RM AUCTIONS | Sotheby's

Wednesday
8 February 2017
18.00

LOCATION

Place Vauban
75007 Paris
France

ADMISSION

Admission is open to the general public during public preview hours only. Admission to the auction on Wednesday, 8 February, is for registered bidders, consignors, and qualified media only.

BIDDER REGISTRATION – €100

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

PUBLIC PREVIEW (FREE OF CHARGE)

Tuesday, 7 February 2017
12.00 - 18.00
Wednesday, 8 February 2017
10.00 - 12.00

PREVIEW BY CATALOGUE - €70

Wednesday, 8 February 2017
12.00 - 16.00

DRINKS RECEPTION

Tuesday, 7 February 2017
18.00 - 21.00
Wednesday, 8 February 2017
16.00 - 18.00
We invite all our guests in possession of a catalogue to a drinks reception on Tuesday and Wednesday evening at Place Vauban.

GENERAL INQUIRIES

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

Sale produced by RM Auctions Ltd. d.b.a. RM Sotheby's
46a Carnaby Street | London W1F 9PS | United Kingdom



Lot 147: 1970 Porsche 917/10 Prototype



Mercredi
8 février 2017 à 18 h

LIEU DE LA VENTE

Place Vauban
75007 Paris
France

ADMISSION

L'admission à l'exposition n'est libre que pendant les heures d'exposition publique. L'admission à la vente le mercredi 8 février est réservée aux détenteurs d'un catalogue, aux enchérisseurs déjà inscrits, aux vendeurs et aux médias agréés.

INSCRIPTION DES ENCHÉRISSEURS - €100

L'inscription donne droit à un exemplaire du catalogue officiel de la vente et à l'admission de deux personnes à la vente.

EXPOSITION PUBLIQUE (GRATUIT)

Mardi, 7 février 2017
12 à 18 h
Mercredi, 8 février 2017
10 à 12 h

EXPOSITION RÉSERVÉE AUX PORTEURS DE CATALOGUE - €70

Mercredi, 8 février 2017
12 à 16 h

RÉCEPTION SUR INVITATION

Mardi, 7 février 2017
18 à 21 h
Mercredi, 8 février 2017
16 à 18 h
Nous invitons nos invités en possession d'un catalogue de bien vouloir assister au cocktail de présentation prévu le mardi et le mercredi soir Place Vauban.

INFORMATION GÉNÉRALE

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

Vente organisée par RM Auctions Ltd.
46a Carnaby Street, London W1F 9PS (UK)

CLIENT SERVICES

SERVICES À LA CLIENTÈLE

BIDDER REGISTRATION

Bidding Requirements:

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

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

ONSITE AND ADVANCE ONSITE REGISTRATION

Clients wishing to attend the sale can register on the preview and auction days by visiting the registration desk. You will be expected to present all listed bidding requirements and pay the €100 registration fee. Should you prefer, you may register in advance to avoid onsite queues. To do this, please visit www.rmsothebys.com/bid or contact Client Services at +44 (0) 20 7851 7070.

TELEPHONE REGISTRATION

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

INSCRIPTION DES ENCHÉRISSEURS

Documents nécessaires pour enchérir:

- Pièce d identité - permis de conduire ou passeport
- Carte de Crédit
- Lettre d'aval d'une banque (consultez svp www.rmsothebys.com/ bid pour les formulations agréées)

Nous proposons aux enchérisseurs plusieurs options d'inscription dont:

INSCRIPTION SUR LE LIEU DE VENTE OU AVANT

Les Clients qui souhaitent assister à la vente peuvent s'inscrire pendant les journées d'exposition et de vente auprès du Bureau des Inscriptions. Pour cela, vous devrez présenter tous les documents requis pour enchérir et payer un droit d'inscription de €100. Si vous préférez et pour éviter les files d'attente, vous avez la faculté de vous inscrire à l'avance en allant sur le site www.rmsothebys.com/bid ou de prendre contact avec notre Département Services à la Clientèle au +44 (0) 20 7851 7070.

INSCRIPTION PAR TELEPHONE

Si vous êtes dans l'incapacité d'assister à la vente, nous vous proposons un service d'enchères par téléphone sans frais supplémentaires. Un représentant de RM vous appellera au numéro de téléphone que vous lui avez indiqué environ trois ou quatre lots avant que le lot qui vous intéresse ne vienne sous le marteau. Il agira ensuite en liaison avec vous dans le cadre des enchères en direct et mettra les enchères de votre part et selon vos instructions. Pour vous inscrire en vue de passer des enchères par téléphone, consultez le site www.rmsothebys.com/bid ou prenez contact avec notre Département Services à la Clientèle au +44 (0) 20 7851 7070.



Lot 117: 1962 Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Roadster

ABSENTEE REGISTRATION

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

INTERNET REGISTRATION

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

ORDRE D'ACHAT

Vous avez aussi la faculté, avant la vente, de nous communiquer par un ordre d'achat l'enchère maximale que vous souhaitez porter sur un lot. Un représentant de RM/Sotheby enchérira à votre place lors de la vente jusqu'au maximum que vous aurez indiqué jusqu'à ce que le lot vous échoit ou que votre enchère ait été dépassée. Pour faire accepter et enregistrer un ordre d'achat, consultez le site www.rmsothebys.com/bid ou prenez contact avec notre Département Services à la Clientèle au +44 (0) 20 7851 7070.

INSCRIPTION PAR INTERNET

Contrairement à d'autres ventes aux enchères en ligne, vous pouvez enchérir en temps réel pendant la vente. L'application permettant d'enchérir en ligne est activée juste avant le début de la vente. Les acheteurs potentiels désireux d'enchérir par Internet sont instamment priés de s'inscrire à l'avance car ils devront créer un compte (nom d'utilisateur et mot de passe) avant de choisir la vente pour laquelle ils souhaitent s'inscrire. Consultez le site www.rmsothebys.com/bid et cliquez sur « Internet » pour créer votre compte et vous inscrire pour la vente.

RECOMMENDED ACCOMMODATIONS

Hotel Montalembert
3 Rue Montalembert
75007 Paris, FRANCE

PUBLIC TRANSPORT

Metro

• Line 8, École Militaire
• Line 13, Varenne or
St François-Xavier **Bus**
• Lines 92 and 82, Place Vauban **RER**
• Line C, Invalides

Public Car Park or Parking

• Vinci, 2 Place Joffre

CLIENT SERVICRE PRESENTATIVES

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



ANNE BOUCHER

t: +44 (0) 20 7851 7070
aboucher@rmsothebys.com



LYDIA THOMPSON

t: +1 519 352 4575
m: +1 818 456 7693
lthompson@rmsothebys.com

HÔTELS RECOMMANDÉS

Hotel Montalembert
3 Rue Montalembert
75008 Paris, FRANCE

TRANSPORT PUBLIC

Métro

• Ligne 8, École Militaire
• Ligne 13, Varenne ou St François-Xavier **Bus**
• Lignes 92 et 82, Place Vauban **RER**
• Ligne C, Invalides

Parking Public

• Vinci, 2 Place Joffre

DÉPARTEMENT SERVICES CLIENTÈLE

RM Sotheby's possède une équipe professionnelle de réputation mondiale qui peut faire état auprès de ses clients de la meilleure expérience dans ce domaine. Si vous souhaitez vous inscrire en tant qu'enchérisseur, commander des catalogues ou poser toute question sur les procédures logistiques, le transport, les immatriculations ou d'ordre général. notre équipe est là pour vous aider.

VAT, IMPORT DUTIES, AND TAXES

TVA, DROITS DE DOUANE ET TAXES

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

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

La vente aux enchère de Paris est un événement international et, en conséquence, les lots offerts peuvent provenir de nombreux pays et juridictions différents. En tant qu'enchérisseur, il est de votre responsabilité de connaître les taxes et droits dus et payables ainsi que les règlements d'importation qui peuvent s'appliquer à votre achat. Ceux-ci dépendent de divers critères dont votre statut personnel, particulier ou professionnel, de votre lieu de résidence et des spécificités de votre véhicule.

Afin de vous aider dans ce processus, nous avons inclus des informations dans ce catalogue concernant le statut fiscal de chaque lot (indiqué par un drapeau) ainsi que les titres de propriété ou d'immatriculation qui seront fournis avec lui. Les acheteurs potentiels sont vivement encouragés à examiner personnellement ces papiers afin d'avoir une information claire sur le lot proposé à la vente. Veuillez consulter le bureau de la vente sur place ou interroger un représentant de RM Sotheby's pour toute information que vous jugerez utile.

FLAGS OF ORIGIN

EU TAXES PAID
Signifies that the lot is taxes and duties paid in the European Union (EU).

SWISS TAXES PAID
Signifies that the lot is taxes and duties paid in Switzerland and has entered the EU for this sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved Bill of Lading with supporting customs documentation or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU. All purchases returning to Switzerland will be subject to applicable VAT and import duties.

DRAPEAU DE PROVENANCE

TAXES PAYÉES DANS L'UE
Signifie que les droits et taxes applicables au lot sont payés dans l'Union Européenne.

TAXES PAYÉES EN SUISSE
Signifie que les droits et taxes applicables au lot sont payées en Suisse et qu'il est entré dans l'Union Européenne pour cette vente sous le régime de l'importation temporaire qui peut être levé par l'exportation du lot en dehors de l'Union Européenne sur production d'un connaissement approuvé et accompagné des documents douaniers le concernant ou en payant la TVA et les droits de douane applicables si le lot doit demeurer dans l'UE. Tout lot acheté retournant en Suisse sera soumis à la TVA et aux droits de douane qui lui sont applicables.



Lot 133: 2005 Porsche 911 Turbo S Cabriolet

U.S. TAXES PAID

Signifies that the lot is taxes and duties paid in the United States and has entered the EU for this sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved Bill of Lading with supporting customs documentation or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU. If you wish to purchase and bring a previously exported vehicle back into the United States, please note that all vehicles will generally be dutiable at the rate of 2.5% (based on the price paid at auction, including buyer's premium and applicable VAT).

TURKISH TAXES PAID

Signifies that the lot is taxes and duties paid in Turkey and has entered the EU for this sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved Bill of Lading with supporting customs documentation or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU.

TAXES PAYÉES AUX USA

Signifie que les droits et taxes applicables au lot sont payées aux USA et qu'il est entré dans l'Union Européenne pour cette vente sous le régime de l'importation temporaire qui peut être levé soit par l'exportation du lot en dehors de l'Union Européenne sur production d'un connaissement approuvé et accompagné des documents douaniers le concernant ou en payant la TVA et les droits de douane applicables si le lot doit demeurer dans l'UE. Si souhaitez acheter et ramener aux USA un véhicule antérieurement exporté, veuillez noter que tous les véhicules seront passibles d'un droit de 2, 5 pour cent (calculé sur la base du prix total payé lors de la vente comprenant les frais acheteurs et la TVA applicable).

TAXES PAYÉES EN TURQUIE

Signifie que les droits et taxes applicables au lot sont payés en Turquie et qu'il est entré dans l'Union Européenne pour cette vente sous le régime de l'importation temporaire. Celui-ci peut être levé soit par l'exportation du lot en dehors de l'Union Européenne sur présentation d'un connaissement approuvé et accompagné des documents douaniers le concernant, soit en payant la TVA et les droits de douane applicables si le lot doit demeurer dans l'UE.

ONLY RM SOTHEBY'S HAS



North America

Rob Myers
+1 519 352 4575
rmyers@rmsothebys.com

Ian Kelleher
+1 310 559 4575
ikelleher@rmsothebys.com

Gord Duff
+1 519 352 4575
gduff@rmsothebys.com

Shelby Myers
+1 310 559 4575
smyers@rmsothebys.com

Don Rose
+1 617 513 0388
drose@rmsothebys.com

Donnie Gould
+1 954 566 2209
dgould@rmsothebys.com

Mike Fairbairn
+1 519 352 4575
mfairbairn@rmsothebys.com

Alexander Weaver
+1 864 313 6844
aweaver@rmsothebys.com

Pete Fisher
+1 519 784 9300
pfisher@rmsothebys.com

Barney Ruprecht
+1 203 912 7168
bruprecht@rmsothebys.com

Kurt Forry
+1 717 623 1638
kforry@rmsothebys.com

David Swig
+1 415 302 2247
dswig@rmsothebys.com

Matt Malamut
+1 805 231 6410
mmalamut@rmsothebys.com

Jake Auerbach
+1 310 559 4575
jauerbach@rmsothebys.com

Konrad Trapler
+1 808 754 0360
ktrapler@rmsothebys.com

Europe

Augustin Sabatié-Garat
+44 (0) 20 7851 7070
asabatie-garat@rmsothebys.com

Peter Wallman
+44 (0) 20 7851 7070
pwallman@rmsothebys.com

Tonnie Van der Velden
+31 653 84 19 60
tvandervelden@rmsothebys.com

Paul Darvill
+44 (0) 20 7851 7070
pdarvill@rmsothebys.com

Oliver Camelin
+44 (0) 20 7851 7070
ocamelin@rmsothebys.com

Michael Squire
+44 (0) 20 7851 7070
msquire@rmsothebys.com

THE TEAM TO DO THE JOB



Consigning your car is just the beginning.
It takes a passionate, global, and
experienced team to get results.

RM AUCTIONS | Sotheby's

www.rmsothebys.com/specialists



Lot 131: 1988 Porsche 959 Sport



LOTS 101 – 178

WEDNESDAY, 8 FEBRUARY 2017
MERCREDI, 8 FÉVRIER 2017

18:00

RM AUCTIONS | Sotheby's

101

1956 INTER 175A BERLINE

CHASSIS / CHÂSSIS: **1199** ENGINE / MOTEUR: **33314**

€50.000 – €70.000



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

One of an estimated 30 surviving examples
Stunning aeroplane-like design elements

Sitting in the driver's seat of the Inter 175A Berline, one can be forgiven for forgetting they are actually driving a car and not piloting an aeroplane. Created by Le Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord (SNCAN) on behalf of a Parisian firm, the 'Autoscooter's' design does not stray far from its larger flying cousins.

Environ 30 exemplaires survivants
Étonnant design inspiré de l'aviation

Installé dans le siège de l'Inter 175 A, on pourrait presque se croire aux commandes d'un avion ! Réalisé par la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord (SNCAN) à la demande d'une entreprise parisienne, l'Autoscooter ne s'éloigne pas beaucoup dans sa conception de ses cousins volants.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

8 bhp, 175 cc one-cylinder, two-stroke Ydral engine; three-speed manual transmission; and cable brakes. Wheelbase: 3,000 mm

Monocylindre deux-temps Ydral, 175 cm3, 8 ch, transmission manuelle trois rapports, freins à câbles. Empattement 3 000 mm.

DOCUMENTS
French Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

First shown at the 1953 Paris Motor Salon, the Inter 175A Berline is believed to have been created to compete with the Messerschmitt KR-175, also built by an aeronautic firm and featuring similar styling. Although three styles of the microcar were displayed in Paris, including the very rare convertible 'Torpedo' version, it was the 175A Berline model, with its domed roof and skylight, that was ultimately put into production. An estimated 300 Inters were eventually made between 1953 and 1956, with less than 10 percent believed to remain in existence.

Brimming with unique aviation elements, perhaps the most well-known feature is the helicopter-type starter, the Westinghouse Gyrostarter. This starts the car with an electrical whine before engaging the Ydral one-cylinder, two-stroke engine when a lever is pressed. Additional aircraft-like features include a tandem seating arrangement, a steering handlebar, a tapered tail, and a Cyclops headlight. Although several elements carried on throughout production, no two cars were ever completely identical, and owners take great delight in comparing their vehicles' special qualities.

Ideal for any collector interested in the very unique and very rare, the opportunity to own such a fascinating little automobile should not be missed.

Présenté au Salon de Paris 1953, l'Inter 175 A aurait été conçu pour concurrencer le Messerschmitt KR-175, lui aussi produit par un constructeur aéronautique et offrant un style de même inspiration. Bien que trois types de carrosserie aient été présentés, dont une version "torpédo" découvrable, c'est le 175 A "berline" qui a été produit, avec dôme basculant sur le côté et toit ouvrant. On estime la production totale de 1953 à 1956 à 300 exemplaires, dont moins de 10% auraient survécu.

Avec son allure de fuselage d'avion, l'Inter comporte un dispositif de démarrage particulièrement original, un Gyrostarter Westinghouse. Il s'agit d'un moteur électrique qui se met en route dans un sifflement et entraîne un volant d'inertie qui, une fois lancé, peut s'enclencher sur le monocylindre deux-temps Ydral pour le mettre en route. Également de style aviation, la voiture comporte deux sièges en tandem, un guidon en guise de volant, une queue en pointe et un phare cyclope. Bien que le modèle n'ait pas connu d'importante modification en cours de production, de légères différences existent d'un Inter à l'autre et les propriétaires prennent beaucoup de plaisir à comparer leurs machines.

Idéale pour un collectionneur intéressé par ce qui est très original et rare, cette fascinante petite automobile constitue une opportunité qui ne doit pas être manquée.



102

1963 FIAT 600 MULTIPLA

CHASSIS / CHÂSSIS: **100.108.111611**

€25.000 – €30.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



Freshly restored

One of Italy's best-loved automotive designs

Designed to fulfil the needs of larger families and commercial users, the Fiat 600 Multipla was conceived by Dante Giacosa. Giacosa's design was truly a feat of engineering packaging. By advancing the passenger compartment over the front wheels and moving the engine to the rear, he created one of the first successful mono-space cars and was able to extract six seats from a car that was only 11 feet and 6.9 inches long!

Restauration récente

Une des voitures préférées des Italiens

Conçue pour répondre aux besoins des familles nombreuses ou pour des fins plus utilitaires, la Fiat 600 Multipla avait été imaginée par Dante Giacosa. Le résultat était un exploit de compacité technique. En avançant le compartiment passager au-dessus des roues avant et en gardant le moteur à l'arrière, Giacosa avait créé un des premiers monospaces en réussissant à loger six personnes dans une voiture qui ne mesurait que 3,52 m de long !

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

22 bhp, 633 cc overhead-valve inline four-cylinder engine, four-speed manual transmission, A-arm front and radius arm rear suspension with coil springs, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,000 mm

Moteur quatre-cylindres en ligne, 633 cm3, 22 ch, soupapes en tête, transmission manuelle quatre rapports ; suspension avant avec triangles à l'avant et jambes de force à l'arrière, ressorts hélicoïdaux, freins à tambours à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 000 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Three versions of the Mulitpla were available, including a 4/5-seater with bench seats front and rear, which could be folded to make a bed. The 6-seater had a front bench and four individual seats that folded completely flat into the floor. Finally, a taxi version had a single seat and luggage platform in front, separate folding seats in the middle, and a bench seat in back, together with a division.

Differences from the standard saloon included, besides the bodywork, an auxiliary radiator up front, wishbone front suspension, different gear ratios, worm and roller steering, slightly larger fuel tank, and interior lamps.

The current owner has treated this top-of-the-line 1963 Multipla to a two-year professional restoration in Italy, including virtually all cosmetic and mechanical aspects of the car. The car was completely dismantled and stripped to bare metal, and then beautifully refinished in a correct period baby blue and white, over tan upholstery. New rubber seals were fitted and the exterior trim was re-chromed. According to the consignor, the car benefits from a new brake system, and rebuilt suspension, engine, transmission, and clutch.

Trois versions de la Multipla étaient proposées sur le marché, dont une 4/5 places dont les banquettes avant et arrière pouvaient être repliées pour aménager une couchette. La version 6 places comportait une banquette à l'avant et quatre sièges individuels qui pouvaient aussi se replier complètement à plat sur le plancher. Enfin, une version taxi présentait un seul siège avec plateforme à bagages à l'avant, des sièges séparés repliables au milieu et une banquette à l'arrière, avec une séparation chauffeur.

Par rapport à la version standard et en plus des aménagements intérieurs, les différences se situaient au niveau d'un radiateur auxiliaire à l'avant, d'une suspension avant à triangles, de rapports de boîte différents, d'une direction à vis, d'un réservoir de carburant légèrement plus gros, et de plafonniers intérieurs.

L'actuel propriétaire de cette Multipla 1963 lui a fait bénéficier d'une restauration professionnelle qui a duré deux ans en Italie et qui a concerné tous les aspects cosmétiques et mécaniques. La voiture a été complètement démontée et la carrosserie décapée jusqu'au métal nu, avant de recevoir une peinture d'époque de teinte correcte bleu layette et blanc, avec une sellerie beige. Des joints en caoutchouc neufs ont été posés, et les chromes extérieurs ont été refaits. D'après le propriétaire, la voiture est équipée d'un système de freins neuf, sachant que la suspension, le moteur, la transmission et l'embrayage ont été refaits.





103

1952 VOLKSWAGEN TYPE 1 BEETLE

CHASSIS / CHÂSSIS: **1-0331718** ENGINE / MOTEUR: **1-0400875**

€55.000 – €80.000



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

Rare split rear windscreen example
One owner from 1952 until 2014
Completely original, unrestored, and showing only 77,000 kilometres from new
Retains its original engine

Cultural icon, political statement, mass transport exercise, and even film star—there can be few cars which have crossed as many boundaries as the Volkswagen Beetle, nor engendered quite such affection along the way. With over 21.5 million manufactured between 1938 and 2003, it truly was the people's car.

Rare exemplaire " split-window " ("Bretzelfenster")
Un seul propriétaire de 1952 à 2014
Complètement d'origine, non restaurée, 77 000 km d'origine
Moteur d'origine

Icône culturelle, affirmation politique, transport de masse et même star de cinéma, rares sont les voitures qui ont traversé autant de frontières que la VW Coccinelle, et qui se sont attiré autant d'affection tout au long de leur existence. Avec plus de 21,5 millions d'exemplaires produits entre 1938 et 2003, c'était vraiment la "voiture du peuple".

