionné de cet exemplaire fonctionne et la voiture sort d'un contrôle technique datant du 7 mai 2021. Vendue avec ses manuels et sa carte grise Suisse, elle a un statut de « vétéran » et représente une magnifique opportunité de posséder une de ces délicieuses « petites » Lamborghinis.

CHF 60,000 - 80,000
No reserve

Registered new in Germany, this rare P300 was purchased by the vendor in 2014 from Garage Roland Affolter in Porrentruy, Switzerland (bill of sale on file). Its preceding history is not known. The air conditioning and electric windows work, and the car comes fresh from the motor vehicle technical control carried out on 7th May 2021. Offered with instruction manuals and a Swiss Carte Grise, it has 'veteran' status and represents a wonderful opportunity to own one of these delightful middleweight Lamborghinis.

117 Ω

MASERATI KHAM SIN COUPÉ 1982

Carrosserie Bertone

Châssis n° AM 120 504

- One of only 430 produced
- Maserati's top-of-the-range model in its day
- 4.9-litre V8 engine
- Present ownership since 2008



Veuillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

L'attrayante et innovante carrosserie fastback 2+2 à hayon était tout en acier et la Khamsin à moteur avant recevait une suspension indépendante à double triangulation, semblable à celle des Bora et Merak. La puissance émanait d'une version 4,9 litres du V8 quatre arbres bien connu de Maserati, développant 320 ch à 5 500 tr/min et un couple généreux de 481 Nm à 4 000 tr/min. Une boîte manuelle ZF à cinq rapports ou une transmission automatique Borg-Warner à trois rapports étaient en option et, équipée de la première, la Khamsin atteignait environ 240 km/h.

La Khamsin était la plus grosse cylindrée et le modèle le plus cher proposé par Maserati au moment de sa présentation et pouvait s'enorgueillir d'être son modèle haut de gamme. En raison de son moteur avant, la Khamsin était plus pratique que la Bora à moteur central, offrant un intérieur plus confortable avec une meilleure habitabilité et un plus grand coffre pour les bagages. Seulement 430 exemplaires de cette grande routière accomplie avaient été construits, quand la production cessa en 1982.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Maserati's final major introduction while under Citroën control, the Khamsin (named after a hot Sahara Desert wind) debuted at the 1972 Turin Show and entered production in 1974. Styled and built at Bertone, the attractive, unitary construction, 2+2 hatchback body was all steel, and the front-engined Khamsin featured all-independent, double-wishbone suspension similar to that of the mid-engined Bora and Merak. Citroën's hydraulic technology (as found in the Maserati-engined Citroën SM) was employed to power the brakes and steering and also to raise the concealed headlamps. The power unit was a 4.9-litre version of Maserati's familiar quad-cam V8 developing 320bhp at a lowly 5,500rpm and a lusty 354lb/ft of torque at 4,000 revs. A five-speed ZF manual gearbox or three-speed Borg-Warner automatic were the transmission options, and when equipped with the former the Khamsin was good for around 240km/h (150mph).



Cette Khamsin particulière, une des dernières produites, a été achetée par son actuel propriétaire en mai 2008. On ne sait rien de son historique antérieure, mais depuis son achat, elle a été exportée de Suisse où elle faisait partie d'une impressionnante collection. Peu utilisée depuis, la Khamsin devra subir une remise en route avant d'être utilisée et devra acquitter des taxes d'importation si elle devait rester en Suisse. La voiture est vendue avec la facture d'achat de 2008 et le permis suisse périmé (daté de 1982). Cet exemplaire est une solide base pour un projet de restauration. Elle aura besoin de travaux esthétiques ainsi qu'une complète révision mécanique et électrique afin d'être appréciée pleinement.

CHF 70,000 - 90,000
No reserve

Although seemingly less extravagant than the mid-engined Bora supercar, the Khamsin was nevertheless Maserati's biggest-engined and most expensive offering at the time of its introduction, and thus could justifiably claim to be its top-of-the-range model. By virtue of its front-engined layout the Khamsin offered greater practicality, providing a roomier and more comfortable interior and superior luggage carrying capacity. Only 430 examples of this most exclusive and consummate Grande Routière had been made when production ceased in 1982.

One of the final cars produced, this particular Khamsin was purchased by the current owner from the Swiss company 'c.a.r. logistics' on 13th May 2008. Unfortunately, nothing is known of its prior history. The car is offered with the 2008 purchase invoice and a cancelled Swiss Permis (issued 1982). This example is a solid base for a restoration project. It requires some aesthetic work and a full mechanical and electrical overhaul to be fully appreciated.

118 Ω

Rare transmission manuelle ZF à cinq rapports d'origine

ASTON MARTIN V8 VOLANTE 1980

Châssis n° V8COL/15191

- One of only a very few original left-hand drive examples with the sought-after manual transmission
- Original colour scheme
- Highly original example



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Qualifiée par l'ancien PDG d'Aston Martin Victor Gauntlett d'« élégant pur-sang, magnifiquement construit, luxueux, rapide et parfaitement sûr », la V8 fut construite en plusieurs variantes, l'une des plus exclusive étant le cabriolet Volante. Présenté pour répondre à la demande des clients pour un tel modèle, la Volante fit sa première apparition en juin 1978. La nouvelle venue, sans conteste le plus abouti des cabriolets de luxe, recevait une capote électrique doublée qui, une fois érigée, donnait à l'habitacle orné de ronce de noyer, toute la solidité et le raffinement d'une conduite intérieure. Le V8 à doubles arbres à cames en tête de 5 340 cm³ alimenté par 4 carburateurs Weber double corps développait 300 ch à 6 000 tr/min. Bien que l'aérodynamique des modèles ouverts grève leur vitesse de pointe, lorsque la capote est abaissée, les 240 km/h de la Volante en faisaient pourtant l'un des cabriolets les plus rapides du monde. Les numéros de châssis des V8 Volante et Vantage Volante courent de 15001 à 15849, soit un total de 849 voitures.

Selon les fiches constructeur de l'usine Aston Martin, cette V8 Volante a été expédiée du Royaume-Uni le 23 mai 1980 à Aston Martin Sales Inc. de New Rochelle, dans l'état de New York. Conduite à gauche équipée de la transmission manuelle à cinq rapports, d'un bouclier avant de Vantage, elle était gris argent Jubilee avec intérieur en cuir noir, moquettes noires et capote Everflex noire, comme aujourd'hui.

Vendue en juillet 1981 à son premier propriétaire, l'Aston a été envoyée en Californie où elle est restée jusqu'à ce qu'elle soit vendue à son second propriétaire six ans plus tard avec seulement 14 000 miles (22 530 km) enregistrés. Au cours des trois décennies suivantes, cette superbe V8 Volante a été utilisée avec parcimonie et affiche aujourd'hui seulement 43 106 miles (69 372 km) au compteur. Le précédent propriétaire a acquis la voiture auprès de Doc Severinsen, le leader du groupe du « Tonight Show », et avant d'être en la possession de M. Severinsen elle se trouvait à Palm Springs.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Described by former Aston Martin Chairman Victor Gauntlett as 'a stylish thoroughbred, beautifully built, luxurious, fast and immensely safe', the V8 was built in several variants, one of the more exclusive being the Volante convertible. Introduced in response to customer demand for such a car, the Volante first appeared in June 1978. Arguably the ultimate in soft-top luxury, the newcomer boasted a lined, power-operated top which, when erected, endowed the walnut embellished interior with all the solidity and refinement associated with the saloon version. The 5,340cc DOHC V8 Engine with 4 Dual-Throat Weber Carburetors produced 300bhp at 6,000rpm. Although its open-car aerodynamics meant that top speed suffered with the top down, the Volante's 240km/h maximum nevertheless ranked it among the world's fastest convertibles. V8 Volante and Vantage Volante chassis numbers ran from '15001' to '15849', a total of only 849 cars.

According to copies of Aston Martin's factory build records, this V8 Volante was shipped from the UK on 23rd May 1980 to Aston Martin Sales Inc of New Rochelle, New York. Left-hand drive and equipped with the five-speed manual transmission and a Vantage front air dam, it was finished in Jubilee Silver with black leather interior, black carpeting, and a black Everflex convertible top, as it is today.

Sold in July 1981 to its first owner, the Aston was transported to California where it would remain until it was sold to the second owner six years later with only 14,000 miles recorded. For the following three decades, this superb V8 Volante was driven sparingly and is today presented with only 43,106 miles showing on the odometer. The immediately preceding owner purchased the car from Doc Severinsen, former bandleader on 'The Tonight Show', and before Mr Severinsen's ownership it resided in Palm Springs.



Le vendeur, qui cherchait précisément cette rare version (Volante, première série avec carburateur, conduite à gauche, boîte manuelle ZF à 5 rapports) l'acheta aux États-Unis en août 2016, date depuis laquelle elle a été révisée et mise aux normes européennes avec des pare-chocs conformes, etc... De plus, le moteur a été révisé, une nouvelle capote installée et l'intérieur rénové. Près de 30 000 € ont été dépensés et la voiture est aujourd'hui superbe avec un intérieur joliment patiné.

Vendue avec une copie de la fiche constructeur, ses outils, ses factures, cette V8 Volante est probablement l'un des exemplaires les mieux préservés proposé à la vente. Originaire de Californie et bien entretenue, elle offre une belle patine, une authenticité qu'il est difficile de reproduire. Le dossier d'entretien est particulièrement complet, comprenant plusieurs dizaines de factures.

Sortie d'usine en conduite à gauche avec la très séduisante boîte manuelle ZF à 5 rapports, cette magnifique V8 Volante est « celle qu'il faut avoir ».

CHF 165,000 - 195,000

The current vendor, specifically looking for this rare (Volante, early series with carburation, left-hand drive, ZF 5-speed manual gearbox) version purchased the Aston in the USA in August 2016, since when it has been re-commissioned and converted to EU specification with correct bumpers, etc. In addition, the engine has been checked over, a new convertible hood installed, and the interior detailed. Close to €30,000 has been spent and the car now looks wonderful with a nicely patinated interior.

Offered here with a copy of factory built sheet, tools, and a history file as well as valid Belgian MOT, this V8 Volante must be one of the best preserved examples currently available. As a well-cared for California car, it has a wonderful patina and originality that is difficult to replicate. The car's maintenance and service records are exceptionally comprehensive, running to several dozens of invoices.

Left-hand drive and equipped with the desirable and rare ZF five-speed transmission from new, this beautiful V8 Volante is definitely 'the one to have'.

119

JAGUAR XK140 DROPHEAD COUPÉ 1954

Châssis n° 807050

Moteur n° G2758-8

- *The 50th right-hand drive drophead coupé produced*
- *First registered in the UK*
- *In Switzerland since circa 1976*
- *Extensively refurbished in 2001 (bills available)*
- *Present ownership since 2003*



Dévoilée en 1954, la Jaguar XK 140 était globalement similaire - bien que plus raffinée - à son extraordinaire devancière, la XK 120, les modifications mécaniques les plus notables étant son moteur avancé de 7,5 cm et l'adoption d'une direction à crémaillère. Freins et suspensions restaient identiques avec des barres de torsion plus rigides à l'avant et des amortisseurs télescopiques à l'arrière à la place des amorisseurs à levier.

Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa nouvelle calandre, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses pare-chocs plus épais. Le moteur était toujours le six cylindres Jaguar double arbre 3,4 litres bien rodé qui développait désormais 190 ch dans sa version de base. Une boîte à étage resserré permettait de mieux profiter du surcroît de puissance et un overdrive était pour la première fois proposé en option. Les performances de la XK 140 étaient bien supérieures à celles établies par sa prestigieuse devancière, les essais des magazines d'époque enregistrant régulièrement des vitesses maximales supérieures à 120 miles par heure (190 km/h).

Introduced in 1954, the Jaguar XK140 was broadly similar to, though more refined than, its sensational XK120 predecessor: major engineering changes being confined to the repositioning of the engine 3" further forward and the adoption of rack-and-pinion steering. The suspension and brakes remained much as before, though with stiffer torsion bars at the front and telescopic shock absorbers replacing lever type at the rear. Outwardly the newcomer was distinguishable by its revised radiator grille, rear lights incorporating flashing indicators, and larger bumpers. The power unit remained Jaguar's well-tryed, 3.4-litre, twin-cam six, which now produced 190bhp in standard trim. A close-ratio gearbox enabled better use to be made of the increased performance and overdrive became an option for the first time. XK140 performance was well up to the standards set by its exemplary predecessor, contemporary road-tests regularly recording top speed figures in excess of 120mph.



Le châssis numéro 807050 est le 50e cabriolet à conduite à droite produit. Le registre des immatriculations qui accompagne la voiture note trois propriétaires du Sussex : Christopher McArthur (à partir de 1969), Howard John Kirk (à partir de 1971) et Richard Francis (à partir de 1974). La voiture fut d'abord verte, puis rouge, ensuite blanche et finalement bleu marine aujourd'hui. Le vendeur a acheté la XK en 2003 chez Pichler GFG, à Gstaad, et nous signale qu'elle est en Suisse depuis environ 1974 (voir dossier). Des factures au dossier pour un total 80 000 F suisses ont été réglées par le vendeur au cours des 18 dernières années, quand la XK était en sa possession, dont 42 000 rien que pour le moteur en juin 2006. Vendue avec sa carte grise suisse.

Chassis number '807050' is the 50th right-hand drive drophead coupé produced. Accompanying UK registration records list three previous owners from Sussex: Christopher McArthur (from 1969); Howard John Kirk (from 1971); and Richard Francis (from 1974). The car is recorded as being green at first, then red, then white, and finally its current Navy Blue. The vendor bought the XK in 2003 from Pichler GFG in Gstaad and advises us that it has been in Switzerland since 1974 (documented). There are invoices on file relating to the vendor's ownership totalling CHF80,000 for the car's maintenance over the past 18 years, including CHF42,000 spent on the engine in June 2006. Offered with a Swiss Carte Grise.

CHF 80,000 - 120,000

MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET B 1952

Carrosserie Sindelfingen

Châssis n° 187.013-05-897/52

- One of only 997 220 Cabriolet Bs built
- Two owners from new
- Present owner since 1963
- Transmission rebuilt in 2016



Présentée au Salon de Francfort en avril 1951, la 220 était une six cylindres, cousine de la 170 S, construite sur le même châssis à empattement de 2 845 mm. La première de la lignée – la 170V quatre cylindres de 1,7 litre – avait été présentée en 1936 et formait le gros de la production Mercedes-Benz de l'immédiat après-guerre. Le train roulant était à la pointe du progrès à l'époque, avec un châssis-poutre de tubes ovales, une suspension arrière indépendante par essieu oscillant, une suspension avant indépendante à ressort à lames transversal et des freins hydrauliques. Dévoilée en mai 1949, la 170S, d'apparence similaire, recevait un moteur de 1 767 cm³ doté d'une culasse en aluminium. La suspension avait également fait l'objet de modifications considérables avec une double triangulation et des ressorts hélicoïdaux très modernes à l'avant, tandis qu'à l'arrière la voie avait été élargie et des amortisseurs télescopiques installés. Le magazine *The Motor* trouva que la nouvelle Mercedes-Benz « offrait des sensations uniques en associant une suspension douce et confortable sur routes dégradées avec une direction légère et précise, un comportement dénué de roulis et une capacité à s'inscrire dans une trajectoire qui ferait honneur à une voiture de course ».

Bien qu'elle ait été très proche de la 170S, la 220 arborait un style plus moderne avec des phares intégrés dans les ailes. Avec une puissance de 80 ch émanant de son moteur à arbre à cames en tête de 2,2 litres, la berline 220 atteignait une vitesse maximale d'environ 140 km/h – comme le Cabriolet B - les 145 km/h étant atteints avec le cabriolet A. Dans la

Introduced at the Frankfurt Auto Show in April 1951, the 220 was in effect a six-cylinder cousin to the 170S on the same 2,845mm wheelbase chassis. The first of this line – the four-cylinder, 1.7-litre 170V – had been introduced back in 1936 and formed the mainstay of Mercedes-Benz production in the immediate post-war years. Running gear was state-of-the-art at the time, comprising an oval-tube backbone-type chassis, swing-axle independent rear suspension, transverse-leaf IFS and hydraulic brakes. Introduced in May 1949, the outwardly similar 170S came with a 1,767cc engine equipped with an aluminium-alloy cylinder head. The suspension too had undergone considerable development, a thoroughly modern double wishbone/coil spring design being adopted at the front, while at the rear the track was widened and telescopic shock absorbers fitted. The *Motor* found that the new Mercedes-Benz, 'offered an almost unique sensation in coupling genuine soft suspension and comfortable ride over rough roads with light precise steering, freedom from roll and an ability to traverse an accurate predetermined course which would do credit to a racing car.'

Although closely based on the 170S, the 220 featured more modern styling up-dated with headlamps integrated into the wings. With 80bhp on tap courtesy of its 2.2-litre overhead-camshaft engine, the 220 saloon was good for a top speed of around 140km/h (87mph) - as was the Cabriolet B - with 145km/h (90mph) attainable by the



plus pure tradition Mercedes-Benz, les deux cabriolets – modèles A et B – étaient exceptionnellement équipés. La production cumulée des cabriolet A et B s'élève à seulement 2 275 unités en cinq années, dont 997 sont des cabriolet B, ce qui fait que ces modèles sont aujourd'hui très recherchés.

Cette Mercedes-Benz 220 Cabriolet B appartient à son actuel propriétaire (le second) depuis 1963. La carrosserie a été restaurée en 1993 et la transmission rénovée en 2016. La voiture est vendue avec de nombreuses factures confirmant les entretiens et les révisions effectuées lorsqu'elle était aux mains du vendeur, soit presque 60 années. La Mercedes est noire avec intérieur en cuir beige, ce dernier conservant sa radio d'origine et est décrit par le vendeur comme étant en bon/très bon état général. La documentation fournie comprend le permis de circulation suisse, un contrôle technique (daté du 10 juin 2016) et les factures mentionnées ci-dessus.

CHF 80,000 - 120,000

drophead coupé-styled Cabriolet A. In the best Mercedes-Benz tradition, both of these convertible models were exceptionally well equipped. The combined Cabriolet A and B production amounted to only 2,275 in five years, 997 of which were Cabriolet Bs, and today these models are both rare and highly sought after.

This Mercedes-Benz 220 Cabriolet B has belonged to the present (second) owner since 1963. The coachwork was restored in 1993 and the transmission renewed in 2016, and the car comes with numerous invoices testifying to the servicing and maintenance carried out during the vendor's almost 60 years of ownership. The Mercedes is finished in black with beige leather interior, the latter retaining its original radio, and is described by the vendor as in generally good/very good condition. Accompanying documentation includes a Swiss Permis de Circulation; Technical Inspection (dated 10th June 2016); and the aforementioned invoices.

121

Premier propriétaire John Kluge

ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III DROPHEAD COUPÉ 1965

Carrosserie H. J. Mulliner Park Ward Ltd

Châssis n° LCSC85B

Moteur n° B42CS

- Rare coachbuilt soft-top model
- Delivered new to the USA
- Extensively refurbished



Lancée en 1962, la Silver Cloud III et son équivalente la Bentley S3 utilisaient le V8 dévoilé sur les Cloud II/S2 – mais avec un plus gros carburateur, un nouveau distributeur et un taux de compression plus élevé – et recevait une transmission automatique à quatre rapports, dérivée d'une transmission GM, en série.

À côté des modèles à carrosserie usine de série, les créations sur mesure de James Young et des deux maisons récemment fusionnées H. J. Mulliner et Park Ward Ltd (désormais propriété de Rolls-Royce) restaient offertes sur châssis Silver Cloud III pour les passionnés suffisamment fortunés pour se les offrir. En fait, l'usine ne proposant pas de cabriolet, une carrosserie à façon était le seul moyen de satisfaire sa passion du tourisme au grand air au volant d'une Rolls-Royce. Dévoilé en 1958, le cabriolet de H. J. Mulliner, construit jusqu'en 1963, fut celui qui rencontra le plus grand succès. La ligne « ponton », plus moderne, eut plus tard la préférence. Parmi ces dernières, les plus spectaculaires étaient celles carrossées dans un style inauguré par Park Ward. Ce dessin du Norvégien Vilhelm Koren avec sa ligne de caisse continue de l'avant à l'arrière apparut pour la première fois sur une Bentley Continental S2, en 1959, mais ne fut pas proposé sur d'autres modèles que la Continental (Bentley et Rolls-Royce) jusqu'à l'arrivée des Silver Cloud III et S3, en 1962. Ces modèles « chinese eye » (yeux bridés) - ainsi surnommés en raison de leur bloc optique incliné – constituent la majorité des versions carrossées, construites entre 1962 et 1966.

Cette Silver Cloud III « chinese eye » a été livrée neuve aux États-Unis par Rolls-Royce Incorporated de New York à son premier propriétaire,

Launched in 1962, the Rolls-Royce Silver Cloud III and its Bentley S3 equivalent employed the 6.2-litre V8 engine introduced on the 'Cloud II/S2 - though with larger carburetors, new distributor and raised compression ratio - and came with a four-speed GM-derived automatic transmission as standard equipment.

As well as the factory-bodied cars, bespoke creations from James Young and the recently merged firm of H J Mulliner, Park Ward Ltd (by this time Rolls-Royce-owned) continued to be available on the 'Cloud III chassis for those discerning enthusiasts wealthy enough to afford them. Indeed, as the factory did not offer a convertible or drophead coupé, a coachbuilt car was the only option if one's preference was Rolls-Royce-style fresh air motoring. First introduced in 1958, H J Mulliner's was the most successful of its type, lasting into 1963; more modern 'straight-through wing' designs became the preferred style thereafter. Of the latter, by far the most striking were those bodied in a style originated by Park Ward. This design by Norwegian Vilhelm Koren, with its influential continuous front-to-rear wing line, first appeared, on the Bentley S2 Continental, in 1959 but did not become available on non-Continental models (both Bentley and Rolls-Royce) until after the arrival of the Silver Cloud III and S3 in 1962. These 'Chinese Eye' models - so called because of their slanting headlamp nacelles - constituted the majority of coachbuilt variants completed between 1962 and 1966.



Mr J. Kluge de Metromedia Inc. sur Park Avenue, à New York. Un temps l'homme le plus riche des États-Unis, John Kluge était arrivé d'Allemagne en Amérique en 1922. Au milieu des années 1950, il se lança dans les médias radiophoniques en rachetant la Metropolitan Broadcasting Corporation, une société qu'il vendit en 1986 à la 20th Century Fox pour la somme de 4 milliards de dollars. Forbes le déclara l'homme le plus riche d'Amérique l'année suivante. C'est aussi un philanthrope donnant plusieurs millions de dollars à des institutions aux États-Unis. Il est décédé en 2010.

La fiche de construction qui accompagne la voiture atteste que LCSC85B a été construite aux caractéristiques américaines et avec des particularités spécifiques qui comprennent un châssis renforcé, des pneus à flanc blanc Firestone, une antenne électrique Radiomobile, une capote électrique, des sangles pour les bagages, des vitres sundym, un avertisseur Windtone, des vitres électriques et une plaque « made in England ». Sa livrée d'origine était vert velours avec intérieur en cuir fauve, sous laquelle elle se présente encore aujourd'hui.

La Rolls-Royce a été immatriculée pour la première fois au Royaume-Uni en septembre 2003 (sous le numéro KY 373C) et a appartenu les huit années suivantes à un propriétaire titré. Depuis 2011, la voiture a été l'objet d'une rénovation complète aux mains de divers spécialistes européens dont les factures fournies avec la voiture totalisent plusieurs milliers d'euros (et méritent une attention particulière). La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation suisse.

CHF 190,000 - 250,000
No reserve

This left-hand drive 'Chinese Eye' Silver Cloud III was delivered new in the USA via Rolls-Royce Incorporated of New York to its first owner, Mr John Kluge of Metromedia Inc, Park Avenue, New York City. At one time the USA's wealthiest man, John Kluge had come to the United States from Germany in 1922. In the mid-1950s he moved into broadcast media, purchasing the Metropolitan Broadcasting Corporation, a company he would sell in 1986 to 20th Century Fox for a reported \$4 billion. Forbes declared him America's richest man the following year. He was also a noted philanthropist, donating many millions of dollars to educational institutions in the USA. He died in 2010.

Accompanying copy build sheets record the fact that 'LCSC85B' was built to USA specification and with special features that included a heavy gauge frame, Firestone whitewall tyres, Radiomobile electric aerial, power operated hood, luggage straps, plain Sundym glass, wind-tone horns, electric windows and 'Made in England' name plate. The original colour scheme was Velvet Green with tan leather interior trim, which it still is today.

The Rolls-Royce was first registered in the UK in September 2003 (as 'KY 373C') and for the next eight years belonged to a titled owner. Since 2011, the car has benefited from extensive refurbishment at the hands of various European specialists and comes with related invoices totalling many thousands of euros (inspection recommended). The car is offered with a Swiss Registration Document.

122 Ω

Premier propriétaire, le baron Henry de Blonay

ROLLS-ROYCE PHANTOM VI LIMOUSINE 1971

Carrosserie H. J. Mulliner, Park Ward Ltd

Châssis n° PRX 4644

Moteur n° UE36013

- *Delivered new to Switzerland*
- *Left-hand drive*
- *Unique specification*
- *Present ownership since 2007*
- *Comprehensive history file*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

PRX 4644, l'une des 374 Phantom VI limousines construites, a été vendue le 5 août 1971 par le Garage de l'Athénée au baron Henry de Blonay de Villa Favouite à Chambésy, une commune du canton de Genève, en Suisse. Les fiches d'usine originales au dossier comprennent le bon de commande, la facture d'achat et la garantie, et confirment que la Phantom a été construite aux spécifications suisses dans une livrée vert campagne avec cuir beige dans le compartiment avant et drap beige à l'arrière. Parmi ses équipements, l'air conditionné, des vitres Sundym, des rideaux en soie au compartiment arrière, un rétroviseur côté conducteur, des ceintures de sécurité à l'avant, un deuxième tachymètre sur la cloison de séparation et une radio Blaupunkt Köln.

Un document d'assurance au dossier daté du 1er janvier 1993 montre que la voiture résidait en France à l'époque, l'adresse de l'assuré étant l'Hôtel Ritz, place Vendôme, à Paris. Vers 1994 la Phantom semble être passée aux mains de House of Fraser, la fameuse chaîne de grands magasins dont le fleuron était Harrods sur Oxford Street à Londres. De nombreuses factures datant de la période House of Fraser figurent au dossier.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

One of only 374 Phantom VI limousines built, 'PRX 4644' was supplied new on 5th August 1971 through Garage de l'Athénée to Baron Henry de Blonay of Villa Favouite in Chambésy, a commune in the canton of Geneva, Switzerland. Original factory paperwork on file, including the order form, purchase invoice and warranty acknowledgement, confirms that the Phantom was built to Swiss specification and finished in Country Green livery, with beige hide to the front compartment and beige cloth to the rear. Its specification included air-conditioning; Sundym glass all round; silk blinds to the rear compartment; driver's door mirror; front seat safety belts; repeater speedometer in the division; and a Blaupunkt Köln radio.