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

25 hp, 1,131 cc horizontally opposed four-cylinder engine, four-speed manual transmission, front suspension with transverse torsion bars and damper units, rear suspension with transverse torsion bars and damper units, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,387 mm

Moteur quatre-cylindres à plat, refroidissement par air, 1 131 cm3, 25 ch, transmission manuelle quatre rapports ; suspension avant indépendante avec barres de torsion et amortisseurs ; suspension arrière avec barres de torsion transversales et amortisseurs ; freins à tambours à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 387 mm.

DOCUMENTS
Italian Libretto

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

One of the last 'split rear screen' cars produced, factory records confirm that this example was completed on 4 March 1952 and was dispatched to the Swedish Volkswagen agent Scania Vabis – forerunner of the present day automotive and industrial giant. The first owner was Mr Anton Jannson of Soderby-Karl, near Stockholm, who retained it until 2014, when it was acquired by the vendor.

The term 'barn find' is used all too commonly nowadays, but having last been taxed in 1963 and then stored until 2014, there can surely be no more appropriate use of the term than here. Remarkably, after 50 years in hibernation, the car was started up with the minimum of routine maintenance; the vendor reporting that it drove 'as new' and that items including the speedometer, clock, lights, and indicators were all found to still be working.

Having covered only 77,000 kilometres, it retains its original bodywork, paintwork, trim, engine, gearbox, tools, and luggage – not to mention the original roof rack, ski holders, and even the original owner's c. 1950s wooden skis. Furthermore, it is important to note that this beetle is offered with an Italian libretto and has been properly registered for use on the road, rare for such a highly original and unmolested car.

There are perhaps more pristine examples available—undoubtedly some faster or of a superior specification—but surely there can be none more correct, original, or with better provenance that are ready to be driven on the road.

Cet exemplaire, dont l'usine a confirmé qu'il avait été fabriqué le 4 mars 1952, fait partie des dernières versions à lunette arrière en deux partie. La voiture a été livrée à l'agent Volkswagen en Suède Scania Vabis (qui est devenu le géant industriel que l'on sait). Le premier propriétaire était M. Anton Jannson, de Soderby-Karl, près de Stockholm. Il l'a gardée jusqu'en 2014, année à laquelle elle a été cédée à son actuel propriétaire.

L'expression "sortie de grange" est utilisée trop communément aujourd'hui, mais cette voiture ayant payé sa vignette en 1963 pour la dernière fois, avant d'être entreposée jusqu'en 2014, il ne saurait y avoir de terme plus approprié pour la désigner. Remarquablement, après 50 ans d'hibernation, la voiture a pu être mise en route à la suite d'une simple révision de routine ; le vendeur a indiqué qu'elle se comportait "comme neuve" et que tout ses accessoires comme le compteur de vitesses, la montre, les feux et les clignotants fonctionnaient normalement.

N'ayant couvert que 77 000 km depuis l'origine, cette voiture est équipée de sa carrosserie d'origine, de même que sa peinture, ses garnitures, son moteur, sa boîte de vitesses, ses outils et ses bagages, sans oublier la galerie de toit, les supports de ski et même les skis en bois datant des années 1950 du premier propriétaire. Par ailleurs, il est important de noter que cette Coccinelle est accompagnée d'un "libretto" italien et qu'elle a été correctement immatriculée pour un usage routier, ce qui est rare dans le cas d'une voiture dans un tel état d'origine.

Il existe sans doute des exemplaires en meilleur état (et même des versions plus rapides et plus sophistiquées), mais certainement aucun qui soit aussi correct d'origine, ni qui présente une meilleure provenance tout en étant prêts à prendre la route.





104

1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE

COACHWORK / CARROSSERIE: **BERTONE** CHASSIS / CHÂSSIS: **AR 177369** ENGINE / MOTEUR: **AR00120 01691**

€120.000 – €150.000



Unrestored, and retaining mostly original paintwork
Continuous single-family ownership for over 40 years
Original engine fitted

Arguably one of Alfa Romeo's most distinctive designs, the Bertone-styled Tipo 750SS and its production successor, the Giulietta SS, drew inspiration from the radical styling of the BAT-series cars which Alfa Romeo had commissioned from the celebrated design house between 1953 and 1955.

Voiture non restaurée, peinture en grande partie d'origine
Dans la même famille depuis plus de 40 ans
Moteur d'origine

Sans aucun doute un des modèles d'Alfa Romeo les plus étonnants, la Tipo 750 SS dessinée par Bertone, ainsi que la Giulietta SS de série qui l'a suivie, a puisé son inspiration dans le style radical de la séries des BAT, voitures commandées entre 1953 et 1955 par Alfa Romeo au célèbre carrossier.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

100 hp, 1,290 cc twin-overhead cam inline four-cylinder engine, twin Weber 40 DCOE carburettors, five-speed manual transmission, independent front suspension with twin wishbones and coil spring/damper units, and rigid axle rear suspension with coil spring/dampers. Wheelbase: 2,260 mm

Moteur quatre-cylindres en ligne, 1 290 cm3, 100 ch, 2 ACT, deux carburateurs Weber DCOE, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant indépendante à doubles triangles et combinés ressorts-amortisseurs, essieu arrière rigide avec combinés ressorts-amortisseurs. Empattement 2 260 mm.

DOCUMENTS
French Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Powered by the same 1,300-cubic centimetre twin-cam engine that had proved so potent in the Giulietta Sprint Zagato, and with a remarkably low drag coefficient of only 0.28, the Giulietta SS belied its small capacity by topping 120 mph with relative ease – a figure unheard of at the time for cars in its class.

One of only 1,366 such cars produced, chassis number AR177369 remains a charming and unusually original example of this classic design. Originally delivered with distinctive 'Bluelette' paintwork, the car was cherished for some 42 years by the same Parisian family who—perhaps unwittingly—ensured that the car was preserved and correctly maintained throughout their ownership, rather than restored or modified beyond standard specification.

The car retains its original engine, which, judging by the underbody patina, appears never to have been removed from the car. Similarly, the exterior paintwork is original, as is the majority of the interior. The seats have been sympathetically repaired and the carpets replaced at some point in the car's life, and the fact that the original (if somewhat worn) factory-supplied carpets remain with the car is testament to its fastidious long-term ownership.

Équipée du moteur 1300 double arbre qui s'était révélé si efficace sur la Giulietta Sprint Zagato, et affichant un Cx remarquablement bas de 0,28, la Giulietta SS faisait oublier sa cylindrée en dépassant avec une certaine aisance 190 km/h, chiffre alors inconnu pour les voitures de cette catégorie.

Faisant partie des 1 366 exemplaires produits, cette voiture portant le n° de châssis AR177369 est un exemplaire séduisant, qui se présente dans un étonnant état d'origine. Livrée neuve dans une teinte " Bluelette", la voiture a appartenu pendant 42 ans à la même famille parisienne qui (peut-être inconsciemment) s'est assurée qu'elle soit correctement entretenue et préservée, plutôt que restaurée ou modifiée par rapport aux spécifications d'époque.

La voiture est équipée de son moteur d'origine qui, d'après la patine que montrent les soubassements, n'a probablement jamais été déposé. De même, la peinture extérieure est d'origine, comme la plus grande partie de l'aménagement intérieur. Les sièges ont été réparés de façon discrète et les moquettes remplacées au cours de la vie de la voiture. Le fait que les moquettes d'origine (même si elles sont un peu usées) fournies par l'usine sont avec la voiture témoigne du soin qu'elle a connu pendant toute cette période.



105

1970 LAMBORGHINI JARAMA 400 GT

CHASSIS / CHÂSSIS: **10018** ENGINE / MOTEUR: **40357**

€130.000 – €175.000



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

Retains its original engine

Certificate of Original Configuration from Lamborghini S.p.A.

One of only 177 examples built; one of the rarest models in Lamborghini history

Moteur d'origine

Certificat de Configuration d'Origine par Lamborghini S.p.A.

Seulement 177 exemplaires produits ; une des Lamborghini les plus rares de l'histoire de la marque

By the late 1960s, in order to comply with American safety and emissions regulations, it became necessary for Lamborghini to replace the Islero Coupé. With Gianpaolo Dallara's departure from Sant'Agata, the task of crafting a replacement fell to his former assistant and now chief engineer, Paolo Stanzini. Stanzini shortened the Espada's

A la fin des années 1960, de façon à se conformer aux règles américaines sur la sécurité et la pollution, il devint nécessaire pour Lamborghini de remplacer le coupé Islero. Après le départ de Gianpaolo Dallara de la firme de Sant'Agata, la tâche de concevoir une remplaçante revenait à son ancien assistant devenu ingénieur en chef,

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

350 bhp, 3,929 cc double overhead-cam V-12 engine, five-speed manual transmission, front and rear McPherson strut suspension with lower A-arms, coil springs, and anti-roll bar; and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 93.6 in.

Moteur V12, 3 929 cm3, 350 ch, 2 ACT par banc, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant et arrière avec jambes MacPherson, triangles inférieurs, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis ; freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 377 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

chassis by 10.7 inches, whilst retaining most of the fundamental structure and running gear.

With the wide track of the Espada as a base, Bertone's Marcello Gandini penned a purposeful and broad-shouldered look to the car, with flared wheel arches, NACA bonnet air intakes, and unique hooded headlamps. Early cars also featured magnesium alloy wheels from the iconic Miura. The talent of Stanzini and Gandini resulted in a purposeful and luxurious GT car with a top speed of 162 mph thanks to its 4-litre engine delivering 350 brake horsepower.

The car offered here is a very early example (#18), which was delivered to Switzerland in January 1971 via Garage Foitek. The car has remained in Switzerland ever since. It is believed that the car once formed part of the collection of Jean Wicki, the 1972 Olympic Gold Medal Winner in the four-man bobsleigh, and Lamborghini aficionado The car is a matching-numbers example as confirmed by the Lamborghini factory and in very good and largely original condition, benefiting from recent servicing, replacement of the interior carpets, and cosmetic tidying. It is believed that the current mileage of 77,000 kilometres is likely to be accurate.

The current owner has enjoyed the car throughout his ownership and reports that the engine pulls nicely through the gears with its characteristic V-12 sound. The car has a Swiss Veteran Car Inspection certificate, valid until June 2019. This is a rare chance to buy and own a previously under-appreciated Italian V-12-engined sports car, which is rapidly finding its rightful place as one of Lamborghini's great designs and a car said to have been Ferruccio's favourite.

Paolo Stanzani. Il raccourcissait le châssis de l'Espada de 27 cm, tout en conservant la plus grande partie de la structure et des trains roulants.

En s'appuyant sur la voie large de l'Espada, Marcello Gandini dessinait chez Bertone une voiture à l'allure déterminée, avec des ailes élargies, des prises d'air NACA sur le capot et des phares escamotables spécifiques. Les premiers exemplaires étaient aussi équipés de jantes en magnésium identiques à celles de la célèbres Miura. Le talent de Stanzani et Gandini permettait de faire naître une GT performante et luxueuse, capable d'atteindre 260 km/h en pointe, grâce à son moteur 4 litres développant 350 ch.

La voiture que nous proposons ici fait partie des premiers exemplaires (n°18), et a été livrée en janvier 1971 en Suisse, via le Garage Foitek. Elle est ensuite restée dans ce pays toute son existence.On compte Jean Wicki parmi les précédents propriétaires, détenteur de la médaille d'or au Jeux Olympiques 1972 en bobsleigh à quatre, et passionné des voitures Lamborghini. La voiture a des numéros concordant ("matching numbers"), comme l'a confirmé l'usine Lamborghini. Elle se présente dans un très bon état largement d'origine et a bénéficié d'une révision récente, avec remplacement des moquettes et quelques travaux cosmétiques. Selon le propriétaire le kilométrage de 77,000 km est très probablement d'origine.

L'actuel propriétaire a bien profité de la voiture depuis qu'elle est entre ses mains, et il précise que le moteur accélère vigoureusement en étant accompagné du son caractéristique du V12. La voiture a passé son contrôle technique Suisse pour des voitures de collection qui est valable jusqu'à Juin 2019. Il s'agit d'une rare occasion d'acheter et de posséder une italienne de sport sous-évaluée, équipée d'un moteur V12, qui est en train de s'affirmer comme une des meilleures voitures produites par Lamborghini et qui aurait été la préférée de Ferruccio.





106

1956 AUSTIN-HEALEY 100 M 'LE MANS'

CHASSIS / CHÂSSIS: **. BN2-L/230813** ENGINE / MOTEUR: **1B/230813-M** BODY / CARROSSERIE : **12339**

€170.000 – €210.000



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

Confirmed by the 100 M 'Le Mans' Registry as one of 640 produced

Concours restoration completed by marque experts JME Healey

Presented in its original period colours and with all correct numbers throughout

Certifiée par le registre 100 M "Le Mans" comme étant un des 640 exemplaires produits

Restauration concours par JME Healey, expert de la marque

Teintes et numéros d'origine

Offered here is a genuine 100 M 'Le Mans' on 13 February 1956 as certified by the British Motor Industry Heritage Trust and 100 M 'Le Mans' Registry. It is presented with its correct numbers throughout and retains its original 100 M engine, bearing the original plate number 1B/230813-M fitted new at manufacture.

La voiture proposée est une authentique Austin-Healey 100 M Le Mans sortie d'usine le 13 février 1956, telle qu'elle est certifiée par le British Motor Industry Heritage Trust et le registre 100M "Le Man". Elle se présente avec tous ses numéros corrects et comporte son moteur 100 M d'origine, avec sa plaque 1B/230813 posée lors de sa production à l'usine.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

110 bhp, 2,660 cc OHV inline four-cylinder engine, four-speed manual transmission with overdrive, coil-spring independent front suspension, live rear axle with semi-elliptical leaf springs, and hydraulic front disc and rear drum brakes. Wheelbase: 2,286 mm

Moteur quatre-cylindres en ligne, 2 660 cm^3, soupapes en tête, transmission quatre rapports avec overdrive, suspension avant indépendante avec ressorts hélicoïdaux, essieu arrière rigide avec ressorts semi-elliptiques, freins à tambour à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement : 2 286 mm

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Following completion in early 1956, this Healey was shipped to the United States and is believed to have spent the majority of its life there, being purchased by Mr John Habersham Elliott Jr of Virginia in 1994 in poor condition. Mr Elliott commenced the restoration process, including the completion of the inner structure metalwork, fitting the inner structure of the vehicle to a new Kilmartin chassis (correct specification with fixed damper mounts), which is common amongst Healey restorations.

Purchased by the current owner, due to Mr Elliott's failing health, the car was imported to the United Kingdom in 2014. This 100 M was then returned to its full former glory, being the subject of a comprehensive mechanical and cosmetic restoration during 2015 by JME Healeys of Warwick – one of the world's leading experts and restorers of Austin-Healeys. Beautifully finished in its original colour combination of Black over Reno Red, the car is now offered for sale with full 100 M authentication from JME itself, plus a documented and photographic restoration record with invoices totalling £65,000. Since completion, this Healey has been shown at several shows and is offered for sale with a new Everflex hood, tonneau cover, copper and Thor hammer, and wooden-eared spanner.

An affordable and highly eligible Austin-Healey, this 100 M has many exciting miles ahead of it.

Après sa sortie d'usine au début de l'année 1956, cette Healey a été exportée vers les Etats-Unis et semble y avoir passé l'essentiel de son existence, avant d'être récupérée en 1994, en état médiocre, par M. John Habersham Elliott Jr, de Virginie. M. Elliott a entamé le processus de restauration qui a compris la reprise de la structure métallique de la carrosserie, montée ensuite sur un châssis neuf Kilmartin (aux spécifications d'origine, avec ses supports d'amortisseur fixes), un choix fréquent dans le cadre de la restauration de roadsters Healey.

Achetée par son propriétaire actuel à la suite de problèmes de santé dont a souffert M. Elliott, la voiture a été importée au Royaume-Uni en 2014. Cette 100 M a pu retrouver sa splendeur d'antan, ayant fait l'objet pendant l'année 2015 d'une restauration complète, mécanique et carrosserie, chez JME Healey à Warwick, établissement qui compte parmi les meilleurs experts et restaurateurs d'Austin-Healey dans le monde. Splendide avec sa combinaison de couleurs d'origine, peinture noire et rouge "Reno", la voiture est aujourd'hui proposée à la vente avec une certification complète effectuée par JME, un dossier de restauration comprenant des photos et des factures dont le montant totalise 65 000 £ (plus de 75 000 €). Depuis sa restauration, cette Healey a été exposée lors de plusieurs événements et se présente avec une capote neuve Everflex, un couvre-tonneau neuf, un marteau Thor en cuivre et une clé de papillons en bois.

Austin-Healey abordable et éligible dans de nombreux évènements, cette 100 M se tient prête pour d'excitantes nouvelles aventures.





107

1983 RENAULT 5 TURBO 2

CHASSIS / CHÂSSIS:**VF1822000E0000188** ENGINE / MOTEUR: **2838**

€75.000 – €95.000



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

Only 5,900 kilometres from new

A brilliant example of one of the most sought-after rally cars of the 1980s

No one would ever look at a Renault 5 and imagine that it could be modified, even heavily, to produce one of the coolest and most macho cars of the 1980s. However, that is exactly what happened when Renault's Vice President of Production, Jean Terramorsi, was inspired by the incredible success of Lancia's Stratos. Terramorsi asked Marc Deschamps to design a new sports version of the

Seulement 5 900 km d'origine

Superbe exemplaire d'une des voitures de rallye les plus recherchées des années 1980

Personne n'aurait pu imaginer, en regardant une Renault 5, qu'elle puisse être transformée en une des voitures les plus marquantes et les plus viriles des années 1980. C'est pourtant exactement ce qui s'est produit quand Jean Terramorsi, alors sous-directeur à la direction produit de Renault, a réfléchi à une réponse à la Lancia Stratos. Terramorsi demandait à Marc Deschamps de dessiner une

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

160 bhp, 1,397 cc inline four-cylinder engine with Bosch K-Jetronic mechanical fuel injection, five-speed manual transmission, all-around double-wishbone suspension with anti-roll bar, rear coil springs, and four wheel ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,430 mm

Moteur quatre-cylindres en ligne, 1 397cm3, 160 ch, injection mécanique Bosch K-Jetronic, transmission manuelle cinq rapports, suspension à doubles triangles sur les quatre roues avec barre antiroulis et ressorts hélicoïdaux arrière, freins à disques ventilés sur les quatre roues. Empattement 2 430 mm.

DOCUMENTS

Bulgarian Registration Certificate

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Renault 5 Alpine, with a back end designed by Bertone's famed designer Marcello Gandini.

First released at the Brussels Motor Show in 1980, the Renault 5 Turbo was built on a modified Renault 5 chassis. The Turbo's most radical change was the placement of the engine behind the driver and the change to rear-wheel drive. The engine was Renault's C-Type four-cylinder inline engine with Bosch K-Jetronic mechanical fuel injection and a Garrett T3 turbocharger. Because the standard R5 rear suspension would have interfered with the transmission, the Turbo was upgraded to rear double-wishbone and coil-spring suspension.

Looking to lower production costs but not suffer from a loss of performance, in 1983 Renault pared down the Turbo into what would become the Turbo II. This new lighter version removed the unique interior and replaced the aluminium body panels with steel, but it still retained the staggering 158 brake horsepower and used the same engine. These road-legal cars proved much more popular, and Renault produced a total of nearly 3,200 Turbo IIs out of an overall production of 5000. This is a stunning example of such a collectible model, with only 5,900 kilometres from new and aftermarket leather seats providing excellent comfort.

nouvelle version sportive de la Renault 5 Alpine, la partie arrière étant signée Marcello Gandini, célèbre designer travaillant chez Bertone.

Dévoilée pour la première fois au Salon de Bruxelles 1980, la Renault 5 Turbo reposait sur un châssis de Renault 5 modifié. Le changement le plus radical était le déplacement de la mécanique derrière le conducteur, et le passage de traction avant à propulsion. Le moteur était le Renault quatre-cylindres Type C, alimenté par une injection mécanique Bosch K-Jetronic et équipé d'un turbocompresseur Garrett T3. La suspension arrière de la Renault 5 n'étant plus adaptée, elle était remplacée par un système à double triangulation et des ressorts hélicoïdaux.

Cherchant à réduire les coûts de fabrication sans modifier les performances, Renault proposait une version plus économique, la Turbo 2. Sur cette nouvelle voiture, l'aménagement intérieur spécifique disparaissait et les panneaux aluminium étaient remplacés par de l'acier, mais elle conservait le puissant moteur de 160 ch. Entre 1983 et 1986, la production de Renault 5 Turbo 2 atteignait presque 3 200 exemplaires, sur un total de 5 000 Renault 5 Turbo toutes versions confondues. Nous présentons ici un superbe exemplaire de ce modèle désirable, qui n'affiche que 5 900 km d'origine et comporte des sièges cuir apportant un excellent confort.