An insurance document on file dated 1st January 1993 shows that the car was at that time resident in France, the insured's address being given as Hotel Ritz, place Vendome, Paris. Circa 1994 the Phantom appears to have passed into the ownership of House of Fraser, the famous department store chain whose flagship outlet was Harrods on London's Oxford Street. There are numerous invoices of file dating from House of Fraser's period of ownership.



Chronologiquement, le propriétaire suivant répertorié au dossier est un papier UK V5C au nom de The Real Car Company of Bangor, dans le pays de Galles en mars 2003. Il semblerait que la Phantom plus tard localisée aux États-Unis, comme en atteste le contrat de vente de Peter Glyn Morris à l'actuel propriétaire, daté du 22 septembre 2007. Peu utilisée depuis, la Phantom VI nécessitera une remise en route et notez que des taxes d'importation seront exigibles si la voitures devait restée en Suisse.

Vu l'évolution des moyens de transport, il n'y a rien d'aussi spécial, d'aussi exclusif ou d'aussi luxueux que d'être emporté sur un tapis volant grâce à la Phantom VI limousine.

Cette Phantom VI est un bel et solide exemplaire requérant quelques travaux sur le dessous et esthétiquement. Le compteur indique 51,755 km.

CHF 70,000 - 100,000
No reserve

Chronologically, the next ownership record on file is a UK V5C document issued to The Real Car Company of Bangor, Wales in March 2003. It would appear that the Phantom subsequently relocated to the USA, as evidenced by Peter Glyn Morris's bill of sale to the current vendor dated 22nd September 2007. Overall, this is a nice solid example of a Phantom VI, that would require some work on underneath and aesthetically but remains an interesting Switzerland delivered car, reading just 51,755 KM on the odometer.

123 Ω

ASTON MARTIN DBS V8 SPORTS SALOON 1971

Châssis n° DBSV8/10161/L

Moteur n° V/540/417

- *Early example of Aston Martin's landmark V8*
- *Delivered new to France*
- *Factory fitted air conditioning*
- *Desirable manual transmission gearbox*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Plus grande et plus luxueusement équipée que la DB6 dont elle partageait le six cylindres en ligne de 4 litres, la DBS, plus lourde, avait des performances légèrement moindres, ce qui fut vite corrigé lorsque le V8 arriva en 1969. Avec une puissance estimée à 345 ch tirés de son moteur à quatre arbres à cames en tête de 5 340 cm³ à injection, la DBS V8 atteignait les 100 mph (160 km/h) en moins de 14 secondes, pour atteindre une vitesse maximale de 160 mph (257 km/h) – des performances époustouflantes à l'époque et une revendication parfaitement justifiée de plus rapide voiture de production du monde. Même avec la transmission automatique, le V8 atteignait 100 mph en 15 secondes et 145 mph (233 km/h) à fond.

Les numéros de châssis de la DBS V8 de série commencent à 10001, ce qui fait de ce modèle à transmission manuelle le 161^e exemplaire de ce modèle-phare. Étrangement, la fiche de garantie qui accompagne la voiture ne mentionne pas la livrée originale, toutefois elle énumère la liste des équipements spéciaux : air conditionné, blocage de direction Waso, rétroviseurs latéraux et moquette dans les puits de pédalier. La DBS a été livrée neuve en France par le Garage Mirabeau, l'importateur local d'Aston Martin, et vendue à M. Dullieux de Bapeaume-Lès-Rouen.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Bigger and more luxuriously appointed than the DB6, whose 4.0-litre straight six engine it shared, the heavier DBS disappointed some by virtue of its slightly reduced performance, but there were no complaints when the V8 arrived in 1969. With an estimated 345bhp available from its 5,340cc, fuel-injected, four-cam motor, the DBS V8 could reach 100mph in under 14 seconds, running on to a top speed of 160mph - a staggering performance in those days and one which fully justified the claim that it was the fastest production car in the world. Even in automatic transmission form the V8 could reach 100mph in around 15 seconds and 145mph flat-out.

The production DBS V8 chassis number sequence commenced with '10001', making this early manual-transmission car the 161st example of this landmark model built. Unusually, this car's accompanying copy guarantee form does not record the original colour scheme; it does, however, list the following items of non-standard equipment: air conditioning; Waso steering lock; door mirrors; and extra carpets for the footwells. The DBS was delivered new to France via the local Aston Martin importer, Garage Mirabeau, and sold new to a Mr Dullieux of Bapeaume-Lès-Rouen.



En mars 2000, l'Aston a été vendue par Brooks à Genève par John Bindefeld de Paris, qui possédait la voiture depuis octobre 1975. On sait que l'actuel propriétaire a acheté la voiture à une vente aux enchères en France en juillet 2010 et l'a peu utilisée depuis, elle devra donc subir une remise en route. La documentation qui l'accompagne comprend une carte grise française au nom de John Bindefeld et il faut savoir que des taxes d'importation devront être acquittées si la DBS V8 restait en Suisse. Cette DBS V8 est une rare conduite à gauche européenne d'origine, avec une intéressante configuration et un intérieur complètement original. Cependant, la voiture devra bénéficier de travaux mécaniques et cosmétiques. Le compteur indique 65,725 km.

CHF 60,000 - 80,000
No reserve

In March 2000, the Aston was offered for sale at Brooks' Geneva auction by John Bindefeld of Paris, who had owned the car since October 1975. It is understood that the current vendor purchased the car at a French auction in July 2010. Unfortunately, nothing else is known of its history and the only accompanying documentation is a cancelled French Carte Grise in John Bindefeld's name. This is a rare French delivered left hand drive delivered DBS V8, with an interesting colour combination and fully original interior but requires significant mechanical and cosmetic work. The odometer reads 65,725 KM

124 Ω

**MERCEDES-BENZ AMG G63
6X6 PICKUP 2014**

Châssis n° WDCYC7CF4EX212055

- *One owner and 195 Kilometres from new*
- *Ultra-rare six-wheel drive derivative*
- *One of the last Type 463 G-Wagens*





Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Dévoilée en 1979, le classe G - Geländewagen (véhicule tout terrain) - de Mercedes-Benz était le résultat d'une joint venture avec Steyr-Daimler-Puch en Autriche, une firme à la confortable expérience en matière de systèmes à quatre roues motrices pour véhicules tout-terrain. Son allure « utilitaire » – pratiquement inchangée depuis son origine – et son excellence mécanique valurent au G-Wagen un statut de voiture culte et la réputation de 4x4 classique le plus recherché.

En 1991, un châssis modernisé (type 463) fut présenté, doté des dernières technologies en matière de tout-terrain, sous forme de trois différentiels contrôlés électroniquement en plus des freins anti-blocage. Il y a eu de nombreuses mises à jour du type 463 depuis et une quantité de « spécial » et de séries limitées. Un des derniers modèles dévoilés avant que la production du Type 463 prenne fin en 2018, la G-63, était propulsé par le V8 double turbo 5,5 litres d'AMG développant 537 ch passés au sol via la transmission automatique Speedshift Plus 7G-tronic d'AMG. Doté d'une importante garde au sol et d'une suspension à grand débattement, l'AMG G-63 offrait des aptitudes tout-terrain exceptionnelles dont la

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Introduced as long ago as 1979, the Mercedes-Benz G-Class 'Geländewagen' (cross-country vehicle) was the result of a joint venture with Steyr-Daimler-Puch of Austria, a firm with considerable experience in developing four-wheel-drive systems for off-road vehicles. Its purposeful appearance – fundamentally unchanged throughout its life – and engineering excellence has secured the G-Wagen cult status and earned it a reputation as one of the most coveted of classic 4x4s.

For 1991 a revised (Type 463) chassis was introduced, incorporating the very latest in off-road traction technology in the form of three electronically engaged differentials in addition to anti-lock brakes. There have been countless updates to the Type 463 since then and a host of special variants. One of the final models released before production of the Type 463 ceased in 2018, the G-63 was powered by AMG's 5.5-litre twin-turbocharged V8 engine developing 537bhp, which was delivered to the ground via AMG's Speedshift Plus 7G-tronic automatic transmission. Boasting high ground clearance



plupart des clients n'auront jamais besoin, dans un véhicule extrêmement élégant dont l'encombrement sur route n'était pas trop important. Comme la gamme entière des modèles de la série, la G-63 AMG était construite à Graz, essentiellement dans l'atelier de fabrication artisanale.

La voiture proposée ici est une des versions les plus rares du modèle G, la Mercedes-Benz AMG G-63 6x6, qui, comme son nom l'indique, offre une transmission à six roues motrices. Le concept a d'abord été conçu pour l'armée Australienne puis a été commercialisé sur le marché civil en 2013. Le 6x6 fait appel au V8 5,5 litres double turbo du G-63 AMG, à des essieux portiques, à une carrosserie G-Class pickup et à un luxueux intérieur. En 2015, après avoir vendu un plus de 100 exemplaires, Mercedes-Benz arrêta la production du G-63 6x6. La légende veut que ce soit pour assurer son exclusivité.

and long-travel suspension, the AMG G-63 offered greater off-road capability than most customers would ever need in an immensely stylish conveyance with not inconsiderable on-the-road presence. Like the entire model series, the G-63 AMG was produced in Graz, primarily in the factory's hand-finishing section.

Offered here is one of the rarest G-Wagen derivatives, the Mercedes-Benz AMG G-63 6x6, which, as its name suggests, features drive to all of its six wheels. The concept was initially developed for the Australian Army before emerging as a production model for the civilian market in 2013. The 6x6 features the G-63 AMG's 5.5-litre twin-turbo V-8 engine, portal axles, a pickup version of the G-Class body, and a luxurious interior. In 2015, having sold more than 100 units, Mercedes-Benz stopped production of the G-63 6x6, supposedly to maintain its exclusivity.



La Mercedes-Benz AMG G-63 6x6 que nous proposons ici a été vendue neuve à l'actuel propriétaire le 5 décembre 2013 par un agent officiel Mercedes-Benz du Moyen-orient. Affichant actuellement 195 kilomètres au compteur, la voiture est beige métallisé Sanidine avec une sellerie Designo en cuir et fibre de carbone. Elle comporte de nombreuses options d'usine, parmi lesquelles un toit ouvrant basculant et coulissant électrique, un système audio Harman Kardon, un pare-brise chauffant, un chauffage d'appoint, des sièges pack confort et des vitres teintée isolantes (factures d'achat et caractéristiques complètes au dossier). Notez que des taxes d'importation sont applicables si la voiture devait rester en Suisse

Vendue sans prix de réserve, elle représente probablement la chance d'une vie de posséder ce tout-terrain particulièrement rare et exclusif.

CHF 350,000 - 450,000
No reserve

The Mercedes-Benz AMG G-63 6x6 we offer was sold new to the current vendor on 5th December 2013 by the authorised Mercedes-Benz distributor in Kuwait and has travelled a mere 195 kilometres since. Hardly touched since leaving the factory, this immaculate example is finished in Sanidine Beige Metallic with Light Brown Designo leather upholstery and carbon fibre trim, it features numerous factory options including an electric tilting/sliding sunroof; Harman Kardon surround sound system; heated windscreen; auxiliary heater; seat comfort package; and heat-insulating tinted glass (purchase invoice and full specification on file). The vehicle comes with all of its books and manuals. Possibly a once-in-a-lifetime opportunity to own one of these rare and super-exclusive luxury off-roaders.

MERCEDES-BENZ G500 4X4² 2017

Châssis n° WDB 463 234 1X2 693 39

- One owner from new
- Delivered new in Switzerland
- 16,175 kilometres recorded
- Offered with original paperwork



Son allure « utilitaire » – pratiquement inchangée depuis son origine – et son excellence mécanique a valu au Mercedes G un statut de voiture culte et la réputation de 4x4 classique le plus recherché. Prenant comme modèle son rival Land Rover, le premier G n'était en aucune façon luxueux, doté de remonte-vitres manuels et d'une sellerie en drap, mais gagna rapidement la réputation de pouvoir affronter les terrains les plus difficiles. Ces aptitudes furent mises en valeur avec panache en 1983 quand 280GE, piloté par Jacky Ickx et Claude Brasseur, remporta ce qui est probablement la plus difficile des épreuves hors piste du monde, le rallye Paris-Dakar.

Les premiers G-Wagen étaient animés par toute une série de quatre et six cylindres essence ou diesel, tandis que trois styles de carrosseries étaient proposés, hardtop deux portes, cabriolet deux portes et break quatre portes sur empattement long. En 1991, un châssis modernisé (type 463) fut dévoilé, doté des dernières technologies en matière de tout-terrain, sous forme de trois différentiels contrôlés électroniquement, en plus des freins anti-blocage. Le confort de l'habitacle avait été amélioré à la fin des années 1980, mais au début des années 1990, Mercedes-Benz avait pris conscience que les clients du grandissant marché des 4x4 étaient attachés au style, au luxe et à la puissance, plus qu'aux capacités de franchissement et en 1993 avait dévoilé l'édition limitée 500 GE, un modèle doté du V8 5 litres qui plaçait le classe G sur le terrain du Range Rover. Bien qu'il n'ait pas été doté de blocage du différentiel avant, uniquement nécessaire pour les parcours les plus rudes, le 500 GE offrait 240 ch et un luxueux intérieur avec ronce de noyer et cuir haute qualité ce qui correspondait exactement à ce qu'exigeait sa cible commerciale.

Since then more than 175,000 units have been sold worldwide. Its purposeful appearance – fundamentally unchanged throughout its life – and engineering excellence has secured the 'G-Wagen' cult status and earned it a reputation as one of the most coveted of classic 4x4s. Taking its cue from the rival Land Rover, the early G-Wagen was not luxurious by any means, featuring manually wound windows and fabric upholstery, but soon established a reputation for being able to traverse the most challenging terrain. This capability was emphatically demonstrated in 1983 when a 280GE crewed by Jacky Ickx and Claude Brasseur won what is arguably the toughest off-road event in the world, the Paris-Dakar Rally.

Early G-Wagens were powered by a variety of four- and six-cylinder petrol and diesel engines, while three body styles were available: two-door hardtop, two-door convertible and long-wheelbase four-door station wagon. For 1991 a revised (Type 463) chassis was introduced, incorporating the very latest in off-road traction technology in the form of three electronically engaged differentials in addition to anti-lock brakes. Cabin comfort had been improved in the late 1980s, but by the early 1990s Mercedes-Benz had recognised the growing market of 4x4 owners who valued style, luxury and power above ultimate off-road capability, and in 1993 introduced the limited edition 500GE, a V8-powered model that took the G-Wagen into Range Rover territory. Although it lacked the front locking differential, only needed for the toughest going, the 500GE came with 240bhp on tap and a luxurious interior trimmed in burr walnut veneer and fine quality leather, which is just what its target market demanded. After two years in production



Après deux années de production, le 500GE disparut de la gamme, mais revint en 1998 sous le nom de G500.

Il y a eu de nombreuses mises à jour du type 463 depuis et une quantité de « spécial » et de séries limitées. Dévoilé comme concept car sous le nom de Extreme-G, le G500 4x4² que l'on peut voir ici est l'un d'eux. La réponse positive à la suite du salon poussa Mercedes-Benz à mettre en chantier une version de série qui fut présentée au salon de Genève. Fabriqué depuis 2015, le G500 4x4² combine la carrosserie à empattement long du Mercedes classe G avec les essieux portiques du plus grand Mercedes-Benz G63 AMG 6x6. En plus d'une garde au sol accrue, le G500 4x4² dispose aussi d'une voie plus large que la classe G de série. Propulsé par un V8 double turbo à essence de 4 litres de 416 ch, le G500 4x4² se distingue en offrant le potentiel tout terrain d'un Humvee avec les performances d'une sportive et le luxe d'une limousine.

Le must en matière de performance tout terrain et de luxe, ce G500 4x4² a été acheté neuf par la vendeuse en 2017 chez le concessionnaire officiel Mercedes MERBEC en Suisse. Ce véhicule est vendu avec ses papiers originaux, y compris l'extension de service Suisse, qui comprend 10 ans ou 100 000 km d'entretien jusqu'en 2027. La dernière révision annuelle remonte à avril 2021 et le compteur affiche actuellement 16 175 kilomètres. Une magnifique opportunité de posséder l'expression ultime du légendaire 4x4 de Mercedes-Benz.

CHF 130,000 - 190,000

the 500GE disappeared from the range, returning in 1998 as the G500.

There have been countless updates to the Type 463 since then and a host of special and limited edition variants released; first introduced as the Extreme-G concept car, the G500 4x4² as seen here is one such. The positive response to the show car prompted Mercedes-Benz to press ahead with a production version, which was launched at the Geneva Motor Show. In production since 2015, the G500 4x4² combines the body of the long-wheelbase Mercedes G-Class with the hub-gear portal axles of the much larger Mercedes-Benz G63 AMG 6x6. In addition to greatly increased ground clearance, the G500 4x4² also has a much wider track than the regular G-Class models. Powered by a 4.0-litre twin-turbo V8 petrol engine producing 416bhp, the G500 4x4² stands out by combining Humvee-rivalling off-road potential with sports car performance and limousine-like levels of luxury.

The ultimate in off-road performance and luxury, this G500 4x4² was purchased new by the lady vendor in 2017 from the official dealer Mercedes MERBEC in Switzerland. The vehicle comes with all its original paperwork including the Swiss service pack, which includes 10 years or 100,000km of servicing up to 2027. The last annual service was carried out in April 2021 and the current odometer reading is 16,175 kilometres. A wonderful opportunity to own the ultimate expression of Mercedes-Benz's legendary '4x4'.

126 Ω

FERRARI 250 GTE 2+2 SERIES III 1963

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 4123 GT

Moteur n° 4123

- *The eighth of 300 Series III cars built*
- *Delivered new in Italy*
- *Restored in Switzerland in the early 1990s*
- *Matching numbers engine and chassis*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Conçue pour élargir l'attrait des Ferrari à un marché déjà disputé par ses rivaux Aston Martin et Maserati, la 250 GTE 2+2 fit ses débuts au cours de l'été 1960. Première Ferrari quatre place, elle descendait directement de la Ferrari la plus vendue à l'époque, la 250 GT. Celle-ci, lancée en 1954, recevait un V12 Colombo de 3 litres, plus compact et plus léger, à la place du bloc Lampredi de sa devancière l'Europa. Les freins à disque ne furent adoptés qu'à la fin de 1959 et une boîte à quatre rapports avec overdrive l'année suivante, deux améliorations que la 250 GTE reçut dès le début de sa production, en 1960.

Le cahier des charges de Pininfarina enjoignait de réaliser une 2+2, sans sacrifier l'allure élégante ni le comportement sportif, une tâche dont le maître carrossier s'acquitta avec brio sur la GTE. Le moteur Tipo 128 E à bougies latérales de 240 ch assurait le niveau de performance demandé, malgré l'inévitable gain de poids. Voiture populaire et rentable pour Ferrari, la 250 GTE connut trois séries d'évolutions, la plupart concernant la disposition du tableau de bord et les éclairages extérieurs, et resta en production jusqu'en 1963.

Carrossée par Pininfarina, 4123 GT a été assemblée le 8 janvier 1963 et livrée au concessionnaire officiel Parauto de Gène, en Italie. La voiture

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Intended to extend Ferrari's appeal to a sector of the market already contested by rivals Aston Martin and Maserati, the 250 GTE 2+2 debuted in the summer of 1960. Ferrari's first four-seater, the 250 GTE 2+2 was directly descended from the most commercially successful Ferrari of its day: the 250 GT. Launched in 1954, the latter featured a lighter and more-compact Colombo-designed 3.0-litre V12 in place of its Europa predecessor's Lampredi unit.

Disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, and both were features the 250 GTE enjoyed from the start of production in 1960. Pininfarina's brief had been to produce a 2+2 without sacrificing the 250's elegant good looks or sporting demeanour and the master stylist succeeded brilliantly with the GTE. The Tipo 128E outside-plug engine's 240bhp ensured that there was no reduction in performance despite the inevitable gain in weight. A popular and highly profitable car for Ferrari, the 250 GTE evolved through three series, changes being mainly confined to the dashboard layout and exterior lighting arrangements, remaining in production until 1963.



était alors Amaranto Metallizzato (rouge amarante métallisé) avec intérieur en cuir Connolly beige. Son premier propriétaire était M. Alberto Santovetti de Rapallo, à Gênes. En avril 1972, la Ferrari a été exportée aux États-Unis et repeinte en rouge foncé. Le propriétaire suivant connu était M. Henry Thornton (à partir décembre 1982), résidant à Fayetteville, en Arizona, puis plus tard à Tutwiler, dans le Missouri. En mai 1989, la Ferrari appartenait à Werner Funke de Santa Fé, au Nouveau-Mexique. Il se trouve que la voiture revint en Europe peu après, puisqu'en 1992 elle se trouvait en Suisse où elle subissait une restauration au cours de laquelle elle fut repeinte en gris argent métallisé.

Le rapport Massini qui l'accompagne spécifie que 4123 était proposée à la vente en Suisse par Graber Automobile (en décembre 1993) puis par Schurter Automobile (en janvier 1995). L'actuel propriétaire a acheté la Ferrari chez The Gallery (Aaldering Classic & Sportscars, à Brummen) le 9 avril 2008 et l'a exportée. La facture d'achat est au dossier et la voiture est vendue avec un permis Suisse périmé. Il faut savoir que les taxes d'importation seront appliquées au cas où la GTE resterait en Suisse. La voiture vient également avec sa roue de secours, son cric jaune d'origine dans sa trousse à outils d'origine bien qu'incomplète. Cette Ferrari 250 GTE est dans un bon état de présentation mais nécessiterait d'une révision de sa mécanique et de son système de suspension avant d'être utilisée plus régulièrement. Son compteur affiche 74 637 kilomètres. Quelques travaux cosmétiques seraient également à prévoir pour retrouver la gloire passée de cet exemplaire aux numéros châssis et moteur concordants.

Bodied by Carrozzeria Pininfarina, '4123 GT' was completed on 8th January 1963 and delivered to the official dealer Parauto in Genoa, Italy. The car was originally finished in Amaranto Metallizzato (Amaranth Metallic) with beige Connolly leather interior. Its first owner was Mr Alberto Santovetti of Rapallo, Genoa. In April 1972 the Ferrari was exported to the USA and repainted dark red. The next known owner was Mr Henry Thornton (from December 1982), a resident of Fayetteville, Arizona and later Tutwiler, Missouri. In May 1989 the Ferrari was owned by Werner Funke of Santa Fé, New Mexico. It would appear that the car returned to Europe soon after, as in 1992 it was in Switzerland undergoing restoration, which included a repaint in silver-grey metallic.

The accompanying Massini Report records that '4123' was offered for sale in Switzerland by Graber Automobile (December 1993) and then Schurter Automobile (January 1995). The current vendor purchased the Ferrari from The Gallery (Aaldering Classic & Sportscars, Brummen) on 9th April 2008. The purchase invoice is on file and the car also comes with a cancelled Swiss Permis; spare wheel; original jack and an incomplete original toolkit. This Ferrari 250 GTE presents itself well but would benefit from an overhaul of its mechanical and suspension components before using it as a regularly. The odometer reads 74,637 KM. Some aesthetic work will also need to be done on this car to return this matching numbers example to its former glory.

CHF 200,000 - 250,000
No reserve

127

Certifiée Ferrari Classiche

FERRARI 250 GT BERLINETTA LUSO 1963

Carrossée par Pininfarina/Scaglietti

Châssis n° 5187

Moteur n°5187

- *One of 350 made*
- *Delivered new to the USA*
- *Massini report on file*
- *Matching numbers engine and chassis*





"Cette nouvelle Berlinetta de luxe est une extrapolation de la voiture qui a permis à tant d'hommes d'apprécier les performances d'une voiture de sport. Elle présente toutes les caractéristiques prisées des amateurs tout en offrant le confort que réclament les dames." – Brochure Ferrari consacrée à la 250 GT Lusso.

La 250 GT Lusso, lancée au Salon de Paris d'octobre 1962, pouvait prétendre au titre de plus belle voiture jamais ornée du cheval cabré de la marque de Maranello. Dessinée par Pininfarina et construite par Scaglietti, la Lusso (Luxe) alliait une allure de course aux nouvelles exigences de confort des passagers. De proportions magnifiques, elle se paraît de certaines des plus merveilleuses lignes jamais vues sur une automobile, qui reliaient un long capot plongeant, rappelant celui de la Berlinetta SWB, à un arrière de Kamm sculptural. De minces montants associés à de généreuses surfaces vitrées magnifiaient son allure extérieure et lui assuraient une excellente visibilité ainsi qu'un intérieur agréablement lumineux et aérien. "Le dessin de la carrosserie était à la fois élégant et enthousiasmant, et aucune autre Ferrari de tourisme précédente ou à venir n'a mérité une admiration aussi durable pour son allure," déclarait Road & Track.

Une fois que Pininfarina eut terminé le prototype Lusso, la production fut confiée à la Carrozzeria Scaglietti, une petite entreprise qui s'était spécialisée dans la construction de modèles de petite série pour Ferrari.

"This new luxury Berlinetta has been developed from the car which allowed so many gentlemen to enjoy sports car performance. It boasts those characteristics valued by enthusiasts while also possessing the comfort required by the ladies." – Ferrari's brochure for the 250 GT Lusso.

Arguably the most beautiful product ever to carry the Maranello marque's prancing horse emblem, the 250 GT Lusso debuted at the Paris Salon in October 1962. Styled by Pininfarina and built by Scaglietti, the Lusso (Luxury) combined racetrack looks with new standards of passenger comfort. Beautifully proportioned, it blended a low-slung nose, reminiscent of that of the SWB Berlinetta, with a sculpted Kamm tail by means of some of the most exquisite lines yet seen on an automobile. Slim pillars and wide expanses of glass not only enhanced the car's outward appearance but made for excellent visibility and a pleasantly light and airy interior. "The design of the body was at once elegant and exciting and no other road Ferrari before or since has earned the same degree of enduring admiration for its aesthetics," declared Road & Track.

After Pininfarina had completed the prototype Lusso, production was entrusted to Carrozzeria Scaglietti, a smaller concern that specialised in building low-volume models for Ferrari. In total, 350 (including one prototype each from Pininfarina and Scaglietti) would be completed



Ce sont au total 350 exemplaires, dont un prototype Pininfarina et un Scaglietti, qui seront assemblés lors des deux années suivantes, les premières livraisons ayant lieu début 1963. "Ses proportions approchent la perfection, et sa construction est sans défaut," s'enthousiasmaient Car & Driver. "C'est du Grand Tourisme de la plus belle facture..."

La devancière immédiate de la Lusso avait été la 250 GT Berlinetta SWB. Lancée au Salon de Paris 1959, celle-ci était une voiture véritablement double, ayant certainement plus que toute autre Ferrari passée ou à venir la capacité de concilier les exigences contradictoires de la piste et de la route. Son appellation SWB (Short Wheel Base, ou empattement court) lui venait de son châssis de 2 400 mm, plus court de 200 mm que celui de la 250 GT de base. Sa définition pouvait varier pour satisfaire les exigences de ses clients, orientées soit vers la piste, soit vers la route ; les modèles destinés à la compétition étaient équipés de carrosseries allégées en aluminium, alors que la Lusso de tourisme recevait un intérieur entièrement garni et une suspension adoucie.