108

1970 FERRARI DINO 246 GT 'L-SERIES'

COACHWORK / CARROSSERIE: **SCAGLIETTI** CHASSIS / CHÂSSIS: **01004** ENGINE / MOTEUR: **05612**

€375.000 – €425.000



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

One of only 357 'L-Series' cars

95,500 kilometres from new

Fully restored by marque specialists Modena Motorsport

Retains its original engine, as documented by *Dino Compendium* author Matthias Bartz

Seulement 357 exemplaires de versions "Série L"

95 500 km d'origine

Entièrement restaurée par le spécialiste Modena Motorsport

Moteur d'origine, comme indiqué par Matthias Bartz, l'auteur de *Dino Compendium*

With a racing heritage that could be traced back to the glorious 246 and 156 "Sharknose" Grand Prix cars as well as the later 246 SP and 206 S Sports Racing Cars, there can have been few examples of such pure automotive breeding as that of the Dino 206 GT when it was launched in January 1969.

Avec un passé en compétition qui remonte aux glorieuses 246 et 156 "Sharknose" de Grand Prix, ainsi qu'aux 246 SP et 206 S de sport, il existe peu d'exemples d'une lignée aussi pure que celle ayant débouché sur la Dino 206 GT, lors de sa présentation en janvier 1969.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

195 hp, 2,420 cc four-overhead cam V-6 engine, three Weber 40 DCNF6 carburettors, five-speed manual transmission, independent front suspension with twin wishbones and coil spring/damper units, independent rear suspension with coil spring/dampers units. Wheelbase: 2,350 mm

Moteur V6, 2 420 cm3, 195 ch, 2 ACT par banc, trois carburateurs Weber 40 DCNF6, transmission manuelle cinq rapports ; suspension avant indépendante avec doubles triangles et combinés ressorts/amortisseurs ; suspension arrière indépendante avec combinés ressorts/amortisseurs. Empattement 2 350 mm.

DOCUMENTS
German Fahrzeugbrief

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Named after Enzo Ferrari's beloved son, Alfredino, the all new Dino was a departure from Ferrari's big, thirsty V-12s and was powered by the compact, race-derived, 2-litre V-6, four-cam engine mounted transversely behind the driver to become the first production mid-engined car manufactured by Ferrari. Styled by Pininfarina with coachwork by Scaglietti, the 206 GT was, and still is, one of the most sensuous and beautiful designs ever to emerge from the styling giants of Modena. Aimed squarely at taking on the Porsche 911, the mid-engined Dino immediately set new standards for roadholding and performance amongst small-capacity GT cars.

Following production of only 150 206 GTs, the more powerful and refined 246 GT model was introduced in March 1969. Separated across L, M, and E series (corresponding to 1st, 2nd, and 3rd), production totaled 3,761 units over the next five years and included both Coupe and Spyder variants. Readily distinguished by their Centre Lock 'Knock-Off' wheels, and by virtue of only 357 being produced, the 'L' series cars are considered the rarest and most desirable of the three.

Chassis number 01004 is a late 'L' series car, originally supplied by Ferrari agent Garage La Rotonda of Prato,

Portant le nom du fils d'Enzo Ferrari, Alfredino, la nouvelle Dino s'éloignait du gros et gourmand V12 pour être équipée du V6 de 2 litres à quatre ACT, dérivé de la compétition et placé transversalement derrière le conducteur. Il s'agissait donc de la première voiture de série à moteur central produite par Ferrari. Dessinée par Pininfarina avec une carrosserie fabriquée par Scaglietti, la 206 GT était une des voitures les plus belles et les plus sensuelles à sortir des ateliers de Modène. Destinée à faire concurrence à la Porsche 911, la Dino à moteur central établissait de nouvelles références en matière de tenue de route et de performances, dans l'univers des GT de petite cylindrée.

Après avoir produit 150 exemplaires de 206 GT, Ferrari présentait en mars 1969 la plus puissante et confortable 246 GT. Répartie en séries L, M et E (ce qui correspond à la première, la deuxième et la troisième série), la production a totalisé 3 761 exemplaires eu cours des cinq années suivantes, ce qui incluait les versions coupé et découvrable. Immédiatement identifiables à leurs jantes à fixation centrale, et avec une production limitée à 357 exemplaires, les voitures de la Série L sont considérées comme les plus rares et les plus désirables.

Avec son châssis n°01004, la présente Dino est une des



near Florence, to its first owner Sig. Marco Paoletti on 29 July 1970. Sig. Paoletti kept the car only briefly, as the car was sold later that year to a Mr Henrikus of Saarbrucken, Germany, who kept the car until 1978. A further four German owners ensued before the car was purchased by the vendor, it having at some stage undergone a colour change from the original light blue metallic paintwork to red.

The car has recently been subject to a concours-level restoration by Modena Motorsport of Langenfeld, Germany, and has covered only 250 kilometres since completion. During restoration, the bodywork was completely stripped back to bare metal and refurbished. Similarly, the engine, gearbox, suspension, and braking systems were all completely overhauled, and the car re-

dernières Série L, livrée neuve le 29 juillet 1970 par l'agent Ferrari Garage La Rotonda, de Prato, près de Florence, à son premier propriétaire Sig. Marco Paoletti. Celui-ci ne gardait la voiture que brièvement, car elle était vendue plus tard dans l'année à un M. Henrikus, de Sarrebruck, en Allemagne, qui ne s'en séparait qu'en 1978. Elle passait ensuite entre les mains de quatre autres propriétaires allemands, avant que l'actuel propriétaire n'en fasse l'acquisition. Entretemps, elle avait connu un changement de teinte, passant du bleu clair métallisé d'origine à une couleur rouge.

La voiture a fait récemment l'objet d'une restauration de niveau concours par Modena Motorsport, de Langenfeld en Allemagne, et n'a couvert depuis que 250 km. Au cours de la restauration, la carrosserie a été complètement



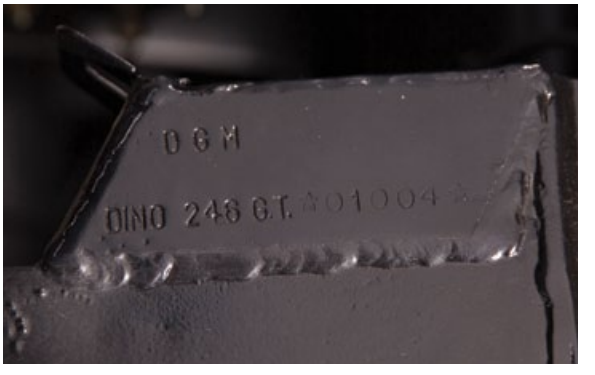
wired throughout. Finally, the car was returned to its correct original colour scheme of light blue (Celeste) metallic paintwork with black interior and period-correct blue toweling inserts.

Accompanied by its original set of 246 GT manuals in the correct brown leather pouch, original tool kit, and jack, as well as a history file documenting its restoration, chassis number 01004 represents an exceptional opportunity to acquire an immaculately restored, historically correct, and low-mileage example of the rarest of all 246 GT series. This example is surely one of the nicest we have seen.

mise à nu et refaite. De même le moteur, la boîte de vitesses, la suspension et le système de freins ont tous été complètement révisés, avec également réfection du faisceau électrique. Enfin, la voiture a retrouvé ses teintes d'origine, bleu clair ("Celeste") métallisé, avec intérieur noir et inserts bleus correspondant à la configuration d'origine.

Accompagnée de ses manuels 246 GT d'origine dans leur pochette correcte en cuir marron, de sa trousse à outils d'origine et de son cric, ainsi que de son dossier de restauration, cette Dino châssis 01004 représente une opportunité exceptionnelle d'acquérir un exemplaire de la série la plus rare des 246 GT, magnifiquement restauré, historiquement correct et qui affiche un kilométrage raisonnable. Cet exemplaire est certainement un des plus beaux que nous ayons eu l'occasion de croiser.







109

1974 BMW 2002 Tii ALPINA A4S

CHASSIS / CHÂSSIS: **02735630** ENGINE / MOTEUR: **02735630** ALPINA ENGINE / ALPINA MOTEUR: **2088**

€65.000 – €85.000



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

One of the most exciting variants of the 2002 platform
Just over 30,000 kilometers from new
Garnet Red Metallic and fitted with Recaro Sport Seats
Modified to A4S specification by Alpina, and fully certified

Un des modèles les plus excitants de la gamme 2002
30 000 km d'origine
Peinture grenat métallisé, équipée de sièges Sport Recaro
Modifiée aux spécifications A4S et certifiée par Alpina

Considered the definitive sports sedan, the BMW 2002 transformed the company into what it is today. With roots branching into the 'New Class' of family sedans first offered in the early 1960s, with four-cylinder, single-overhead camshaft engines, these vehicles defined BMW for years to come. The success of these cars cannot be

Considérée comme la berline sportive ultime, la BMW 2002 a permis à l'entreprise de devenir ce qu'elle est aujourd'hui. Prenant leurs racines dans la nouvelle catégorie de berlines familiales proposées depuis le début des années 1960, équipées de moteurs quatre cylindres à simple arbre à cames en tête, ces véhicules ont défini

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

195 bhp, 1,998 cc OHC inline four-cylinder engine with fuel injection, five-speed manual G transmission, independent front suspension with coil springs, McPherson struts, anti-roll bar, and telescopic dampers; independent rear suspension with coil springs, semi-trailing arms, anti-roll bar, and telescopic dampers; and four-wheel ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,499 mm

Moteur 4-cylindres en ligne, 1 998 cm³, 1 ACT, 195 ch, injection, transmission manuelle à cinq rapports, suspension avant avec ressorts hélicoïdaux, jambes McPherson, barre antiroulis et amortisseurs télescopiques, suspension arrière avec ressorts hélicoïdaux, bras semi-tirés, barre antiroulis et amortisseurs télescopiques, freins à disque ventilés sur les quatre roues. Empattement : 2 499 mm.

DOCUMENTS
Turkish Vehicle Registration Document

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

understated. During the 12-year model run, a total of 398,434 were built, including 196,845 2002s between January 1968 and June 1975.

The A4S could be had for roughly twice the price of a standard 2002. However, many would argue that the premium was well worth it for the added performance, as power was increased to 195 horsepower. Originally finished in Garnet Red metallic with a fabric interior, chassis number 02735630 was born as a 2002 Tii and immediately built to Alpina A4S specifications.

Even in standard form, the 2002 has always been considered as one of BMWs most enjoyable cars to drive. The Alpina A4S ratchets up the excitement even more, as one of the rarest and most desirable variants of the 2002. It would hold pride of place in any enthusiast's garage, or better yet, on the open road!

le style BMW pour les années à venir. Le succès de ces modèles ne peut être sous-estimé et, durant leur 12 années de carrière, 398 434 exemplaires ont vu le jour, dont 196 845 BMW 2002 entre janvier 1968 et juin 1975.

Les A4S coûtaient approximativement le double d'une 2002 standard. Cependant, pour de nombreux utilisateurs, le supplément était largement justifié par le surcroît de performances, la puissance passant à 195 ch. Proposée dès l'origine avec une peinture grenat métallisé et un intérieur en tissu, la 2002 Tii portant le n° de châssis 02735630 a immédiatement reçu les spécifications Alpina A4S.

Dans sa configuration initiale, la 2002 a toujours été considérée comme l'une des BMW les plus agréables à conduire. L'Alpina A4S fait grimper l'excitation d'un cran, étant un des modèles les plus rares et les plus désirables de la gamme 2002. Elle tiendrait une pl







110

1952 LANCIA AURELIA B20 GT COUPÉ SERIES II

CHASSIS / CHÂSSIS: **B20-1824** ENGINE / MOTEUR: **B20-3074**

€130.000 – €160.000



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

2015 mechanical overhaul totalling €61.000
Engine uprated to 2,500-cubic centimetre specification
One of only 731 Second Series Coupés produced

Remise en état mécanique en 2015, pour un total de 61 000 €
Moteur modifié aux spécifications 2 500 cm3
Seulement 731 coupés Série II produits

The Vittorio Jano-designed Lancia Aurelia was a truly revolutionary design, combining high levels of performance luxury into one attractive and compact package. First offered in 1950 in B10 Berlina guise and joined by the B20 GT two-passenger coupé in 1951, the Aurelia created an immediate sensation. The brainchild of Lancia engineer Francesco de Virgilio, the Aurelia is also

Conçue par Vittorio Jano, la Lancia Aurelia était vraiment révolutionnaire ; elle combinait un niveau élevé de performances et de confort dans une carrosserie compacte et élégante. Disponible d'abord en 1950 sous la forme de la Berlina B10, rejointe en 1951 par le coupé B20 GT, l'Aurelia remportait un succès immédiat. Issue de l'idée de l'ingénieur Lancia Francesco de Virgilio, l'Aurelia est considérée comme

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

118 bhp, 2,451 cc V-6 engine with overhead valves, dual twin-choke carburettors, four-speed manual transmission in rear transaxle, sliding pillar independent front suspension, independent rear suspension, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,650 mm

Moteur V6, 2 451 cm3, 118 ch, soupapes en tête, deux carburateurs double corps, transmission manuelle quatre rapports avec boîte-pont, suspension avant coulissante indépendante, suspension arrière indépendante ; freins à tambours à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 650 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

considered the first production automobile to utilise V-6 power. A rear transaxle, a four-wheel independent suspension and radial-ply tyres, a very sporting specification in its day, rounded out the mechanical specification. The sleek B20 GT Coupé débuted in 1951, and that year placed second in the Mille Miglia and secured a class victory at Le Mans. A podium sweep in the 1952 Targa Florio was followed by victory in the 1953 Liège-Rome-Liège Rally in 1953, handily securing the Aurelia's status as a 1950s sporting great.

Originally sold in Italy and registered MC23999, chassis number 1824 was exported to England in 1960. The first English owner was Mr Michael Clarke, who remembers registering the car 40BLH, as is documented in the UK Continuation Book. Sold in March 1972 to Peter Jackson, the car was reportedly 'tired' and had a seized engine. After an extensive restoration which included a bare metal re-spray, lowered suspension, and the addition of ventilated brake discs, Mr Jackson ran the car at circuits, including Snetterton, Zandvoort, Cadwell Park, Zolder, Oulton Park, and Brands Hatch. The engine was replaced with a correct B20 GT engine from a later series, increasing the capacity to 2,500 cubic centimetres and the power output to 118 brake horsepower.

After two other owners, the car arrived in Switzerland; in 2015, the current owner performed a full mechanical overhaul totalling €61.000. Services included complete engine revision with new pistons, rods, bearings, and race camshaft; revision of the carburettors; and replacement of the first two gears, clutch, brake cylinders, and electrical work. Complete invoices for this work are included, as is the 1960 UK logbook, and a 1986 FIA HTP.

la première automobile de série dotée d'un moteur V6. Sa conception se caractérisait par une transmission avec boîte de vitesses accolée au pont arrière, une suspension à quatre roues indépendantes, des pneus radiaux et des spécifications très sportives pour son époque. L'élégante B20 GT était dévoilée en 1951, et cette même année elle arrivait deuxième aux Mille Miglia avant de remporter la victoire de sa catégorie aux 24 Heures du Mans. Un triplé à la Targa Florio 1952 était suivi par la victoire au rallye Liège-Rome-Liège1953, ce qui suffisait largement à assurer à l'Aurelia un statut de sportive de grande classe.

Vendue neuve en Italie et immatriculée MC23999, la voiture portant le n° de série 1824 était ensuite exportée en Angleterre en 1960. Le premier propriétaire anglais était M. Michael Clarke, qui se souvient avoir immatriculé la voiture 40BLH, comme en témoigne le "Continuation Book" anglais. Vendue en mars 1962 à Peter Jackson, la voiture était décrite comme "fatiguée", avec un moteur bloqué. Après une restauration complète avec coque mise à nu, suspension surbaissée et ajout de disques de freins ventilés, M. Jackson l'utilisait en compétition sur des circuits comme Snetterton, Zandvoort, Cadwell Park, Zolder, Oulton Park et Brands Hatch. Le moteur était remplacé par un moteur correct de B20 GT d'une série ultérieure, avec une cylindrée de 2 500 cm3 et une puissance de 118 ch.

Après deux autres propriétaires, la voiture arrivait en Suisse en 2015, l'actuel propriétaire faisant effectuer une remise en état mécanique complète totalisant 61 000 € de travaux. Ceux-ci incluaient une révision complète du moteur avec des pistons, bielles et paliers neufs, et un arbre à cames compétition; une révision du carburateur, le remplacement des deux premiers rapports de boîte, de l'embrayage, des cylindres de roues ; des travaux électriques. L'ensemble des factures correspondantes sont incluses au dossier de la voiture, de même que le "logbook" anglais de 1960, et un passeport technique historique FIA de 1986.





2014 MERCEDES-BENZ SLS AMG BLACK SERIES

CHASSIS / CHÂSSIS: **WMX1973771A011179**

€320.000 – €380.000



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

Single French ownership from new with only 9,350 kilometres from new
Finished in brilliant Solar Beam Yellow over black

Introduced at the Frankfurt Motor Show in 2009, the new SLS AMG elicited a fantastic response from the motoring press and Mercedes-Benz faithful alike. Very much a modern take on the iconic 300 SL of the 1950s, the car quickly proved to be a sales success. Shortly thereafter, Mercedes-Benz developed a racing version for the FIA's GT3 class of racing that proved to be highly competitive on the track.

Un seul propriétaire depuis l'origine, 9 350 km seulement
Superbe teinte "Solar Beam Yellow" et intérieur noir

Présentée au Salon de Francfort 2009, la nouvelle SLS AMG recevait un accueil fantastique de la presse automobile et de Mercedes-Benz. Sorte d'interprétation moderne de la légendaire 300 SL des années 1950, la voiture se révélait rapidement un succès commercial. Peu de temps après, Mercedes mettait au point une version compétition qui, engagée en catégorie GT3 FIA, se montrait extrêmement compétitive sur la piste.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

622 bhp, 6,208 cc DOHC V-8 engine, seven-speed AMG Speedshift DCT sports transmission, front and rear independent adjustable coil-over suspension, and four-wheel AMG high-performance ceramic disc brakes. Wheelbase: 2,680 mm

Moteur V8, 6 208 cm3, 2 ACT par banc, 622 ch, transmission AMG Speedshift DCT sport sept rapports, suspension avant et arrière indépendante à combinés ressorts-amortisseurs réglables, freins AMG hautes performances à disque céramique sur les quatre roues. Empattement 2 680 mm.

DOCUMENTS
French Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Looking to compete directly with the Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera and the Ferrari 458 Speciale, the SLS AMG Black Series upped the ante in terms of performance. By shedding nearly 70 kilograms of weight and adding roughly 60 horsepower, top speed was increased to 315 km/h with a 0–100 km/h time of 3.6 seconds. This was accomplished through fitting modified camshafts, revised cam geometry, special racing-specification tappets, intake air ducting, and fitting a titanium exhaust system.

Customers could opt for a host of options, including numerous carbon-fibre accessories, and choose from nine standard colours. Furthermore, the SLS AMG Black Series' navigation and infotainment system could be deleted to save a few extra pounds. Adding to the car's visual ferocity and available downforce, an adjustable carbon-fibre rear wing, similar to the one fitted to the SLS AMG GT3, was also available.

This particular SLS AMG was delivered new in 2014 to its current owner thanks to a special relationship with Mercedes-Benz, and it has remained with him ever since. Finished in Solar Beam Yellow over a black interior, it was delivered new to France and regularly serviced by Mercedes-Benz of Lyon. It has travelled just 9,350 kilometres from new, and as a result, it remains in exceptional condition throughout. It is ready for further road use and would make a wonderful dual-purpose grand tourer or spirited Sunday driver.

Concurrente directe des Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera et Ferrari 458 Speciale, la SLS AMG Black Series relevait encore le niveau en termes de performances. Avec un poids réduit d'environ 70 kg et une puissance gagnant quelque 60 ch, elle atteignait une vitesse de pointe de 315 km/h et passait de 0 à 1200 km/h en 3,6 s. Pour atteindre un tel niveau, la voiture recevait des arbres à cames et poussoirs spéciaux, un réglage de distribution modifié, un système d'admission amélioré et un échappement en titane.

Les clients pouvaient commander toute une série d'options dont plusieurs accessoires en fibre de carbone, et choisir parmi neuf teintes de carrosserie standard. Par ailleurs, le système de navigation et d'infotainment de la SLS AMG Black Series pouvait être supprimé pour gagner encore quelques kg. Pour compléter l'agressivité visuelle de la voiture et son profilage aérodynamique, un aileron identique à celui équipant la SLS AMG GT3 était disponible.

La présente SLS AMG, a été livrée en 2014 à son actuel propriétaire, grâce à une relation spéciale avec Mercedes-Benz. Depuis, il ne s'en est jamais séparé. De teinte "Solar Beam Yellow" avec intérieur noir, elle a été vendue neuve en France et a bénéficié d'un entretien régulier chez Mercedes-Benz Lyon. Elle n'a parcouru que 9 350 km depuis l'origine et, par conséquent, présente un excellent état à tous points de vue. Elle est prête à prendre la route et à offrir sa personnalité multifacette, de la grande routière de grande classe à la sportive radicale.





112

2000 FERRARI 550 MARANELLO WSR

CHASSIS / CHÂSSIS: **ZFFZR49B000120147** ENGINE / MOTEUR: **57824**

€230.000 – €250.000



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

One of 33 'World Speed Record' 550s produced by Ferrari
40,400 kilometres from new
Offered in splendid condition with books and tools

Une des 33 Ferrari 550 "World Speed Record"
40 400 km depuis l'origine
Superbe état, avec manuels et trousse à outils

Introduced in 1996, the 550 Maranello was a grand touring berlinetta in the finest sense, harkening back to the 365 GTB/4 of the 1970s and its predecessors from the '50s and '60s. Boasting an all-new 5.5-litre V-12 engine with an output of 485 brake horsepower, the 550 Maranello could sprint from 0–100 km/h in 4.4 seconds, leading to a top speed of 320 km/h. The car's bodywork was crafted

Présentée en 1996, la 550 Maranello était une berlinette de Grand Tourisme dans le plus pur sens du terme, reprenant l'esprit de la 365 GTB/4 des années 1970 et de ses devancières des années 1950 et 1960. Affichant fièrement son nouveau moteur V12 de 5,5 litres de cylindrée développant la puissance de 485 ch, la 550 Maranello pouvait passer de 0 à 100 km/h en 4,4 s, avec une vitesse

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

485 bhp, 5,474 cc DOHC V-12 engine with Bosch Motronic fuel injection, six-speed manual transmission, independent front and rear suspension with unequal-length A-arms and coil springs, and four-wheel ventilated Brembo disc brakes with ABS. Wheelbase: 2,500 mm

Moteur V12, 5 474 cm^3, 2 ACT par banc, injection Bosch Motronic, 485 ch, transmission manuelle à six rapports, suspensions avant et arrière indépendantes à double triangles inégaux et ressorts hélicoïdaux, freins à disque ventilés Brembo sur les quatre roues, ABS. Empattement : 2 500 mm

DOCUMENTS
German Fahrzeugbrief

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

with aerodynamics in mind, undoubtedly helping it to reset production car speed records, covering 100 kilometres at an average speed of 304 km/h, 100 miles at an average speed of 306.3 km/h, and 296 kilometres in one hour.

To celebrate the impressive achievement, Ferrari produced thirty-three 550 Maranellos in the same specification as the three World Speed Record cars. These were fitted with the Fiorano handling pack, carbon bucket seats with Daytona stitching and race harnesses, leather-trimmed roll cage, and suede-covered steering wheel. Other features included the sports exhaust, enamel wing badges, and Corsa brake callipers

The WSR offered here today is even rarer as being Rosso Corsa with black interior, unlike most of the 550 WSRs, which were delivered in Grigio Titanio with Bordeaux trim. This example was originally delivered to Italy before being registered in Germany. Today it is offered with recent servicing by Simon Furlonger and is presented in outstanding condition. Furthermore, it is important to note that the car retains its original books and tools and shows only 40,400 kilometres from new.

Considered to be one of the last great 'analogue' Ferraris, the 550 Maranello remains just as thrilling today as it was nearly 20 years ago. The WSR presented here is excellent in all regards and represents a very rare opportunity to buy a very special car.

de pointe de 320 km/h. Le dessin de la carrosserie traduisait la recherche de l'efficacité aérodynamique et a incontestablement contribué à l'obtention de records de vitesses pour une voiture de série. La Maranello a pu ainsi parcourir la distance de 100 km à la vitesse moyenne de 304 km/h, de 100 miles à 306,3 km/h, tout en couvrant 296 km en une heure.

Pour célébrer ces chiffres impressionnants, Ferrari a produit 33 exemplaires pourvus des mêmes spécifications que les trois 550 Maranello détentrices des records du monde ("World Speed Record"). Ainsi, ces versions spéciales étaient équipées du "Fiorano Handling Pack", de sièges baquet en fibre de carbone avec coutures "Daytona" et harnais de compétition, d'un arceau de sécurité gainé de cuir et d' un volant recouvert de daim. Parmi les autres équipements, il y avait également une ligne d'échappement sport, des écussons d'aile émaillés ainsi que des étriers de frein "Corsa".

La WSR que nous proposons est particulièrement rare avec sa robe rouge "Rosso Corsa" et son intérieur noir, la plupart des 550 WSR ayant été livrées en "Grigio Titanio" avec une sellerie bordeaux. Cet exemplaire a été livré neuf en Italie, avant d'être ensuite immatriculé en Allemagne. Il a connu récemment une révision chez Simon Furlonger et se présente dans un état remarquable. De plus, il est intéressant de noter que la voiture n'affiche que 40 400 km et qu'elle est accompagnée de ses manuels et de sa trousse à outils d'origine.

Considérée comme une des dernières grandes Ferrari "analogiques", la 550 Maranello demeure aussi excitante aujourd'hui qu'elle l'était voilà près de 20 ans. La WSR présentée ici est superbe à tous points de vue et constitue une rare opportunité d'acquérir une machine très exclusive.





113

1955 CHEVROLET CORVETTE

CHASSIS / CHÂSSIS: **VE55S001022**

€80.000 – €100.000



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

One of only 15 examples finished in Corvette Copper; one of four known to exist

The 22nd production Corvette built for the 1955 model year

Fully restored and presented in immaculate condition

Seulement 15 exemplaires de teinte "Corvette Copper" ; un des quatre survivants connus

La 22e Corvette produite pour l'année-modèle 1955

Entièrement restaurée et en état impeccable

Nineteen fifty-five was a very good year for the Corvette, and arguably the year that saved the model from extinction. For the 1955 model year, Chevrolet finally did away with the anaemic 'Blue Flame' straight-six and replaced it with the 265-cubic inch V-8, bringing much needed performance and soul to America's Sports Car.

L'année 1955 a été particulièrement bonne pour la Corvette, et elle a probablement sauvé le modèle de la disparition. Pour le modèle 1955 en effet, Chevrolet se débarrassait de l'anémique six-cylindres "Blue Flame" et le remplaçait par le V8 de 265 ci, apportant à cette sportive américaine les performances dont elle avait tant besoin.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

195 bhp, 265 cu. in. OHV V-8 engine, Powerglide two-speed automatic transmission, coil spring independent front suspension, live rear axle with semi-elliptical leaf springs, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 102 in.

Moteur V8, 4 342 cm3 (265 ci), 195 ch, soupapes en tête, transmission automatique Powerglide deux rapports, suspension avant indépendante avec ressorts hélicoïdaux, essieu arrière rigide avec ressorts semi-elliptiques, freins à tambours à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 590 mm.

DOCUMENTS

Spanish Permiso de Circulacion

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

As in years past, most Corvettes left the factory finished in Polo White with a Red interior. However, a handful of cars were finished in other colours. The rarest colour for the 1955 model year was Corvette Copper, used on only 15 cars. Of those, only four examples are known to exist today, one of which is that presented here.

Adding to its provenance, this is the 22nd Corvette built of 700 produced for the model year. In the custodianship of its current Spanish owner, the Corvette was fully restored to its original specifications. Attesting to the car's original colour, the rear wall of the trunk was preserved with the original Corvette Copper, as found during the restoration. Furthermore, it is worth noting that the car is accompanied by a small restoration booklet produced by the owner, which includes photographs of the restoration process from start to finish.

A splendid example both inside and out, this very rare Corvette represents a landmark year in Corvette history and will certainly stand out amongst its peers.

Comme les années précédentes, la plupart des Corvette quittaient l'usine de teinte "Polo White" avec un intérieur rouge. Cependant, une poignée de voitures ont reçu d'autres teintes. La plus rare de celles du modèle 1955 est "Corvette Copper", utilisée sur 15 exemplaires seulement. Parmi eux, seuls quatre sont connus aujourd'hui comme ayant survécu, dont un est présenté ici.

En plus de sa provenance, il s'agit de la 22e Corvette produite sur un total de 700 correspondant à cette année-modèle. Pendant qu'elle était entre les mains de son actuel propriétaire espagnol, cette Corvette a été complètement restaurée selon sa configuration d'origine. Confirmant la couleur d'origine de la voiture, la paroi arrière du coffre était préservée avec la teinte Corvette Copper, comme cela a été découvert au cours de la restauration. Par ailleurs, il est important de noter que la voiture est accompagnée d'un petit livret sur la restauration réalisé par le propriétaire, qui inclut des photos des travaux de remise en état, du commencement jusqu'à la fin.

Cette très rare Corvette, splendide exemplaire tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, correspond à une année marquante dans l'histoire du modèle, et se distinguera sans aucun doute parmi ses pairs.



114

1982 RENAULT 5 TURBO GROUP B

CHASSIS / CHÂSSIS: **VF1822004D0000020** ENGINE / MOTEUR: **C7573124**

€200.000 – €250.000



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

One of 20 factory 'Tour de Corse' examples
Campaigned in period as a Renault Works car
Comes complete with partial spares package
Includes original homologation papers for Group 4 and Group B

20 exemplaires de version "Tour de Corse" usine
Engagée à l'époque par l'usine Renault
Complète avec ensemble partiel de pièces de rechange
Documents originaux d'homologation pour le Groupe 4 et le Groupe B

The evolution of the Renault 5 Turbo is directly linked to the evolution of the rallying scene. Beginning with the introductory 'Cévannes' model, the Turbo dominated the 1981 Monte Carlo and the 1982 Tour de Corse Rallies. The introduction of the new Group B rules for the 1983 season brought the 'Tour de Corse' – capable of an astounding

L'évolution de la Renault 5 Turbo est directement liée à celle de l'univers des rallyes. Avec la première version "Cévennes", la Turbo a dominé le Rallye de Monte Carlo 1981 et le Tour de Corse 1982. L'introduction du nouveau Groupe B pour la saison 1983 donnait naissance à la version "Tour de Corse", dont la puissance atteignait le

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

255 bhp, 1,397 cc turbocharged inline four-cylinder engine with Bosch K-Jetronic fuel injection, five-speed manual transmission, independent front and rear suspension with anti-roll bars, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,430 mm

Moteur quatre-cylindres en ligne, 1 397cm3, 255 ch, turbocompresseur, injection mécanique Bosch K-Jetronic, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant et arrière avec barre antiroulis, freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 430mm.

DOCUMENTS
Greek Vehicle Registration Certificate

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

300 brake horsepower. The car offered here today has a history spanning these advancements, placing it at a pivotal moment in the rallying world.

Chassis number D0000020 can trace its history back to 1981 when it was a Renault Works car, driven as #20 by Bruno Saby and Daniel Le Saux in the 1981 Monte Carlo Rally. After suffering an accident, the car was sold to Renault Greece representative Alexandros Maniatopoulos, known in the rallying world as 'Leonidas'. Promptly painted into FINA livery in readiness for the Acropolis WRC of 1982, it finished 8th overall; the car was then sent back to Renault Sport headquarters at Dieppe for updates to Group B specification.

In 1983, Leonidas again entered Acropolis WRC along with the national rallies of Halkediki and Albena. The 1984 season saw chassis number D0000020 sold to Dimitris Manolopoulos, who campaigned the car with son Thomas. The pair was hugely successful in the national Greek hill climb and National Greek rally, accumulating over 200 race wins in their 30-year ownership.

Currently located in Greece, this Renault 5 Turbo comes with a full history with period documents, a full spares package, and even retains the original team quick lifting gear for front and rear. Eligible for all premier historic rally events such as Tour De Corse Historique, Eiffel Rallye, and the FIA European Historic Rally Championship, chassis number D0000020 is an excellent option for any driver looking to hit the rally scene.

chiffre étonnant de 300 ch. La voiture proposée ici présente une histoire qui reflète ces évolutions, à cause de sa présence lors d'une époque cruciale du monde des rallyes.

Portant le n° de châssis D0000020, son histoire a commencé en 1981 quand elle faisait partie de l'équipe usine, confiée à Bruno Saby et Daniel Le Saux pour le Rallye de Monte Carlo 1981, sous le numéro 20. Ayant souffert d'un accident, la voiture était cédée au représentant de Renault Grèce, Alexandros Maniatopoulos, connu dans le monde des rallyes sous le pseudonyme de "Leonidas". Repeinte aux couleurs FINA à temps pour le Rallye de l'Acropole 1982, elle terminait huitième au classement général ; elle était ensuite renvoyée chez Renault Sport, à Dieppe, pour recevoir les modifications correspondant au Groupe B.

En 1983, Leonidas s'engageait à nouveau au Rallye de l'Acropole dans le cadre du championnat du monde des rallyes, ainsi qu'aux épreuves nationales de Halkediki et Albena. La voiture était vendue en 1984 à Dimitris Manolopoulos, qui la faisait courir avec son fils Thomas. L'équipage remportait de superbes succès dans les championnats de Grèce de la montagne et des rallyes, accumulant plus de 200 victoires en une trentaine d'années de propriété.

Actuellement basée en Grèce, cette Renault 5 Turbo est accompagnée de documents d'époque retraçant son histoire, d'un ensemble de pièces de rechange, et même du cric rapide d'origine de l'équipe. Éligible pour les rallyes historiques les plus prestigieux comme le Tour de Corse Historique, l'Eiffel Rally et le championnat d'Europe FIA des rallyes historiques, cette voiture portant le n° de châssis D0000020 constitue une excellente option pour tout pilote souhaitant faire sensation dans le monde des rallyes.





115

1960 LOTUS ELITE

CHASSIS / CHÂSSIS: **1187** ENGINE / MOTEUR: **FWE 7678**

€75.000 – €85.000



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

Restored by renowned Lotus Elite authority Horst Auer
Retains its original engine
'No expense spared' race preparation in accordance with FIA Appendix K

Launched at the 1957 Earl's Court Motor Show, the Type 14 'Elite' built upon Lotus' previous race experience and marked their first serious foray into volume car production. A revolutionary fiberglass monocoque chassis was utilized, powered by the potent—and, importantly, lightweight—Coventry Climax FWE engine. The resulting kerb weight of just 1,100 pounds

Restaurée par Horst Auer, spécialiste Lotus Elite renommé
Équipée de son moteur d'origine
Préparation course sans considération de coût, en conformité avec l'Annexe

Dévoilée en 1975 au Salon d'Earl's Court, l'Elite Type 14 était le fruit de l'expérience accumulée en course par Lotus, tout en constituant la première tentative de la marque pour se lancer dans la production en série. Elle était équipée d'une structure monocoque révolutionnaire en fibre de verre et du puissant (et surtout léger) moteur Coventry Climax FWE. Grâce à son poids ne dépassant

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 14. 125 hp, 1,216 cc SOHC inline four-cylinder engine with two Weber 40 DCOE carburettors, four-speed manual ZF transmission, independent front suspension with twin wishbones and coil springs, independent rear suspension with 'Chapman' struts and coil springs, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,240 mm

Type 14. Quatre-cylindres en ligne, 1 216 cm3, 1 ACT, 125 ch, 2 carburateurs Weber 40 DCO, transmission manuelle ZF quatre rapports, suspension avant indépendante par doubles triangles et ressorts hélicoïdaux, suspension arrière indépendante par jambes "Chapman" et ressorts hélicoïdaux, freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 240 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

afforded spirited performance, excellent road holding, and unparalleled driver enjoyment.

An estimated 1,030 units were produced between 1958 and 1963, and the car proved an immediate hit on the race track with the likes of Jim Clark, Trevor Taylor, and Les Leston proving practically unbeatable in the sub-1500 GT class in British Club racing. The Elite was, however, far more than merely a sprint machine, as demonstrated by the remarkable 8th overall (and 1st in class) achieved in the 1959 Le Mans 24 Hours by Peters Riley and Lumsden.

This particular Elite was purchased by the present owner in 2003 from the late Horst Auer. It boasts a zero kilometre, 'ultimate specification' 1,216-cubic centimetre engine, the desirable later ZF gearbox, aluminium radiator, twin fuel pumps, and Borrani wire wheels. The vendor estimates that he has spent between £40–50,000 preparing the car and, subject to the issuance of new FIA HTP, it is ready to be enjoyed immediately in prestigious series, including the GT & Sports Car Cup and Peter Auto's 'Sixties Endurance' races—and, of course, at standalone events, including Tour Auto and Le Mans Classic.

pas 500 kg, elle offrait d'excellentes performances, une tenue de route superbe et apportait à son pilote un plaisir de conduite sans égal.

Avec une production d'environ 1 030 exemplaires entre 1958 et 1963, ce modèle a immédiatement remporté le succès sur circuit et, dans les courses de clubs en Angleterre, des pilotes de la trempe de Jim Clark, Trevor Taylor et Les Leston se sont révélés pratiquement imbattables dans la catégorie GT moins de 1 500 cm3. Mais l'Elite était beaucoup plus qu'une simple machine de sprint, comme l'a montré sa remarquable huitième place au classement général des 24 Heures du Mans 1959 (avec victoire de sa catégorie), entre les mains de Peter Riley et Peter Lumsden.

La présente Elite a été achetée en 2003 par l'actuel propriétaire au regretté Horst Auer. Elle comporte un moteur 1 216 cm aux spécifications les plus abouties (zéro km), la désirable boîte ZF ultérieure, un radiateur en aluminium, deux pompes à essence et des jantes Borrani à rayons. Le vendeur estime avoir dépensé entre 40 et 50 000 £ dans la préparation de la voiture et, après avoir obtenu un nouveau Passeport Technique Historique FIA, elle sera prête à profiter de courses prestigieuses comme la GT & Sports Car Cup ou la série "Sixties Endurance" de Peter Auto, sans parler, bien sûr, d'évènements tels que le Tour Auto et Le Mans Classic.



116

2004 FERRARI 360 CHALLENGE STRADALE

CHASSIS / CHÂSSIS: **ZFFDT57B000138735**

€160.000 – €200.000



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

Finished in seldom seen Giallo Modena
28,000 kilometres from new
Recently serviced and ready for the road

In the early 2000s, as the concept of a street-legal, track day-ready sports car began to take hold in the marketplace, Ferrari decided to try its hand at this new segment. Ideally placed for success in this market as Ferrari's challenge cars were highly similar in execution, the Challenge Stradale was introduced in 2003 as a limited production model, and its success was nearly instantaneous.

Rare teinte "Giallo Modena"
28 000 km d'origine
Révision récente, prête à prendre la route

Au début des années 2000, alors que l'idée de voitures de sport capables de participer à des journées circuit commençait à se développer sur le marché, Ferrari décidait d'explorer ce nouveau segment. Idéalement placée pour rencontrer le succès, dans la mesure où les Ferrari du challenge étaient très proches dans leur réalisation, la Challenge Stradale était présentée en 2003 sous la forme d'un modèle produit en série limitée, et son succès était presque immédiat.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

425 bhp, 3,586 cc DOHC 90-degree V-8 engine, six-speed electro-hydraulic F1-style automated manual transmission, front and rear independent suspension with coil springs over telescopic shock absorbers and anti-roll bars, and four-wheel carbon-ceramic disc brakes. Wheelbase: 2,600 mm

Moteur V8 à 90°, 3 586 cm3, 425 ch, 2 ACT par banc, transmission F1 électro-hydraulique six rapports à commande par palettes, suspension avant et arrière indépendante avec combinés ressorts-amortisseurs et barres antiroulis, freins à disques carbone-céramique sur les quatre roues. Empattement 2 600 mm.

DOCUMENTS
French Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Based upon the 360 Modena, the Challenge Stradale saw a vast number of changes to increase performance and driving excitement. One hundred and ten kilograms of weight were shed through the prolific use of aluminium and carbon fibre. The interior was completely stripped of creature comforts, even carpeting, in an effort to increase performance. Total output was raised to 425 brake horsepower, and the car's paddle-shift transmission shift-times were improved through new software. The Challenge Stradale utilized carbon-ceramic brakes as standard, drastically improving both handling and braking performance by eliminating brake fade and shedding 16 kilograms of weight.

Finished in rare Giallo Modena paintwork and fitted with matching yellow brake callipers, this particular Challenge Stradale was delivered new to Germany. It was later sold to the Czech Republic before travelling back to Germany, and it now currently resides in France. At some point in its early life, the car received an aftermarket Challenge Stradale-style centre stripe, a desirable option on many Challenge Stradales that helps the car to stand out even more. It currently has 28,000 kilometres on its odometer and was last serviced by Charles Pozzi in April of 2016 at 27,863 kilometres, invoices for which are on file.

Dérivée de la 360 Modena, la Challenge Stradale recevait de nombreuses améliorations destinées à en augmenter les performances et les sensations de conduite. Une économie de 110 kg était réalisée grâce à l'emploi d'aluminium et de fibre de carbone. L'intérieur était complètement dépouillé de tous éléments de confort, moquettes comprises, dans le but d'améliorer les performances. La puissance passait à 425 ch et le temps de passage des rapports de boîte commandés par palette étaient amélioré, grâce à un nouveau système électronique. Sur la Challenge Stradale, les freins carbone-céramique étaient montés en série et permettaient d'améliorer de façon très significative à la fois le comportement et les capacités de freinage, en réduisant le poids de 16 kg et en éliminant les problèmes de diminution de puissance à chaud.

Dans sa rare teinte "Giallo Modena", avec ses étriers de freins jaunes assortis, la Challenge Stradale que nous présentons a été livrée neuve en Allemagne. Elle était ensuite vendue dans la République tchèque avant de revenir en Allemagne, et elle réside aujourd'hui en France. Au cours de son existence, elle a reçu une bande centrale de style Challenge Stradale, une option appréciée car elle permet à la voiture de se distinguer plus encore. Aujourd'hui, le compteur affiche 28 000 km et la dernière révision dans les Établissement Charles Pozzi a été effectuée en avril 2016, à 27 863 km. Les factures correspondantes font partie du dossier.



117

1962 JAGUAR E-TYPE SERIES I 3.8-LITRE ROADSTER

CHASSIS / CHÂSSIS: **877169** ENGINE / MOTEUR: **R 5191-8**

€150.000 – €180.000



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

Only 20,420 kilometres from new
Same ownership since August 1981
Highly desirable Series I factory left-hand drive

Seulement 20 420 km d'origine
Un seul propriétaire depuis août 1981
Extrêmement désirable Série I conduite à gauche d'origine

The launch of the Jaguar E-Type at the Geneva Motor Show in May 1961 is the stuff of legend. Factory driver Norman Dewis piloted a brand-new coupe 610 miles overnight from London to Switzerland for the launch. The car caused such a sensation that another had to be shipped over for display, as Dewis was busy giving rides to the press. Decades later, an E-Type still draws a crowd on any street.