Mais la politique de Ferrari consistant à construire une voiture unique polyvalente, piste et route, ne dura pas longtemps pendant les années 1960 ; ces deux usages contradictoires exigeaient en effet une spécialisation plus marquée, qui se traduisit par le duo 250 GTO de compétition et 250 GT Lusso de tourisme. Construite sur un châssis à empattement court semblable à celui des 250 GT SWB et 250 GTO,

over the next two years, with deliveries of the production model commencing early in 1963. "Its proportions approach perfection, and the execution is faultless," enthused Car & Driver. "It makes for Grand Touring in the grandest possible manner..."

The Lusso's immediate antecedent had been the 250 GT Berlinetta SWB.

Introduced at the 1959 Paris Salon, the latter was a true dual-purpose car, arguably more capable than any Ferrari before or since of coping equally well with the conflicting demands of racetrack and highway. The 'SWB' (Short Wheel Base) designation arose from a chassis that, at 2,400mm, was 200mm shorter than that of the standard 250 GT. Specifications could be varied to suit individual customers' requirements for either road or track, models supplied for competition use having lightweight aluminium-alloy bodies while the Lusso road version came with a fully-trimmed interior and softer springing. However, Ferrari's policy of building a single, dual-purpose race/road model did not survive long into the 1960s, the diverging requirements of the two markets necessitating greater specialisation in the form of the competition-only 250 GTO and the touring 250 GT Lusso. Built on a short-wheelbase chassis similar to that of the 250 GT SWB and 250 GTO, the Lusso was powered by Gioacchino Colombo's light and compact 3.0-litre V12. Ferrari's first in-house power plant, the supremely versatile Colombo V12 had debuted in 1947 as a 1.5-litre



la Lusso était animée par le V12 de 3,0 litres léger et compact dû à Gioacchino Colombo. Ce V12 Colombo, le premier moteur maison de Ferrari, était extrêmement polyvalent ; il fut lancé en cylindrée 1,5 litre et connut une carrière remarquablement longue, qui se termina en 1988 sous la forme d'un 4,9 litres à double arbre à cames en tête. Alimenté par trois carburateurs Weber double corps, ce moteur Tipo 168 à simple arbre à cames en tête, tout en aluminium, délivrait dans sa version Lusso 240 chevaux à 7 500 tr/min, ce qui assurait à la voiture une vitesse de 240 km/h et un très utile 0 à 160 km/h abattu en 19,5 secondes. La transmission était assurée par une classique boîte à quatre rapports, l'ensemble moteur-boîte se logeant dans l'habituel châssis treillis Ferrari, constitué de tubes d'acier ovales. La suspension était dans les standards d'alors : roues avant indépendantes avec triangles et ressorts hélicoïdaux et train arrière rigide à ressorts semi-elliptiques.

Tout cela donnait l'une des plus belles Ferrari jamais produites, mais aussi, grâce à son héritage sportif, l'une des plus gratifiantes à conduire. "Conduire une Ferrari en douceur est toujours facile, et la Lusso ne fait pas exception," affirmait R&T. "Le levier de vitesses se déplace comme dans du beurre et la douceur de l'embrayage associée à l'onctuosité de la montée en couple du V12 font qu'il est presque impossible ... de caler au démarrage." R&T trouva la direction de la Lusso plus légère qu'espéré et apprécia son comportement routier doux, prévisible et indulgent face aux erreurs de conduite. Son puissant freinage assisté à quatre disques fit également forte impression.

unit and would enjoy a remarkably long production life, finally bowing out in 4.9-litre quad-cam form in 1988. Breathing through three twin-choke Weber carburetors, this all-aluminium, two-cam, Tipo 168 unit produced 240bhp at 7,500rpm as installed in the Lusso, giving it a top speed of 150mph (240km/h) and a useful 0-100mph (0-160km/h) acceleration time of 19.5 seconds. Power was transmitted to the road via a conventional four-speed gearbox, and the power train was housed in Ferrari's familiar steel spaceframe chassis with oval main tubes. Suspension was conventional for the time: independent at the front by means of 'A' arms and coil springs, with a semi-elliptically sprung live axle at the rear.

The result was not only one of the best looking Ferraris ever made, but also, courtesy of its competizione antecedents, one of the most rewarding to drive. "Driving a Ferrari smoothly is always easy; the Lusso is no exception," proclaimed R&T. "The gearshift moves like the proverbial stick in a bowl of whipped cream, and the smooth clutch combines with the 12-cylinder engine's buttery delivery of torque to make it nearly impossible... to stall the engine when moving off from rest." R&T found that the Lusso's steering was lighter than one would expect and remarked on its smooth, predictable, and forgiving handling. They were also much impressed by the powerful servo-assisted four-wheel disc brakes.



La 250 GT Lusso marque une étape importante dans l'histoire de la marque de Maranello. C'est la dernière de la longue série des 250, qui a tant fait pour asseoir le succès commercial de Ferrari, et c'est celle qui a permis de conclure en beauté cette remarquable famille de Ferrari de tourisme.

La Lusso proposée, châssis n° 5187 à numéros concordants, est la 154e des 350 produites. Elle est sortie d'usine le 21 novembre 1963 pour être livrée à New York à Luigi Chinetti Motors. Elle était alors de couleur Avorio (ivoire) avec un intérieur en cuir Nero (noir), une harmonie de teintes inhabituelle. Elle fut vendue à la concession officielle Hollywood Sport Cars de Cris Vandagriff, en Californie. On ne connaît pas l'identité de son premier propriétaire.

Au cours des années 1970, ses teintes changèrent en faveur d'un rouge sur intérieur en cuir brun. On sait qu'elle a appartenu à partir de 1976 à Suzanne Gregg, de Santa Ana, Californie. Vers 1990, cette 5187 a été exportée de Californie en Allemagne et, en octobre 1991, elle a été aperçue lors du Finali Mondiali Ferrari qui se tenait à Mugello, en Italie, portant les plaques MI P 8449 d'un concessionnaire de Milan. Après être passée entre les mains de différents concessionnaires allemands, cette Ferrari a fini par être vendue fin 1996 à Wolfgang Dütsch, un ophtalmologiste de Gelsenkirchen, en Allemagne.

An important milestone in the Maranello marque's history, the 250 GT Lusso was the last of the long-running 250 series that had done so much to cement Ferrari's commercial success, and a most fitting finale to this remarkable family of Ferrari road cars.

A matching-numbers example, the Lusso we offer, chassis number '5187', is the 154th of the 350 units built. Completed on 21st November 1963 and delivered to Luigi Chinetti Motors in New York City, USA, the car was originally finished in the unusual combination of Avorio (Ivory) with Nero (Black) leather interior. The Lusso was sold to Cris Vandagriff's official dealership Hollywood Sport Cars in California. The identity of the Ferrari's first owner is not known.

During the 1970s the colour scheme was changed to red with a tan leather interior, and the Lusso is known to have belonged to Suzanne Gregg in Santa Ana, California from 1976. Circa 1990 '5187' was exported from California to Germany, and in October 1991 was seen attending the Ferrari Finali Mondial held in Mugello, Italy carrying Milan dealer plates 'MI P 8449'. Passing through the hands of various dealers in Germany, the Ferrari was eventually sold to ophthalmologist Wolfgang Dütsch of Gelsenkirchen, Germany late in 1996.



Celui-ci fit restaurer en totalité sa Lusso en Allemagne, et la fit repeindre en gris métallisé ; il la conserva jusqu'en juin 2005. Après avoir été cédée par Modena Motorsport GmbH à un particulier inconnu en Allemagne, elle fut achetée en Suisse par le vendeur actuel au milieu des années 2000. Il la fit alors repeindre en brun métallisé et fit refaire son garnissage intérieur en cuir beige sombre.

On compte parmi les événements auxquels elle a participé récemment le 3e Concours annuel d'élégance suisse, qui s'est tenu à Nyon en juin 2018 au Château de Coppet, et le rallye de régularité Padre e Figlio organisé en octobre 2019 en Provence par Happy Few Racing, qu'elle remporta. Avant ce dernier événement, un entretien complet fut effectué, lors duquel on remplaça son maître-cylindre et ses étriers arrière. Cette Lusso, qui se présente en excellent état, est vendue avec sa carte grise suisse et un certificat Ferrari Classiche datant de 2009, époque où elle était encore gris métallisé.

On a là une rare opportunité d'acquérir un modèle rarement proposé, qui est non seulement la plus belle et la plus exclusive des Ferrari jamais produites, mais aussi la plus agréable à conduire et à posséder : la 250 GT Lusso.

CHF 1,350,000 - 1,750,000

Mr Dütsch had the Lusso fully restored in Germany, changing the exterior colour to silver-grey metallic, and kept the car until June 2005. Passing via Modena Motorsport GmbH to an unknown private owner in Germany, the Ferrari was purchased by the current vendor in Switzerland in the mid-2000s. It was then repainted in brown metallic and re-trimmed in dark beige leather.

Events attended more recently include the 3rd Annual Concours d'Élégance Suisse, held at Castle Coppet in Nyon in June 2018, and the Padre e Figlio regularity rally organised by Happy Few Racing in Provence, France in October 2019, which it won. A full service was carried out prior to the latter event, which included changing the master cylinder and rear brake callipers. Presented in excellent condition, the Lusso is sold with a Swiss Carte Grise and a Ferrari Classiche certificate dating from 2009 when it was still finished in silver-grey.

A rare opportunity to acquire a model - seldom offered for sale - that is not only one of the most beautiful and exclusive Ferraris ever made, but also one of the most enjoyable to drive and own: the 250 GT Lusso.

BUGATTI TYPE 49 ROADSTER 1933

Châssis n° 49562

- One of an estimated 76 survivors
- Purchased from the Friderich Garage, Nice
- Present ownership since 1962
- Professionally restored by AutoRestorations of Christchurch, NZ circa 2005



Dès le début des années 1930, Ettore Bugatti avait acquis une réputation inégalée de constructeur de voitures aux performances remarquables, tant sur route que sur circuit. Les plus grands pilotes mondiaux appréciaient de collectionner d'innombrables succès au volant des produits de l'usine de Molsheim, et ils les retenaient volontiers pour leur usage personnel. Bugatti est surtout connu pour ses modèles de compétition, mais la plupart des quelque 6 000 voitures sorties de l'usine de Molsheim sont des voitures de tourisme sportives.

La Type 49, aboutissement des principes de conception d'Ettore Bugatti, fut présentée au Salon de Paris 1930 et fut produite jusqu'en 1934. La Type 49 allait être la dernière huit-cylindres de tourisme à simple arbre à cames en tête produite par le maître et elle est considérée par beaucoup comme la plus raffinée de toutes les 'vraies' Bugatti. Ce nouveau modèle d'une cylindrée de 3,3 litres obtenue par un alésage x course de 72 x 100 mm était équipé d'un allumage double, d'un radiateur agrandi et d'un levier de vitesses à rotule, entre autres raffinements ; d'élégantes roues en aluminium coulé furent par la suite disponibles. La Type 49, une grande routière policée capable de se mesurer aux Delage et Delahaye, reçut des carrosseries du meilleur niveau de qualité, proposées dans une grande diversité de styles tant par l'usine de Molsheim que par des carrossiers de tous les pays d'Europe. Sa production totale se monte à 470 voitures, et elle prit fin à l'arrivée de la Type 57, au Salon 1933. On estime qu'il en subsiste à ce jour 76.

La Bugatti Type 49 numéro de châssis 49562, produite en février 1933, est l'une des dernières ; elle ne fut pas livrée avant le 4 août 1933, date à

By the early 1930s Ettore Bugatti had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track. Indeed, the world's greatest racing drivers enjoyed countless successes aboard the Molsheim factory's products and often chose them for their everyday transport. Although Bugatti is best remembered for its racing models, most of the 6,000-or-so cars produced at the Molsheim factory were touring cars of sporting character.

Ultimate expression of Ettore Bugatti's original design, the Type 49 debuted at the Paris Salon in 1930 and was produced from then until 1934. The Type 49 would be the last of the maestro's eight-cylinder, single-camshaft touring cars and is considered by many to be the finest of all 'real' Bugattis. The new model had bore and stroke dimensions of 72mm x 100mm for a capacity of 3.3 litres, twin-plug ignition, an enlarged radiator and a ball-change gear lever among many other improvements, while very pretty cast aluminium wheels became available later. A civilised Grande Routière to match those of rivals Delage and Delahaye, the Type 49 attracted coachwork of the finest quality executed in a wide variety of styles by both the Molsheim factory and by other coachbuilders throughout Europe. Total Type 49 production amounted to 470 cars, the model being manufactured until the Type 57's arrival at the 1933 Salon. It is estimated that around 76 exist today.

Produced in February 1933, Bugatti Type 49, chassis number '49562' is one of the last to be manufactured and was not delivered



laquelle elle fut facturée à un certain Daste. Son actuel propriétaire l'a achetée en 1962 lors de la faillite du garage Friderich. Ernest Friderich, un mécanicien compétent, avait travaillé avec Bugatti lorsque celui-ci était chez Mathis et Deutz, avant d'ouvrir à Nice en 1909 une agence de vente de la nouvelle marque de son ami. Le vendeur a pu acheter toutes les pièces en stock ainsi que cinq voitures.

Le moteur actuellement sur la voiture, le 49116-L19, provient du châssis 43160. Le vendeur, qui avait possédé ce châssis depuis 1989, avait décidé d'en retirer le moteur et de l'installer dans cette 49562, qui est l'une des voitures emmenées à Bordeaux lorsque l'usine Bugatti s'y est repliée peu après le début de la Deuxième guerre mondiale. Il avait donné le moteur d'origine de la 49562 à un de ses bons amis et avait fait dessiner une nouvelle carrosserie d'après celle de la Type 44 44920 à moteur de Type 49 appartenant à Willem Pieters, construite à Liège (Belgique) par Albert Wathele. La 49562 fut restaurée par Autorestorations de Christchurch (Nouvelle-Zélande), juste à temps pour l'Australian Bugatti Rally de 2005. Malheureusement, le moteur tomba en panne pendant le rallye et la voiture ne put terminer. Depuis, la 49562 a participé avec succès à de nombreux rallyes aux mains de son propriétaire.

Cette élégante Type 49, proposée avec un catalogue de pièces des Type 44 et 49 et une carte grise suisse, est présentée par son vendeur comme en bon état de restauration, avec un moteur, une boîte et une carrosserie tous excellents. Il est à noter que la plaque de châssis gravée 49445 a été fixée par erreur.

CHF 250,000 - 350,000

until 4th August '33, invoiced to Daste. The current owner bought the car as part of the bankrupt Friderich Garage's stock in 1962. A qualified mechanical engineer, Ernest Friderich had worked alongside Ettore Bugatti during the latter's spells with Mathis and Deutz before establishing an agency for his friend's new marque in Nice, France in 1909. The vendor was able to purchase all the available parts plus five cars.

The engine currently installed ('49116-L19') is ex-chassis '43160'. The vendor, who had owned '43160' since 1989, decided to remove the engine and put it in '49562', which was one of the cars taken to Bordeaux when the Bugatti factory moved there from Molsheim soon after the outbreak of WW2. The vendor gave the original engine to one of his very close friends. New coachwork was designed along the lines of the Type 49-engined Type 44 of Willem Pieters ('44920'), the body of which was built by Albert Wathele of Liège, Belgium. '49562' was restored by Autorestorations of Christchurch, New Zealand in time for the 2005 Australian Bugatti Rally. Unfortunately, the engine broke down during the Australian Rally and the car was unable to complete the event. Since then '49562' has successfully completed numerous rallies with its owner.

Offered with a Type 44/49 parts catalogue and a Swiss Carte Grise, this handsome Type 49 is described by the private vendor as in good restored condition, with excellent engine, transmission and body. (It should be noted that the chassis plate stamped '49445' was attached erroneously.)

PORSCHE 911 S 2.4-LITRE TARGA 1973

Châssis n° 9113310552

Moteur n° 6331279

- Matching numbers engine and chassis
- One of the most collectible of early Porsche 911s
- Professionally restored by recognised marque specialists in 2016
- Registered in Switzerland



Deux ans après le lancement du coupé en 1964, la 911 découvrable Targa, ainsi nommée en hommage aux nombreuses victoires de Porsche dans cette classique épreuve sicilienne, fut proposée. C'est la législation sur la sécurité à venir aux Etats-Unis qui avait conduit à l'ingénieuse conception retenue pour le toit amovible : un robuste arceau de sécurité protégeant les passagers en cas de tonneau et supportant un toit et une capote arrière amovibles, qu'on pouvait loger dans le coffre après les avoir déposés. En 1969, une vitre arrière fixe, plus propre à assurer silence et étanchéité, vint remplacer la capote, qui était fort critiquable. La Targa continua à vivre ainsi avec un succès constant jusque dans les années 1990, tout en partageant d'innombrables évolutions mécaniques et esthétiques avec son cousin le coupé.

Toutes les versions de 911 reçurent en 1972 le 2,4 litres (en fait, un 2 341 cm3) associé en série, sur la 911S, à la boîte manuelle à cinq rapports renforcée, la type 915, ou à la Sportomatic à quatre rapport, ainsi qu'à des roues alu de 6 x 15 pouces. Porsche avait déjà testé dans des épreuves d'endurance un 2,4 litres obtenu par rallongement de la course, mais la décision de le produire en série était due aux exigences de la réglementation antipollution américaine. Tel que monté sur la 911S, le 2.4 délivrait 190 chevaux ; par rapport aux versions 2.2, la modification externe la plus marquante était l'ajout d'un petit spoiler avant chargé d'améliorer la stabilité à haute vitesse. Après avoir construit 1 430 exemplaires du coupé 911S 2.4, Porsche passa en 1974 à un 2,7 litres. La 2.7 fut la première 911 dotée de gros parechocs à absorption

Two years after the coupé's introduction in 1964, a convertible 911 - the 'Targa', named in honour of Porsche's numerous victories in the Sicilian classic – had become available. Expected US safety legislation had prompted an ingenious approach to the 'soft-top' 911, the Targa sporting a hefty roll-over bar to protect the occupants in the event of an inversion together with removable roof and rear hood sections, which were stowed in the boot when not in place. For 1969 a quieter and less leak-prone fixed rear window replaced the less than perfect rear hood, and the ever-popular Targa would continue in this form well into the 1990s, sharing countless mechanical and styling developments with its closed cousin along the way.

All 911 variants received the 2.4-litre (actually 2,341cc) unit for 1972, by which time the 911S featured the stronger Type 915 five-speed manual gearbox (or four-speed Sportomatic) and 6"x15" alloy wheels as standard. Porsche had already tried a 2.4-litre engine in endurance racing, the stretch being achieved by lengthening the stroke, but the impetus for the larger unit's introduction came from the USA's ever more stringent emissions laws. As installed in the 911S, the '2.4' produced 190bhp, while the most obvious external change from the 2.2-litre models was the addition of a small chin spoiler, adopted to improve high-speed stability. Porsche had built 1,430 2.4-litre 911S coupés by the time production switched to the 2.7-litre model for 1974. The '2.7' was the first 911 to incorporate the large impact-absorbing bumpers, disliked by many purists for whom the '2.4' is the last 'old school' 911 and therefore all the more collectible.



d'énergie, peu goûtés de nombreux puristes qui considèrent que la 2.4 est la dernière 911 'authentique' et donc bien plus digne d'entrer dans une collection.

La séduisant 911S proposée, à numéros concordants, a été livrée en février 1973 ; elle était jaune Light Yellow avec un intérieur en similicuir noir. Elle a été restaurée de fond en comble en 2016 par RS73, un spécialiste Porsche très connu installé à Bière, en Suisse. Ses travaux ont porté sur la peinture, une nouvelle teinte Gulf Orange, un regarnissage intérieur en cuir noir, une révision complète du châssis et de la mécanique, de nouveaux amortisseurs et freins etc. (Cf. photos présentes au dossier). Tout est comme neuf, ce qui fait de cette 911 un exemplaire véritablement époustouffant !

La documentation de bord comprend le guide d'utilisation des 911T/E/S modèle 1973, un certificat d'authenticité délivré par Porsche en novembre 2020, diverses factures, la carte grise suisse et des documents FIA datant de 2005, époque où la voiture était encore jaune. C'est là une magnifique occasion de posséder l'une de ces Porsche 911 2.4, remarquables objets de collection, entièrement restaurée par l'un des meilleurs spécialistes.

CHF 160,000 - 200,000

A desirable matching numbers example, the 911S we offer was delivered new in February 1973 finished in Light Yellow with a black leatherette interior. In 2016 the car was treated to a 'last nut and bolt' restoration carried out by RS73 in Bière, Switzerland, a very well-known Porsche specialist. Works undertaken included a repaint in Gulf Orange; an interior re-trim in black leather; and a complete overhaul of the chassis and running gear: new shock absorbers, brakes, etc (see photographs on file). Everything is as new, making this 911 a truly stunning example!

Accompanying documentation includes a 911T/E/S 1973-model owner's manual; Porsche Certificate of Authenticity (issued November 2020); sundry invoices; Swiss Carte Grise; and FIA papers dating from 2005 when the car was still yellow. A wonderful opportunity to own one of these highly collectible 2.4-litre Porsche 911s, fully restored by one of the best specialists in the business.

130 Ω

MERCEDES-BENZ SLS AMG GT FINAL EDITION COUPÉ 2014

Châssis n° WMXRJ7JA4EA011047

- One of only 350 made
- One owner and just 54 Kilometres covered from new
- Sold new in Kuwait
- Original wallet and service book



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Dévoilée au Salon de Francfort en 2009 et présentée comme un hommage à la légendaire coupé 300 SL « papillon » des années 1950, 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. Une version roadster ouverte fut présentée 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, 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

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance; consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

First seen at the 2009 Frankfurt Motor Show and acknowledged as a tribute to the legendary 300 SL 'Gullwing' coupé of the 1950s, the Mercedes-Benz SLS AMG was notable as the first car to be designed in-house by 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. 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, 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 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. Several limited-edition versions were introduced, including a GT3 racer, leading up to the SLS AMG GT Final Edition of 2014.



de Formule 1, parmi lesquels Lewis Hamilton. Plusieurs séries limitées furent présentées, y compris une version compétition GT3, jusqu'à la SLS AMG GT Final Edition de 2014, identique à la voiture proposée aujourd'hui.

L'exemplaire vendu, en finition Designo blanc Mystic métallisé, est une version spéciale Final Edition, présentée en 2014, dont il ne fut construit que 350 unités. Vendue neuve à son actuel propriétaire par un agent officiel Mercedes-Benz du Moyen-Orient en juillet 2014, cette Mercedes classique moderne avec seulement 54 kilomètres au compteur est vendue avec sa housse, son compresseur de gonflage de pneu, sa pochette en cuir, son manuel du propriétaire, son carnet d'entretien, son mode d'emploi In Car Entertainment et ses papiers AMG comprenant son certificat de conformité. Des taxes d'importation seront exigibles au cas où la voiture resterait en Suisse.

CHF 130,000 - 190,000
No reserve

Finished in Designo Mystic White Metallic, offered here is an example of the enhanced GT Final Edition, introduced in 2014, only 350 of which were made. With the odometer reading 54 Kilometres since new, this immaculate example has been almost untouched since it was sold new to the current vendor on 6th July 2014 by the authorised Mercedes-Benz distributor in Kuwait. This collectible modern Mercedes comes with its Mercedes-AMG Car Cover; Tyre Compressor Kit; Fire Extinguisher; Multimedia cables; leather wallet; owner's manual; service book; In Car Entertainment instructions and AMG paperwork including Certificate of Conformity.

131 Ω

ASTON MARTIN DB5 SPORTS SALOON 1964

Carosserie Superleggera

Châssis n° DB5/1491/L

Moteur n° 400/1704

- *Factory left hand drive example, delivered new to the USA*
- *Reported full cosmetic body restoration in 1990-1991*
- *Present ownership since 2007*
- *The most famous of all 'James Bond' Aston Martins*





Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

« Comme toutes les Grand Tourisme classiques, elle fait rimer vitesse élevée avec confort et plus vous la poussez, plus elle vous procure de plaisir. La DB5 est vraiment divertissante pour ceux qui sont capables d'en exploiter les incroyables performances, la tenue de route et le freinage. Elle transportera aussi quatre personnes (tout juste) et quelques bagages, les besoins d'une famille (si besoin) n'étant pas complètement sacrifiés à la vitesse et à l'élégance » - Motor.

La DB5 a été présentée en juillet 1963 et était une évolution de sa devancière DB4 plutôt que le premier modèle d'une nouvelle gamme. Le changement le plus significatif était l'adoption d'une version 4 litres du six cylindres, à la place de la précédente version de 3,7 litres, ce moteur réalésé ayant initialement été dévoilé sur la Lagonda Rapide en 1961. Doté de trois carburateurs SU le moteur « 400 » développait 282 ch à 5 500 tr /min et était associé à une boîte à quatre rapports avec overdrive, une « vraie » boîte cinq rapports ZF étant montée en série par la suite. Extérieurement, peu de choses différenciaient la DB5 des dernières DB4 de la série 5, en dehors de la goulotte d'essence qu'on avait déjà vu sur

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

"Like all classic GT cars, it combines enormous speed with comfort and the more you put into your driving, the more the car returns for your entertainment. And the DB5 really is entertaining to anyone who can exploit its outstanding performance, handling and brakes. It will also carry four people (just) and a fair amount of luggage so the merits of family transport (if need be) have not been entirely sacrificed to speed and elegant looks." - Motor.

Introduced in July 1963, the Aston Martin DB5 represented a further evolution of the preceding DB4 series rather than the beginning of an entirely new model line. The major change was the adoption of a 4.0-litre version of the (previously) 3.7-litre six-cylinder engine, this enlarged unit having been seen first in the Lagonda Rapide of 1961. Equipped with three SU carburetors the '400' engine produced 282bhp at 5,500rpm and was mated to a four-speed/overdrive gearbox, a 'proper' ZF five-speed unit being standardised later. Outwardly there was little to distinguish the DB5 from the final Series 5 DB4 apart from twin fuel filler caps, though these had already



quelques exemplaires. Sous la carrosserie en revanche, on notait de nombreuses améliorations, comme l'alternateur, les freins à disque Girling à la place des Dunlop, les vitres Sundym, les glaces électriques et le compteur de pression d'huile en série.

La fiche de garantie qui accompagne cette DB5 stipule que ce châssis à conduite à gauche 1491/L a été vendu par Aston Martin Lagonda Inc. à son premier propriétaire, un certain Henry J. Robertson Jr de Wilmington, dans le Delaware, aux États-Unis. La livrée originale mentionnée est le vert Goodwood avec garniture intérieur en cuir Connolly beige foncé. Une climatisation Normalair, des roues chromées, des pneus Dunlop à flancs blancs, une radio Bosch Blue Spot Köln et l'admission du moteur sont enregistrés comme des équipements spéciaux.

Le vendeur a acheté l'Aston à Autosport Designs Inc. d'Huntington Station, dans l'état de New York, un spécialiste reconnu de la marque, en janvier 2007 (facture d'achat au dossier). À cette époque, Autosport décrit la voiture ainsi « de couleur écorce de bouleau argenté avec intérieur en cuir et moquettes noirs, boîte manuelle ZF à 5 rapports et air conditionné d'origine ». Il précise également que la voiture avait eu trois propriétaires, dont Autosport Designs (à partir de septembre 2005), et qu'elle avait subi une restauration complète de sa carrosserie en 1990-1991. Chez Autosport Designs l'Aston avait reçu plus de 70 000

apparus sur certaines voitures. En dessous de la carrosserie, cependant, il y avait de nombreuses améliorations incluant un alternateur électrique, des freins à disque Girling à la place des Dunlop, du verre Sundym, des vitres électriques, et un compteur de pression d'huile en série.

Cette DB5's accompanying copy guarantee form records that left-hand drive chassis '1491/L' was supplied new via Aston Martin Lagonda Inc and first owned by one Henry J Robertson Jr of Wilmington, Delaware, USA. The original colour scheme is recorded as Goodwood Green with fawn Connolly interior trim. Normalair air conditioning; chrome wheels; Dunlop whitewall tyres; Bosch Blue Spot Köln radio; and the engine breathing system are listed as non-standard equipment.

The current vendor purchased the Aston from Autosport Designs Inc of Huntington Station, NY in January 2007 (purchase invoice on file). At that time Autosport described the car as "Silver Birch with Black leather interior and Black carpeting, 5-speed manual ZF transmission and factory Air Conditioning". It was also stated that the car had had three owners from new, including Autosport Designs (from September 2005), and that it had undergone a full cosmetic body restoration in 1990-1991. While with Autosport Designs the Aston benefited from over \$70,000 worth of maintenance and restoration, and was advertised as "complete, sorted, maintained properly and ready for immediate use".



\$ en entretien et restauration, et était annoncée comme « complète, bien entretenue et prête à prendre la route ». Depuis son acquisition, la DB5 a connu un usage minimal et devra subir une remise en route avant d'être utilisée.

La voiture est vendue avec un manuel d'instruction DB5 original, un certificat de vente (2007), son titre de circulation de Pennsylvanie et le mode d'emploi de la radio. Montrant 92.872 miles au compteur, Cette DB5 est esthétiquement bien présentée mais requiert la restauration de certains éléments mécaniques et de suspension après un certain temps d'entreposage.

CHF 400,000 - 500,000
No reserve

The car is offered with an original DB5 instruction book; retail certificate of sale (2007); Pennsylvania Certificate of Title; and a radio instruction book. The car is fitted with an aftermarket alarm and comes with a spare wire wheel. Showing 92,872 Miles on the odometer, this is a well-presented DB5 aesthetically but is likely to require recommissioning of certain mechanics and suspension components after a period in storage.

132 Ω

ASTON MARTIN DB4 SERIES 2 SPORTS SALOON 1960

Carrosserie Superleggera

Châssis n° DB4/467/L

Moteur n° 370/256

- Delivered new to the USA
- Single family ownership 1960-1998
- Restored in Germany in 1998
- Rallye de Monte Carlo Historique and Rallye de Paris participant
- Original left-hand drive example



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Lancée au Salon de Londres en 1958, l'Aston Martin DB 4 démontrait avec panache que les constructeurs anglais pouvaient battre les Italiens à leur propre jeu quand il s'agissait de Grand Tourisme ultime. Avec ses proportions classiques, instantanément identifiable comme telle dès sa présentation, la carrosserie de la DB 4 dessinée par Touring établissait un style qui allait caractériser la marque, avec seulement quelques retouches mineures, jusqu'en 1970.

« Reprenant la tradition bien établie du coupé sportif compact, l'Aston Martin DB 4 3,7 litres porte la modernité à son point culminant. Ce luxueux coupé deux places qui peut emporter quatre adultes si nécessaire, atteint presque les 225 km/h sur le mille (1,61 km) aller-retour chronométré. Qui plus est, nous avons pu enregistrer les reprises à partir de 16 km/h en restant sur le même rapport », indiquait le magazine The Motor, avant de conclure : « Performances, tenue de route et confort sont intimement associés sur l'Aston Martin DB 4 pour en faire la plus séduisante des voitures. Une de celles avec laquelle on peut entreprendre de longs périples à grande vitesse avec le minimum de risque et d'inconfort et le maximum de plaisir ».

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Launched at the London Motor Show in 1958, the Aston Martin DB4 emphatically demonstrated that a British manufacturer could better the Italians at their own game when it came to constructing the ultimate Gran Turismo. Classically proportioned and instantly recognisable from the moment of its introduction, the Touring-styled DB4 established a look that would survive, with only relatively minor revisions, until 1970.

"Following in the classic tradition of close-coupled sports saloons, the 3.7-litre DB4 Aston Martin carries orthodox modernity to its highest pitch. A luxurious two-seat saloon which can carry four adults when necessary, it recorded almost 140mph as a two-way mean speed over the measured mile. Yet we were able to record acceleration figures from 10mph in the same gear ratio," reported The Motor magazine before concluding: "Performance, controllability and comfort have been combined in the Aston Martin DB4 to make it a highly desirable car: one in which long journeys can be completed very quickly indeed with the minimum of risk or discomfort and the maximum of pleasure." Manufactured between October 1958 and June 1963, the DB4 developed through five series, the first of which had already undergone a number of improvements before the second series arrived in January 1960, a front-hinged bonnet, bigger brake callipers and an enlarged sump being the major changes made.



Construite d'octobre 1958 à juin 1963, la DB4 a connu cinq séries, la première ayant déjà reçu quelques améliorations avant l'avènement de la seconde en janvier 1960, un capot articulé à l'avant, de plus gros étriers de freins et un carter agrandi étant les principaux changements.

Cette DB4 série 2 à conduite à gauche a été livrée neuve aux États-Unis par l'importateur Aston Martin J. S. Inskip et a appartenu à un certain Howard C. Smith d'Oyster Bay, à Long Island. La fiche de garantie qui l'accompagne révèle que la voiture était alors Snow Shadow Grey avec un intérieur en cuir Connolly rouge et qu'elle a quitté l'usine équipée d'un dégivrage arrière, d'un logement pour les bougies, d'un rétroviseur sur l'aile avant gauche, de phares Marchal Equilux et de valises sur mesure en cuir Luxan ivoire.

'467/L est restée dans la même famille jusqu'à ce qu'elle soit vendue à une société allemande en 1998. Restaurée en Allemagne cette même année, elle n'a changé de mains qu'en 2001. Aux mains du nouveau propriétaire la DB4 a pris part au Rallye de Monte-Carlo historique (2004 et 2006) se comportant parfaitement et a terminé 3e au Rallye de Paris en 2005. Trois années plus tard, en février 2008, l'Aston fut proposée à la vente Bonhams de Paris (Lot 136) et acquise par son actuel propriétaire qui l'a remise. La voiture est vendue avec des papiers suédois, une copie du manuel d'atelier, le cric et roue de secours. Le compteur de la voiture montre 44.562 kilomètres, Cette Aston-Martin DB4 pourrait bénéficier de quelques légers travaux esthétiques et pourrait être une bonne participante de rallye avec quelques travaux mécaniques. Les taxes d'importation devront être acquittées si la voiture reste en Suisse.

This left-hand drive Series 2 DB4 was delivered new to the USA via the Aston Martin importer J S Inskip and first owned by one Howard C Smith of Oyster Bay, Long Island. The accompanying copy guarantee form reveals that the car was originally finished in 'Snow Shadow Grey with red Connolly leather trim, and that it left the factory equipped with a rear demister; spark plug holder; driver's side wing mirror; Marchal Equilux headlamps; and fitted suitcases in ivory Luxan hide.

'467/L' remained in the same family's hands until it was sold to a German company in 1998. Restored in Germany that same year, the car next changed hands in 2001 following its owner's bankruptcy. While in the new owner's hands the DB4 took part in the Rallye de Monte Carlo Historique (2004 and 2006) and finished 3rd in the Rallye de Paris in 2005. A few years later, in February 2008, the Aston was offered for sale at Bonhams' Paris auction (Lot 136). At that time, the car came with a history file containing numerous invoices for works carried out both in Germany and the UK, but unfortunately it has since been lost. The car is offered with a Swedish I.D. form; a copy of the workshop manual; a jack and its spare wheel. With the odometer showing 44.562 kilometres, this Aston-Martin DB4 would benefit from some minor aesthetic work and would be good rally competitor with some mechanical work

133

BUGATTI TYPE 57C CABRIOLET 'ARAVIS' 1939

Châssis n° 57815

Moteur n° 57815-85C

- *One of only 96 Type 57C supercharged models built*
- *Delivered new to Bordeaux, France*
- *Matching chassis, engine, gearbox and rear axle*
- *Professionally restored in the 2000s*
- *Aravis body built in the UK to Gangloff drawings*





Dès le début des années 1930, Ettore Bugatti avait acquis une réputation inégalée de constructeur de voitures aux performances remarquables, tant sur route que sur circuit. Les plus grands pilotes mondiaux appréciaient de collectionner d'innombrables succès au volant des produits de l'usine de Molsheim, et ils les retenaient volontiers pour leur usage personnel. Bugatti est surtout connu pour ses modèles de compétition, mais la plupart des quelque 6 000 voitures sorties de l'usine de Molsheim sont des voitures de tourisme sportives. La Type 57, produite de 1934 à 1940, est typique de la production Bugatti : des voitures de tourisme rapides et enthousiasmantes, à la tenue de route et au freinage tous deux excellents.

Du fait de leur succès établi de longue date, les moteurs à simple arbre à cames étaient systématiquement retenus par Ettore Bugatti, qui ne se convertit à la commande des soupapes par double arbre à cames en tête, plus moderne, que sous l'impulsion de son fils aîné Jean, sur la Type 50 de 1930. C'est à partir de ce moment que Jean Bugatti étendit son emprise sur la conception, avec pour première création le délicieux roadster Type 55, une voiture qui figurait parmi les plus belles sportives des années 1930. Il continua avec une conception de même envergure, la Type 57. Plus importante que la Type 55, la Type 57 était équipée d'un huit-cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 3,3 litres, un moteur de conception moderne qui dérivait de celui de la Type 51 de Grand Prix et qui s'implantait dans l'habituel châssis 'vintage' des Bugatti.

By the early 1930s Ettore Bugatti had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track; the world's greatest racing drivers enjoying countless successes aboard the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport. Although Bugatti is best remembered for its racing models, most of the 6,000-or-so cars produced at the Molsheim factory were touring cars of sporting character. Produced from 1934 to 1940, the Type 57 exemplified Bugatti's policy of building fast and exciting touring cars possessing excellent handling and brakes.

Because of its lengthy run of success, Ettore Bugatti had remained stubbornly committed to his single-cam engine, only adopting the more advanced double-overhead-camshaft method of valve actuation, after much prompting by his eldest son Jean, on the Type 50 of 1930. From then on Jean Bugatti took greater responsibility for design, his first car being the exquisite Type 55 roadster, a model ranking among the finest sports cars of the 1930s. He followed that with a design of equal stature, the Type 57. A larger car than the Type 55, the Type 57 was powered by a 3.3-litre, double-overhead-camshaft straight eight of modern design, derived from that of the Type 51 Grand Prix car, and was housed in Bugatti's familiar Vintage-style chassis. The range showed the strong influence of Jean Bugatti and at last gave the marque a civilised Grande Routière to match those of rivals Delage and Delahaye.



Cette gamme affirmait la forte influence de Jean Bugatti et dotait enfin la marque d'une grande routière raffinée capable de se confronter aux Delage et Delahaye.

La Type 57 fut le modèle à plus fort succès de l'entreprise et elle eut droit à des carrosseries de la meilleure qualité exécutées dans une étonnante diversité de styles. Mais elle n'était pas que le jouet d'individus fortunés, ainsi que le montrèrent deux succès au Mans qui prouvèrent, si nécessaire, qu'on n'avait pas abandonné les anciennes valeurs en créant une voiture du niveau des Rolls-Royce et des Bentley. Les chiffres de production témoignent de son succès : selon l'Héritage Bugatti, quelque 630 exemplaires de la Type 57/57C furent produits entre 1934 et 1940, auxquels s'ajoute la Type 101 d'après-guerre basée sur son châssis. On considère que 96 d'entre elles étaient les Type 57C suralimentées. De nombreuses Type 57 reçurent des carrosseries spéciales, mais la plus répandue était produite par le carrossier préféré de la marque, Gangloff, sur les dessins de Jean Bugatti. L'usine Gangloff se situait à Colmar, à 45 km au sud de Molsheim ; c'est là que se construisaient la majorité des carrosseries de Bugatti.

La voiture proposée est l'un des rares exemplaires de la Type 57C à compresseur Roots. Le châssis 57815 à moteur 85C faisait partie d'un lot de cinq construits en mars 1939, deux semaines après l'accident qui coûta la vie à Jean Bugatti, alors que la France se préparait à la guerre.

The Type 57 was the firm's most popular model and attracted coachwork of the finest quality executed in a startling variety of styles. It was no mere rich man's plaything, though, as evidenced by two outright wins at Le Mans; proof, if it were needed, that ancestral virtues had not been abandoned when creating a car fit to rank alongside Rolls-Royce or Bentley. Its success is revealed by the production figures: according to the Bugatti Trust, some 630 examples of the Type 57/57C were produced between 1934 and 1940, and the post-war Type 101 was based on its chassis. It is estimated that some 96 were the blown 57C variant. Although many Type 57s were fitted with bespoke bodies, the most popular coachwork was built to Jean Bugatti's designs by the marque's preferred carrossier, Gangloff. Gangloff's factory was situated at Colmar, 45 kilometres south of Molsheim, and the majority of Bugatti's bodies was built there.

The car offered here is a rare example of the Roots-supercharged Type 57C. Chassis number '57815', with engine '85C', was one of a batch of five built in March 1939, two weeks after Jean Bugatti's fatal accident, as France prepared for war. It was completed with a factory Galibier berline body by Gangloff and finished in green with a Havana coloured leather interior. The Type 57C was delivered on 21st April 1939 priced at 108,260 French francs and invoiced to the Bugatti agent Gascogne Automobiles. The first owner was Patrick Bardinet, a cognac brewer of Bordeaux, and the second owner's name was Gattiea.



Il fut équipé d'une carrosserie d'usine, une berline Galibier construite par Gangloff, verte avec intérieur en cuir havane. Cette Type 57 C fut livrée le 21 avril 1939 et facturée 108 260 Francs à Gascogne Automobiles, un agent Bugatti. Son premier propriétaire était Patrick Bardinet, le propriétaire d'une maison de cognac de Bordeaux ; quant au deuxième, il répondait au nom de Gattiea.

On ne sait rien de plus de l'histoire de la voiture, jusqu'à ce qu'elle réapparaisse entre les mains de Michael Glass, un résident de Monte-Carlo qui l'emena avec lui lorsqu'il partit pour les Etats-Unis. Il la revendit à Bob Seiffert, de Boulder, Colorado, qui à son tour la céda à Bill Hinds. Son propriétaire suivant fut Bill Jacobs, de Joliet, Illinois. Après plusieurs hivers passés à l'extérieur dans la région de Chicago, la carrosserie Galibier d'origine était devenue hors d'usage. Bill Jacobs, qui était à la tête d'une belle collection, décida de lui faire construire une carrosserie Gangloff Aravis, semblable à celle des châssis 57749 et 57678, mais il n'y parvint pas. Après une négociation qui s'étala sur trois ans, le vendeur actuel, son septième propriétaire, l'acheta par téléphone sans l'avoir vue, et huit semaines plus tard, la voiture débarqua à Rotterdam, sous la forme de dix-sept caisses contenant des centaines de pièces, accompagnées d'une nomenclature détaillée.

On mit la main sur un jeu de plans datés du 24 novembre 1938 qui définissaient le dessin du cabriolet Aravis 3942 de Gangloff (copie présente au dossier). Le vendeur actuel chargea alors Vintage Cars, de Southampton (Royaume-Uni), de réaliser cette nouvelle carrosserie ; il leur rendit visite huit fois, pour suivre l'avancement des travaux. L'Aravis,

Nothing further is known of the car's history until it surfaced in the ownership of Monte Carlo resident Mr Michael Glass, who took the Bugatti with him when he moved to the USA. Mr Glass sold '57815' to Bob Seiffert of Boulder, Colorado, who in turn sold it on to Bill Hinds. Its next owner was Bill Jacobs of Joliet, Illinois. Having stood outside in the cold Chicago winters for many years, the original Galibier body became unusable. Owner of a sizeable collection, Bill Jacobs wanted to build a Gangloff Aravis body for the car (like those on '57749' and '57678') but never got around to doing it. After a negotiation that went on for three years, the vendor eventually bought the Bugatti, unseen, over the telephone and eight weeks later the car arrived in Rotterdam, packed in 17 crates with a detailed inventory of the hundreds of parts. The vendor is the seventh owner.

A set of drawings (dated 24th November 1938) was obtained for Gangloff's Aravis cabriolet design '3942' (see copy on file). The vendor then commissioned the new coachwork from Vintage Cars of Southampton, UK and visited them on eight occasions to keep track of the work's progress. Named after a French mountain like other Bugatti bodies, the Aravis was a stylish 2/3-seater cabriolet designed by Lucien Schlatter, a designer at the beginning of his career with Gangloff. Only Gangloff and Letourneur et Marchand were allowed to use the Aravis name for this type of cabriolet. It is believed that each firm produced six Aravis bodies making the total produced 12, of which six



qui tire son nom, comme les autres carrosseries de Bugatti, d'une chaîne de montagnes françaises, était un cabriolet 2/3 places racé dessiné par Lucien Schlatter, alors en début de carrière chez Gangloff. Seuls Gangloff et Letourneur et Marchand eurent le droit d'utiliser le nom d'Aravis pour ce type de cabriolet. On considère que chacun en produisit six, ce qui porte le total à douze, dont six survécurent, trois de chaque carrossier.

En complément à cette nouvelle carrosserie, le châssis, le moteur et la transmission furent rénovés en totalité aux Pays-Bas par Klopper Engineering, et l'intérieur fut regarni de cuir (photographies de la restauration présentes au dossier). La restauration s'étala sur deux ans, pour quelque 600 000 CHF. Simon Klopper fit de l'excellent travail et, une fois terminée, la voiture démarra instantanément. Elle est restée depuis en excellent état.

Une fois terminée, cette Bugatti fut expédiée du Royaume-Uni aux Pays-Bas. Dès qu'elle fut roulante, elle fut engagée dans une sortie à Molsheim et, dans les mois qui suivirent, dans un rallye alsacien ; elle parcourut 1 800 km le premier mois. Les tatillonnes autorités suisses ne trouvèrent rien à lui reprocher, si ce n'est une surestimation de l'odmètre (43 km réels pour 45 km affichés).

Le vendeur nous informe qu'il existe une énorme différence de conduite entre une Type 57 et une Type 57C. Il est clair que le compresseur joue un rôle important, car le moteur suralimenté de la Type 57C délivre 180

survive: three by each of the two coachbuilders.

In addition to having a new body constructed, the chassis, engine and transmission were totally overhauled by Klopper Engineering in Holland and the interior re-trimmed in leather (see restoration photographs on file). Some two years later the restoration was duly completed (at a cost of some CHF600,000). Simon Klopper did an excellent job and on completion the car ran instantly; it remains in excellent condition today.

The finished Bugatti was shipped from the UK to The Netherlands. Made roadworthy, the car was immediately entered in a Molsheim event and an Alsace rally in the first months following its arrival, covering 1,800 kilometres in the first month. The punctilious Swiss authorities could find no fault with the Bugatti, only remarking that the 45 kilometres on the odometer was 43 kilometres in reality.

The vendor advises us that the difference in driving between the Type 57 and the 57C is enormous. No doubt the supercharger plays an important role, the Type 57C's blown engine producing 180 horsepower compared with the Type 57's 130. Also, most 57s have heavier steel four-seater bodies, further increasing the performance gap. Another improvement is the blown car's unique hydraulic brakes.



chevaux, contre 130 pour la type 57. De plus, la plupart des 57 sont des quatre-places à la lourde carrosserie en acier, ce qui ne fait que creuser la différence de performances. Autre supériorité de la version suralimentée, ses freins à commande hydraulique.

Cette 57815, qui se présente avec un châssis, un moteur, une boîte de vitesses et un essieu arrière concordants, est citée dans de nombreuses publications, dont les Registres Bugatti suisse, néerlandais et américain. Elle est proposée avec un dossier historique complet incluant de nombreuses photographies, des mails échangés entre le vendeur et les restaurateurs, sa carte grise suisse et un rapport de contrôle émis par les autorités suisses et ne mentionnant aucun problème.

Sa rareté fait que la Type 57C suralimentée est l'une des plus recherchées de toutes les Bugatti, pour beaucoup du fait de ses performances supérieures dues à un moteur de compétition suralimenté. Cette rare et attrayante 'Aravis', sans conteste l'une des voitures les plus élégantes de son temps, est d'autant plus remarquable qu'elle n'a eu que sept propriétaires, les deux derniers sur un total de 40 ans. Elle est éligible à de nombreux événements prestigieux, dont ceux des clubs Bugatti des deux côtés de l'Atlantique ; elle représente ainsi pour les fans de la marque une merveilleuse occasion d'acquérir une voiture exceptionnelle à l'historique fascinant.

CHF 700,000 - 1,000,000

Boasting a matching chassis, engine, gearbox and rear axle, '57815' has featured in numerous publications, including the Swiss, Netherlands and American Bugatti Registers. The car comes with an extensive history file containing numerous photographs; email correspondence between the vendor and its restorers; a Swiss Carte Grise; and an inspection report from the Swiss authorities identifying no problems.

Because of its rarity, the supercharged Type 57C is one of the most sought-after of all Bugattis, not the least because of its superior performance, courtesy of that race-developed blown engine. Unquestionably one of the most elegant cars of its era, this rare and desirable 'Aravis' is all the more remarkable for having had only seven custodians, the last two owning it for a combined total of 40 years. It is eligible for numerous prestigious events, including those of Bugatti clubs on both sides of the Atlantic, and thus represents a wonderful opportunity for aficionados of the marque to acquire a unique car with a fascinating history.

134

Numéro 180 sur les 375 produites

MCLAREN P1 2014

Châssis n° SBM12ABB6EW000180

- *Recently serviced*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Two owners from new*
- *Circa 8,900 kilometres from new*





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

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

La suspension hydropneumatique de la P1, dérivée de celle de la 12C, permettait de contrôler encore mieux le roulis et la hauteur de caisse. La recherche d'allègement avait guidé son développement, ce qui fait que son habitacle essentiellement en fibre de carbone ne contenait que peu d'éléments superflus. Selon le magazine Autocar, ses sièges "se sont révélés particulièrement confortables pour tous nos essayeurs, qui ont

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

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

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



tous pu trouver une excellente position de conduite. Les clients peuvent choisir en usine leur hauteur d'assise, et le volant (monté uniquement à gauche) est réglable sur une large plage, manuellement bien sûr, de même que la position longitudinale du siège, pour réduire le poids."

C'étaient respectivement BMW et Mercedes qui fournissaient les moteurs des F1 et SLR, mais pour la 12C, McLaren avait décidé de développer son propre moteur. Après avoir acquis les droits d'utilisation d'un V8 Indy Car de course auprès de Tom Walkinshaw Racing, ils ont sollicité Ricardo pour le transformer en un 3,8 litres double turbo utilisable sur route. C'est une version modifiée et renforcée de ce moteur M838T construit par Ricardo dans ses ateliers de Shoreham-by-Sea qui a été retenue pour la P1. Elle délivre une puissance de 727 chevaux et un couple de 720 Nm, et est associée à une boîte automatique à double embrayage et sept rapports. Ajoutez à ces chiffres les 176 chevaux et les 260 Nm du moteur électrique de conception maison et vous obtenez pour la P1 pas moins de 903 chevaux et 980 Nm de couple. "Être parvenu à conserver un bon agrément de conduite à ce niveau de puissance spécifique (et ce moteur ... est remarquablement docile) est l'une des plus grandes réussites de McLaren sur cette voiture," écrivait Autocar.

Le moteur électrique est alimenté par une batterie lithium-ion de haute densité ; sa sollicitation peut être décidée de façon automatique ou à l'initiative du conducteur, qui peut choisir entre n'utiliser que le moteur

of the cabin) is widely adjustable – manually, of course, like the seat runner, to reduce weight."

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

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





à essence, que le moteur électrique ou une combinaison des deux. La batterie est rechargée par le moteur ou à partir d'une prise de courant, qui permet une charge complète en deux heures.

Comme on pouvait s'y attendre de la part d'un constructeur qui est depuis 50 ans un pilier de la Formule 1, McLaren a doté sa P1 de nombre de fonctions issues de la compétition, telles que l'IPAS (système d'appoint de puissance instantané), le DRS (système de réduction de la traînée aérodynamique) et le KERS (système de récupération d'énergie cinétique). Lors des essais d'Autocar, la P1 a accéléré de 0 à 100 km/h en 2,8 secondes, a expédié le kilomètre départ arrêté en 18,2 secondes et a atteint une vitesse (limitée électroniquement) de 350 km/h. Elle est équipée de pneus spéciaux Pirelli P-Zero Corsa et ses freins en carbone-céramique seraient capables de l'arrêter à partir de 300 km/h en seulement 6,6 secondes, un temps exorbitant, au sens premier du terme. Si vous voulez quelque chose de plus rapide, il n'y a que la Bugatti Veyron Super Sport (produite à 30 exemplaires) qui puisse vous satisfaire.

Lors de la présentation de la version série de la P1 au Salon de Genève 2013, McLaren a annoncé que seules 375 de ces hypercars exclusives seraient produites. A la fin de l'année, la totalité de la série avait été vendue. Son prix de départ au Royaume-Uni était de 866 000 £, mais comme beaucoup de ses clients ont voulu doter leur voiture des nombreuses options proposées par le catalogue de McLaren Special Operations, il n'y en a eu que peu de livrées à moins d'un million de livres.

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

McLaren unveiled the production version of the P1 at the 2013 Geneva Motor Show, announcing that only 375 of these exclusive hypercars would be built. By the end of the year, the entire production run had sold out. The UK base price was £866,000, though as most customers chose to enhance their car's specification courtesy of McLaren Special Operations' extensive options catalogue, few would have been delivered for less than the equivalent of £1 million.



Cette P1, la numéro 180 sur les 375 produites, a été livrée neuve en Suisse et son premier propriétaire l'a conservée jusqu'au 22 novembre 2018. Son second propriétaire l'a achetée le 24 juin 2019 ; elle a peu roulé depuis, a parcouru environ 8 900 km depuis l'origine et se trouve par conséquent dans un excellent état. Elle est de couleur orange métallisé avec intérieur en Alcantara noir, et son entretien a été effectué tous les ans depuis sa livraison, le dernier ayant eu lieu en juillet 2019 à 8 286 km. Elle est vendue avec une carte grise suisse annulée et sa documentation de bord complète.