Le lancement de la Jaguar Type au Salon de Genève, en mars 1961, fait partie de la légende. Le pilote d'essai du constructeur, Norman Dewis, conduisait dans la nuit par la route le tout nouveau coupé sur les 980 km séparant Londres de Genève, pour être présent pour le lancement. La voiture faisait sensation, à tel point qu'un autre exemplaire devait être expédié pour être exposé, Davis

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

252 bhp, 3,781cc inline DOHC 6 engine with triple SU carburettors, four-speed manual transmission, all-around independent suspension with rear transverse tubular and trailing links and twin coil springs, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,438 mm

Moteur six-cylindres en ligne, 3 781 cm3, 265 ch, 2 ACT, trois carburateurs SU, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant et arrière indépendante avec traverse arrière, bras tirés et doubles ressorts hélicoïdaux ; freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 438 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

The E-Type was powered by the 265-horsepower engine with triple SU carburettors from the XK150 S encased inside a fabulously aerodynamic monocoque body designed by Malcolm Sayer and Sir William Lyons. Contemporary road tests performed by *The Autocar* recorded the E-Type achieving an astounding 150 mph top speed with a 0–60 mph time of 6.9 seconds.

Chassis number 877169 is a factory left-hand-drive Series I, originally dispatched in May 1962 to Italy. According to the original Italian Libretto, the first owner retained the E-Type until 1980, when he passed it to a student in Rome before it was quickly sold to a United States citizen residing in Munich. Neither of these two owners registered the car, however a bill of sale does record the transfer. In 1981 the vehicle passed to its current owner, who imported it to Switzerland. This E-Type still retains its original interior, and is numbers matching to the accompanying Jaguar Heritage Trust Certificate.

Coming complete with service and maintenance invoices totalling 42,000 CHF (€39.300), recorded owner history, and original Italian Libretto, this E-Type is a stunning example of one of the most beautiful cars ever to be designed.

s'occupant de faire essayer la voiture à la presse. Des années plus tard, la Type E continue à fasciner le public lorsqu'elle apparaît dans la circulation.

La Type E était équipée du moteur 265 ch à trois carburateurs de l'XK 150, inséré dans une fabuleuse carrosserie monocoque aérodynamique, créée par Malcolm Sayer et Sir William Lyons. Les essais d'époque réalisés par la magazine The Autocar ont chronométré la Type E à la vitesse de pointe étonnante de 240 km/h, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 6,9 s.

Le numéro de châssis 877169 est une Série I conduite à gauche, livrée neuve en mai 1962 en Italie. D'après le "Libretto" italien d'origine, le premier propriétaire a gardé la voiture jusqu'en 1980, avant de la céder à un étudiant de Rome qui la vendait assez vite à un citoyen américain résidant à Munich. Aucun de ces deux propriétaires n'immatriculait la voiture, mais un certificat de vente mentionne le transfert. En 1981, la voiture rejoignait le propriétaire actuel, qui l'importait en Suisse. Cette Type E présente encore son intérieur d'origine, et ses numéros concordent avec ceux que mentionne le certificat du Jaguar Heritage Trust qui est joint au dossier.

Accompagnée de factures de révisions et d'entretien totalisant la somme de 42 000 francs suisses (39 300 €), de son historique de propriété et son "Libretto" italien d'origine, cette Type E est un superbe exemplaire d'une des plus belles voitures jamais produites.



118

2001 FERRARI 550 BARCHETTA PININFARINA

CHASSIS / CHÂSSIS: **ZFFZR52B000124279** ENGINE / MOTEUR: **63582** SERIAL / SERIAL: **301/448**

€375.000 – €425.000



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

Virtually showroom-fresh with 393 kilometres from new
Special edition commemorating Pininfarina's 70th anniversary

Voiture en état "showroom" n'affichant que 393 km d'origine
Edition spéciale commémorant le 70e anniversaire de Pininfarina

Ferrari's 550 Maranello heralded a return to the company's roots in the grandest fashion. A two-seat, front-engined V-12 coupé had been absent from the company's line-up since the 365 GTB/4 Daytona. The decision was made to revive the format as a replacement for Ferrari's mid-engine, flat-12 models. The result was an improvement over the outgoing F512 M, as it boasted superior

La Ferrari 550 Maranello proclamait un retour du constructeur à ses racines, de la manière la plus spectaculaire. Un coupé deux places à moteur V12 avant n'avait plus fait partie de la gamme depuis la 365 GTB/4 Daytona. La décision de faire renaître cette architecture a été prise pour remplacer la génération des Ferrari à moteur central et moteur 12-cylindres à plat. Cette

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

485 bhp, 5,474 cc DOHC V-12 engine with Bosch Motronic fuel injection, six-speed manual transmission, front and rear independent suspension with unequal-length A-arms and coil springs, and four-wheel ventilated Brembo disc brakes with ABS. Wheelbase: 2,500 mm

Moteur V12, 5 474 cm^3, 2 ACT par banc, injection Bosch Motronic 485 ch, transmission manuelle six rapports, suspension avant et arrière à double triangles inégaux et ressorts hélicoïdaux, freins à disque ventilés Brembo sur les quatre roues, ABS. Empattement 2 500 mm

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

performance, a larger and more comfortable interior, and a boot that could easily hold enough luggage for a weeklong road trip for two.

Like the Daytona, the 550 Maranello's success warranted the production of a limited-edition variant. It was decided that this car would be a homage to some of Ferrari's earliest and most desirable cars. First displayed at the 2000 Paris Motor Show, the 550 Barchetta was a barchetta in the truest sense. With only a rudimentary soft top for emergency use when caught in the rain, it featured a shorter, more aggressively raked windshield, two-piece alloy wheels, an aluminium fuel-filler cap, and a restyled boot that was, surprisingly, larger than that of the coupé. All 550 Barchettas were equipped with racing seats, optional extras in the 550 Maranello, and only 448 examples would be built. These cars instantly became the most desirable variants of the 550 platform, prized for their stunning good looks and the top-down driving thrills that they provided.

nouvelle configuration représentait donc une amélioration par rapport à la dernière F512 M, avec des performances supérieures, un habitacle plus spacieux et plus confortable et un coffre pouvant facilement accueillir les bagages nécessaires pour un week-end à deux.

Comme dans le cas de la Daytona, le succès de la Maranello justifiait la production d'une version en série limitée. Il fut décidé que celle-ci constituerait un hommage à certaines des Ferrari les plus anciennes et les plus attirantes. Présentée pour la première fois lors du Mondial de l'Auto de Paris en 2000, la 550 Barchetta était une « barquette » au sens littéral du terme. Simplement dotée d'une capote rudimentaire utilisable en cas d'urgence par temps de pluie, elle était équipée d'un pare-brise plus court et plus inclinée, de jantes en aluminium en deux parties, d'un bouchon de réservoir en aluminium et d'un coffre redessiné qui, étonnamment, était plus important que celui du coupé. Les 550 Barchetta étaient toutes équipées de sièges sport, en option sur la 550 Maranello, et la production s'est limitée à 448 exemplaires seulement. Ces voitures sont immédiatement devenues les versions les plus recherchées de la 550, appréciées pour leur style ravageur et les sensations de conduite extrêmes qu'elles prodiguaient à leurs conducteurs.







Finished in traditional Ferrari Rosso Corsa with a black interior, this example certainly has to be one of the finest in existence. It is presented here in virtually as-new condition, with just 393 kilometres from new. Furthermore, it retains not only its proper set of books and tools, but also its original racing helmets, items which frequently remain with the first owner and are seldom passed along with the cars to their future custodians.

Wonderfully usable yet unique enough to still provide a sense of occasion every time one slides into the driver's seat, the 550 Barchetta is truly an incredible car to own and behold, and one that never tires of provided top-down fun in the sun. This particular example is truly museum-quality and is worthy of the finest Ferrari collections in the world.

Proposé dans le traditionnel rouge Ferrari « Rosso Corsa » avec un intérieur noir, cet exemplaire est certainement l'un des plus séduisants actuellement. Il est présenté dans un état quasi-neuf, n'ayant parcouru que 393 km depuis l'origine. Fourni avec ses manuels et outils d'origine, cette voiture est également accompagnée de ses casques de compétition, accessoires restant souvent entre les mains du premier propriétaire et rarement délivrés aux utilisateurs suivants.

Parfaitement utilisable et suffisamment hors du commun pour rendre exceptionnelle chaque occasion de se glisser dans le siège conducteur, la 550 Barchetta est une voiture incroyable à posséder et à regarder, au volant de laquelle on ne se lasse jamais de rouler en profitant du soleil. Cet exemplaire en particulier, du niveau d'une voiture de musée, est digne des plus belles collections Ferrari du monde.

119

1957 LANCIA APPIA GT

COACHWORK / CARROSSERIE: **ZAGATO** CHASSIS / CHÂSSIS: **812.01 1874** ENGINE / MOTEUR: **814.00 5497**

€180.000 – €200.000



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

One of just 50 GT and GTS models built in the first year of production
Eligible for a large amount of historical races, including the Mille Miglia
Complete with FIVA identity card and restoration invoices

Seulement 50 exemplaires de version GTS dans la première années de production
Eligible pour un grand nombre de courses historiques, dont les Mille Miglia
Complète avec carte d'identité FIVA et factures de restauration

The Lancia Appia, built as a replacement for the Ardea, was first introduced in 1953. Engineered as the 'little' Lancia of the 1950s, the first-series Appia produced 38 brake horsepower and a top speed of 75 mph. The second series followed in 1956 and featured a lengthened

La Lancia Appia, remplaçante de l'Ardea, a été dévoilée en 1953. Conçue comme la "petite" Lancia des années 1950, l'Appia première série disposait de 38 ch et atteignait une vitesse de pointe de 120 km/h. La deuxième série suivait en 1956 et offrait un empattement allongé et un nouveau

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

53bhp, 1,089 cc V-4 engine with Weber carburettor, four-speed manual transmission, front coil spring suspension with telescopic dampers, rear asymmetrical semi-elliptical leaf springs, and all wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,510 mm

Moteur V4, 1 089 cm3, 53 ch, carburateur Weber, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, suspension arrière avec ressorts semi-elliptiques asymétriques ; freins à disques à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 510 mm.

DOCUMENTS
Austrian Vehicle Registration

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

wheelbase and new baggage compartment. The power output had been increased to 43 brake horsepower, bringing top speeds of near 80 mph.

With the introduction of the second series, Lancia began selling chassis to Italian carrozzieri; Pinin Farina, Vignale, and Zagato all built custom models on the uprated 53 brake horsepower chassis. Although the Pinin Farina coupé and the Vignale convertible were sold directly by Lancia, Zagato's sporty coupés were never marketed by Lancia itself, and some owners refer to them as 'out of series' Appias.

Delivered new to Italy, the Lancia Appia GT Zagato offered here has been recently restored by Lancia specialists at Noci Motors. Invoices totalling over €40.000 accompany the vehicle, along with a FIVA identity card dated 2014. Previous inspections have found the body to be wholly original and largely unrestored, still showing the ageless beauty of Zagato's coachwork. In 2015, chassis 1874 competed in the Mille Miglia and would be a welcome addition to a multitude of historic events.

compartiment à bagages. La puissance passait à 43 ch, ce qui amenait la vitesse maximum à presque 130 km/h.

Avec le lancement de la deuxième série, Lancia commençait à vendre son châssis aux carrossiers italiens : Pinin Farina, Vignale et Zagato ont tous produits des modèles spéciaux sur la base du châssis 53 ch. Le coupé Pinin Farina et le cabriolet Vignale étaient vendus directement par Lancia, mais les coupés sportifs signés Zagato n'étaient pas commercialisés par la marque et certains propriétaires y font référence comme Appia "hors-série".

Livrée neuve en Italie, la Lancia Appia GT Zagato proposée ici a été récemment restaurée par le spécialiste Lancia Noci Motors. Des facturent totalisant plus de 40 000 € accompagnent la voiture, ainsi qu'une carte d'identité FIVA datant de 2014. Les précédentes inspections ont conclut que la carrosserie était largement d'origine et peu restaurée, ce qui lui permet de montrer toute la beauté intemporelle de la carrosserie Zagato. En 2015, le châssis 1874 a participé aux Mille Miglia et il constituera une présence intéressante pour une multitude d'évènements historiques.



120

2011 FERRARI 599 GTO

CHASSIS / CHÂSSIS: **ZFF70RDB000178253** ENGINE / MOTEUR: **167949**

€525.000 – €600.000



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

17,000 kilometres from new

Desirable colour scheme of Rosso Corsa with a Matte Silverstone roof

The most radical road-legal 599, developed directly from the 599XX

The *Gran Turismo Omologato* moniker has always carried a monumental amount of significance in the Ferrari world. Utilized first on the incredible 250 GTO of 1962, the car accrued numerous GT Class wins at events like the Tour de France, Targa Florio, and the 24 Hours of Le Mans when new. It was the ultimate dual-purpose sports car, perfectly capable on public roads or

17 000 km d'origine

Désirable combinaison de teintes, "Rosso Corsa" avec toit "Matte Silverstone"

La plus radicale des 599 de route, issue directement de la 599XX

La désignation *Gran Turismo Omologato* a toujours revêtu une énorme signification dans l'univers Ferrari. Elle a été utilisée pour la première fois sur l'incroyable 250 GTO de 1962, voiture qui a multiplié les victoires dans la catégorie GT lors d'épreuves comme le Tour de France, la Targa Florio et les 24 Heures du Mans. Il s'agissait d'une machine parfaite pour double usage, totalement à l'aise aussi bien

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

670 bhp, 5,999 cc 65-degree V-12 engine, six-speed manual automated F1 gearbox, independent front and rear wishbone suspension with SCM Magnetorheological damping, and four-wheel carbon-ceramic brakes. Wheelbase: 2,750 mm

Moteur V12 à 65°, 5 999 cm3, 670 ch, transmission F1 six rapports manuelle automatisée, suspension avant et arrière indépendante avec triangles et amortissement SCM Magnetorheological, freins à disques carbone-céramique sur les quatre roues. Empattement 2 750 mm.

DOCUMENTS

French Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

on the track. Nineteen eighty-four brought about the 288 GTO, which was intended to compete in Group B rallying. However, the regulations were changed after the car had been developed and introduced, but Ferrari produced 272 road-legal versions regardless of its stillborn competition version, all of which were sold before production began. Twenty-six years later, Ferrari would use the GTO name for a third time for its newest supercar, the 599 GTO.

Upon its unveiling, the 599 GTO was the most powerful road car that Ferrari had ever built. With 670 brake horsepower on tap, eclipsing even the fabled Enzo, nothing was overlooked in making this Ferrari's new performance benchmark. Thanks to lessons learned from the 599XX program, Ferrari's engineers were not only able to add horsepower, but also increase the shift-speed of the car's F1-style gearbox to just 60 milliseconds, revise the aerodynamics to provide better downforce, and increase responsiveness in the suspension. The 599 GTO received all-new carbon-ceramic brakes and overall weight was reduced to 3,295 pounds by fitting thinner aluminium for the bodywork, thinner glass, and utilizing lighter components for the brakes, transmission, and exhaust.

sur la route que sur circuit. L'année 1984 a vu naître la 288 GTO qui devait courir en rallye, catégorie Groupe B. La règlementation changeait toutefois après le lancement de la voiture, ce qui n'empêchait pas Ferrari de produire 272 exemplaires de version route sans tenir compte de la version compétition mort-née, toutes vendues avant même que la fabrication ait commencé. Vingt-six ans plus tard, Ferrari ressortait pour la troisième fois les trois lettres GTO pour sa dernière supercar, la 599 GTO.

Au moment de sa présentation, la 599 GTO était la voiture de route la plus puissante jamais produite par Ferrari. Avec 670 ch, soit plus encore que la fabuleuse Enzo, rien n'était laissé au hasard pour en faire la nouvelle référence de Ferrari en matière de performances. Grâce aux leçons apprises avec le programme 599XX, les ingénieurs Ferrari étaient capables non seulement d'augmenter la puissance, mais aussi d'abaisser le temps de passage des rapports de la boîte style F1 à tout juste 60 millisecondes, de revoir l'aérodynamique pour améliorer l'appui, et de rendre la suspension encore plus réactive. La 599 GTO recevait de nouveaux freins en en carbone-céramique et le poids était abaissé à 1 495 kg grâce à l'emploi d'aluminium plus fin pour la carrosserie, de vitrages plus fins également, et de composants plus légers pour les freins, la transmission et l'échappement.




60







The example offered here is finished in the desirable colour scheme of Rosso Corsa with a Matte Silverstone roof, the same colour scheme that the first 599 GTO boasted upon the car's introduction. Furthermore, the car is outfitted with a factory-installed roll bar, a highly desirable option. With just 17,000 kilometres from new, the car has been recently serviced by Charles Pozzi in Paris and remains ready for the road.

One of the most celebrated Ferraris of the 21st century, the 599 GTO is truly a car to be reckoned with, and a car that provides limitless thrills on the track or on the open road. With just 17,000 kilometres from new on its odometer and fresh from a recent service, this particular example begs to be driven and enjoyed.

L'exemplaire proposé ici présente une désirable combinaison de teintes, "Rosso Corsa" avec toit "Matte Silverstone", la même que celle de la première 599 GTO, lors de la présentation du modèle. De plus, la voiture est équipée d'un arceau de sécurité installé par l'usine, une option extrêmement désirable. N'affichant que 17 000 km d'origine, elle a bénéficié d'une révision récente chez Charles Pozzi, et elle est prête à prendre la route.

La 599 GTO est une des voitures les plus célèbres du siècle, une machine qui offre des sensations exceptionnelles sur la piste ou sur la route. N'affichant que 17 000 km d'origine, récemment révisé, le présent exemplaire ne demande qu'à donner à son utilisateur tout le plaisir que l'on peut en attendre.





OFFERED FROM

AN EXCEPTIONAL SWISS PORSCHE COLLECTION

LOTS 121-133

121

1955 PORSCHE 356 PRE-A 1600 SPEEDSTER

COACHWORK / CARROSSERIE: **REUTTER** CHASSIS / CHÂSSIS: **80861**

€300.000 – €400.000

NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Offered from an exceptional Swiss Porsche collection
Finished in Silver over black
A highly attractive and iconic Porsche

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
Peinture argent et intérieur noir
Une Porsche emblématique extrêmement attirante

Porsche was a marque that was virtually unknown in the United States in the early 1950s, but it proved to be a tough sell over the competition from England. Priced higher than many British sports cars, U.S. dealer and distributor Max Hoffman knew that Porsche needed a solid competitor priced below $3,000 to compete. The new 356 Speedster proved to be just what Porsche needed.

La marque Porsche était peu connue aux États-Unis au début des années 1950, et ses voitures n'étaient pas très faciles à vendre en face des marques britanniques. Comme leur prix était supérieur à celui de nombre de voitures de sport anglaises, l'importateur et distributeur Max Hoffman savait que Porsche devait disposer d'une offre concurrentielle inférieure à 3 000 $ pour être compétitif.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

75 hp (DIN), 1,582 cc OHV air-cooled horizontally opposed four-cylinder engine, four-speed manual transmission, four-wheel independent suspension with parallel trailing arms, transverse torsion bars, and anti-roll bar at front; swing axles with transverse torsion bars at rear; and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,100 mm

Moteur quatre-cylindres à plat refroidi par air, 1 582 cm^3, soupapes en tête, 75 ch, transmission manuelle à quatre rapports, quatre roues indépendantes, bras tirés, barres de torsion transversales et barre antiroulis à l'avant, demi-essieux oscillants avec barres de torsion transversales à l'arrière, freins à tambour à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement : 2 100 mm

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Fitted with a more aggressive windshield, bucket seats, and a light convertible top, the model proved to be the perfect bare-bones sports car and was a huge hit in warm weather locales. Speedsters flew off of Hoffman's showroom floor and onto the racetrack at SCCA events around the country. Fitted with either a 'Normal' 1,500-cubic centimetre engine or the larger 1,600-cubic centimetre 'Super', the 356 Speedster quickly proved itself in competition in Europe as well, consistently winning their classes at hill climbs and circuit racing events.

Finished in Silver over black, this lovely Pre-A Speedster presents very well throughout. Having been kept in a large collection of significant Porsches in Switzerland, it stands tall amongst its more valuable garage mates as an icon of 1950's design. Arguably one of the most iconic cars to ever leave Stuttgart, the 356 Speester is a car that transcends generations. Just as desirable today as when it was new, a well-kept Speedster is a must-own automobile for any enthusiast.

This particular example saw pride of place in a collection of highly significant Porsches and will certainly please its next owner.

La nouvelle 356 Speedster s'est révélée correspondre parfaitement à ce dont Porsche avait besoin.

Equipé d'un pare-brise plus agressif, de sièges baquets et d'une capote légère, le modèle constituait la parfaite voiture de sport pure et dure et a rencontré un énorme succès dans les région au climat chaud. Les Speedster quittaient le showroom d'Hoffman pour rejoindre aux quatre coins du pays les compétitions sur circuit organisées par le Sports Cars Club of America. Tantôt équipées du moteur 1 500 cm^3, tantôt du 1 600 cm^3 « Super », les 356 Speedster ont rapidement fait leurs preuves, en Europe également, remportant de nombreuses victoires de catégorie en courses de côte aussi bien que sur circuit.