Présentée comme la rivale de la Ferrari LaFerrari et de la Porsche 918, la McLaren P1 a démontré que ce constructeur britannique nouveau venu dans la cour des grands était de taille à se mesurer à l'establishment en matière d'hypercars hybrides, un marché en rapide évolution. Encore aujourd'hui, quelque dix ans après avoir été conçue, la P1 demeure une réalisation époustouflante et un tour de force technologique de premier plan. On ne peut qu'envier l'heureux prochain propriétaire de cette P1.

CHF 1,200,000 - 1,500,000

Number '180' of the 375 produced, this P1 was delivered new in Switzerland and remained with its first owner until 22nd November 2018. The second owner purchased the McLaren on 24th June 2019; driven sparingly since then, it has covered a mere 8,900-or-so kilometres from new and is presented in commensurately excellent condition. Finished in orange metallic with black Alcantara interior, the P1 has been serviced annually since delivery, the last occasion being in July 2019 at 8,286 kilometres. The car is sold with a cancelled Swiss Carte Grise and all its original books.

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

FORD GT 2020

Châssis n° 2FAGP9CW5JH100127

- *Modern reworking of an iconic racing GT*
- *One owner from new*
- *Only 1,545 kilometres from new*
- *Swiss VAT and homologation paid*



"La GT40 Concept reprend la fine et familière silhouette de sa devancière, mais chaque cote, chaque courbe et chaque ligne de cette voiture est une réinterprétation unique de l'originale. Elle présente le fort porte-à-faux avant typique des voitures de course des années 1960. Mais son capot plongeant, la finesse de ses lignes et ses projecteurs à fibres optiques lui confèrent une modernité marquée. Ses lignes nouvelles reprennent en les affinant les meilleures caractéristiques de la GT40 historique tout en affirmant son originalité." – Ford Motor Company, 2005.

La Ford GT40 initiale, dérivée de la Lola GT d'Eric Broadley, devait son existence à la volonté du géant de Dearborn de battre Ferrari au Mans, ce qui se produisit pour la première fois en 1966. Le projet GT40 avait débuté trois ans auparavant, à la suite de la tentative avortée de rachat de Ferrari par Ford ; il était mené par l'usine Ford Advanced Vehicles de Slough, en Angleterre. La GT40 avait commencé par bien tourner au Mans en 1964, mais elle y avait connu une défaillance, ainsi qu'en 1965. La première victoire au Mans échet à la Mark II de 7,0 litres, et celle de l'année suivante à la Mark IV 'J', construite aux USA (la Mark III était une version de route, construite en Grande-Bretagne).

Une décennie plus tard, la GT40 avait bien acquis son statut de grande classique du sport automobile toutes époques confondues, ce qui avait entraîné une forte demande d'exemplaires en bon état et le début d'une construction de répliques. La seule surprise de cette réinterprétation 'officielle' est peut-être que Ford ait mis près de 40 ans à se décider.

"The GT40 Concept casts a familiar, sleek silhouette of its predecessor, yet every dimension, every curve and line on the car is a unique reinterpretation of the original. The GT40 features a long front overhang reminiscent of 1960s-era race-cars. But its sweeping cowl, subtle accent lines and fibre-optic headlamps strike a distinctly contemporary pose. Its new lines draw upon and refine the best features of GT40 history and express the car's original identity." – Ford Motor Company, 2005.

Based on Eric Broadley's Lola GT, the original Ford GT40 was spawned by the Dearborn giant's ambition to beat Ferrari at Le Mans, a feat it duly achieved for the first time in 1966. The GT40 project had commenced three years previously, following Ford's failed attempt to buy into Ferrari, and was based at the Ford Advanced Vehicles plant at Slough, England. The GT40 first ran competitively in 1964 but failed at Le Mans that year and again in 1965. That first sweet Le Mans victory would fall to the 7.0-litre Mark II, with victory the following year going to a US-built Mark IV 'J' car. (The GT40 Mark III was the British-built road-going version).

A decade later and the GT40's status as an all-time great classic sports car had been firmly established, leading to an increased demand for unmolested originals and the start of a replica-building industry. Perhaps the only surprise concerning the emergence of a reconstituted 'official' version is that it took Ford the best part of 40 years to get around to it.



La GT 'nouvelle génération' fut développée par le département Special Vehicle Team Engineering de Ford sous la direction de John Coletti et Fred Goodnow. Les panneaux de carrosserie en composite étaient montés libres, comme sur la version d'origine, mais au lieu de la construction châssis monocoque des années 1960, SVT Engineering avait développé un châssis treillis associant des profilés extrudés et des panneaux. Alors que deux seuils massifs, faisant office de réservoirs, contribuaient pour beaucoup à la rigidité du châssis de la version d'origine, la nouvelle GT était axée sur un tunnel central servant de colonne vertébrale et facilitant bien l'accès à bord. La suspension avait progressé par rapport à l'ancienne, avec ses bras d'inégale longueur et un dispositif à basculeur qui actionnait des ensembles ressorts hélicoïdaux/amortisseurs montés à l'horizontale. Le freinage était assuré par des étriers Alcon à six pistons agissant sur quatre disques perforés et ventilés.

En triomphant des V12 Ferrari plus poussés, Ford apportait la preuve que le traditionnel V8 américain avait toutes les qualités requises pour se battre en première ligne des épreuves d'endurance internationales. A des années-lumière des simples moteurs culbutés des années 1960, le V8 MOD suralimenté de 5,4 litres délivrait 550 chevaux à 5 250 tr/min et 680 N.m de couple à 3 250 tr/min, des chiffres comparables à ceux du 7,0 litres qui avait triomphé au Mans en 1966 et 1967. La boîte-pont à six rapports synchronisés faisait appel à des composants ZF et était assemblée par RBT Transmissions, dont le fondateur Roy Butfoy était un ancien membre de l'équipe Ford Racing du Mans.

The 'new generation' GT was developed by Ford's Special Vehicle Team Engineering department under the direction of John Coletti and Fred Goodnow. The composite body panels were unstressed, as on the original, but instead of the monocoque chassis construction used in the 1960s, SVT Engineering developed an all-new aluminium spaceframe combining extruded sections and panels. Doubling as fuel reservoirs, a pair of massive sills contributed much to the original's chassis stiffness, whereas the new GT relied on a centre-tunnel 'backbone' that greatly improved ease of entry and exit. The suspension design was an advance on the original's, consisting of unequal-length control arms and a pushrod/bell-crank system acting on horizontally mounted coil spring/damper units. Braking was handled by six-piston, Alcon callipers with cross-drilled and ventilated discs all round.

In defeating Ferrari's more highly stressed V12s, Ford proved that the traditional American V8 possessed all that was necessary to compete at the cutting edge of international endurance racing. A far cry from the simple pushrod units of the 1960s, the supercharged MOD 5.4-litre V8 produced 550bhp at 5,250rpm and 500lb/ft of torque at 3,250 revs; figures on a par with those of the 7.0-litre engine that won at Le Mans in 1966 and 1967. The all-synchromesh six-speed transaxle used ZF internals and was sourced from RBT Transmissions, whose founder Roy Butfoy had been a member of Ford's racing team at Le Mans.



On trouvait à l'intérieur des sièges baquets Recaro garnis de cuir et munis d'orifices de ventilation en aluminium. Le combiné d'instruments s'inspirait de son ancêtre, avec des cadrans analogiques et un grand compte-tours complété par une version moderne des traditionnels interrupteurs à levier.

En 1966, la Ford GT40 d'endurance avait été la première voiture à dépasser 320 km/h au Mans, dans la ligne droite précédant Mulsanne. Reproduire cet exploit serait pour la future routière de série un beau challenge, même si près de 40 ans de progrès technique séparaient les deux générations. Lors d'un essai effectué pour Motor Trend par le légendaire pilote d'Indycar Bryan Herta, la nouvelle Ford GT accrocha effectivement les 320 km/h sur la piste d'essais Ford de Kingman, en Arizona, montrant ainsi avec panache qu'elle était digne du nom qu'elle portait. Lorsque sa production cessa en 2006, 4 038 voitures avaient au total été produites, dont plus des trois-quarts livrées aux Etats-Unis.

En 2015, une deuxième génération de Ford GT fut présentée au Salon international d'Amérique du Nord. Techniquement éloignée de ses devancières, la nouvelle Ford GT était équipée d'un V6 double turbo de 3,5 litres, d'un châssis monocoque en fibre de carbone, de panneaux de carrosserie en fibre de carbone, de suspension à basculeurs et d'une aérodynamique active. Son V6 suralimenté délivrait 647 chevaux et entraînait les roues arrière via une boîte DCT Getrag à sept rapports. L'usine revendiquait un 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes et une vitesse maximale de 347 km/h, ce qui justifiait pleinement la monte de freins Brembo carbone-céramique.

The interior featured leather-upholstered, Recaro bucket seats with aluminium ventilation grommets embedded into the panels. The instrument layout followed the original's, comprising analogue gauges and a large tachometer complemented by modern versions of the traditional toggle switches.

Back in 1966, the Ford GT40 endurance racer became the first car to exceed 200mph along the Mulsanne straight at Le Mans. Matching that would be some achievement for the production road car, even allowing for nearly 40 years of technological progress. Tested for Motor Trend magazine by Indycar racing legend Bryan Herta, the new Ford GT duly topped 200mph at Ford's Kingman test facility in Arizona, emphatically demonstrating that it was indeed worthy of that famous name. A total of 4,038 cars had been completed when production ceased at the end of 2006, over three quarters of which were delivered in the USA.

In 2015 a second-generation Ford GT was unveiled at the North American International Auto Show. Technologically a far cry from its predecessors, the new Ford GT features a 3.5-litre twin-turbocharged V6 engine, a carbon-fibre monocoque chassis, carbon-fibre body panels, pushrod suspension, and active aerodynamics. Producing 647bhp, the turbo V6 drives the rear wheels via a Getrag seven-speed DCT gearbox. The factory claims a sub-3.0 second 0-60mph time and a top speed of 216mph (347km/h), which makes the Brembo carbon-ceramic brakes a necessity rather than a luxury.





La nouvelle supercar de Ford avait en fait été créée pour la course en catégorie GT, ce qui expliquait la présence d'un arceau de sécurité et d'autres dispositifs de compétition. Mais malgré une suspension au mieux de ce qui se faisait pour la piste, la GT présentait un toucher de route digne d'une berline de luxe. Matt Prior, d'Autocar, en avait été clairement impressionné : "La GT ... offre un équilibre entre confort et comportement que je ne suis pas sûr d'avoir vu dépasser en vingt ans d'essais routiers. Elle est tellement docile, avec tellement peu de roulis et des mouvements de caisse tellement bien contrôlés que c'en est véritablement bluffant." La totalité des 1 000 exemplaires de route avait été vendus avant que ne commencent les premières livraisons, en 2017, et ces supercars si exclusives demeurent aujourd'hui encore très recherchées.

La nouvelle GT fit honneur aux ambitions sportives de son constructeur. Le 19 juin 2016 au Mans, la Ford GT n°68 de l'écurie Ford Chip Ganassi Racing pilotée par Hand/Müller/Bourdais termina première en catégorie LM GTE-Pro. Cette victoire célébrait les 50 ans du premier triomphe de Ford au Mans, sur la GT40 de 1966.

In fact, Ford's new supercar had been created with GT racing in mind, hence the presence of an integral roll cage and a host of other competition-car technologies. Yet despite its start-of-the-art track-focused suspension, the GT has a ride quality rivalling that of a luxury saloon. Autocar's Matt Prior was obviously impressed: "the GT... has a level of composure - that balance between ride and handling - that I'm not sure I've better experienced in 20 years of road testing. It's so compliant, yet there's so little roll, and body movements are so well controlled, that is genuinely astonishing". All of the planned 1,000 road models had been sold before deliveries commenced in 2017, and these exclusive supercars remain highly sought after today.

And as for its maker's racing aspirations, the new GT did not disappoint. At Le Mans on 19th June 2016, the number '68' Ford GT of Ford Chip Ganassi Racing driven by Hand/Müller/Bourdais finished 1st in the LM GTE-Pro class, their victory marking 50 years after Ford's first Le Mans win in 1966 with the original GT40.



Lors de l'année-modèle 2020, le Ford GT bénéficia de plusieurs améliorations mécaniques, dont les principales étaient une augmentation de puissance, désormais de 660 chevaux, et un élargissement de la plage de couple. Une nouvelle ligne d'échappement Akrapovič en titane permettait de gagner plusieurs kilos, et la raideur des suspensions en mode piste avait été majorée.

Cette impeccable Ford GT, de couleur jaune avec deux bandes noires et intérieur en cuir noir, est l'un des rares exemplaires livrés en Europe. Elle a à peine parcouru 1 545 km entre les mains de son unique propriétaire. Elle est proposée avec toute sa documentation de bord d'origine, un certificat de conformité et une attestation de paiement de la TVA et de l'homologation suisses. Cette époustouflante voiture représente une opportunité à ne pas laisser passer, qui permettra de rejoindre la confrérie des possesseurs de Ford GT.

CHF 880,000 - 1,000,000

For the 2020 model year, the Ford GT received several mechanical upgrades, the most significant of which was an increase in maximum power output to 660bhp coupled with a broader spread of torque. A new Akrapovič titanium exhaust system saved a few kilograms in weight, while the suspension stiffness in Track mode was increased also.

Finished in yellow with twin contrasting stripes in black and a black leather interior, the immaculate Ford GT we offer is a rare Europe-delivered example that has covered a mere 1,545 kilometres from new in the hands of its sole owner. Offered with all its original books; a Certificate of Conformity; and proof of Swiss VAT and homologation paid, this stunning car represents a not-to-be-missed opportunity to join the select band of Ford GT owners.

136 Ω

ASTON MARTIN DB6 VANTAGE SPORTS SALOON 1966

Carrosserie Superleggera

Châssis n° DB6/2519/L

Moteur n° 400/2524/V

- Original left-hand drive Vantage
- Delivered new to the USA
- Factory fitted air conditioning
- Matching numbers engine and chassis



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Un espace aux places arrière accru était le premier objectif de la DB6, aussi l'empattement avait-il été allongé de 10 cm, entraînant un restyling avec un pare-brise plus vertical, un toit plus haut et des fenêtres latérales arrière redessinées. Des déflecteurs avant refaisaient leur apparition, mais le changement le plus remarquable était à l'arrière où un panneau vertical de type Kamm était surmonté d'un becquet pour améliorer l'aérodynamique, offrant une bien meilleure stabilité à vitesse élevée. Tous ces changements étaient intégrés avec bonheur, la longueur totale de la DB6 ne prenant que 5 cm. En fait, en dehors du panneau arrière typique, il était facile de la confondre avec la DB5.

Le six cylindres conçu par Tadek Marek avait été porté à 3 995 cm³ sur sa devancière DB5 et restait inchangé. La puissance, grâce à trois carburateurs SU, était de 282 ch, grimant à 325 ch en version Vantage, avec trois carburateurs Weber. La transmission automatique Borg-Warner était proposée à côté de la boîte à cinq rapports ZF et, pour la première fois, on pouvait avoir une direction assistée en option.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Increased rear-seat space was the prime DB6 objective, so the wheelbase was now 4" longer than before, resulting in an extensive restyle with more-raked windscreen, raised roofline and reshaped rear quarter windows. Opening front quarter lights made a reappearance but the major change was at the rear where a Kamm-style tail with spoiler improved the aerodynamics, greatly enhancing stability at high speeds. These many dimensional changes were integrated most successfully, the DB6's overall length increasing by only 2". Indeed, but for the distinctive Kamm tail one might easily mistake it for a DB5.

The Tadek Marek-designed six-cylinder engine had been enlarged to 3,995cc for the preceding DB5 and remained unchanged. Power output on triple SU carburetors was 282bhp, rising to 325bhp in Vantage specification, complete with triple Webers. Borg-Warner automatic transmission was offered alongside the standard ZF five-speed gearbox, and for the first time there was optional power-assisted steering.



Comme Motor, Autocar trouva de gros avantages à la DB6 Vantage, louant sa tenue de route améliorée, son adhérence remarquable et son freinage exceptionnel. Une vitesse maximale de 148 mph (240 km/h) fut atteinte et le 400 m abattu en 14,5 secondes, était le plus rapide enregistré par le magazine pour une 4 places. À 190 km/h, l'Aston était aussi à l'aise que d'autres modèles aussi puissant à 130 à l'heure.

Cette DB6 Vantage à conduite à gauche avec transmission manuelle ZF à 5 rapports a été livrée neuve aux États-Unis par l'importateur Aston Martin J. S. Inskip à son premier propriétaire Frederick H. Gillmore de Long Island, dans l'état de New York. La fiche de garantie qui l'accompagne révèle que la voiture était à l'origine bleu Pacifique avec intérieur en cuir naturel Connolly et qu'elle avait quitté l'usine de Newport Pagnell dotée d'un impressionnant ensemble d'équipements spéciaux. Parmi ceux-ci, une climatisation Normalair, un différentiel à glissement limité de 3,73 à 1, des roues chromées, des écrous de moyeux à trois oreilles, une lunette arrière chauffante, des ceintures de sécurité Britax, une radio Bosch Köln, une antenne électrique et deux antibrouillard Marchal. Soumise à des taxes d'importation si elle devait rester en Suisse, la DB6 a été remise ces dernières années. Elle est vendue sans papiers et on ne sait rien de son historique récent. Le compteur indique 69,918 miles. Cette Aston-Martin numéros concordants a été restaurée et légèrement modernisée dans le passé pour être conduite aisément. Après des années d'entreposage, un check-up de tous ses éléments mécaniques et électriques sera nécessaire.

Like Motor, Autocar found much to commend in the DB6 Vantage, remarking on the car's much improved handling, outstanding adhesion, and exceptionally good braking figures. A mean maximum speed of 148mph was achieved while the standing quarter-mile time of 14.5 seconds was the fastest the magazine had recorded for a four-seater. At 120mph the Aston was as effortlessly relaxed as other powerful cars at 80.

This left-hand drive DB6 Vantage was delivered new to the USA via the Aston Martin importer J S Inskip and first owned by one Frederick H Gillmore of Long Island, NY. The accompanying copy guarantee form reveals that the car was originally finished in Pacific Blue with natural Connolly leather trim and that it left the Newport Pagnell factory equipped with an impressive array of non-standard equipment. The latter included Normalair air conditioning; 3.73:1 limited-slip differential; chrome wheels; 3-ear hubcaps; heated rear screen; Britax safety belts; Bosch Koln radio; power-operated aerial; and two Marchal fog lamps.

Unfortunately, nothing is known of the DB6's subsequent history and the car is offered without documents, with the odometer reading 69,918 miles This matching numbers Aston-Martin DB6 has been restored and slightly modernised in the past to be easily driven. After years of storage, a check-up of all its mechanical and electrical components will have to be done in order to return it to its former glory.

CHF 170,000 - 230,000
No reserve

137 Ω

ASTON MARTIN DBS VANTAGE SPORTS SALOON 1969

Châssis n° DBS/5377/L

Moteur n° 400/4221/SVC

- *Delivered new to Switzerland*
- *Desirable 6 cylinder and manual transmission model*
- *One owner from 1970-2000*
- *Formerly maintained by Roos Engineering*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Dévoilée en octobre 1967, la DBS faisait appel à une version élargie et allongée du châssis de type plate-forme de la DB6, afin d'accueillir un pont arrière De Dion. Aston Martin avait conçu la DBS pour recevoir son nouveau V8, mais la voiture reçut d'abord le six cylindres 3 995 cm³ de la DB6, produite parallèlement. Plus grande et plus luxueusement équipée que cette dernière, la DBS, plus lourde, était inévitablement plus lente, bien que la vitesse maximale de plus de 140 mph (225 km/h) et les 15 secondes au quart de mile (400 m) départ arrêté de la version Vantage étaient des chiffres tout à fait honorables. Aujourd'hui, les DBS Vantage sont recherchées, associant l'héritage des modèles six cylindres avec la carrosserie moderne des V8.

La fiche de garantie qui l'accompagne révèle que cette DBS Vantage a été livrée neuve en Suisse dans une livrée écorce de bouleau argenté avec intérieur en cuir Connolly noir et transmission manuelle. Les équipements spéciaux incluent la direction assistée, la radio Radiomobile, le kit de pièces Continental (moteur Vantage), deux appuie-tête, un klaxon

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Introduced in October 1967, the DBS employed a widened and lengthened version of the DB6's platform-type chassis adapted to accept a De Dion rear axle. Aston Martin had always intended the DBS to house its new V8, but the car first appeared with the 3,995cc six of the concurrently produced DB6. Bigger and more luxuriously appointed than the latter, the heavier DBS was, inevitably, slower, though the Vantage version's 140mph-plus top speed and 15-second standing quarter-mile time were highly respectable figures nonetheless.

Its accompanying copy guarantee form reveals that this DBS Vantage was delivered new to Switzerland finished in Silver Birch with black Connolly leather interior. Non-standard equipment included power assisted steering; a Radiomobile radio; Continental parts kit (Vantage engine); two headrests; Fiamm horns; Walpres wing mirrors; rear safety belts; and Marchal fog lamps. In March 2000 the DBS was offered for sale at Brooks' Geneva auction (Lot 164) where it was



Fiamm, des rétroviseurs d'ailes Walpres des ceintures de sécurité arrière et des antibrouillards Marchal. En mars 2000, la DBS a été proposée à la vente Brooks de Genève (Lot 164) où elle était décrite comme suit : « un seul propriétaire, immatriculée neuve en Suisse » et était qualifiée de « Une des toutes meilleures » par le spécialiste Aston Martin Roos Engineering, qui l'avait entretenue depuis 1975. Il était également spécifié que la voiture avait parcouru seulement 60 000 kilomètres à l'époque, le compteur en affiche aujourd'hui 79 870. Le vendeur a acheté la voiture dans une vente aux enchères en France en juillet 2010, elle a peu roulé depuis et demandera une remise en route. Les factures concernées et la carte grise suisse (datée de 1998) figurent au dossier, ainsi qu'un manuel d'utilisation d'Aston Martin V8. Cette DBS est une rare conduite à gauche livrée neuve en Europe et se trouve dans un bel état général. Elle nécessitera néanmoins quelques travaux esthétiques mineurs, de même qu'une révision d'usage avant de reprendre la route.

Il est à noter que des taxes d'importation seront applicables si la DBS devait rester en Suisse.

CHF 75,000 - 100,000
No reserve

described as "a one-owner car, Swiss-registered from new" that had been rated "one of the very best" by Aston Martin specialists Roos Engineering, who had maintained it since 1975. It was also stated that the car had covered c.60,000 kilometres at that time, with the odometer now reading 79.870 kilometres. The current vendor purchased the car at a French auction in July 2010. The related invoice is on file together with a Swiss Carte Grise (issued 1998) and an Aston Martin V8 Owner's Manual. This DBS is a rare left-hand-drive European delivered car and is in good overall condition. It would benefit of minor aesthetic work and a mechanical inspection.

ASTON MARTIN VANQUISH 2001

Châssis n° SCFAC23391B500050

Moteur n° 00098

- *Two-seater model*
- *First registered in Germany*
- *Present ownership since circa 2016*
- *28,078 kilometres recorded*



Première Aston Martin entièrement nouvelle du 21^e siècle, la Vanquish coupé à moteur V12 a été dévoilée au salon de Genève en mars 2001. Premier moteur de ce type chez Aston Martin, le V12 6 litres à 48 soupapes développait 460 ch à 6 800 tr/min, avec un couple de 55 mkg (400 lb/ft) disponible dès 5 500 tours. La boîte à 6 rapports était commandée par des palettes au volant type F1 selon deux modes, entièrement manuelle ou gérée automatiquement avec une commande sport sur les deux modes. L'inventaire des équipements de série comprend tout ce que le connaisseur averti pouvait souhaiter et les performances – 305 km/h et le 0 à 100 km/h en 4,5 secondes – plaçaient sans conteste la Vanquish dans la catégorie des supercars.

Dominé par une imposante console centrale en aluminium, l'intérieur offrait une sellerie en cuir Connolly et des moquettes Wilton, et mettait en avant la tradition Aston Martin, car malgré ses caractéristiques de pointe, la Vanquish était construite comme toutes les Aston qui l'avaient précédée, une par une à la main. La production prit fin en 2007, époque à laquelle le modèle avait évolué en Vanquish S et où son prix au Royaume-Uni avait grimpé à 183 000 £ (environ 439 000 F suisses de l'époque).

An entirely new Aston Martin for the 21st Century, the V12-engined Vanquish coupé debuted at the Geneva Auto Show in March 2001. Aston Martin's first power unit of its type, the 6.0-litre, 48-valve, V12 engine developed 460bhp at 6,800rpm, with 400lb/ft of torque available at 5,500 revs. The six-speed gearbox was controlled by F1-style paddles and could be operated in either of two modes: fully manual or computer-controlled automatic, with a 'sport' setting available on both. The inventory of standard equipment included almost everything the discerning connoisseur could wish for, while the performance - 190mph and 0-60mph in 4.5 seconds – placed the Vanquish firmly in the supercar class.

Dominated by an imposing aluminium centre console, the interior featured Connolly leather upholstery and Wilton carpeting, emphasising the Aston Martin heritage, for despite its advanced specification, the Vanquish was built like all other Astons before it: one at a time and by hand. Production ceased in 2007, by which time the model had been upgraded as the Vanquish S and the UK list price had risen to over £183,000 (approximately CHF 439,000 at that time).



Cette remarquable Aston Martin Vanquish se présente dans une belle livrée argentée Stornoway Silver avec un intérieur en cuir fauve, son premier propriétaire ayant opté pour la configuration deux places. Selon le vendeur, la voiture a été immatriculée neuve en Allemagne où il l'a achetée vers 2016. Vivant à Paris à l'époque, la voiture fut révisée par Aston Martin Paris en juin 2016 (à 25 203 kilomètres, facture de 3 300 € au dossier). Il l'a par la suite immatriculée en Suisse où Aston Martin Genève a remplacé le démarreur en mars 2021 (facture). Au moment où nous écrivons ces lignes, le compteur affiche tout juste 28 078 kilomètres. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation suisse, sa trousse de premiers soins originale dans une pochette en cuir, le manuel du propriétaire (en allemand), un livret de garantie, son carnet d'entretien et les factures susmentionnées.

Une opportunité unique d'acquérir une Aston Martin Vanquish à faible kilométrage dans une superbe livrée qui a été bien entretenue toute sa vie.

CHF 80,000 - 90,000

This stunning Aston Martin Vanquish is tastefully finished in Stornoway Silver with a saddle tan leather interior, the first owner opting for the two-seat configuration. According to the vendor, the car was first registered in Germany where he purchased it circa 2016. As he was then living in Paris, he had the car serviced by Aston Martin Paris in June 2016 (at 25,203 kilometres, copy invoice for €3,300 on file). He subsequently registered the car in Switzerland where Aston Martin Geneva fitted a new starter motor in March 2021 (bill available). At time of cataloguing the odometer reading is a mere 28,078 kilometres. The car comes with Swiss registration documents; the original first aid kit in its leatherly pouch; operating manual (in German); additional warranty booklet and service book; and the aforementioned invoices.