Peinte en gris argent avec un intérieur de couleur noire, cette séduisante Pre-A Speedster arbore une très belle présentation à tous points de vue. Faisant partie d'une importante collection suisse de Porsche rares, elle y figurait en bonne place en tant qu'icône des années 1950, au côté d'autres pièces encore plus significatives. Etant sans aucun doute un des modèles les plus emblématiques jamais produits à Stuttgart, la 356 Speedster est une voiture intemporelle. Aussi attirant aujourd'hui qu'il l'était à son époque, un Speedster bien conservé fait partie des machines qu'un passionné se doit de posséder.

Cet exemplaire en particulier, à l'honneur dans une prestigieuse collection de Porsche, ne pourra que satisfaire son futur propriétaire.







122

1976 PORSCHE 912 E

CHASSIS / CHÂSSIS: **9126001763**

€20.000 – €30.000

NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



Offered from an exceptional Swiss Porsche collection
Only 2,099 produced in a one-year-only model
Presented in desirable colours of Red with black interior

Nineteen seventy-five marked the end of the mid-engined 914; unfortunately for Porsche, the 924 was not yet fully developed. The marque had to produce a car for the popular-price market, yet they did not have the time to create an entirely new model. Thinking quickly, Porsche decided to marry the classic VW-based four-cylinder engine with a restyled G-series 911 body. They named it the 912 E, for Einspritzer, or fuel injection.

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
Seulement 2 099 exemplaires pendant cette seule année de production
Proposée avec la séduisante combinaison de peinture rouge avec intérieur noir

L'année 1975 a été marqué par la fin de carrière de la 914 à moteur central ; malheureusement, la 924 n'était pas encore prête à entrer en production. La marque devait proposer une voiture abordable, mais ne disposait pas de suffisamment de temps pour créer un nouveau modèle à part entière. Devant se décider rapidement, Porsche a choisi d'associer le quatre-cylindres d'origine Volkswagen à la caisse re-stylée (série G) de la 911. Ce nouveau modèle a été dénommé 912 E, le "E" figurant pour "Einspritzung" (alimentation par injection).

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

90 bhp, 1,971 cc horizontally opposed SOHC four-cylinder engine with Bosch L-Jetronic fuel injection, five-speed manual transmission, front and rear independent suspension with rear shock absorbers, and all-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,171 mm

Moteur quatre cylindres à plat, 1 971 cm^3, soupapes en tête, 90 ch, injection Bosch L-Jetronic, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant et arrière indépendante avec amortisseurs, freins à disque sur les quatre roues. Empattement : 2 171 mm

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

The last 912 had rolled off the line in 1969 – since then, Porsche had made several upgrades. The 912 E was based off the 911 2.7 body, and it took a practiced eye to tell the difference. Mechanically, the engine was identical to the previous 914's, except for the addition of the 911's K-Jetronic fuel injection system. The fuel injection increased performance of the four-cylinder engine to 90 brake horsepower and produced top speeds of 115 mph. At the time, the 912 E was well reviewed, and *Road & Track* proclaimed, 'It's a car with almost all the sporting virtues of the more expensive 911 S.'

The 912 E performed well for a car that was offered for only one year, and it is now considered a highly collectable four-cylinder Porsche. Presented here in Red over a black interior is a chance to own one of the most interesting Porsches available today.

La dernière 912 était sortie des chaînes d'assemblage en 1969 et, depuis cette date, Porsche avait apporté plusieurs évolutions à ses modèles. La 912 E reprenait la carrosserie de la 911 2,7 litres et il fallait un œil exercé pour identifier les différences. Mécaniquement, le moteur était identique à celui qui équipait les précédentes 914, équipé toutefois du système d'injection K-Jetronic des 911. L'alimentation par injection accroissait la puissance du quatre-cylindres qui affichait 90 ch, autorisant une vitesse de pointe de 185 km/h. A cette période, la 912 E a été bien accueillie, le magazine *Road & Track* affirmant même qu'il s'agissait d'une voiture disposant presque des mêmes vertus sportives que la 911 S.

La 912 E a obtenu de bons résultats commerciaux, pour une voiture diffusée pendant une année seulement, et se présente aujourd'hui comme une Porsche quatre-cylindres intéressante à collectionner. Le modèle présenté, de couleur rouge avec un intérieur noir représente une opportunité d'acquérir une des Porsche les plus intéressantes disponibles aujourd'hui.







123

1981 PORSCHE 924 CARRERA GT

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ93ZBN700218**

€70.000 – €90.000

NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Offered from an exceptional Swiss Porsche collection
One of only 406 built, including prototypes
Built for homologation of the 924 to meet Group 4 regulations

Begun as an experimental study, the 924 Carrera GT was unveiled at the 1979 Frankfurt Auto Show. The first competition car derived from the new front-engined Porsche cars, this model proved that Porsche was continuing the tradition of producing high-performance road-going sports cars that could be highly competitive in rallies and racing with minor tuning.

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
Un des 406 exemplaires produits, prototypes inclus
Construite pour l'homologation la 924 en Groupe 4

Initiée en tant qu'étude expérimentale, la 924 Carrera GT a été présentée au Salon de Francfort en 1979. Première voiture de compétition issue des nouvelles Porsche à moteur avant, ce modèle démontre que Porsche perpétuait sa tradition en produisant des voitures routières pouvant aisément devenir très efficaces en compétition au prix de modifications mineures.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

210 bhp, 1,984 cc turbocharged and intercooled inline SOHC four-cylinder engine with electronic fuel injection, five-speed manual transmission, MacPherson front suspension with coil springs, rear semi-trailing link suspension with shock absorbers and torsion bars, and front and rear ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,400 mm

Initiée en tant qu'étude expérimentale, la 924 Carrera GT a été présentée au Salon de Francfort en 1979. Première voiture de compétition issue des nouvelles Porsche à moteur avant, ce modèle démontre que Porsche perpétuait sa tradition en produisant des voitures routières pouvant aisément devenir très efficaces en compétition au prix de modifications mineures.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

The Carrera GT was sparse compared to the 924 Turbo, and body modifications allowed for wider, competition-style tyres along with improved aerodynamic efficiency. The designers also included larger brakes, upgraded springs and shock absorbers, and a limited-slip differential. Mechanically, the Carrera GT used a turbocharged version of the standard 924 engine, with an added intercooler. The real test at the Auto Show was whether or not the car was well received; according to Group 4 homologation rules, Porsche would have to sell 400 identical cars within a year in order to enter. Luckily for the marque, demand was high and the car was well received.

Porsche offered the 924 Carrera GT in only three colours; presented here in silver on black, this particular example was delivered new to Switzerland, from where it is offered today. Furthermore, it has recently been fully restored to its original specifications and has travelled just over 73,000 kilometres from new. This is a chance to own one of the rarest Porsches of the 1980s.

La Carrera GT était minimaliste par rapport à la 924 Turbo ; les modifications de carrosserie permettaient la présence de pneus compétition plus large, tout en offrant une meilleure aérodynamique. Les concepteurs avaient aussi inclus des freins plus performants, des ressorts et amortisseurs améliorés, et un différentiel autobloquant. Sur le plan mécanique, la Carrera GT était équipée de la version standard du moteur turbocompressé de la 924, munie d'un échangeur supplémentaire. Lors du Salon, avait lieu l'épreuve de vérité, afin de savoir si la voiture serait bien accueillie par le public. Selon la réglementation du Groupe 4, la voiture devait être vendue à 400 exemplaires identiques en une année pour être acceptée. Fort heureusement pour la marque, la demande était soutenue et la voiture a reçu un bon accueil.

Porsche ne proposait que trois couleurs pour la 924 Carrera GT. Présenté en gris argenté avec un intérieur noir, cet exemplaire a été livré neuf en Suisse, d'où il est proposé aujourd'hui. De plus, il a récemment été complètement restauré conformément à l'origine et présente un kilométrage total d'un peu plus de 73 000 km. Voilà l'opportunité d'acquérir une des Porsche les plus rares des années 1980.







124

2004 PORSCHE 911 GT2 CLUBSPORT

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99Z4S695072**

€175.000 – €225.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Offered from a exceptional Swiss Porsche Collection
The most powerful variant of the 996-generation 911
Just over 24,000 kilometres from new
Desirable Clubsport version

Introduced to replace the 993 GT2, the 996 GT2 was built in the same vein as its predecessor, offering the maximum level of performance that Porsche could squeeze into the 911. The GT2 brought more power, less weight, and a much more aggressive look than the 911 Turbo, satisfying horsepower junkies looking for a ride that was sure to make the hair on the back of their neck stand up.

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
Version la plus puissante des Porsche 911, génération 996
A peine plus de 24 000 km depuis l'origine
Désirable version Clubsport

Présentée afin de remplacer la 993 GT2, la 996 GT2 est issue de la même veine que le modèle qui la précède, offrant le niveau de performances maximal que Porsche pouvait tirer de la 911. La GT2 fournit davantage de puissance, un poids moins élevé, et une allure encore plus agressive que la 911 Turbo, de quoi satisfaire les fanatiques les plus avides de sensations fortes.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 996. 483 bhp, 3,600 cc DOHC horizontally opposed six-cylinder engine with twin turbochargers, six-speed manual transmission, fully independent front and rear suspension, and four-wheel carbon-ceramic disc brakes. Wheelbase: 2,350 mm

Type 996. Six-cylindres à plat, 3 600 cm3, 483 ch, 2 ACT, 2 turbocompresseurs, transmission manuelle six rapports, quatre roues indépendantes, quatre freins à disque carbone / céramique. Empattement 2350 mm

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

With more horsepower than the Turbo and rear-wheel drive instead of all-wheel drive, piloting a 911 GT2 demands all of its driver's attention and certainly is not for the faint of heart. Power was increased through fitting larger KKK24 turbochargers and increasing boost pressure to 14.5 psi. A lightweight aluminium crankcase and pistons were utilised, as well as forged connecting rods, Nikasil-lined bores, and dual valve springs with hydraulic tappets were fitted to the engine to increase power. The GT2 was lowered by 0.8 in and through removing the four-wheel-drive system, as well as fitting manually operated sports seats, ceramic disc brakes, and removing the 911's standard rear seats, the GT2 weighs 220 pounds less than the Turbo.

The 2004 model year saw a handful of updates, including tweaks to the turbochargers and revised Motronic engine mapping, bringing a modest rise in output to 483 horsepower. Furthermore, a Clubsport version of the GT2 was offered, which brought further weight savings over the Mk I version. Only 70 Clubsports were built. This particular 2004 model year example is finished in traditional silver over black and has travelled just over 24,000 kilometres from new.

This well-presented example with just over 24,000 kilometres would surely make an exciting driver.

Avec plus de puissance que la 996 Turbo et une transmission à deux roues motrices au lieu de quatre, le pilotage d'une GT2 nécessite toute l'attention du conducteur et ne s'adresse pas à ceux qui n'ont pas le cœur solide. La puissance est accrue grâce au montage de plus gros turbocompresseurs KKK24 dont la pression de suralimentation s'élève à 14,5 psi. Un carter et des pistons en aluminium sont montés, ainsi que des bielles forgées, des chemises traitées au Nikasil et des doubles ressorts de soupapes avec poussoirs hydrauliques, là encore pour augmenter la puissance du moteur. La GT2 est abaissée de 2 cm grâce à la disparition du système de transmission aux quatre roues. De plus, elle est équipée de sièges sport réglables manuellement et de freins à disques céramique, mais ne dispose pas des sièges arrière standard de la 911, ce qui permet à la GT2 de peser 100 kg de moins que la Turbo.

Le modèle 2004 a profité de plusieurs améliorations, notamment sur les turbos, et d'une cartographie moteur Motronic optimisée, avec pour conséquence une légère augmentation de la puissance qui affichait désormais 483 ch. De plus, une version Clubsport de la GT2 était commercialisée, encore plus légère que la version MkI. Elle n'a été produite qu'à 70 exemplaires. Celui qui est proposé ici, de l'année-modèle 2004, se présente dans une belle combinaison de gris argent avec intérieur noir, et n'a parcouru que 24 000 km depuis l'origine.

Avec seulement 24 000 km d'origine, le beau modèle présenté ici prodiguera à coup sûr à son propriétaire d'excitantes sessions de conduite





125

1994 PORSCHE 911 TURBO S 3.6

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0AC2969RS480409**

€650.000 – €750.000 **NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE**



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

Offered from an exceptional Swiss Porsche collection
One of 17 964 Turbo S 'Package' cars
Arguably one of the rarest and most desirable 964-generation 911s
Just under 23,000 miles from new

Introduced in early 1990, the 964-generation 911 Turbo S was introduced with the 3.3-litre turbocharged engine from the previous 930-generation 911, as the new 3.6-litre Turbo engine was not quite ready yet. Finally introduced for the 1993 and 1994 model years, only 1,500 of these 3.6-litre cars, both Turbos and Turbo S' were produced.

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
Une des 17 Porsche 964 Turbo S 'Package'
Assurément une des plus rares et des plus attirantes 911 de la génération 964
Un peu moins de 23 000 km d'origine.

Présentée au début de l'année 1990, la 911 Turbo S de la génération 964 a tout d'abord été équipée du moteur turbocompressé 3,3 litre de la précédente 911 de la génération 930, dans la mesure où le 3,6 litres Turbo n'était pas encore tout à fait prêt. Ce moteur était finalement proposé pour les millésimes 1993 et 1994,

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 964. Est. 385 bhp, 3,600 cc DOHC turbocharged horizontally opposed six-cylinder engine with Bosch K-Jetronic fuel injection, five-speed manual transaxle, front and rear fully independent suspension, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,272 mm

Type 964. Moteur six-cylindres à plat avec turbocompresseur et injection Bosch K-Jetronic, 3 600 cm^3, 2 ACT par banc, 385 ch env., transmission manuelle cinq rapports, boîte-pont, suspension avant et arrière indépendante, freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 272 mm

DOCUMENTS
Bill of Sale

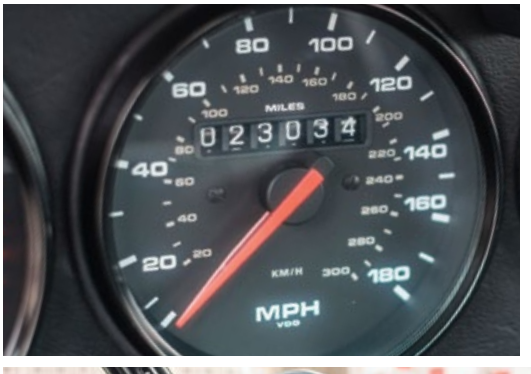
See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

These cars were also fitted with the uprated 'Big Red' brakes and Speedline wheels, and ride height was lowered by almost an inch.

While the vast majority of Turbo S' were fitted with the 'Flachbau' nose as a no-cost option, the Turbo S could also be had with the traditional 964 nose as well. Seventy-six Flachbau cars were built, but only 17 of these non–flat-nose Turbos S' would be built, dubbed 'package' cars. These cars were also fitted with the X88 option, which bumped up total output to at least 385 brake horsepower as well as an auxiliary oil cooler. This was a result of adding a larger turbocharger and increasing the boost, as well as fitting upgraded camshafts, cylinder heads, adjusted valve timing, and a ZF locking differential. Furthermore, the package cars boasted the X92 front lip spoiler, X93 rear spoiler, and the X99 optional engine air inlets.

pendant lesquels seuls 1 500 exemplaires de Turbo et Turbo S ont été produits. Ces voitures étaient aussi équipées de plus gros freins à « étriers rouges » et de jantes Speedline, et la hauteur de caisse était abaissée de près de 1,5 cm.

Alors que la grande majorité des Turbo S étaient dotées du « Flachbau » (nez plat) proposé en option gratuite, ce modèle pouvait néanmoins être fourni avec la face avant traditionnelle de la 964. On compte 76 exemplaires de version « Flachbau », et seulement 17 Turbo S dotées du nez conventionnel, ces dernières constituant la série « Package ». Ces voitures étaient également équipées de l'option X88, avec un radiateur d'huile auxiliaire, et voyaient leur puissance passer à 385 ch, au moins. Cet accroissement de puissance résultait de l'installation d'un turbocompresseur plus important à la pression de suralimentation accrue, d'arbres à cames plus efficaces, de nouvelles culasses, de réglages de distribution modifiés. Un différentiel autobloquant ZF figurait aussi à l'équipement.















This particular example looks truly menacing, finished in black on black, it has travelled just under 23,000 kilometres from new and still retains its original paint. Offered from a Swiss Porsche collection, the car was purchased by its current owner from the United States, where it had once belonged to a professional baseball player. It has shared garage space with a number of historically significant and rare Porsches, and it presents in wonderful condition both inside and out. As such, it remains ready for further road use and would be a welcome addition to the garage of any Porsche enthusiast.

En outre, l'équipement de cette série spéciale comprenait les nouveaux poiler avant X92 et aileron arrière X93, ainsi que les entrées d'air optionnelles X99.

Cet exemplaire a une allure particulièrement menaçante, avec sa couleur noire et son intérieur noir ; il a parcouru un peu moins de 23 000 km d'origine et se présente avec sa peinture d'origine. Proposée par une collection Porsche de Suisse, la voiture a été achetée par son propriétaire actuel aux États-Unis, où elle avait notamment appartenu à un joueur de baseball professionnel. Elle a partagé son garage avec nombre d'autres Porsche rares et marquantes et se présente dans un merveilleux état, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Telle qu'elle se trouve, elle se tient prête à prendre la route et constituera un intéressant complément dans le garage de tout passionné de Porsche.

126

1970 PORSCHE 914/6

CHASSIS / CHÂSSIS: **9140430216**

€40.000 – €60.000

NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



Offered from an exceptional Swiss Porsche collection

Represents the combined engineering of two German powerhouses

Fitted with the higher-powered six-cylinder Porsche engine

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse

Représente l'ingénierie combinée de deux constructeurs allemands majeurs

Equipée du six-cylindres Porsche, plus puissant

In the late 1960s, both Porsche and Volkswagen were seeking replacements to their standard fare: the entry-level 912 was on the way out, and the Karmann Ghia was just a reworked Beetle. In an odd turn of events, the two companies decided to produce one car: the 914. Designed by Porsche and powered by Volkswagen,

A la fin des années 1960, Porsche et Volkswagen songeaient à remplacer leurs modèles standard : l'entrée de gamme 912 était sur la voie de la sortie, et la Karmann Ghia n'était qu'une Coccinelle remaniée. Les événements ont pris une étonnante tournure et les deux entreprises ont décidé de produire une seule voiture : la 914. Conçue

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

109 bhp, 1,991 cc horizontally displaced six-cylinder engine with carburettor, five-speed manual transmission with rear-wheel drive, independent front suspension on transverse links and damper struts, independent rear suspension with coil springs and trailing arms, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,450 mm

Moteur six-cylindres à plat, 1 991 cm^3, 109 ch, alimentation par carburateur, transmission manuelle cinq rapports, propulsion, suspension avant indépendante avec jambes MacPherson, suspension arrière indépendante avec bras oscillants et ressorts hélicoïdaux, freins à disque sur les quatre roues. Empattement 2 450 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

the vehicle would be sold by both companies. For Volkswagen this offered a chance to break into a more competitive market, and for Porsche it gave buyers a cheaper entry-level car.

The standard 914 was powered by Volkswagen's horizontal four-cylinder engine, producing a power output of 80. Even with the lightweight Porsche body, acceleration suffered. The solution to this was to offer a second version: the 914/6. This would be powered by a six-cylinder engine, increasing output to over 100. Unfortunately for the volk, this came with an extra cost associated: the 914/6 was nearly as expensive as a standard 911. Because of this, despite several impressive victories on the motor racing scene, the 914/6 sold only 3,300 models in its three-year run, establishing its status as a collectible classic.

Today the model is highly celebrated as a fantastic mid-engined Porsche, and offered here is the most desirable of the 914 series. Presented in Black with black interior and delivered new to the United States, this 914/6 clocks in at less than 45,000 miles from new.

par Porsche et motorisée par Volkswagen, la voiture allait être commercialisée par les deux sociétés. Pour Volkswagen, cela représentait l'opportunité d'entrer sur un marché plus sportif et, pour Porsche, cela offrait aux clients un « ticket d'entrée » plus accessible.

La 914 de base était motorisée par le moteur quatre-cylindres à plat qui développait la puissance de 80 ch. Malgré la légèreté de la coque Porsche, les accélérations n'étaient pas très satisfaisantes. La solution consistait donc à proposer une seconde version : la 914/6. Celle-ci sera motorisée par un six-cylindres dont la puissance dépassait 100 ch. Malheureusement pour les clients, cette évolution était accompagnée d'une augmentation du prix conséquente : la 914/6 était presqu'aussi chère qu'une 911. De ce fait, et malgré plusieurs victoires impressionnantes en compétition, la 914/6 n'a été vendue qu'à 3 300 exemplaires pendant ses trois années de diffusion, ce qui lui confère un statut de voiture intéressante en collection.

Elle est aujourd'hui très appréciée comme superbe Porsche à moteur central, et le modèle proposé ici est un des plus attirants de la gamme 914. Noire avec un intérieur noir, cette 914/6 vendue neuve aux Etats-Unis affiche moins de 45 000 km d'origine.