A rare opportunity to purchase a low mileage Aston Martin Vanquish in a stunning colour combination, which has clearly been well cared for throughout its life.

139

51e exemplaire sur les 67 construits

BMW M3 CRT 2012

Châssis n° WBSPK91000E810848

- One owner from new
- Delivered new in Switzerland
- 49,980 kilometres from new
- Original paperwork including the Swiss service pack



Il y avait eu de coûteuses éditions limitées de la série M avant la M3, mais c'est l'arrivée de cette dernière qui mit l'écusson performance de BMW à la portée des passionnés les moins fortunés. La M3 originale (E30) résultait du besoin de BMW d'une voiture correspondant au Groupe A dont le règlement stipulait que 5 000 exemplaires devaient être construits durant la première année de production. Les générations suivantes avaient toutes recours à un six cylindres en ligne jusqu'à l'arrivée de la série E90 en 2007 qui faisait appel à un V8. Des versions coupé, cabriolet et berline furent construites, toutes d'abord équipées du V8 4 litre S65 de 414 ch (420PS) de BMW. Autant que la première à moteur V8, la E90 était aussi la première M3 à proposer la boîte à 7 rapports Getrag DCT en option. Équipée de la boîte DCT, la M3 atteignait les 100 km/h en seulement 4,6 secondes.

Les séries spéciales avaient fait partie des habitudes de production des M3 dès l'origine en 1985, et l'une des séries E90 les plus recherchées est la CRT (Carbon Racing Technology). Produite seulement en 2011, la CRT était animée par le même moteur S65 4,4 litres que la M3 GTS de compétition, mais reprenait davantage d'éléments de luxe. Le capot et les sièges avant de la CRT étaient en fibre de carbone, permettant une réduction de poids d'environ 68 kg par rapport à la berline M3 par ailleurs identique. La production de la CRT fut limitée à 67 unités, toutes numérotées avec une plaque au tableau de bord. L'arrivée d'une héritière dans la série F80 en 2014 marquait le retour au six cylindres en ligne, rendant la série E90 unique dans la famille M3.

There had been expensive, limited edition M-Series models before the M3 but it was the latter's arrival in 1985 that brought BMW Motorsport's premier 'M-Power' performance brand within the reach of less wealthy enthusiasts. The original (E30) four-cylinder M3 resulted from BMW's need for a car suitable for Group A racing, the rules stipulating that 5,000 should be made in the first year of production. The next and successive generations all used inline six-cylinder engines until the arrival of the E90 Series in 2007 brought with it a switch to a V8. Coupé, convertible and saloon versions were made, all powered initially by BMW's 4.0-litre S65 V8 producing 414bhp (420PS). As well as the first V8, the E90 Series was also the first M3 to offer a seven-speed Getrag DCT gearbox as an option. When equipped with the DCT 'box, the M3 could race to 100km/h (62mph) in only 4.6 seconds.

Special editions had been a feature of M3 production from the very start in 1985, and one of the E90 Series' most sought-after is the CRT (Carbon Racing Technology). Produced during 2011 only, the CRT was powered by the same 4.4-litre S65 engine as the track-focused M3 GTS but retained more luxury features. The CRT's bonnet and front seats were carbon fibre, helping to reduce weight by approximately 68kg when compared to the otherwise similar M3 saloon. CRT production was limited to 67 cars, all numbered with a plaque on the dashboard. The arrival of the successor F80 Series in 2014 marked the return to an inline six-cylinder engine, making the E90 Series unique within the M3 family.



Numéro 51 sur les 67 produites, cette séduisante M3 CRT a été achetée neuve en 2012 par sa propriétaire chez le concessionnaire officiel BMW Cecini en Suisse. Elle a été acquise au nom d'une société de leasing et n'a pas été immatriculée à son nom qu'en 2017. Tous les papiers d'origine sont fournis, y compris l'extension de service suisse qui inclut l'entretien pendant 10 ans ou 100 000 km jusqu'en 2022. La dernière révision annuelle a été effectuée en avril 2021 et le compteur affiche 49 980 kilomètres. Voiture rare, utilisable au quotidien, la CRT est reconnue comme une des meilleures M3 jamais construites et reste encore aujourd'hui capable de procurer une expérience de conduite sans égale.

CHF 90,000 - 120,000

Number '51' of the 67 produced, this desirable M3 CRT was purchased new in 2012 by the lady owner from the official dealer BMW Cecini in Switzerland. It was purchased via a leasing company and not registered in the owner's name until 2017. All the original paperwork is available, including the Swiss service pack, which means that 10 years or 100,000km of servicing is included up to 2022. The last annual service was carried out in April 2021 and the current odometer reading is 49,980 kilometres. A rare car, driveable daily, the CRT is widely recognised as one of the best M3s ever made and even today remains capable of providing an unmatched driving experience.

FERRARI 575 SUPERAMERICA 2005

Châssis n° ZFFGT61B000144227

- *Delivered new to Switzerland*
- *One of 559 built*
- *Two owners from new*
- *Photochromic roof recently restored*



Ferrari a produit en 2004 une série limitée de 559 exemplaires d'une innovante et impressionnante version cabriolet de la 575M : la Superamerica. Lors de son lancement en 2002, la Ferrari 575M (Modificata) était une évolution de la 550 Maranello à succès, davantage qu'un modèle totalement nouveau. En 1997, cette dernière avait marqué le retour de Ferrari à sa traditionnelle architecture de sportives à V12 avant, laissée en sommeil depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 'Daytona' survenu en 1974. Le cœur de toute Ferrari est son moteur, et le V12 de 5,5 litres et 48 soupapes de la 550 Maranello délivrait 485 ch à 7 000 tr/min, soit environ 100 ch de plus que le moteur de la Daytona. Ferrari savait depuis longtemps que, pour une voiture de sport à moteur avant, le meilleur équilibre s'obtenait en implantant la boîte de vitesses à l'arrière, ce qui était le cas de la boîte à six rapports de la Maranello. Son groupe motopropulseur se logeait dans un châssis en tubes d'acier sur lequel reposait sa carrosserie en aluminium ; sa suspension à quatre roues indépendantes était dotée d'un amortissement à deux modes, normal et sport, au choix du conducteur, et elle se complétait d'une direction à assistance asservie à la vitesse.

In 2004, Ferrari released a limited run of 559 examples of a striking and innovative convertible version of the 575M: the Superamerica. The Ferrari 575M (Modificata) had represented an evolution of the acclaimed 550 Maranello rather than an entirely new model when it arrived in 2002. 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.

Dessinée par Pininfarina comme son illustre devancière la Daytona, la 550 Maranello jouissait de proportions comparables, la classique alliance d'un capot long, d'un habitacle court et d'un arrière tronqué. Son aérodynamisme avait été développée en soufflerie, où des heures et des heures d'essai avaient permis de concilier une traînée minimale et un effort de placage au sol constant, ce qui est important pour une voiture atteignant les 320 km/h. Des détails esthétiques tels que des écopes sur le capot et des extracteurs d'air chaud à l'arrière des passages de roues avant étaient autant de réminiscences des grandes Ferrari de compétition d'autrefois, en particulier de l'immortelle 250GTO, et on retrouvait à l'arrière les doubles feux circulaires typiques des Ferrari. Sur la 575M, la cylindrée du moteur avait été portée à 5 748 cm³ et la puissance à 515 chevaux, transmis à la route par une nouvelle boîte semi-automatique à six rapports et commande à palettes, technologie que Ferrari avait développée en Formule 1.

Ainsi désignée en hommage aux légendaires GT des années 1950-1960 à moteur V12 Lampredi, dessinées par Pininfarina, la Superamerica atteignait les 320 km/h ; elle reprenait le 5 748 cm³ de la 575M, sa boîte de vitesses mécanique à six rapports et commande par palettes ainsi que sa mécanique et sa conception générale, tout en proposant un original toit pivotant photochromique. Ce dernier était l'œuvre de Leonardo Fioravanti, le chef du style de Pininfarina, créateur de la légendaire 365 GTB/4 'Daytona' ; composé d'un cadre en fibre de carbone enserrant un verre électrochrome, c'était le premier toit de cette sorte jamais monté sur une voiture de série. On pouvait faire varier sa luminosité depuis l'habitacle, d'un maximum équivalent à celle d'un toit vitré conventionnel à un minimum ne laissant passer que 1% des rayons du soleil. Une pression sur un bouton permettait par ailleurs de transformer en seulement dix secondes la Superamerica en cabriolet, son pavillon pivotant vers l'arrière pour se placer dans l'alignement du couvercle de coffre.

Stylé par Pininfarina comme son illustre 'Daytona' prédécesseur, la 550 Maranello était également proportionnée, adoptant la classique combinaison de long capot, petite cabine et queue tronquée. Les aérodynamismes de la carrosserie furent développés en soufflerie, où des heures et des heures d'essai avaient permis de concilier une traînée minimale et un effort de placage au sol constant, ce qui est important pour une voiture atteignant les 320 km/h. Des détails esthétiques tels que le bec d'air sur le capot et les extracteurs d'air chaud à l'arrière des passages de roues avant étaient autant de réminiscences des grandes Ferrari de compétition d'autrefois, en particulier de l'immortelle 250GTO, et on retrouvait à l'arrière les doubles feux circulaires typiques des Ferrari. Sur la 575M, la cylindrée du moteur avait été portée à 5 748 cm³ et la puissance à 515 bhp, tandis qu'elle était transmise à la route par une nouvelle boîte semi-automatique à six rapports et commande à palettes, technologie que Ferrari avait développée en Formule 1.

Pris son nom de la célèbre Pininfarina-conçue Lampredi V12-propulsée GT des années 1950 et '60, la 320 km/h Superamerica conserva le 575M's 5 748 cc moteur, six-vitesse 'paddle shift' boîte manuelle, et fonctionnant ensemble avec son design général tout en présentant une unique pivotant photo-chromique toit. Le travail de Pininfarina's chef stylist Leonardo Fioravanti, créateur de la légendaire 365 GTB/4 'Daytona', il fut le premier de son genre jamais adapté à une production automobile et fut construit avec un cadre en fibre de carbone intégré avec électrochrome verre. La transparence du verre pouvait être ajustée depuis l'intérieur de la cabine pour transmettre des quantités variables de lumière, permettant d'obtenir approximativement la même quantité de lumière qu'un toit en verre conventionnel à son réglage le plus clair et seulement 1% des rayons du soleil à son plus foncé. Avec la pression d'un bouton, la Superamerica pouvait être transformée en convertible, avec le toit pivotant pour se placer dans l'alignement du couvercle de coffre en seulement 10 secondes.







Cette Superamerica bien équipée a été livrée neuve en Suisse par le Garage Zenith de Lausanne, et elle n'a connu que deux propriétaires. Le toit a été entièrement refait à neuf en 2019. Elle est proposée avec une copie de son contrat d'achat d'origine, une facture de 22 500 € délivrée par Modena Cars SA lors d'un entretien majeur effectué en décembre 2018, une autre facture, sa carte grise suisse, sa pochette Ferrari en cuir, ainsi que sa documentation de bord et son outillage au complet.

Du fait de sa rareté, de son style exceptionnellement novateur et de l'exaltante expérience de conduite que seuls les cabriolets V12 Ferrari modernes peuvent offrir, la Superamerica est devenue l'une des Ferrari récentes les plus chaudement désirées. Une occasion à ne pas manquer.

CHF 240,000 - 280,000

This well-specified Superamerica was delivered new in Switzerland via Garage Zenith in Lausanne and has had only two owners from new. The roof of the car has been completely restored in 2019. The car is offered with a copy of the original purchase agreement; Modena Cars SA's invoice for a major service carried out in December 2018 (€22,500); a subsequent bill; a Swiss Carte Grise; its Ferrari leather wallet; and all books and tools.

The Superamerica has become one of the most highly coveted Ferraris of recent times thanks to its rarity, uniquely innovative design, and the exhilarating driving experience that can only be had behind the wheel of one of these modern Ferrari V12 roadsters. An opportunity not to be missed.

141 Ω

FACEL VEGA FACEL II COUPÉ 1964

Châssis n° HK2B 172

Moteur n° HA383 365 278 846

- *One of only 182 made*
- *Delivered new to the USA*
- *Long-term ownership 1960s-2000s*
- *Bodywork and mechanical work required*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Forges et Ateliers de Constructions d'Eure-et-Loire (Facel) fut fondé en décembre 1939 comme filiale de Bronzavia, une société aéronautique militaire. Après la seconde guerre, Facel était dirigé par Jean Daninos, l'ancien directeur technique de Bronzavia qui fusionna la société avec Métallon. Facel produisit des carrosseries pour Panhard, Simca et Ford France, avant de se lancer dans la construction automobile pour son propre compte avec la Facel Véga au Salon de Paris en 1954. La Véga, une luxueuse grande routière, arborait une carrosserie coupé d'une extrême élégance, soudée sur un châssis tubulaire. Ne trouvant pas de moteur français approprié, Daninos s'était tourné vers les États-Unis pour choisir un moteur, en l'occurrence un V8 Chrysler, recette qui fut reconduite sur les modèles ultérieurs.

Lancée en 1961, la Facel II allait être la dernière des voitures à moteur V8. Suite à une incursion sans succès dans la construction de ses propres moteurs qui mena la société à la faillite, la production prit fin en 1964, après que seulement 182 Facel II aient été construites. Ces hybrides franco-américaines sont aujourd'hui particulièrement recherchées.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Forges et Ateliers de Constructions d'Eure-et-Loire (Facel) was founded in December 1939 as a subsidiary of the military aeronautics company, Bronzavia. After WW2 Facel was headed by Jean Daninos, formerly Bronzavia's technical director, who merged the company with Métallon. Facel supplied car bodies to Panhard, Simca and Ford before diversifying into automobile manufacture in its own right with the launch of the Vega at the 1954 Paris Salon. A luxurious Grande Routière, the Vega featured supremely elegant coupé bodywork welded to a tubular-steel chassis. There being no suitable French-built power unit, Daninos turned to the USA, that chosen being a Chrysler V8, setting the pattern for future models.

Launched in 1961, the Facel II was destined to be the last of the V8-engined cars. Following an unsuccessful venture into engine manufacture that effectively bankrupted the company, production ceased in 1964 after a mere 182 Facel IIs had been built. Today these rare Franco-American GTs are among the most highly sought after of post-war classics.



Cette Facel II a été construite en avril 1964 pour le marché américain et a quitté l'usine dans une livrée gris Tudor avec intérieur rouge. La voiture a été commandée avec des roues fil et des vitres teintées. Le premier propriétaire connu au dossier figure sur un formulaire d'immatriculation de l'état de Californie daté du 13 mars 1969 au nom de Thomas Ernest Rubbert. Les immatriculations suivantes et autres documents montrent que M. Rubbert a conservé la Facel jusqu'à ce qu'il la cède le 20 octobre 2005. Il semble que le propriétaire suivant ait été un concessionnaire et que le système de freinage ait été rénové en 2005/2006 (factures au dossier). Le vendeur a acheté la Facel le 16 juillet 2009 et elle a depuis été remise, ce qui justifiera une remise en route avant de l'utiliser. Séduisant cocktail d'élégance européenne et de puissance américaine, cette superbe Facel II est une digne héritière des légendaires grandes routières françaises d'avant-guerre. Malgré un compteur affichant 55 978 miles, cette Facel Vega nécessitera une importante révision mécanique, voire une restauration complète, pour être au niveau des standards habituels en matière d'état, relatifs aux automobiles de cette aura. Notez que des taxes d'importation devront être acquittées au cas où la Facel resterait en Suisse.

CHF 160,000 - 220,000
No reserve

This Facel II was built in April 1964 for the United States market and left the factory finished in Tudor Grey with red interior. The car was ordered with wire wheels and tinted window glass. The earliest ownership record on file is a State of California Registration Card in the name of Thomas Ernest Rubbert issued on 13th March 1969. Later Registration Cards and other documents show that Mr Rubbert kept the Facel until he released ownership on 20th October 2005. It appears that the car's next owner may have been a motor dealer, and that the braking system was overhauled in 2005/2006 (bills on file). The current vendor purchased the Facel on 16th July 2009. An exciting combination of elegant European style and American V8 power, this beautiful Facel II is a worthy successor to the legendary French Grandes Routières of pre-war days. With the odometer reading 55,978 Miles, this Facel Vega would benefit from an extensive overhaul or a full restoration to meet the high standards demanded from cars such as these.

142 Ω

LAMBORGHINI ISLERO COUPÉ 1968

Châssis n° 6354

Moteur n° 2544

- One of only 225 made
- 4.0-litre quad-cam V12 engine
- Manual transmission
- Present ownership since 2008



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Lancée au Salon de Genève en 1968, l'Islero était dérivée de la 400 GT 2+2, qui elle-même dérivait de la première voiture de série de Ferruccio Lamborghini, la 350 GT de 1964, carrossée par Touring. Dévoilée au Salon de Genève en 1964, la 350 GT était l'œuvre de trois des plus illustres ingénieurs automobiles d'Italie, doté d'un V12 3,5 litres à quatre arbres à cames en tête conçu par Giotto Bizzarrini, installé dans un châssis tubulaire mis au point par Gian Paolo Dallara et Paolo Stanzani. Le quatre arbres de la 350 GT et sa suspension indépendante aux quatre roues dépassaient tout ce que Ferrari offrait à l'époque. Après un lent démarrage, la production de la 350 GT atteignait 131 exemplaires à l'arrivée de la 400 GT et de ses 247 unités, avant que cette dernière ne soit remplacée par l'Islero.

Le châssis de tubes carrés de l'Islero était basé sur celui de sa devancière avec des voies plus larges pour recevoir des pneus plus gros, tandis que son élégante carrosserie sous-estimée était signée par des anciens de chez Touring sous la direction de Mario Marazzi. Le modèle recevait le nom du légendaire taureau qui avait tué Manolete, le meilleur matador d'Espagne. Logé sous un impressionnant capot plat, le V12 4 litre de Lamborghini était une évolution de celui de la 400 GT et développait 320 ch.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Launched at the Geneva Salon in 1968, the Islero was a development of the 400 GT 2+2, which was itself derived from Ferruccio Lamborghini's first production car, the Touring-styled 350 GT of 1964. Launched at the 1964 Geneva Motor Show, the 350 GT was the work of three of Italy's most illustrious automobile engineers, featuring a glorious 3.5-litre, four-cam V12 designed by Giotto Bizzarrini, which was housed in a tubular chassis developed by Gian Paolo Dallara and Paolo Stanzani. The 350 GT's four camshafts and all-independent suspension meant that it upstaged the best that Ferrari offered at the time. After a slow start production soon picked up, with 131 350 GTs being completed before the arrival of the 400 GT and 247 of the latter before it was superseded by the Islero.

The Islero's square-tube chassis was based on that of its predecessors, though with wider track to accommodate fatter rubber, while its elegantly understated coachwork was styled by ex-Touring personnel led by Mario Marazzi. The model was named after the legendary bull that had killed Spain's best matador, 'Manolete'. Housed beneath an impressively low-slung bonnet, Lamborghini's 4.0-litre V12 engine was carried over from the 400 GT and produced 320bhp initially, 350bhp in later Islero S form.



L'essai de l'Islero par le magazine Car établissait une vitesse de 157 mph (252 km/h) en 1969, se révélant aussi silencieuse et aussi stable à son maximum qu'à 130. Elle était aussi particulièrement nerveuse, atteignant 60 mph (96 km/h) en 5,9 secondes et montant à 100 mph (161 km/h) en 13,7 secondes, des chiffres impressionnant encore aujourd'hui. Sur les petites routes napolitaines l'Islero montrait une agilité et une précision en contradiction avec son rôle de grande routière. Pas aussi débridée ou démonstrative que les autres Lamborghini, mais rare, avec seulement 225 unités construites, l'Islero est une valeur remarquablement intéressante en comparaison et une voiture de connaisseur qui laisse ses performances parler pour elle.

Cette Lamborghini Islero 400 GT fut livrée neuve en Suisse sous une peinture Bronzo Scuro accordée d'un habitacle Senape. Acquis par son actuel propriétaire chez Gallery (Aaldering Classic & Sportscars, Brummen) le 18 juillet 2008 (facture au dossier) et peu utilisée depuis, elle nécessiterait ainsi une révision globale de ses éléments mécaniques et de sa suspension. Une peinture complète serait à prévoir pour retrouver sa gloire passée. Néanmoins, elle porte toujours son élégante combinaison de couleurs d'origine tandis que son habitacle est en bon état général. Le compteur affiche 68 121 kilomètres. La voiture sera vendue accompagnée de son cric, ainsi que de sa roue de secours.

Une magnifique opportunité d'acquérir une de ces exclusives et rares Lamborghini des débuts. Notez que des taxes d'importation seront applicables, au cas où l'Islero resterait en Suisse.

CHF 150,000 - 250,000
No reserve

The latter appeared in 1969 and could be distinguished by its flared wheelarches, vented front wings and a revised interior with more supportive seats and improved instruments and switch gear. Improvements were also made to the suspension and brakes.

Car magazine's test Islero achieved a true 157mph (252km/h) back in 1969, proving to be as quiet and stable at its maximum as at 130. It was also startlingly quick off the mark, hitting 60mph (96km/h) in 5.9 seconds and hurtling to 100mph (161km/h) in 13.7, outstanding figures even today. Around the Neapolitan back-roads the Islero demonstrated an agility and sureness of foot which belied its role as a Grande Routière. Despite an impeccable pedigree, the Islero, 225 of which were manufactured between 1968 and 1969, is today the most overlooked of Lamborghini's early front-engined cars.

This Lamborghini Islero has been delivered new in Switzerland in Bronzo Scuro with matching Senape interior. Unfortunately, nothing is known of the life of this particular Islero prior to its purchase by the current owner from The Gallery (Aaldering Classic & Sportscars, Brummen) on 18th July 2008 (purchase invoice on file). A wonderful opportunity to acquire one of these exclusive, limited-edition, early Lamborghinis. This example would benefit from a full respray and a general overhaul of its mechanical and suspension components. However, the colour combination suits the car, and the interior is in good overall condition, with the odometer reading 68,121 Kilometres. The car is accompanied by a jack and its spare wheel.

Victorieuse du Lamborghini GTR Supertrophy en 2001

LAMBORGHINI DIABLO GTR 2000

Châssis n°Z19EAGTROYLA12481

- Number '11' of 30 built
- Created for the Lamborghini GTR Supertrophy one-make racing series
- 21,350 kilometres recorded
- Fully serviced at 21,200 kilometres
- Ready to race



Après 17 années de production, la légendaire Countach cédaît la place à la Diablo, qui, à sa présentation, était la plus rapide, la plus sophistiquée et la plus chère des Lamborghini jamais produites. Le nom de Diablo lui avait été donné en référence au monde de la tauromachie (l'emblème de la marque est un taureau de combat et Ferruccio Lamborghini était né sous le signe du taureau). Le vrai Diablo du 19e siècle était un taureau qui avait résisté, dit-on, au fameux toréador, El Chicorro pendant plusieurs heures. Diablo signifie également diable en espagnol.

Présentée pour la première fois en public à Monaco en janvier 1990, la Diablo était améliorée dans tous les domaines par rapport à son illustre devancière, devenant la référence en matière de supercar. Personne ne fut surpris d'apprendre qu'elle avait été dessinée par Marcello Gandini, le styliste qui avait déjà créé les Lamborghini Miura et Countach, l'air de famille étant indéniable. Typiquement Lamborghini, la Diablo était basse, large et agressive et reprenait les portes à ouverture en élytre déjà vues sur la Countach.

Sous la tôle, on trouvait un châssis à caisson hérité de la Countach, mais construit en tubes de section carrée plutôt que ronde et intégrant des zones déformables à l'avant et à l'arrière. L'utilisation de panneaux en fibre de carbone, vus pour la première fois sur la Countach Evoluzione, avait été repris sur la Diablo qui offrait également une suspension améliorée, conçue pour être compatible avec une future version à

After 17 years in production, the legendary Countach was replaced by the Diablo, which on its arrival was the fastest, most advanced and most expensive Lamborghini ever built. The name 'Diablo' had been inspired by the world of bullfighting (the company's emblem is a fighting bull and founder Ferruccio Lamborghini was born under the Taurus star sign). The original Diablo of the 19th Century was a bull that is said to have fought the famous toréador, El Chicorro for several hours. Diablo is also Spanish for devil.

First exhibited publicly at Monaco in January 1990, the Diablo improved on its illustrious predecessor in every way, setting a new benchmark in supercar design. Nobody can have been surprised to learn that it had been styled by Marcello Gandini, the man responsible for the Lamborghini Miura and Countach, for the family resemblance was obvious. Typically Lamborghini, the Diablo was low, wide and aggressive, and retained the 'beetle wing' doors first seen on the Countach.

Beneath the skin there was a steel spaceframe chassis, developed from the Countach's, but constructed of square-section rather than round tubing and incorporating 'crumple zones' at front and rear. The use of carbon-fibre composite panels, first seen in the Countach Evoluzione model, was extended in the Diablo, which also featured revised suspension capable of accommodating the envisaged future



transmission intégrale et suspension active. Le V12 Lamborghini 48 soupapes porté à 5,7 litres sur la Diablo recevait pour la première fois une injection, développant 492 ch à 7 000 tr/min. Aussi important, sinon plus, le couple maximum grimpa à 59,5 mkg, 55% supérieur à celui de la Countach. Des pots catalytiques étaient montés en série, permettant au V12 modifié de répondre aux normes sur les émissions dans le monde entier.

Plus puissante avec un coefficient de traînée plus bas que la Countach, la Diablo éclipsait sans difficulté sa devancière, dépassant les 322 km/h lors des essais. Plus important encore, ses performances étaient un peu supérieures à celles de la Ferrari F40. Bien que figurant parmi les voitures les plus chères du monde, la Diablo n'était pas une série limitée comme ses aînées, mais une voiture de série, dotée d'un intérieur luxueusement équipé, démontrant l'intention de ses concepteurs d'offrir une Grand Tourisme civilisée, aussi à l'aise en ville et sur autoroutes que sur circuit. Quoiqu'il en soit, l'usine allait construire un certain nombre de versions pour la compétition, la première - la Jota - avait été fabriquée à la demande du Lamborghini Owners Club du Japon. Il n'en fut construit que trois, suivies par deux GT1 Stradale, avant que l'usine ne prit les choses plus au sérieux avec la Diablo SV-R. Lancée salon de Genève de 1996, la SV-R avait été créée pour une compétition monotype - le Lamborghini GTR Supertrophy - plutôt que pour la compétition avec d'autres constructeurs. Après 28 voitures réalisées, le Supertrophy devint une

developments of four-wheel drive and active suspension. Stretched to 5.7 litres for the Diablo, Lamborghini's 48-valve V12 engine gained fuel injection for the first time, producing its maximum of 492bhp at 7,000rpm. Of equal, if not greater significance, maximum torque went up to 428lb/ft, an improvement of 55% over the Countach. Catalytic converters were standard, enabling the reworked V12 to meet emissions requirements worldwide.