127

1993 PORSCHE 928 GTS

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ92ZPS800405**

€50.000 – €70.000

NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

First production Porsche to use a V-8 engine
Offered from an exceptional Swiss Porsche collection
Only 6,206 kilometers from new

Première Porsche de série équipée d'un moteur V8
Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
6,206 kilometres d'origine

The 928 line began in 1978 looking to possibly replace the 911. Porsche decided to try something different; instead of a true sports car, it designed a grand tourer. One of Porsche's rare front-engined models, it was the first production model to be powered by a V-8. In order to get the best performance out of the car, the designers utilised a 50/50 weight distribution by balancing the engine with

La lignée des 928 a commencé en 1978 avec pour objectif de remplacer éventuellement la 911. Porsche a décidé à l'époque d'explorer une nouvelle voie ; plutôt qu'une véritable voiture de sport pure et dure, le constructeur conçu une vraie GT. Faisant partie des rares Porsche à moteur avant, la 928 était aussi le premier modèle de série motorisé par un V8. Afin d'obtenir le meilleur niveau

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

345 bhp, 5,397 cc V-8 water-cooled engine, five-speed automatic transmission, front double-wishbone suspension with rear Weissach axle, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,500 mm

Moteur V8 refroidi par eau, 5 397 cm^3, 345 ch, transmission automatique cinq rapports, suspension avant à double triangulation, essieu arrière type "Weissach", freins à disque sur les quatre roues. Empattement : 2 500 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

a rear transaxle. This balance, along with the higher power output, helped the heavier car handle smoother. By far the most innovative feat of engineering was the inclusion of the Weissach Axel – a rear axle that allows for passive rear-wheel steering, creating increased stability while braking during a turn.

The model went through several evolutions in its two-decade run. An updated 928 S hit European markets in 1980 and came with a 4,700-cubic centimetre engine and an increase of 60 brake horsepower. While these bigger engines would not hit North American markets for another three years, the United States market was offered several special models such as the 'Competition Group' and the 'Weissach Edition'. An S4 model became available in 1987, followed by Club Sport and GT variants. Finally, in 1992, the GTS became available. The final 928, it offered a more powerful 5,400-cubic centimetre engine alongside larger front brakes and updated bodywork. A fully loaded 928 GTS was among the most expensive cars on the road at the time.

Offered here is an excellent example of Porsche's original sedan, finished in elegant Black with a black interior. The ultimate iteration of a model that spanned two decades, the 928 GTS combined the sporty handling of the 911 with the luxury and refinement of a top-of-the-line sedan.

de performance, les concepteurs se sont orientés vers une répartition à 50/50 des poids en équilibrant celui du moteur par un ensemble boîte-pont à l'arrière. Associé à une puissance plus importante, cet équilibre permettait de maîtriser avec plus de douceur cette voiture plus lourde. L'élément le plus novateur de sa conception était l'apparition de l'essieu arrière "Weissach", qui permettait un effet directionnel passif et donc une meilleure stabilité lors de freinage en courbe.

Le modèle a connu plusieurs évolutions durant ses 20 années de carrière. La version améliorée 928 S est arrivée sur le marché en 1980 avec un moteur de 4 700 cm^3 et une puissance augmentée de 60 ch. Cette nouvelle motorisation n'a pas été proposée sur le marché nord-américain pendant trois ans, mais les États-Unis ont pu profiter des séries spéciales "Competition Group" et "Weissach Edition". La version S4 a été proposée à partir de 1987, suivie des Clubsport et GT. Enfin, en 1992 est apparue la GTS. Cette ultime évolution de la 928 était équipée d'un moteur encore plus puissant d'une cylindrée de 5 400 cm^3, mais aussi de freins avant plus conséquents et d'une carrosserie modernisée. Une 928 GTS toutes options faisait partie des voitures les plus chères de son époque.

La voiture proposée ici est un très bel exemplaire de ce coupé Porsche, de teinte noire avec intérieur noir. Ultime développement d'un modèle qui a traversé deux décennies, la 928 GTS associe le comportement sportif d'une 911 au luxe et au raffinement d'une GT de haut niveau.





128

2004 PORSCHE 911 GT3 RS

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99Z4S690879**

€200.000 – €250.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Offered from a exceptional Swiss Porsche Collection
Virtually as-new, with single ownership and just 196 kilometres from new
The first of Porsche's iconic modern GT3 RS models

An even more radical version of the 911 GT3, the GT3 RS was first introduced in 2003 in an effort to homologate the GT3 RSR for racing. This offered Porsche the perfect opportunity to provide its customers with a track-ready 911 that could be road-registered and driven on the street, to and from the racetrack, if the owner so desired.

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
Voiture quasiment neuve, avec un seul propriétaire et seulement 196 km d'origine
La première de l'emblématique série des GT3 RS

Version encore plus radicale de la GT3, la GT3 RS a tout d'abord été proposée en 2003 comme une opportunité d'homologuer la GT3 RSR pour la compétition. Cela fournissait à Porsche une parfaite opportunité pour offrir à ses clients une 911 prête à prendre la piste tout en étant immatriculée et utilisable sur la route, ce qui permettait au propriétaire de se rendre sur les circuits au volant de sa voiture s'il le désirait.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 996. 375 bhp, 3,600 cc DOHC flat six-cylinder engine, six-speed manual transmission, fully independent front and rear suspension, and front and rear disc brakes. Wheelbase: 2,350 mm

Type 996. Moteur six-cylindres à plat, 3 600 cm3, 375 ch, 2 ACT par banc, transmission manuelle à six rapports, quatre roues indépendantes, freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 350 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Horsepower remained the same as the GT3, and the GT3 RS's increased performance was due to a handful of other alterations. Wider tires were fitted with a revised suspension for track use, and a large rear spoiler was fitted to help increase downforce. Weight was shed through reduction of interior sound deadening, air conditioning, rear seats, and a Perspex rear window instead of glass. These changes meant that the GT3 RS tipped the scales at just 1,360 kilograms, 50 kilograms lighter than the standard GT3. With a 0–60 mph time of 4.2 seconds leading to a top speed of 190 mph, the GT3 RS certainly was no slouch. All examples were fitted with a full roll cage and finished in white with either red or light blue trim, in a nod to the 2.7 RS of 1973.

Purchased new by its current owner, a Porsche collector residing in Switzerland, this Carrera White with Red 996 GT3 RS remains in virtually as-new condition, having only been driven 196 kilometres from new. As such, it remains in immaculate condition inside and out, and would be the perfect addition to the garage of the enthusiast looking for the finest 996 GT3 RS available.

La puissance était identique à celle de la GT3, mais les performances de la GT3 RS étaient améliorées grâce à quelques autres modifications. Les pneus, plus larges, accompagnaient une suspension adaptée à une utilisation piste, et un large aileron installé à l'arrière renforçait les appuis. L'absence du système d'air conditionné, de sièges arrière, d'isolation intérieure et le remplacement de la vitre arrière en verre par une lunette en Plexiglas permettaient de ramener le poids de la GT3 RS à 1 360 kg, soit 50 kg de moins que la GT3 standard. Avec une accélération de 0 à 100 en 4,2 s et une vitesse de pointe de plus de 300 km/h, la GT3 RS ne se montrait certainement pas fainéante. Ces voitures étaient systématiquement fournies avec un arceau-cage et une peinture de couleur blanche, avec une sellerie rouge ou bleu pâle, en clin d'œil à la 2.7 RS de 1973.

Achetée neuve par son actuel propriétaire, un collectionneur de Porsche installé en Suisse, cette 996 GT3 RS "Carrera White" avec sellerie rouge se trouve dans l'état d'une voiture pratiquement neuve, n'affichant que 196 km d'origine. Telle qu'elle se présente, dans son état immaculé tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, elle viendra parfaitement compléter la collection d'un passionné à la recherche de la plus désirable 996 GT3 RS.



129

2000 PORSCHE 911 GT3 CLUBSPORT

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99ZYS691351**

€100.000 – €130.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



Offered from a exceptional Swiss Porsche Collection
The track-only variant of the 996 GT3
Just under 7,900 kilometres from new

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
Version de la 996 GT3 uniquement réservée à la piste
Un peu moins de 7 900 km d'origine

Following the premiere of the 996-generation 911, Porsche's first 996 variant intended for the racetrack was the GT3. With a 3.6-litre engine derived from the GT1, the engine was rated at 360 horsepower and 7,200 rpm. It provided 60 additional horsepower over the base 3.4-litre motor in the standard Carrera. The car was also fitted with an adjustable suspension with a unique body kit,

Après la génération initiale de 911 type 996, la première Porsche 996 destinée à la piste était la GT3. Son moteur de 3,6 litres de cylindrée dérivé de la GT1 développait la puissance de 360 ch au régime de 7 200 tr/mn. Il fournissait ainsi 60 ch de plus que le 3,4 litres de la Carrera de base. La voiture était également équipée d'une suspension réglable et d'une carrosserie spécifique

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 996. 360 bhp, 3.6-litre DOHC flat six-cylinder engine, six-speed manual transmission speeds and type, fully independent front and rear adjustable suspension, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,350 mm

Type 996. Six-cylindres à plat 3 600 cm3, 360 ch, 2 ACT par banc, transmission manuelle six rapports, suspension réglable, quatre roues indépendantes, freins à disque sur les quatre roues. Empattement 2 350 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

including a dual-plane rear wing. The interior featured sports seats and the deletion of some interior trim to keep weight down. Curiously though, the GT3 tipped the scales at 2,976 pounds, 66 pounds heavier than a standard 911, due to the larger engine and efforts made to strengthen the bodywork.

For those looking to use their GT3 exclusively on the track, Porsche also built a track-only version of the GT3, dubbed the GT3 Clubsport. There were only a handful of differences from the GT3 compared to the GT3 Clubsport. These included the fitment of a full roll cage and a Nomex-covered driver's seat without side airbags. Not for use on the street, these cars were track-ready in every aspect and able to compete in a number of racing series worldwide. This particular example remains in great shape. Finished in yellow over black, it has travelled just under 7,900 kilometres from new.

Perhaps one of the most overlooked of Porsche's GT3 models, the 996 GT3 Clubsport provides the ideal track-day weapon for someone looking for a back-to-basics 911.

comprenant un aileron arrière double. L'intérieur se caractérisait par des sièges baquet de compétition ainsi que la disparition d'éléments de sellerie dans le but de limiter le poids. Curieusement, à 1 350 kg, la GT3 pèse pourtant 30 kg de plus qu'une 911 « standard », du fait du moteur plus conséquent et des modifications effectuées pour rendre la coque plus rigide.

Afin de fournir aux clients qui le souhaitaient une GT3 exclusivement dédiée à une utilisation piste, Porsche a donc mis au point une version spéciale dénommée Clubsport. Par rapport à la GT3, les différences qu'offrait la GT3 Clubsport n'étaient pas très nombreuses. Elles comportaient la présence d'un arceau-cage, d'un siège baquet recouvert de Nomex et l'absence d'airbags latéraux. N'étant pas destinées à une utilisation routière, ces autos étaient prêtes à tout point de vue à prendre la piste et elles étaient capables de prendre part à des compétitions aux quatre coins de la planète. Présenté dans une livrée jaune sur noir, cet exemplaire particulier, en bel état, n'a parcouru que 7 900 km depuis l'origine.

Tout en étant peut-être une des Porsche GT3 les plus oubliées, la 996 GT3 Clubsport n'en reste pas moins une arme redoutable pour l'amateur souhaitant retrouver les « fondamentaux » de la 911.



130

1986 PORSCHE 911 TURBO 'FLAT NOSE'

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ93ZGS000279**

€100.000 – €130.000

NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Offered from an exceptional Swiss Porsche collection
One of 948 Flachbau-optioned 930s produced by the factory
Just two owners and 29,281 kilometres from new

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
Une des 948 Porsche 930 avec l'option "Flachbau" ("nez plat") produites par l'usine
Deux propriétaires seulement et 29 281 km depuis l'origine

The Porsche 911 has one of the most recognisable side profiles the world around: the upright headlights flowing to the A pillars providing a smooth line that draws the eye back to the joint of the sloping hood and the classic whale tail spoiler. A 911 just isn't a 911 without this look – except when it's a Flachbau.

La Porsche 911 affiche un des profils les plus reconnaissables de la production automobile, avec ses phares verticaux suivis d'une ligne d'aile qui se poursuit sans interruption jusqu'à l'arrière effilé et l'aileron classique en queue de requin. Une 911 ne peut pas être une 911 sans présenter cette apparence, sauf s'il s'agit d'une "Flachbau" ("nez plat").

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 930. 300 bhp, 3,299 cc SOHC horizontally opposed air-cooled six-cylinder engine with a single turbocharger and Bosch electronic fuel injection, four-speed manual transmission, independent front and rear suspension, and ventilated and cross-drilled power disc brakes. Wheelbase: 2,272 mm

Type 930. Moteur six-cylindres à plat refroidi par air, 3 299 cm^3, 1 ACT par banc, 300 ch, turbocompresseur et injection électronique Bosch, transmission manuelle à cinq rapports, suspension avant et arrière indépendante, freins à disque ventilés et percés sur les quatre roues. Empattement 2 272 mm

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

In 1978, the 911 Turbo was upgraded yet again to the Turbo 3.3 – a 3,299-cubic centimetre engine equipped for the first time with an intercooler. Filling the cylinders with cool air not only allowed for a higher compression ratio of 7.0:1, but also allowed for better fuel efficiency. The uprated engine produced a power output of 300 brake horsepower, an increase of 40 horsepower over the previous 3.0-litre version.

The performance of the Turbo was at its ultimate peak and was Germany's fastest production sports car. Rumour has it that in 1981, a racing sponsor and 930 owner was so inspired by the model's performance that he asked Porsche to make it into a Type 935 look-alike – they responded by giving buyers the option of the Flachbau, or 'Flat Nose'. The 'Flat Nose' changed the iconic look of the 911, turning the prominent headlights into flip-up versions and adding vents behind the driver's door. The 'Flat Nose' came at a premium, as each car had to have the fender hand shaped; as such, only 948 were made.

Offered here in Dark Purple with red interior, and with only 29,281 kilometres on the odometer from new, this particular Flachbau was delivered new to Switzerland and has had just two owners from new and still sports its original paint. The car currently sports an aftermarket steering wheel but will be offered with the original steering wheel as well.

En 1978, la 911 Turbo était encore améliorée, devenant la Turbo 3.3, avec le nouveau moteur de 3 299 cm^3 équipé pour la première fois d'un échangeur. Alimenter les cylindres en air frais permettait non seulement d'augmenter le taux de compression à 7 : 1, mais aussi d'optimiser la gestion du carburant. Le moteur amélioré développait désormais la puissance de 300 ch, soit une augmentation de 40 ch par rapport à la précédente version 3 litres.

La Turbo avait atteint son pic de performances et pouvait se vanter d'être la voiture de sport allemande la plus rapide. La rumeur indique qu'en 1981, un des sponsors de Porsche en compétition, lui-même propriétaire d'une 930, était tellement impressionné par les performances de la 935 en course qu'il demanda à Porsche de modifier sa propre voiture pour qu'elle lui ressemble. La firme proposa alors à ses clients l'option "Flachbau", ou "nez plat". Ce dessin de la partie avant a modifié l'allure emblématique de la 911, écartant les traditionnels phares proéminents au profit d'optiques escamotables, et en ajoutant des ouïes d'aération à l'arrière des portes. La version "Flachbau" imposait un supplément de prix, dans la mesure où les ailes devaient être modifiées de façon artisanale ; ainsi, seuls 948 exemplaires ont été réalisés.

Proposé dans une couleur violet foncé avec intérieur rouge, et n'affichant que 29 281 km d'origine, cet exemplaire de "Flachbau" a été livré neuf en Suisse et n'a connu que deux propriétaires. Cette voiture, encore revêtue de sa peinture d'origine, est actuellement équipée d'un volant monté ultérieurement, mais son volant d'origine sera livré avec.





131

1988 PORSCHE 959 SPORT

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ95ZJS905011**

€1.500.000 – €2.000.000

NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



Offered from an exceptional Swiss Porsche collection	**Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse**
One of just 29 built	**Un des 29 exemplaires produits**
Purchased new by Vasek Polak	**Voiture achetée neuve par Vasek Polak**
Just three owners from new	**Trois propriétaires seulement**
Highly original; still retains its original paint	**Totalement conforme à l'origine ; toujours revêtue de sa peinture d'origine**

Rocketing Porsche into the 21st century, the 959 showed the world just what was possible in terms of technology and performance from an automobile and what the public could expect from the automobile industry in the years to come. Adjustable suspension, an intelligent four-wheel-drive system, tyre pressure sensors, and super-lightweight hollow-spoke magnesium wheels made it nothing short

En propulsant Porsche vers le 21e siècle, la 959 a simplement voulu prouver au monde entier ce qu'il était possible de rassembler sur une automobile en terme de technologie et de performances, donc ce que le public pouvait attendre de l'industrie automobile dans les années à venir. Une suspension réglable, une gestion "intelligente" de la transmission intégrale, des capteurs de pression des

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

515 bhp, 2,848 cc DOHC horizontally opposed six-cylinder engine with twin KKK turbochargers and Bosch-Motronic Electronic Fuel Injection, six-speed manual transaxle, four-wheel independent suspension with double wishbones and coil-over shocks, and front and rear ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,270 mm

Moteur six-cylindres à plat, 2 848 cm^3, 2 ACT par banc, 515 ch, deux turbocompresseurs KKK et injection électronique Bosch-Motronic, transmission manuelle six rapports, boîte-pont, suspension à quatre roues indépendantes à double triangulation et combinés ressorts-amortisseurs, freins à disque ventilés sur les quatre roues. Empattement : 2 270 mm

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.



of a game changer. Even with a price tag of $300,000, it is said that Porsche lost money on every single one as a result of the extraordinary costs of construction, research, and development.

While the silhouette and interior might have resembled that of a 911 produced at the time, there was no doubt that this was an entirely different animal. With 450 brake horsepower on tap, the 959 could leap from 0–60 mph in less than four seconds, do the standing quarter-mile in just over 12, and reach a maximum speed approaching 200 mph.

pneus, des jantes creuses ultra légères en magnésium, elle ne faisait rien moins que changer complètement les règles du jeu. Malgré son prix de 300 000 $, la rumeur affirme que Porsche perdait de l'argent sur chaque modèle compte tenu des coûts exorbitants nécessités par la recherche, le développement et la fabrication de cette voiture d'exception.

Bien que sa silhouette et son intérieur aient pu rappeler les 911 contemporaines, il ne fait aucun doute qu'il s'agissait là d'une toute autre machine. Avec 450 ch disponibles à volonté, la 959 pouvait accélérer de 0 à 100 km/h en moins de 4 s, et sur 400 m en à peine plus de 12 s. Elle atteignait une vitesse de pointe de près de 200 mph (321 km/h).



Just 284 production 959s were built. The more luxurious 959 Komfort model made up the vast majority of production, with only 29 959s built to Sport specifications. Of course, the difference between the models is instantly discernable from their nomenclature. The 959 Sport boasted a full, leather-wrapped road cage with four-point racing harnesses and cloth upholstery, instead of the leather upholstery seen in the 959 Komfort. Mechanically, it boasted a more conventional coil-over suspension and was stripped of the 959 Komfort's air conditioning and stereo. This helped the 959 S come in at approximately 220 pounds lighter than the 959 Komfort.

The 11th 959 S built, the car presented here has a fascinating story, and it can be argued that it is the finest example of its breed. It was purchased new by noted California Porsche dealer and racer Vasek Polak. Polak picked the car up personally from Stuttgart and drove the car around Europe before returning to America.

Seulement 284 exemplaires de la 959 ont été fabriqués. La 959 Komfort, plus luxueuse, a constitué l'essentiel de la production, puisque seuls 29 exemplaires ont été construits en spécifications Sport. On discerne immédiatement les différences entre les deux modèles en fonction de leur équipement. La 959 Sport propose un arceau de sécurité habillé de cuir avec harnais quatre points, et une sellerie en tissu au lieu du cuir que l'on trouve sur la 959 Komfort. Sur le plan mécanique, elle est équipée d'une suspension plus conventionnelle comportant des combinés ressorts-amortisseurs et se trouve dépourvue de la climatisation et de l'installation audio présentes sur la 959 Komfort. Ces modifications permettaient à la 959 Sport de peser environ 100 kg de moins que la 959 Komfort.

La voiture présentée ici, la onzième 959 S construite, a une histoire fascinante, et l'on peut considérer qu'il s'agit du meilleur exemplaire de cette lignée. Elle a été achetée neuve par l'agent Porsche californien et ancien pilote Vasek Polak. Polak est d'ailleurs allé lui-même récupérer sa voiture à Stuttgart, puis l'a utilisée en Europe avant de la rapatrier aux Etats-Unis.

Of course, Porsche aficionados will know that 959s were never delivered new to the United States, as they were not compliant with United States Department of Transportation importation laws or emissions standards. However, Polak and one of his friends managed to find a way to import the car to the United States.

Parting with the car some years later, Polak sold his 959 S to a noted collector who later sold the car in 2008 to its current custodian, a Porsche collector based in Switzerland. Since then, the 959 S has been the crown jewel of his collection. The car recently spent six months at the Porsche Museum in Stuttgart, where it was on display in a special exhibit of Porsche super cars, celebrating the launch of the 918 Spyder. Furthermore, the car has never been modified from its original format and even still retains its original paint.

Les aficionados de la marque savent bien que les 959 n'ont jamais été livrées neuves aux Etats-Unis, car elles ne répondaient pas aux normes de pollution et d'importation en vigueur. Avec l'un de ses amis, Polak a toutefois trouvé le moyen d'importer la voiture dans ce vaste pays.

Se séparant de la voiture quelques années plus tard, Polak a vendu la 959 S à un collectionneur connu qui, a son tour, l'a cédée en 2008 à un collectionneur de Porsche basé en Suisse et qui la détient encore aujourd'hui. La 959 S a pris la place de joyau de sa collection. Elle a récemment passé six mois au Porsche Museum de Stuttgart où elle était présentée lors d'une exposition consacrée aux supercars de la marque, à l'occasion du lancement du Spyder 918. On notera que la voiture n'a jamais connu la moindre modification et se présente toujours avec sa peinture d'origine.