With more power and a lower drag coefficient than the Countach, the Diablo easily eclipsed its forebear, exceeding 200mph (322km/h) on test. More importantly, its acceleration and top speed figures were marginally better than those of the rival Ferrari F40. Although one of the world's most expensive cars, the Diablo was not a limited edition model like the latter but a series production car with a luxuriously appointed interior that reflected its designers' intention to produce a civilised Gran Turismo as suited to city streets and motorways as the racetrack.

Nevertheless, the factory would go on to produce a number of competition variants, the first of which - the Jota - was built at the behest of the Japan Lamborghini Owners Club. Only three were made, followed by two of the GT1 Stradale, before the factory got more serious with the Diablo SV-R. Launched at the 1996 Geneva Motor Show, the SV-R was created for a one-make racing series - the Lamborghini



épreuve d'ouverture pour les 24 Heures du Mans en 1996 et ce pendant quatre années.

Enhardi par le succès de la Diablo SV-R, Lamborghini sauta le pas et construisit une voiture appropriée pour la catégorie GT2. Reprenant comme base la Diablo SV de série, la Diablo GT2 recevait une version assagie du V12 6 litres de la Diablo GT1 de route développant 600 ch. L'intérieur était dépouillé et doté d'une structure anti-retournement intégrale, d'un extincteur et de fenêtres en Plexiglas, tandis que les trains roulants et la carrosserie étaient profondément modifiés pour répondre aux exigences de la course, incluant l'adoption d'un grand aileron arrière. Le projet GT2 fut abandonné quand le groupe Volkswagen Audi racheta Lamborghini en 1998.

En 2000, Lamborghini ressuscita le concept de la course monotype en présentant la nouvelle Diablo GTR au salon de Bologne en 1999. Reprenant comme base la Diablo GT de série, la GTR recevait les habituelles modifications pour courir sur circuit et le V12 6 litres de 590 ch. La production de la Lamborghini GTR Supertrophy rebaptisée atteignit 30 exemplaires plus quelques châssis de rechange en cas d'accident.

Supertrophy – rather than open competition with other manufacturers. After the required 28 cars had been built, the Supertrophy got under way as a support race for the 1996 Le Mans 24 Hours race and ran for four years.

Emboldened by the Diablo SV-R's success, Lamborghini took the plunge and built a car suitable for racing in the GT2 class. Based on the Diablo SV road car, the Diablo GT2 was powered by a de-tuned version of the Diablo GT1 Stradale's 6.0-litre V12 engine producing 600bhp. The interior was stripped out and fitted with an integral roll cage; a fire extinguishing system; and Plexiglas windows, while the running gear and bodywork were extensively modified to cope with the demands of racing, including the adoption of a large fixed rear wing. The GT2 project was scrapped when the Volkswagen Audi Group acquired Lamborghini in 1998.

For 2000, Lamborghini revived the concept of a one-make racing series, introducing the new Diablo GTR at the 1999 Bologna Motor Show. Based on the Diablo GT production model, the GTR featured all the usual track-focused modifications and was powered by a 6.0-litre V12 engine producing 590bhp. Production for the renamed Lamborghini GTR Supertrophy amounted to 30 complete cars plus several spare chassis for use in the event of accidents.







Numéro 11 sur les 30 construites, cette Diablo GTR est blanche avec intérieur en Alcantara noir et a parcouru 21 350 kilomètres. Le moteur, la boîte et l'embrayage ont été entièrement révisés à 21 200 kilomètres, tandis que la carrosserie a été restaurée entre 2012 et 2014.

La Diablo a couru dans les épreuves suivantes :

- 2000 Lamborghini GTR Supertrophy
- 2001 Lamborghini GTR Supertrophy (victorieuse du championnat)
- 2002 Lamborghini GTR Supertrophy
- 2004 Championnat de France GT
- 2004 Festival FIA GT du Bahreïn
- 2008 GT 90 Revival (victorieuse à Dijon avec Michel Mhitarian)
- 2009 GT 90 Revival (3e place du championnat)

Prête à courir, cette championne n'est pas immatriculée mais réside en Suisse et sera vendue avec ses papiers 13/20 des douanes suisses.

CHF 800,000 - 1,000,000

Number '11' of the 30 cars built, this Diablo GTR is finished in white with black Alcantara interior and has covered 21,350 kilometres. The engine, gearbox and clutch having been fully serviced at 21,200 kilometres, while the bodywork was restored between 2012 and 2014.

The Diablo has competed in the following series and events:

- 2000 Lamborghini GTR Supertrophy
- 2001 Lamborghini GTR Supertrophy (winning car of the Championship)
- 2002 Lamborghini GTR Supertrophy
- 2004 French GT Championship
- 2004 FIA GT Festival race in Bahrain
- 2008 GT 90s revival series (winning car at Dijon with Michel Mhitarian)
- 2009 GT 90s revival series (3rd place in the Championship)

Ready to race, this championship-winning car is not registered but is resident in Switzerland and comes with Swiss customs document 13/20.

ROLLS-ROYCE PHANTOM CABRIOLET 2007

Châssis n° SCA2D68038UX14091

- Only two owners from new
- Circa 56,000 kilometres recorded
- Registered in Switzerland
- Excellent condition throughout



Rolls-Royce commença à travailler sur la Phantom en 1999 sous la bannière de BMW. Lancée en 2003, c'était la première Rolls-Royce conçue et dévoilée après que BMW ait acquis les droits d'utiliser le nom de Rolls-Royce en 1998. La Phantom est reconnue pour avoir ressuscité avec succès la marque Rolls-Royce et restauré la crédibilité de la société britannique dans la construction de voitures de luxe. Il était inévitable qu'un cabriolet voit le jour et en 2004 Rolls-Royce exposait le concept 100EX pour célébrer le centenaire de la société. Présenté au North American International Auto Show de Detroit en 2007, le cabriolet deux portes Phantom reprenait les lignes de la 100EX et, construit sur une version à empattement court du châssis de la berline Phantom, était judicieusement renforcé pour compenser l'absence de toit. Le châssis et la carrosserie font largement appel à l'aluminium, avec des portières articulées à l'arrière, tandis que la capote – la plus grande sur une voiture européenne – se fermait en seulement 25 secondes.

Cette nouvelle génération de Phantom connut un énorme succès, largement appréciée par la presse spécialisée, les concessionnaires et, plus important, les clients. Une fois encore, Rolls-Royce Motor Cars proposait le summum en matière de luxe automobile. Ces cabriolets Phantom font partie des meilleurs, faisant appel à moteur V12 complètement silencieux développant pourtant 453 ch et tant de couple que les accélérations à mi-régime sont tout simplement époustoufflantes.

La réputation de silence des Rolls-Royce s'est prolongée avec le cabriolet Phantom. « Le démarreur vrombit sans heurt et le V12 s'ébroue dans un

Rolls-Royce began work on the Phantom in 1999 under new owners BMW. Launched in 2003, it was the first Rolls-Royce developed and introduced after BMW had acquired the rights to use the Rolls-Royce name in 1998. The Phantom is credited with successfully reviving the Rolls-Royce brand and restoring British company's credibility as a maker of luxury cars. It was inevitable that a convertible version would follow, and in 2004 Rolls-Royce displayed the 100EX concept car to celebrate the company's centennial. Introduced at the North American International Auto Show in 2007, the two-door Phantom Drophead Coupé was styled along 100EX lines and built on a short-wheelbase version of the Phantom saloon's chassis platform, suitably strengthened to compensate for the absent roof. The chassis and body are mostly aluminium, the latter featuring rear-hinged doors, while the convertible top - the largest on a European car - could be raised in only 25 seconds.

This new generation of Phantoms was indeed a huge success, being highly acclaimed by the motoring press, dealers, and, most importantly, the customers. Once again Rolls-Royce Motor Cars had produced the pinnacle of luxury motoring. These Phantom Drophead Coupés are rated among the very best, boasting a V12 engine of almost complete silence yet capable of producing 453bhp and so much torque that the mid-range acceleration is mind boggling. Rolls-Royce's famed reputation for silence in operation was continued with the Phantom Drophead Coupé. "The starter whirs seamlessly and the V12 murmurs into life," declared Autocar. "In other guises V12



murmure », déclarait Autocar. « Sous d'autres formes, le bruit des V12 sert à mettre en avant le potentiel de performance, mais dans ce cas, il est là pour son extrême discrétion. C'est seulement au-dessus de 5 000 tr/min qu'on perçoit un léger bruit de moteur, mais là encore, il est très faible ». Malgré la taille et le poids de la voiture, la direction assistée ne réclame qu'un léger doigté à faible vitesse ». Autocar encore : « De même quand vous abordez une courbe – si vous vous laissez aller – que ce soit sur sec ou sur mouillé, l'adhérence n'est jamais prise en défaut... et les freins sont particulièrement puissants ... »

« Ce que vous apprendrez rapidement, ce sera de modifier votre style, pour utiliser cette énorme réserve de puissance à bon escient, et en toute circonstance de vous prélasser dans le silence, la souplesse et l'opulence de cette voiture – les qualités pour lesquelles les propriétaires de cabriolet Phantom ont déboursé le prix d'un très joli pavillon de banlieue ». Cette Phantom a été achetée il y a deux ans par son actuel (et second) propriétaire et a toujours été entretenue par Rolls-Royce à Nyon en dehors d'une révision importante effectuée pour cette vente. Bleue marine d'origine, la voiture est proposée avec un covering vinyl, un intérieur cuir beige et a récemment reçu quatre roues Rolls-Royce neuves. La voiture a parcouru environ 56 000 kilomètres d'origine et se présente dans un très bon état, mécanique et arrosserie. La documentation qui l'accompagne comprend différentes factures, un certificat de conformité, un manuel du propriétaire, sa carte grise suisse et son carnet d'entretien (non rempli).

CHF 160,000 - 200,000

noises are used to convey performance potential, but this one is built for extreme quietness. Only at 5000rpm-plus do you hear a stirring engine note, but even then it's faint". Despite the car's size and weight, the power assisted steering was found to require only fingertip control at low speeds. Autocar again: "At the other end of the cornering spectrum - when you're going for it a bit - there's plenty of grip wet or dry... The brakes are very powerful, too..."

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

This Phantom was purchased two years ago by the current (second) owner and has always been serviced by Rolls-Royce in Nyon apart from a major service carried out for this sale. Finished in dark blue, the car is offered with a vinyl covering, beige leather interior and was recently fitted with four new Rolls-Royce wheels. The car has covered circa 56,000 kilometres from new and is presented in very good condition, both mechanically and cosmetically. Accompanying documentation includes sundry invoices; Certificate of Conformity; owner's manual; Swiss Carte Grise; and a service booklet (not filled in).

145 Ω

**MERCEDES-MAYBACH G 650
LANDAULET 2018**

Châssis n° WDCYC7EF4JX292142

- *One of only 99 made*
- *Delivered new to Kuwait*
- *Unused and in 'as new' condition*
- *Registered in Kuwait*





Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Dévoilée en 1979, le classe G - Geländewagen (véhicule tout terrain) - de Mercedes-Benz était le résultat d'une joint venture avec Steyr-Daimler-Puch en Autriche, une firme à la confortable expérience en matière de systèmes à quatre roues motrices pour véhicules tout-terrain. Son allure « utilitaire » – pratiquement inchangée depuis son origine – et son excellence mécanique valurent au G-Wagen un statut de voiture culte et la réputation de 4x4 classique le plus recherché.

Prenant comme modèle son rival Land Rover, le premier classe G n'était en aucune façon luxueux, doté de remonte-vitres manuels et une sellerie en drap, mais gagna rapidement la réputation de pouvoir affronter les terrains les plus difficiles. Cette capacité fut mise en valeur avec panache en 1983 quand une 280 GE avec l'équipage Jacky Ickx/Claude Brasseur remporta ce qui est incontestablement la plus dure des courses du monde, le Paris-Dakar.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Introduced as long ago as 1979, the Mercedes-Benz G-Class 'Geländewagen' (cross-country vehicle) was the result of a joint venture with Steyr-Daimler-Puch of Austria, a firm with considerable experience in developing four-wheel-drive systems for off-road vehicles. Its purposeful appearance – fundamentally unchanged throughout its life – and engineering excellence has secured the 'G-Wagen' cult status and earned it a reputation as one of the most coveted of classic 4x4s.

Taking its cue from the rival Land Rover, the early G-Wagen was not luxurious by any means, featuring manually wound windows and fabric upholstery, but soon established a reputation for being able to traverse the most challenging terrain. This capability was emphatically demonstrated in 1983 when a 280 GE crewed by Jacky Ickx and Claude Brasseur won what is arguably the toughest off-road event in the world: the Paris-Dakar Rally.



Les premiers G-Wagen étaient animés par toute une variété de quatre et six cylindre essence ou diesel, tandis que trois styles de carrosseries étaient proposés hardtop deux portes, cabriolet deux portes et break quatre portes sur empattement long. En 1991, un châssis modernisé (type 463) fut dévoilé, doté des dernières technologies en matière de tout-terrain, sous forme de trois différentiels contrôlés électroniquement en plus des freins anti-blocage. Le confort de l'habitacle avait été amélioré à la fin des années 1980, mais au début des années 1990, Mercedes-Benz avait pris conscience que les clients du grandissant marché des 4x4 étaient attachés au style, au luxe et à la puissance plus qu'aux capacités de franchissement et en 1993 avait dévoilé l'édition limitée 500 GE, un modèle doté du V8 5 litres qui plaçait le G-Wagen sur le terrain du Range Rover. Bien qu'il n'ait pas été doté de blocage du différentiel avant, uniquement nécessaire pour les parcours les plus rudes, le 500 GE recevait le 240 ch et un luxueux intérieur avec ronce de noyer et cuir haute qualité ce qui correspondait exactement à ce qu'attendait sa cible commerciale.

Après deux années de production, le 500 GE disparut de la gamme pour revenir en 1998 sous le nom de G 500, toujours équipé du V8 5 litres à essence. Comme beaucoup de modèles Mercedes-Benz haut de gamme, il y avait également une version haute performance (354 ch) construite par le collaborateur de longue date AMG - le G 55 - qui devint rapidement le 4x4 de choix pour de nombreuses célébrités.

Early G-Wagens were powered by a variety of four- and six-cylinder petrol and diesel engines, while three body styles were available: two-door hardtop, two-door convertible, and long-wheelbase four-door station wagon. For 1991 a revised (Type 463) chassis was introduced, incorporating the very latest in off-road traction technology in the form of three electronically engaged differentials in addition to anti-lock brakes. Cabin comfort had been improved in the late 1980s, but by the early 1990s Mercedes-Benz had recognised the growing market of 4x4 owners who valued style, luxury and power above ultimate off-road capability, and in 1993 introduced the limited-edition 500 GE, a V8-powered model that took the G-Wagen into Range Rover territory. Although it lacked the front locking differential, only needed for the toughest going, the 500 GE came with 240bhp on tap and a luxurious interior trimmed in burr walnut veneer and fine quality leather, which is just what its target market demanded.

After two years in production the 500 GE disappeared from the range, returning in 1998 as the G500, again powered by a 5.0-litre V8 petrol engine. As with many of Mercedes-Benz's top-of-the-range models, there was also a high-performance (354bhp) version built by long-time collaborators AMG - the G 55 - which rapidly became the 4x4 of choice for many celebrities.







Il y a eu de nombreuses mises à jour du type 463 depuis et une quantité de « spécial » et de séries limitées, une des plus récentes étant le Mercedes-Maybach G 650 Landaulet, dévoilée en 2017. Mercedes avait ressuscité la marque moribonde Maybach en 1997 pour une poignée de berlines de luxe basées sur la plate-forme de la classe S, et le G 650 Landaulet était le premier SUV commercialisé sous la sous-marque Mercedes-Maybach. Il prend pour base la plate-forme G500 allongée, doté d'une capote en toile à l'arrière à laquelle le modèle doit son nom. Le G 650 reprend le train roulant du G 500 avec suspension redessinée pour un meilleur confort, alors que lorsqu'on soulève le capot on retrouve le même V12 AMG double turbo que sur le G 65 AMG, toutefois avec une puissance accrue (630 ch). La production du G 650 Landaulet était limitée à seulement 99 unités, ce qui en fait l'une des Mercedes les plus exclusives de ces derniers temps.

Représentant probablement l'occasion d'une vie de devenir propriétaire d'un de ces rares et très exclusifs 4x4 de luxe, ce Mercedes-Maybach G 650 Landaulet n'a jamais été utilisée et se présente « comme neuf ». Livrée neuve au Koweït, la voiture est vendue avec sa carte d'immatriculation Koweïtienne.

CHF 650,000 – 850,000

There have been countless updates to the Type 463 since then and a host of special and limited edition variants released, one of the most recent being the Mercedes-Maybach G 650 Landaulet, announced in 2017. Mercedes had revived the moribund Maybach marque back in 1997 for a brace of luxury saloons based on the S-Class platform, and the G 650 Landaulet was the first SUV released under the Mercedes-Maybach sub-brand. It is based on a lengthened G500 platform, featuring a folding fabric roof at the rear that gives the model its name. The G 650 retains the G 500's running gear but with suspension redesigned for extra comfort, while lifting the bonnet reveals essentially the same AMG-tuned twin-turbocharged V12 engine as found in the G 65 AMG, though with more power (630bhp) in its new home. Production of the G 650 Landaulet was limited to only 99 units, making it one of the most exclusive Mercedes products of recent times.

Representing possibly a once-in-a-lifetime opportunity to own one of these rare and super-exclusive luxury 4x4s, this Mercedes-Maybach G 650 Landaulet has not been used and is presented in 'as new' condition. Delivered new to Kuwait, the car is offered with a Kuwait Registration Card.

146 Ω

ASTON MARTIN DB MARK III SPORTS SALOON 1958

Carrosserie Tickford

Châssis n° AM300/3/1560

Moteur n° DBA/1237

- *Original left-hand drive model*
- *Delivered new to France*
- *Front disc brakes; twin exhaust system*
- *Offered with Swiss Permis*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Deux ans après la présentation de la DB2/4 MkII arrivait la DB MkIII – qui abandonnait le suffixe 2/4 – dont 551 exemplaires, essentiellement des coupés, furent construits entre mars 1957 et juillet 1959. Extérieurement, la différence la plus notable résidait dans l'adoption d'une grille dans le style de celle des DB3, qui allait devenir l'identifiant des futures Aston Martin et avait été dessinée par le styliste de Tickford, Bert Thickpenny. Ce nouvel avant donnait un aspect plus imposant, tandis que l'intérieur présentait un tableau de bord redessiné regroupant les instruments dans un combiné devant le conducteur.

Le moteur 3 litres avait bénéficié d'une refonte complète par Tadek Marek. On obtenait 162 ch avec le système d'échappement simple et 178 ch avec le double échappement comme celui proposé sur la voiture d'aujourd'hui.

Par ailleurs, des améliorations avaient été apportées à l'embrayage et à la boîte de vitesses. Un overdrive Laycock était proposé, tandis que les freins à disque étaient montés en série à partir du châssis 1401, au lieu d'être en option comme sur les 100 premières voitures construites. Vive en performances, la Mark III était plus rapide que toutes ses devancières avec une vitesse de pointe de 120 mph (190 km/h).

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Two years after the introduction of the DB2/4 Mark II came the DB Mark III - the '2/4' suffix being dropped - 551 of which, mainly saloons, were made between March 1957 and July 1959. Externally the most obvious change was the adoption of a DB3S-style grille, establishing the 'hallmark' look of subsequent Aston Martins. This restyled nose gave the car a more imposing appearance while the interior boasted a redesigned dashboard with instruments grouped in a cowled panel ahead of the driver.

The 3.0-litre engine had benefited from an extensive redesign by Tadek Marek: 162bhp was available with the single-pipe exhaust system, 178bhp with the optional twin-pipe version. If that still was not enough, customers could opt for more a powerful DBB and (later) DBD 'Special Series' engine. Introduced as an option at the 1958 London Motor Show, the DBD came with triple (sometimes twin) SU carburetors and produced 180bhp or 195 with the twin exhausts. This engine was fitted to 47 cars.



Sa fiche de garantie montre que le châssis 1560 à conduite à gauche a été livré neuf par le Garage Mirabeau, l'agent Aston Martin en France, le 30 juin 1958. L'Aston a quitté l'usine avec une livrée Champagne avec intérieur beige et équipée de freins à disque à l'avant et de tambours Alfin à l'arrière. Le double échappement, les deux phares d'appoint Lucas et la radio HMV sont notés comme des équipements spéciaux.

Peu de chose sont connues de l'histoire de la voiture avant 2011 lorsqu'elle fut proposée à la vente par Bonhams à Monaco en mai de cette année-là (Lot 151). À l'époque, 1560 était décrite comme partiellement restaurée, ayant bénéficié d'une révision complète du moteur et dans un état général très bon, avec un châssis est une carrosserie en excellent état et un intérieur joliment patiné. La voiture a été peu utilisée dans les années qui ont suivi et aura probablement besoin d'une remise en route avant d'être utilisée normalement. Temporairement importée en Suisse pour cette vente – et donc soumise à taxes si elle y reste – cette séduisante MKIII est vendue avec un « permis suisse » émis à Lausanne en février 2011, un cric dans une pochette en vinyle et une roue de secours. Le compteur montre 12 555 kilomètres, cette Aston Martin est en bonne condition générale mais aura besoin d'une révision d'usage avant de pouvoir être remise sur les routes.

CHF 120,000 - 170,000
No reserve

Elsewhere there were improvements to both clutch and gearbox; Laycock overdrive became available and front disc brakes were standard rather than optional after the first 100 cars had been built, commencing at chassis '1401'. Despite the inevitable weight increase, the Mark III was faster than any of its predecessors with a top speed of 120mph.

Its accompanying copy guarantee form shows that left-hand drive chassis number '1560' was delivered new via the French Aston Martin agent Garage Mirabeau on 30th June 1958. The Aston left the factory finished in Champagne with beige interior trim, and was equipped with front disc brakes and Alfin rear drums. The twin exhaust system; two Lucas auxiliary lights; and an HMV radio are listed as items of special equipment.

Unfortunately, nothing else is known of the car's history prior to 2011 when it was offered for sale at Bonhams' Monaco auction in May of that year (Lot 151). At that time '1560' was described as partially restored, benefiting from a major engine service and in generally very good condition, with excellent chassis and body and a nicely patinated interior. The car is offered with a Swiss Permis issued in Lausanne in February 2011; a jack in a leatherette pouch and a spare wheel. With the odometer reading 12555 kilometres, this Aston Martin is in good overall condition but will need an overhaul before returning to the roads.

147 Ω

ASTON MARTIN V8 VOLANTE SERIES 2 CONVERTIBLE 1987

Châssis no. SCFCV8108GTL15466

Moteur n° V/585/5466

- *The ultimate high-performance soft-top in its day*
- *First registered in Monaco*
- *Retains original matching numbers engine*
- *Good file of service history*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

Une des 410 série 2 construites, cette Volante à conduite à gauche a été achetée neuve à l'usine Aston Martin par sa première propriétaire, une princesse du Moyen-Orient, et immatriculée à Monaco où elle était abritée dans un garage (voir dossier). La voiture, entretenue par l'usine, avait parcouru 13 000 kilomètres d'origine quand elle fut achetée à la vente Brooks de Genève en mars 1997 (lot 285) par son second propriétaire (résidant à Londres), qui a ajouté 31 000 kilomètres au total, jusqu'à ce qu'elle soit remise en vente lors de la vente Bonhams' Works Service en mai 2003 (lot 244).

15466 fut acquise par son propriétaire suivant en 2004 et révisée par un spécialiste de la marque, Pugsley & Lewis. En août 2004 P&L a effectué une révision de fond (10 000 miles), qui comprenait le remplacement du radiateur (avec un modèle haut débit), du thermostat, des supports moteur, les bagues de triangles, les barres de connexion et du compteur de vitesse (en préservant son indication), tandis que les culasses étaient démontées, décapées et dégraissées.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

One of 410 Series 2 models built, this left-hand drive Volante was purchase new from the Aston Martin factory by its first owner, a Middle Eastern Princess, and first registered in Monaco where it was kept garaged (see file). The factory-serviced car had covered 13,000 kilometres from new when it was purchased at Brooks' Geneva Sale in March 1997 (Lot 285) by the second (London-based) owner, who had added a further 31,000 kilometres to the total by the time it was offered for sale again at Bonhams' Works Service auction in May 2003 (Lot 244).

'15466' was bought by its next owner in 2004 and serviced thereafter by marque specialists, Pugsley & Lewis. In August 2004 P&L carried out a major (10,000-mile) service, which included replacing the radiator (with a high efficiency alternative), thermostat, engine mounts, wishbone bushes, track-rod ends and speedometer (preserving the odometer reading) while the cylinder heads were removed, stripped and skimmed.



L'utilisation de la voiture par la suite se résuma à d'occasionnels voyages en Europe. Le vendeur a acheté la Volante à la vente Bonhams d'Aston Martin Works Service en mai 2008 (lot 315)
Le substantiel dossier historique de cette voiture contient de nombreuses factures de P&L avec d'autres d'AMWS, Emerald Motors et des spécialistes de la marque Nicholas Mee et Ian Mason. Old English White avec intérieur en cuir magnolia à passepoil rouge, 15466 est équipée d'une transmission automatique, d'une capote électrique doublée et d'un système stéréo Blaupunkt Toronto. Cette Aston-Martin V8 Volante est bien présentée mais requiert quelques travaux esthétiques. Les éléments mécaniques devraient être vérifiés avant de retourner sur la route. Le compteur indique 53 861 KM.

CHF 75,000 - 100,000
No reserve

The car's subsequent use was confined to the occasional trip to Europe. The current vendor purchased the Volante at Bonhams' sale at Aston Martin Works Service in May 2008 (Lot 315)
This car's most substantial history file contains numerous invoices from P&L together with others from AMWS, Emerald Motors, and marque specialists Nicholas Mee and Ian Mason. Finished in Old English White with red-piped magnolia leather interior, '15466' has automatic transmission; a fully lined power-operated hood; and a Blaupunkt Toronto stereo system. This Aston-Martin V8 Volante is presents well but would require some aesthetic work and a review of its chassis. Mechanical components should be inspected before returning to the road. The odometer reads 53861 KM

148 Ω

**BENTLEY S3 CONTINENTAL
TWO-DOOR SALOON 1963**

Carrosserie H. J. Mulliner, Park Ward Ltd

Châssis n° BC86LXA

- *The ultimate high-performance luxury car in its day*
- *Delivered new in the UK for onward shipment to California, USA*
- *Original left-hand drive model*
- *Present ownership since 2004*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

La Bentley Continental, voiture extrêmement performante, n'était bien sûr livrée qu'avec des carrosseries spéciales. H J Mulliner, Park Ward et James Young proposaient tous des carrosseries pour le châssis Continental S2 à moteur V8, la plus remarquable de toutes étant celle du carrossier Park Ward, propriété de Rolls-Royce. Le dessin du Norvégien Vilhelm Koren, caractérisé par une continuité de ligne entre les ailes avant et arrière, s'était perpétué sur la Continental S3. La principale innovation stylistique de celle-ci était la présence de quatre projecteurs, qui sur la version H J Mulliner construite par Park Ward se logeaient dans des entourages inclinés, ce qui valut à ce modèle le surnom de 'Regard chinois'.

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

The high-performance Bentley Continental was, of course, exclusively a coachbuilt car. The firms of H J Mulliner, Park Ward and James Young all offered bodies on the V8-engined Continental S2 chassis, by far the most striking being those bodied by Rolls-Royce's in-house coachbuilder Park Ward. This design by Norwegian Vilhelm Koren, with its influential continuous front-to-rear wing line, would continue on the Continental S3. Quad headlamps were the S3's major styling innovation, and on the H J Mulliner, Park Ward-bodied Continental were contained in slanting nacelles, giving rise to this model's 'Chinese Eye' sobriquet.



La BC86LXA, une direction à gauche, a été livrée neuve par l'importateur américain J. S. Inskip à un certain M. G. Cantor, de Beverly Hills, Californie. De façon quelque peu inhabituelle, cette Bentley a d'abord été immatriculée 508 EGK au Royaume-Uni et remise le 18 mars 1963 à son propriétaire pour expédition aux Etats-Unis. La copie du dossier de montage du châssis de cette Bentley montre qu'elle a été commandée avec de nombreuses options dont des vitrages Sundym, des vitres de portes électriques, des avertisseurs Windtone, une antenne électrique, une plaque 'Made in England' et des pneus Firestone à flancs blancs. Son harmonie de teintes initiale était gris Shell Grey avec un toit noir et un intérieur en cuir noir.

On ne sait malheureusement rien d'autre de son historique, jusqu'à son acquisition par son vendeur, le 9 avril 2004. Son compteur affiche actuellement 68 994 miles. Elle a été achetée auprès de The Gallery Aldering (Classic & Sportscars, à Brummen), dont la facture figure au dossier. C'est un exemplaire en bel état général qui nécessiterait une révision d'usage avant de reprendre la route après une longue période de stockage, mais c'est à coup sûr, un modèle intéressant à collectionner.

CHF 60,000 - 70,000
No reserve

A left-hand drive model, 'BC86LXA' was delivered new via the United States importer J S Inskip and first owned by a Mr G Cantor of Beverly Hills, California, USA. Somewhat unusually, the Bentley was first registered in the UK as '508 EGK' and handed over to the owner on 18th March 1963 for onward shipment to the USA. Accompanying copy chassis cards show that the Bentley was ordered with various options including Sundym glass throughout; electric door windows; Windtone horns; electric aerial; 'Made in England' plate; and Firestone whitewall tyres. The original colour scheme was Shell Grey with black roof and a black leather interior.

Unfortunately, nothing else is known of the car's history prior to its acquisition by the current vendor on 9th April 2004, and its current odometer reading of 68,994 miles. The Bentley was purchased from The Gallery (Aaldering Classic & Sportscars, Brummen), whose sales invoice is on file. Overall, this is a well presented example that needs partial recommissioning before going back on the road after a long period in storage, but is certainly an interesting model to collect.

149 Ω

ASTON MARTIN V8 SÉRIE 3 SALOON 1978

Châssis n° V8/11903/LCA

Moteur n° V/540/1903/LFA

- *Delivered new to the USA*
- *Weber carburettor model*
- *Automatic transmission*
- *Reportedly an older restoration by Swiss specialists*



Veillez noter que cette voiture est soumise à la taxe locale d'importation sur le prix de vente et la prime de l'acheteur. De plus, veuillez noter que cette voiture est vendue sur Facture d'Achat.

Bonhams est le garant du dédouanement des droits et taxes : par conséquent, cette voiture ne peut être remise à l'acheteur ou à son transporteur immédiatement après la vente.

La Car Record Card qui l'accompagne indique que cette V8 à conduite à gauche et transmission automatique est sortie d'usine le 21 mars 1978 et a été expédiée à Aston Martin Lagonda Inc. aux États-Unis. La livrée originale de la voiture était Silver Jubilee avec intérieur bleu clair et moquettes Scandinavian Blue. La documentation fournie comprend le contrat de vente entre le vendeur et l'acheteur daté du 23 juin 2010 et une publicité dans Classic Driver de décembre 2010. Cette annonce stipule que la voiture (alors près de Zurich) avait subi une « restauration complète, à son état d'origine, par des spécialistes suisses », qu'elle avait reçu un intérieur partiellement neuf et une peinture et était en parfait état, mécanique et carrosserie. Le seul autre document est la carte grise suisse et un ancien papier d'importation en Suisse, le carnet d'entretien ; le manuel de propriétaires et un jeu de clés supplémentaires. La voiture est équipée d'une radio Becker Mexico moderne ainsi que le manuel d'instruction. Le compteur indique 74.637 kilomètres. Cette Aston Martin V8 est apparemment une voiture ayant été bien restaurée mais qui n'a pas été conduite ces dix dernières années. Elle bénéficierait donc d'un check-up mécanique avant de reprendre la route mais est cependant en très bon état esthétiquement parlant.

CHF 50,000 - 70,000

No reserve

Please note this motor car is subject to the normal local duty/import tax on Hammer Price and Buyer's Premium. In addition, please note that this car is sold on a Bill of Sale.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance; consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.

Its accompanying copy Car Record Card shows that this left-hand drive, automatic transmission V8 was completed on 21st March 1978 and shipped to Aston Martin Lagonda Inc in the USA. The car's original colour scheme was Silver Jubilee with Light Blue interior trim and Scandinavian Blue carpets. Accompanying documentation includes a sales contract dated 23rd June 2010 between then owner Bernhard Hofstetter and purchaser Thomas Wolfensberger; and a Classic Driver advertisement from December 2010. The CD advert states that the car (then located near Zürich) had undergone "extensive restoration by Swiss specialists to its original state", that it had received a partly new interior and new paint, and was in top condition mechanically and cosmetically. The other paperwork consists of a Swiss Carte Grise; a Swiss import document; an Aston Martin Service book; the Owner's Handbook and a spare set of keys.

It has been fitted with an aftermarket Becker Mexico radio, complete with instruction manual. The current odometer reading states 74,637 KM. This Aston-Martin V8 looks like a well restored car that has not been driven a lot in the last ten years. It would benefit of a mechanical check-up but it is in very good aesthetic condition.



Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



Marque	Model	Year	Low estimate (CHF)	High estimate (CHF)	Reserve
Bentley	MKVI Sport Saloon	1948	35,000	45,000	No reserve
Bentley	T1 Saloon	1969	25,000	35,000	No reserve
Cadillac	Fleetwood	1970	10,000	15,000	No reserve
Fiat	126	1976	3,000	5,000	No reserve
Ford	Lincoln continental	1975	10,000	15,000	No reserve
Ford	Coupé A	1930	15,000	25,000	No reserve
Lotus	Elite	1978	10,000	15,000	No reserve
MGB	GT	1976	15,000	25,000	No reserve
Renault	4CV Heck	1956	10,000	15,000	No reserve
Renault	NN	1924	15,000	25,000	No reserve
Rolls-Royce	Silver Shadow	1969	15,000	25,000	No reserve
Rolls-Royce	Silver Cloud Saloon	1961	25,000	35,000	No reserve
Rolls-Royce	Silver Cloud III Saloon	1972	25,000	35,000	No reserve
Saab	Sonett	1967	15,000	25,000	No reserve

Summer Motoring Online

Paris | Online Only | 21 - 26 Jun 2021 at 1pm



Download Bonhams app
for iOS & Android

ENQUIRIES

+33 1 42 61 10 11
eurocars@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

Online Sale of 40 cars including this
Swiss collection offered at no reserve.

*Delivered new to France, one owner
since 1971*

**1938 ADLER TYPE 10 2.5 LITRE
2-DOOR CABRIOLET**
€140,000 - 160,000

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED SALE

Entries now invited
Important Collectors'
Motor Cars and Automobilia
Chichester, Sussex | 9 July 2021



Download Bonhams app
for iOS & Android

Bonhams is delighted to announce the annual auction at the world-renowned Goodwood Festival of Speed. Some of the world's finest motor cars have been sold at the Bonhams Goodwood Festival of Speed Sale and this year will continue that tradition with this Maserati Tipo 26B 8C Racing Car.

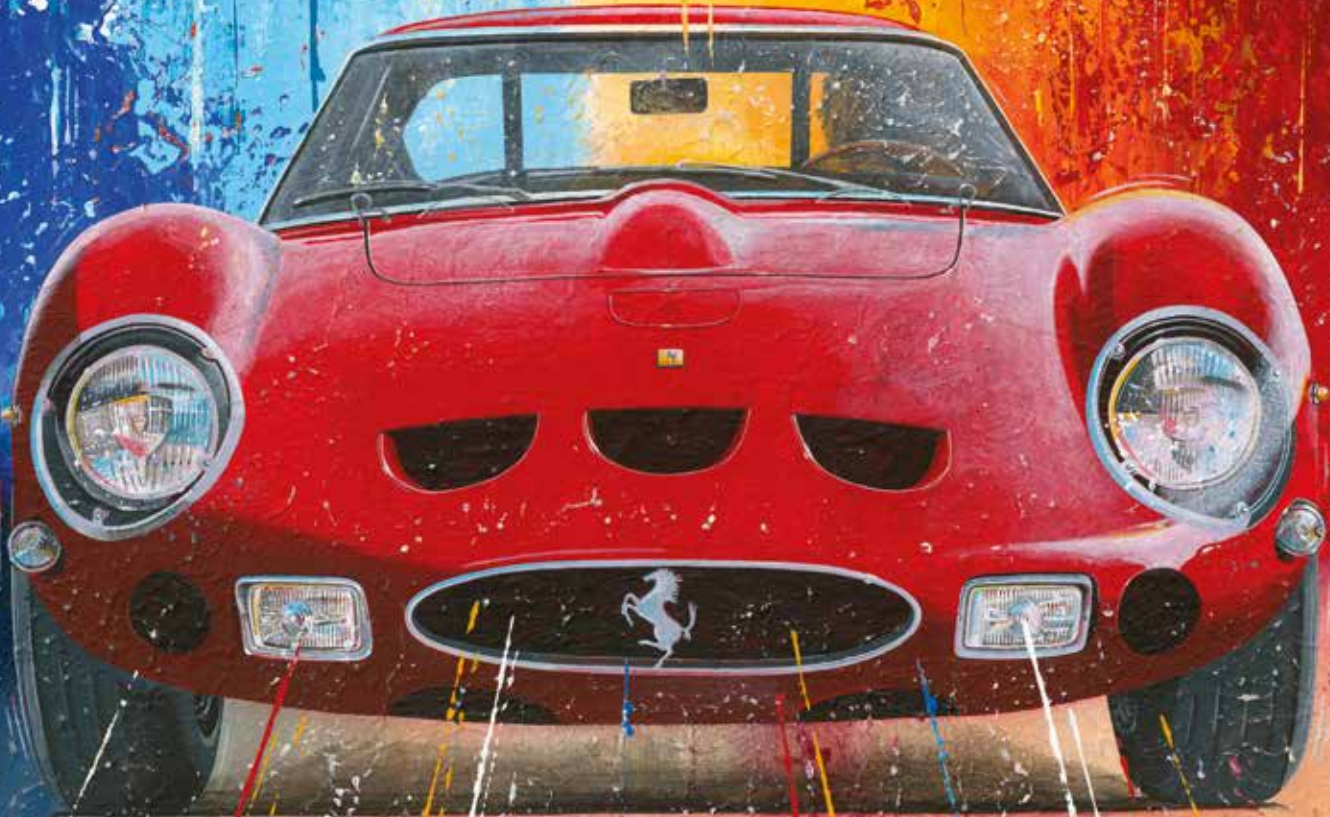
ENQUIRIES
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com
[bonhams.com/cars](https://www.bonhams.com/cars)

**1929 MASERATI TIPO 26B 8C
2800 GRAND PRIX TWO-SEATER
RACING CAR**
Chassis no. 35
£900,000 - 1,300,000 *

* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit [bonhams.com/buyersguide](https://www.bonhams.com/buyersguide)

Passione Engadina®

 10 YEARS
 Julius Bär



10th Edition | 27th - 29th August 2021

Let's celebrate our 10th Anniversary!

For further information and registration: www.passione-engadina.ch

PRESENTING SPONSOR

Julius Bär

GUEST

 KESSEL

MAIN

BVLGARI ROMA
 SERAPIAN MILANO

PREMIUM

 PLOZZA

ACQUA DI PARMA

Jelmoli Bonhams

 MAURA WASESCH

GLOBE AIR

TECHNICAL

 KESSEL

emma

Seller

Engadin Airport

GOODWOOL

 BBR

niki hasler ag

SIFI

PROUD FRIEND OF





BRAKE LATER.

THE SCIENCE OF TRANSLATING THE HAIR-RAISING FEELING OF SPEED AND NOISE INTO FASHION.

Motor racing is the starting point to any mood board, but 8JS more importantly focuses on translating a lifestyle. The collections blend inspiration to propose high quality top wear with stories to tell.

We thrive on exploring our creativity with themed capsules. 8JS explores the quintessential items of the man's wardrobe and proposes its modern utility.

8JS commits itself to the highest quality standards, manufacturing in Italy and Portugal, seeking only the best partners for each of their products.

The 8JS man needs the type of garment he can just throw on to go for a drive. That is why, comfort, ease of movement and durability are key.



WWW.8-JS.COM

© 8js_official



GOLF ◦ HÔTEL ◦ RESTAURANT ◦ ÉVÈNEMENTS

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 évènements privés ou professionnels.



CHÂTEAU DE BONMONT
ROUTE DE BONMONT 31 ◦ 1275 CHÉSEREX
TÉL. +41 22 369 99 00 ◦ WWW.BONMONT.COM

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



THE ZOUTE SALE[®]

Entries now invited

Important Collectors' Motor Cars

Knokke-Le Zoute, Belgium | 10 October 2021



Download Bonhams app
for iOS & Android

© Peter Singhof



ENQUIRIES

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

Gregory Tuytens
+32 (0) 471 71 27 36
bonhams.com/zoute

*The ex-Dr. Bernd Pöhlmann,
German delivery from new*
1994 BUGATTI EB 110 SS
€2,000,000 - 2,500,000 *

* For details of the charges payable in addition to the final hammer price,
please visit bonhams.com/buyersguide



Exciting period Concours d'Elegance history
Superb, factory-correct restoration recently performed
1948 TALBOT-LAGO T26 RECORD SPORT CABRIOLET DÉCAPOTABLE
Coachwork by Figoni et Falaschi

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



QUAIL LODGE AUCTION

Carmel, California | August 13, 2021

Consignments Invited

INQUIRIES

+1 (415) 391 4000, West Coast
+1 (212) 461 6514, East Coast
motors.us@bonhams.com
bonhams.com/quail



Josh Nelson Photography

ENTER A VEHICLE FROM YOUR COLLECTION

Participate in one of the world's most exclusive concours held during Monterey Car Week. 2021 Featured Classes are Automotive Couture: French Cars Featuring the 50th Anniversary of the Citroën SM and 50th Anniversary of the Alfa Romeo Montreal. Traditional Classes are Pre-War Sports and Racing, Post-War Racing, Post-War Sports, The Great Ferraris, The Evolution of the Supercar, Custom Coachwork, and Sports and Racing Motorcycles.

Entrant applications are available at peninsula.com/signatureevents.

THE PENINSULA
SIGNATURE EVENTS

8000 VALLEY GREENS DRIVE, CARMEL, CA 93923 TEL: +1 (831) 620 8879 E-MAIL: THEQUAIL@QUAILLODGE.COM

#LifeIsAllCarbonBased
www.champagnecarbon.com

CHAMPAGNE
CARBON
FOR



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, A CONSOMMER AVEC MODÉRATION

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 des dites 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 prêteront 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 enchérisent 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 7^e 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 wilful 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.

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
Thurby
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
Tel: (01428) 604 383
Mob: (07774) 747 017
david.hancock@
bonhams.com

Herts, Beds, Bucks & Oxon
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
Mob: 07973 661 051
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

Shropshire, Glos & Wales
Jim Reynolds
Childe Road
Cleobury Mortimer
Kidderminster
Shropshire
DY14 8PA
Tel: (01299) 270 642
jim.reynolds@
bonhams.com

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
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

USA (Head offices)

San Francisco
Jakob Greisen
601 California Street
San Francisco,
CA 94108
Tel: +1 415 391 4000
motors.us@
bonhams.com

New York
Rupert Banner
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
rupert.banner@
bonhams.com

Los Angeles
Mathieu Guyot-Sionnest
7601 Sunset Blvd
Los Angeles, CA 90046
Tel: +1 323 436 5450
mathieu.sionnest@
bonhams.com

Gordan Mandich
7601 Sunset Blvd
Los Angeles, CA 90046
Tel: +1 323 436 5412
gordan.mandich@
bonhams.com

USA Representatives

Midwest and East Coast
Evan Ide
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

Pacific Northwest
Mark Osborne
Tel: +1 415 518 0094
mark.osborne@
bonhams.com

Tom Black
Portland, OR
Tel: +1 503 239 0227

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.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Numéro d'identification
(réservé à l'administration)

Bonhams

Cette vente aux enchères sera conduite conformément aux conditions de vente de Bonhams et les enchères et les achats lors de la vente aux enchères seront réglementés par ces conditions. Vous devez lire les conditions conjointement avec les informations relatives aux ventes aux enchères qui énoncent les frais que vous devrez payer sur les achats que vous effectuez et les autres modalités se rapportant aux enchères et aux achats lors de la vente aux enchères. Avant de signer le présent formulaire, veuillez à poser toutes les questions que vous pourriez avoir concernant les conditions. Ces conditions contiennent également certains engagements de la part des enchérisseurs et des acheteurs et limitent la responsabilité de Bonhams envers les enchérisseurs et les acheteurs.

Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels

Lorsque nous obtenons des renseignements personnels vous concernant, nous les utiliserons uniquement conformément aux conditions de notre Politique relative à la confidentialité (sous réserve des consentements particuliers supplémentaires que vous aurez pu nous donner au moment de la communication de tels renseignements). Vous pouvez consulter notre Politique relative à la confidentialité sur notre site Internet (www.bonhams.com) ou demander à en recevoir un exemplaire par la poste en contactant notre service client à l'adresse suivante : Customer Services Department, 101 New Bond Street, Londres W1S 1SR Royaume-Uni ou par courriel à info@bonhams.com. Vous consentez à ce que vos informations personnelles soient divulguées à n'importe quel membre de notre compagnie, ce qui comprend nos filiales, notre société de holding mère et ses filiales (enregistrées au Royaume-Uni ou ailleurs). Nous ne divulguons pas vos données à quiconque en dehors de notre compagnie, mais nous pourrions sporadiquement vous adresser des informations concernant nos biens et services, et également les produits de nos tiers, pour lesquels nous pensons que vous pourriez être intéressés.

Si vous ne souhaitez pas recevoir de telles informations (excepté les informations que vous aurez spécifiquement demandées) merci de cocher cette case

Avis aux enchérisseurs.

Nous demandons à nos clients de fournir une pièce d'identité comportant une photo telle qu'un passeport, un permis de conduire ou une carte d'identité, accompagnée d'un justificatif de domicile tel qu'une quittance d'eau/électricité ou un relevé bancaire ou de carte de crédit, etc. Les clients commerciaux doivent également fournir un exemplaire de leurs statuts/ documents d'enregistrement de la société, ainsi qu'une lettre autorisant la personne à enchérir au nom de la société. Tout manquement à fournir ces documents pourra entraîner le non-traitement de vos enchères. Pour les lots de plus grande valeur, une lettre de référence de votre banque pourra également vous être demandée.

En cas de succès

Je viens chercher mes achats en personne

Je vous remercie de bien vouloir donner mes coordonnées aux transporteurs qui me transmettront un devis et j'accepte que vous leur communiquiez mes coordonnées afin qu'ils puissent me contacter.

Titre de la vente aux enchères: The Bonmont Sale	Date de la vente: Dimanche 20 juin 2021
N° de la vente: 26998	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 compléter la question 3

3. Nom, adresse et contact de l'enchérisseur (téléphone et email):

Pièce d'identité de l'enchérisseur: Pièce d'identité émise par l'Etat et (si l'adresse n'est pas indiquée) facture de services publiques/relevé bancaire

Agissez-vous en tant qu'entité commerciale ? oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	Si vous êtes assujéti à la TVA en Suisse, merci d'indiquer votre numéro ici <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
---	---

Remarque : tous les appels téléphoniques sont enregistrés.

Téléphone ou ordre d'achat en cas d'absence (T/A)	N° de lot	Description succincte	Offre d'achat maximale en CHF (hors prime et TVA)	Ordre d'achat de sécurité*

EN SIGNANT CE FORMULAIRE, VOUS RECONNAISSEZ AVOIR VU LE CATALOGUE DE VENTE, AVOIR LU ET COMPRIS NOS CONDITIONS DE VENTE ET VOUS ACCEPTEZ QU'ELLES VOUS SOIENT OPPOSABLES ET VOUS ACCEPTEZ DE PAYER LES FRAIS DE VENTE, TVA ET TOUTES AUTRES CHARGES MENTIONNÉES DANS LES AVIS AUX ENCHÉRISEURS. CECI AFFECTE VOS DROITS LÉGAUX.

Enchérisseur/Représentant
(veuillez en supprimer un) signature:

Date:

*Ordre d'achat de sécurité : une enchère maximale (hors prime et TVA de l'acheteur) devant être exécutée par Bonhams au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone ou si la connexion venait à être coupée pendant les enchères.

N.B. Seuls les paiements provenant d'un compte dont le titulaire porte le même nom que celui indiqué sur la facture et le formulaire d'inscription aux enchères seront acceptés. Veuillez envoyer par courriel ou télécopie le formulaire d'inscription aux enchères et les renseignements demandés à l'adresse suivante:

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, Londres, W1S 1SR. Tél. : +44 (0) 20 7447 7447 Fax : +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Bonhams (Europe) SA Rue Etienne-Dumont 10, 1204 Genève. No: TVA CHE-108.657.492

Swiss/8/19

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Paddle number (for office use only)

Bonhams

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' Conditions of Sale and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the Sale Information relating to this Sale which sets out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the Sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data protection – use of your information

Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com. We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere). We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel maybe of interest to you including those provided by third parties. If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box Would you like to receive e-mailed information from us? if so please tick this box

Notice to Bidders.

At least 24 hours before the Sale, clients must provide government or state issued photographic proof of ID and date of birth e.g. - passport, driving licence - and if not included in ID document, proof of address e.g - utility bill, bank or credit card statement etc. Corporate clients should also provide a copy of their articles of association / company registration documents, and the entities name and registered address, documentary proof of its beneficial owners and directors, together with a letter authorising the individual to bid on the company's behalf. Failure to provide this may result in your bids not being processed or completed. For higher value lots you may also be asked to provide a bank reference.

If successful

I will collect the purchases myself

Please arrange shippers to contact me with a quote and I agree that you may pass them my contact details.

Sale title: The Bonmont Sale		Sale date: Sunday 20 June 2021	
Sale no. 26998		Sale venue: Cheserex, Switzerland	
<p>If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.</p> <p>General Bid Increments: CHF20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s CHF200,000 – 500,000.....by 20,000 / 50,000 / 80,000s CHF50,000 - 100,000by 5,000s CHF1,000,000 – 2,000,000..by 100,000s CHF100,000 - 200,000by 10,000s above CHF2,000,000at the auctioneer's discretion</p>			
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 <input type="checkbox"/> and (if the ID does not confirm your address) <input type="checkbox"/> current utility bill/ bank statement. If a corporate entity, please provide the Certificate of Incorporation or Partnership Deed and a letter authorising you to act.			
2. Are you representing the Bidder? <input type="checkbox"/> If yes, please complete question 3.			
3. Bidder's name, address and contact details (phone and email): Bidder's ID: Government issued ID <input type="checkbox"/> and (if the ID does not confirm their address) <input type="checkbox"/> current utility bill/bank statement			
Are you acting in a business capacity? Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		If registered for TVA in Switzerland please enter your registration here: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in CHF (excluding premium & TVA)	Covering bid *

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



Index

		Lot			Lot
1958	Aston Martin DB Mark III Sports Saloon	146	1963	Bentley S3 Continental Two-door Saloon	148
1960	Aston Martin DB4 Series 2 Sports Saloon	132	2012	BMW M3 CRT	139
1964	Aston Martin DB5 Sports Saloon	131	1933	Bugatti Type 49 Roadster	128
1966	Aston Martin DB6 Vantage Sports Saloon	136	1939	Bugatti Type 57C 'Aravis' Cabriolet	133
1969	Aston Martin DBS Vantage Sports Saloon	137	1964	Facel Vega Facel II Coupé	141
1971	Aston Martin DBS V8 Sports Saloon	123	1963	Ferrari 250 GT Lusso Berlinetta	127
1978	Aston Martin V8 Series 3 Saloon	149	1963	Ferrari 250 GTE 2+2 Series III Coupé	126
1980	Aston Martin V8 Volante	118	1997	Ferrari 550 Maranello	111
1987	Aston Martin V8 Volante Series 2 Convertible	147	2005	Ferrari 575 Superamerica	140
2001	Aston Martin Vanquish coupé	138	1969	FIAT 500L	103
1993	Benetton-Ford B193B	107	2020	Ford GT Coupé	135
1952	Bentley Mark VI 4½-Litre Drophead Coupé	106	2006	Harley-Davidson 1,131cc VRSCA V-Rod	101



LOT 131

ASTON MARTIN DB5 SPORTS SALOON 1964

		Lot			Lot
1954	Jaguar XK140 Drophead Coupé	119	1990	Mercedes-Benz E190 Evo 2	108
1958	Jeudi 49cc Child's Car by Ets. Carniel	102	2017	Mercedes-Benz G500 4x4	125
2000	Lamborghini Diablo GTR	143	2018	Mercedes-Benz G650 Maybach Landaulet	145
1968	Lamborghini Islero 400 GT	142	2007	Mercedes-Benz SLR McLaren '722 Edition'	112
1976	Lamborghini Urraco P300 Coupé	116	2014	Mercedes-Benz SLS AMG 'Black Series' Coupé	114
1994	Lancia Delta Integrale Evo 2 Hatchback	110	2014	Mercedes-Benz SLS AMG GT Final Edition Coupé	130
1982	Maserati Khamsin Coupé	117	1973	Porsche 911S 2.4-Litre Targa Convertible Coupé	129
2014	McLaren P1 Coupé	134	1997	Porsche 996 Carrera Coupé	105
1952	Mercedes-Benz 220 Cabriolet B	120	1983	Renault 5 Turbo 1	109
1985	Mercedes-Benz 300 SL Convertible with Hardtop	104	2007	Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé	144
2014	Mercedes-Benz AMG G63 6x6 Pickup	124	1971	Rolls-Royce Phantom VI Limousine	122
2009	Mercedes-Benz CLK 63 AMG Black Series Coupé	115	1965	Rolls-Royce Silver Cloud III Drophead Coupé	121





Bonhams (Europe) SA
1204 Genève
Suisse

+41 22 300 31 60
bonhams.com

AUCTIONEERS SINCE 1793