959 S

The pinnacle of Porsche performance and technology in the 1980s, the 959 S is nothing short of an automotive legend. With only 29 Sport models built, they remain by far and away the most desirable 959s and command a substantial premium over the 'regular' Komfort models. Chassis number 011 boasts a fascinating ownership history, having been delivered to one of the most influential figures in the Porsche world and its status as the first 959 to be registered in the United States.

Presented in exceptionally original condition, this 959 S is a true collector-grade example, worthy of the best Porsche collections in the world.

Au pinacle de la performance et de la technologie Porsche dans les années 1980, la 959 Sport n'est rien moins qu'une légende automobile. Avec seulement 29 exemplaires produits, les modèles Sport sont indiscutablement les 959 les plus désirables et de ce fait leur valeur est nettement plus importante que celle des 959 Komfort, moins exclusives. Le châssis n° 011 possède une histoire assez fascinante, ayant été livré à l'un des personnages les plus influents de la "galaxie Porsche", et détenant le privilège d'avoir été la première 959 immatriculée aux États-Unis.

Se présentant dans un état d'origine exceptionnel, cette 959 se montre digne de figurer dans les meilleures collections Porsche du monde.







132

2014 PORSCHE 911 CARRERA S MARTINI RACING EDITION

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99ZES114574**

€150.000 – €180.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Offered from an exceptional Swiss Porsche collection
One of just 80 examples produced; one of 40 examples in Carrera White
Single ownership from new
Presented in showroom-fresh condition with under 150 kilometres from new

Provient d'une exceptionnelle collection suisse de Porsche
Un des 40 exemplaires de teinte "blanc Carrera", sur un total de 80 voitures produites
Un seul propriétaire depuis l'origine
En état "showroom", moins de 150 km d'origine

The motorsports union between Porsche and Martini created some of the most celebrated racing cars and liveries in automotive history. Martini liveried 917s and 935s are consistently at the top of every Porsche enthusiast's ultimate wish list as some of the most spectacular and memorable racing cars of all time. However, when the

L'association de Porsche et Martini en compétition a fourni quelques-uns des modèles de compétition et des livrées les plus célèbres du sport automobile. Les 917 et 935 « Martini » ont ainsi figuré de tous temps au firmament des voitures les plus mémorables et spectaculaires dans le cœur des passionnés de la marque. Toutefois, après que

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 991. 400 bhp, 3,800 cc DOHC inline six-cylinder engine, seven-speed PDK transmission, front suspension with MacPherson struts, and anti-roll bar; multi-link LSA rear suspension with anti-roll bar; and four-wheel ventilated and cross-drilled disc brakes. Wheelbase: 96.5 in.

Type 991. Moteur six-cylindres à plat, 3 800 cm^3, 1 ACT par banc, 400 ch, boîte de vitesses PDK à sept rapports, suspension avant de type McPherson avec barre antiroulis, suspension arrière multibras LSA avec barre antiroulis, freins à disque ventilés et perforés sur les quatre roues. Empattement 2 451 mm

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

partnership between the two brands ended in the late 1970s, Martini livery would not be seen on another Porsche for nearly 40 years. In 2013, a Martini-liveried 911 GT3 RSR once again appeared on the track, and Porsche would bring Martini livery back to its customers the following year.

Crafted by Porsche Exclusive, buyers were limited to either selecting Carrera White or Black as colours in addition to the Martini livery. However, the optional extras did not stop there. All Martini Racing Edition cars were equipped with the Aerokit Cup, as well as the Sport Chrono package, PCM Navigation system, Bose stereo, full electric seats, sports steering wheel, and numerous Martini-inspired interior accents. The cars were only offered to select European markets, as well as China, Japan, and Latin America.

This particular Carrera White example was purchased new for inclusion in its current Swiss Porsche collection, where it has remained ever since. With only 150 kilometres on its odometer, its remains in virtually as-new condition throughout.

As a factory-sanctioned, Martini-liveried Porsche produced in limited numbers for select markets worldwide, this is a wonderful chance to acquire a very rare automobile.

les partenariats entre les deux marques eurent cessé à la fin des années 1970, la livrée Martini n'allait plus habiller aucune Porsche pendant près de 40 ans. En 2013, une Porsche 911 GT3 RSR aux couleurs Martini est apparue de nouveau en compétition, et Porsche a souhaité dès l'année suivante offrir cette livrée Martini à ses clients.

Dans l'offre proposée par Porsche Exclusive, le choix pour les acheteurs se limitait aux teintes blanc ou noir Carrera, associées à la livrée Martini. L'équipement spécifique ne s'arrêtait pour autant pas là. Tous les modèles de la série Martini Racing bénéficiaient de l'option Aerokit Cup, du package Sport Chrono, du système de navigation PCM, d'une installation audio Bose stéréo, de sièges complètement électriques, d'un volant sport et de nombreux aménagements intérieurs d'inspiration Martini. Les modèles de cette série étaient uniquement proposés sur une sélection de marchés européens, ainsi qu'en Chine, au Japon et en Amérique Latine.

Cet exemplaire de teinte blanc Carrera a été livré neuf pour être intégré à une collection Porsche située en Suisse, qu'elle n'a, depuis, jamais quittée. Avec un compteur qui n'affiche que 150 km, cette voiture se présente dans un état proche du neuf à tous points de vue.

Cette Porsche à la livrée Martini produite par l'usine en série limitée, à destination de marchés sélectionnés, représente une merveilleuse opportunité pour acquérir une automobile particulièrement rare.







133

2005 PORSCHE 911 TURBO S CABRIOLET

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0CB299855675448**

€75.000 – €100.000



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

Offered from a exceptional Swiss Porsche Collection
31,000 miles from new
One of only 300 996 Turbo S Cabriolets built

As one of the most desirable models of the 993 range, for the 996-generation of the Porsche 911, it was only natural that the Turbo S would make a return. Introduced in 2004, towards the end of the 996's life cycle, the Turbo S provided a healthy boost in performance to one of that generation's most adored models.

Issue d'une exceptionnelle collection Porsche en Suisse
31 000 miles (49 900 km) d'origine
Seulement 300 exemplaires de Type 996 Turbo S cabriolet construits

La Turbo S étant déjà un des modèles les plus désirables de la gamme 993, il semblait naturel qu'il soit reconduit pour la génération 996. Ce n'est pourtant qu'au terme du cycle 996, en 2004, que sera présentée la Turbo S, laquelle apportera un surcroît de performances appréciable à l'un des modèles les plus recherchés de cette génération.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 996. 450 bhp, 3.6-litre DOHC horizontally opposed six-cylinder engine with twin turbochargers, six-speed manual transmission, fully independent front and rear suspension, and four-wheel carbon-ceramic disc brakes. Wheelbase: 2,350 mm

Type 996. Moteur six-cylindres à plat, 3,6 litre, 450 ch, 2 ACT par banc, transmission manuelle à six rapports, quatre roues indépendantes, freins à disque carbone-céramique sur les quatre roues. Empattement 2 350 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Technically, the Turbo S remained highly similar to the 996 Turbo but instead was outfitted with the X50 performance option, bumping horsepower up to 450 brake horsepower, as well as fitting Porsche's carbon-ceramic brakes as standard and including a CD changer. Larger turbochargers and improved intercoolers helped to raise torque to 620 newton meters. Top speed was rated at 307 km/h. Coupe and Cabriolet models were offered and about 980 examples were produced; of those, 300 were built as Cabriolets.

Finished in the traditional Porsche colour combination of Silver over a black interior, this particular Turbo S Cabriolet remains in splendid condition inside and out. With 31,000 miles on its odometer, it has been regularly enjoyed but always well maintained and presents as such. With the 996 generation of 911 Turbos on the rise, the Turbo S Cabriolet remains one of the most desirable variants due to its rarity. As a result, well-kept examples seldom become available for purchase, and this example should not be overlooked.

Sur le plan technique, la Turbo S s'avère très proche de la 996 Turbo, mais bénéficie du « kit performances » X50 qui propulse la puissance à 450 ch, ainsi que du montage en série de freins carbone-céramique. La voiture est également équipée en série d'un lecteur multi CD. Les turbocompresseurs plus importants et les échangeurs améliorés permettent d'augmenter le couple qui atteint désormais la valeur de 63,2 mkg. La vitesse maximale s'établit à 307 km/h. Le modèle était proposé en versions coupé et cabriolet totalisant environ 980 exemplaires ; parmi eux, 300 étaient des cabriolets.

Proposée avec la traditionnelle combinaison de couleurs gris argent avec intérieur noir, cette Turbo S Cabriolet se présente dans un état splendide, à l'intérieur comme à l'extérieur. Telle qu'elle est présentée, le compteur affiche 31 000 miles [49 900 km], et elle a été régulièrement utilisée et bien entretenue. Compte tenu de l'attrait grandissant pour les 911 Turbo de la génération 996, ce Cabriolet Turbo S constitue du fait de sa rareté une des versions les plus attirantes. En conséquence, les exemplaires bien entretenus sont rares sur le marché et l'opportunité d'acquérir cette voiture en particulier ne devrait pas être négligée.



134

1962 ASTON MARTIN DB4 SERIES IV

CHASSIS / CHÂSSIS: **DB4/838/L** ENGINE / MOTEUR: **370/917**

€425.000 – €500.000



Factory left-hand-drive example

Retains its original, numbers-matching engine

Beautifully finished in the attractive period colour combination of Goodwood Green over tan with contrasting piping

Recent service and detail by Aston Martin main agents

Modèle conduite à gauche d'origine

Moteur d'origine, numéros concordants ("matching numbers")

Superbe finition dans la séduisante combinaison de teintes" Goodwood Green" avec sellerie beige et passepoils contrastés

Révision et travaux de finition récents par un des principaux agents Aston Martin

The Aston Martin DB4 was a true turning point in the marque's history, bringing together advanced British engineering, elegant Italian styling, and exceptional GT performance. The Harold Beech-designed rigid steel platform was all new, while the bodywork was styled by Touring of Milan, using their vaunted Superleggera

L'Aston Martin DB4 marque un véritable tournant dans l'histoire de la marque, car elle combine la brillante technique anglaise, l'élégant style italien et les performances exceptionnelles d'une GT. La plateforme rigide conçue par Harold Beech était complètement nouvelle, la carrosserie étant dessinée par Touring, de

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

240 bhp, 3,670 cc DOHC inline six-cylinder engine with dual SU carburettors, four-speed manual transmission, independent front suspension with upper and lower control arms, coil springs, and an anti-roll bar; live rear axle with Watt's linkage, trailing links, and coil springs; and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,489 mm

Moteur six-cylindres en ligne, 3 670 cm3, 240 ch, 2 ACT, deux carburateurs SU, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant indépendante à bras supérieurs et inférieurs, ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis ; essieu arrière rigide avec ressorts hélicoïdaux, bras tirés et barre de Watt ; freins à disques à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 489 mm.

DOCUMENTS

Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

construction process, with hand-formed aluminium alloy panels wrapped over small-diameter steel tubing. The result was a perfectly proportioned profile, which set the style template for the famous DB5 and later DB6 models that followed.

Performance output came thanks to a new Tadek Marek-designed engine, cast from aluminium and boasting prodigious torque. It was based on the DBR2 racing motor and was capable of propelling the DB4 to 141 mph, with four-wheel disc brakes to bring it down from speed (0–100–0 in 30 seconds!). When the car was launched in October 1958, the DB4 was among the fastest GT cars of its time—a true gentleman's express.

Milan, qui utilisait son procédé de fabrication Superleggera composé de panneaux d'aluminium posés sur des tubes d'acier de petit diamètre. Il en résultait une forme parfaitement proportionnée qui établissait le style des futures DB5 et DB6.

Les performances étaient obtenues grâce à un nouveau moteur en aluminium conçu par Tadek Marek, qui développait un couple très élevé. Il était dérivé du moteur DBR2 de compétition et permettait à la DB4 de dépasser 225 km/h en pointe, quatre freins à disques assurant des ralentissements efficaces (0-160-0 km/h en 30 s). Lors de son lancement en octobre 1958, la DB4 faisait partie des GT les plus rapides de son époque, un véritable express de gentleman.













As the DB4 underwent numerous running changes throughout its five-year lifespan, the Aston Martin Owners Club Register has separated DB4s into five series, which roughly correspond to the updates during production. The Series IV – the last of the 'original proportion' DB4s – featured a new grille with seven vertical bars, and rear lights were recessed into the bodywork, while the car's bonnet scoop was lowered, all features which survived through the DB5.

La DB4 connaissait de nombreuses modifications au course de son existence, si bien que l'Aston Martin Owners Club Register l'a répartie en cinq séries, qui correspondent aux changements effectués pendant la production. La Série IV (la dernière des DB4 aux "proportions d'origine"), est dotée d'une nouvelle calandre comportant sept barrettes verticales et les feux arrière sont intégrés dans la carrosserie, alors que la prise d'air de capot est plus basse, autant de caractéristiques que l'on retrouvera sur la DB5.

Chassis number DB4/838/L was originally delivered to a Mr Fred McDonald in Ontario and delivered on 6 June 1962. Mr McDonald ordered his car with the option of a Motorola Radio, a feature which the car retains to this day. The Aston Martin build sheet (a copy of which is available with the car) records a second Ontario owner and ongoing factory documented service work. It is believed that the car has spent the vast majority of its life in North America before eventually crossing the Atlantic for a second time and joining the collection of its current custodian.

Today the car is beautifully finished in the attractive period colour combination of Goodwood Green over tan with contrasting piping and has been freshly serviced and detailed by Aston Martin main agents. Furthermore, it is offered with a correct owners handbook, tool kit, and jack. The DB4 should be considered one of the most influential automotive designs of the 20th century, setting the standard for style and performance in subsequent Aston Martin models, which continues to this day.

La voiture portant le n° de châssis DB4/838/L a été livrée neuve le 6 juin 1962 à un M. Fred McDonald, dans l'Ontario (USA). Il a commandé sa voiture avec une radio Motorola en option, dont elle est encore équipée aujourd'hui. Sur la fiche usine (dont une copie est jointe au dossier de la voiture) apparaît un deuxième propriétaire dans l'Ontario, et des travaux documentés de révision régulières à l'usine. Il est probable que la voiture ait passé la plus grande partie de son existence en Amérique du Nord, avant de traverser l'Atlantique pour la deuxième fois et de rejoindre la collection de l'actuel propriétaire.

Aujourd'hui, la voiture présente une magnifique finition dans la séduisante combinaison de teintes d'époque, " Goodwood Green" avec sellerie beige et passepoils contrastés. Elle a été récemment révisée et contrôlée dans le détail par un des principaux agents Aston Martin. De plus, elle est vendue avec un manuel d'utilisateur, une trousse à outils et un cric corrects. La DB4 doit être considérée comme une des voitures les plus importantes du XXe siècle, car elle a posé les bases du style et des performances des Aston Martin qui ont suivi, jusqu'aux modèles actuels.



135

1948 ALFA ROMEO 6C 2500 S CABRIOLET

COACHWORK / CARROSSERIE: **PININ FARINA** CHASSIS / CHÂSSIS: **916.009**

€200.000 – €300.000



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

Original chassis and body

One of only 779 produced by Pinin Farina between 1939 and 1952

Called 'The Last Great Alfa', the 6C 2500 is the last in the long line of six-cylinder Alfas that began in 1928 with the 6C 1500. It heralded the end of an era for Alfa Romeo and was bodied by some of the most famous carrozzeria of the time – Touring, Bertone, Zagato, and of course, Pinin Farina.

Châssis et carrosserie d'origine

Seulement 799 exemplaires produits par Pinin Farina entre 1939 et 1952

Surnommée "La dernière grande Alfa", la 6C 2500 est la dernière de la longue lignée d'Alfa Romeo six-cylindres, commencée en 1928 avec la 6C 1500. Elle a signé la fin d'une époque pour Alfa Romeo et elle était carrossée par certaines des plus célèbres carrozzeria de son temps : Touring, Bertone, Zagato et, bien sûr, Pinin Farina.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

95 bhp, 2,443 cc dual overhead-cam inline six-cylinder engine with Weber carburettor, four-speed manual transmission, four-wheel independent suspension with front double wishbone with coil springs, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 3,000 mm

Moteur six-cylindres en ligne, 2 443 cm3, 95 ch, 2 ACT, carburateur Weber, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant et arrière indépendante avec doubles triangles et ressorts hélicoïdaux à l'avant, freins à tambours à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 3 000 mm

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Described by automotive author and historian Griffith Borgeson as a 'bridge to post-World War II production', the 6C 2500 model retained the 6C 2300's independently sprung suspension while upgrading the engine. Bruno Treviso redesigned the classic straight-six engine, increasing the cylinder bore by 2 millimetres, improving the cylinder head for improved aspiration and increased compression. These improvements, along with a better fuel feed, helped the 6C 2500 become the first Alfa Romeo to reach 100 mph. The Sport configuration, with its lightweight bodywork, boasts a respectable 95 brake horsepower.

The 6C 2500 S on offer here was delivered new in Spain, having been ordered on 28 October 1947 and delivered on 9 March 1948, through Alfa Romeo importer Ruiz Jimenez. It was sold to a Mr Dioniso, then head of the Madrid Stock Exchange agents, who gifted it to his mistress, Ms Emilia Sierra. The car retains an interesting additional data plate issued in Spain, which details its delivery to Ms Sierra. The car remained in its original ownership until 1987, when it was acquired by its second owner, who had the car restored and kept it well maintained before passing it to another owner. The body was found to be supremely original, aside from having been repainted, and had never seen rust or damage.

This example is sold with Swiss tax paid and drives and presents well, waiting for a new owner to enjoy and appreciate it as one of the last truly hand-built, luxury Alfa Romeos.

Présentée par l'historien et auteur automobile Griffith Borgeson comme "une passerelle vers la production d'après-guerre", la 6C 2500 reprenait la suspension indépendante de la 6C 2300 avec un moteur modifié. Bruno Treviso redessinait le six-cylindres en ligne et augmentant l'alésage de 2 mm et en modifiant la culasse pour améliorer la circulation des gaz et augmenter le taux de compression. Ces modifications, associées à un meilleur système d'alimentation, ont contribué à faire de la 2500 la première Alfa Romeo capable d'atteindre 160 km/h. La version Sport, avec sa carrosserie légère, bénéficiait de la puissance respectable de 95 ch.

Après avoir été commandée le 28 octobre 1974, la 6C 2500 S proposée ici a été livrée neuve le 9 mars 1948 en Espagne, par l'intermédiaire de l'importateur Alfa Romeo Ruiz Jimenez. Elle a été vendue à un M. Dioniso, qui dirigeait alors les agents de change de la bourse de Madrid et qui en faisait cadeau à sa maîtresse, Mlle Emilia Sierra. La voiture comporte une intéressante plaque d'informations délivrée en Espagne, qui détaille la livraison à Mlle Sierra. La voiture est restée entre les mains de son premier propriétaire jusqu'en 1987, date à laquelle elle était cédée à son deuxième propriétaire. Celui-ci la faisait restaurer et la maintenait en bon état avant qu'elle ne passe chez un autre propriétaire. La carrosserie était considérée comme en remarquable état d'origine, hormis le fait qu'elle avait été repeinte, et n'avait souffert ni de corrosion ni de dommages.

Vendu avec la taxe suisse payée, cet exemplaire fonctionne et se présente bien, tout en attendant qu'un nouveau propriétaire l'utilise et en profite comme une des dernières Alfa Romeo de luxe et de construction vraiment artisanale.



136

2016 PORSCHE 911 R

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99ZGS194422** SERIAL / SÉRIE: **967/991**

€450.000 – €650.000



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

The only PTS 911 R delivered to France

PTS Slate Grey with numerous Exclusive options

A one-off 'Tribute to Steve McQueen'

The 967th example of just 991 examples produced

The most anticipated 911 of the 21st century

Seule 911 R à la peinture personnalisée (PTS) livrée en France

Teinte gris ardoise personnalisée et nombreuses options provenant du programme de personnalisation Porsche Exclusive

Un hommage exceptionnel à Steve McQueen

967e exemplaire de la série limitée de 991 unités

La Porsche 911 la plus attendue du XXIe siècle

The introduction of the 991-generation of the 911 GT3 RS caused quite the fanfare amongst Porsche's most faithful customers. Gone was the long-adored six-speed manual transmission, replaced with Porsche's Doppelkupplungsgetriebe transmission in the relentless pursuit of performance. While

La présentation de la 911 GT3 RS de la génération 991 a provoqué un véritable remue-ménage auprès des clients Porsche les plus fidèles. Disparue la transmission manuelle à six rapports vénérée depuis si longtemps, place à la transmission "Porsche Doppelkupplungsgetriebe" (PDK), dans cette incessante quête de performances. Alors que certains enthousiastes préféraient

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 991. 500 bhp, 3,996 cc DOHC horizontally opposed six-cylinder engine with direct injection, six-speed manual transmission, front and rear independent suspension, and four-wheel carbon-ceramic brakes. Wheelbase: 2,457 mm

Type 991. Six-cylindres à plat, 3 996 cm^3, 1 ACT par banc, 500 ch, injection directe, transmission manuelle six rapports, suspension avant et arrière indépendante, freins à disque carbone-céramique sur les quatre roues. Empattement 2 457 mm

DOCUMENTS
French Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

some enthusiasts favoured the PDK transmission for its lightning-quick shift times and smooth gear changes, others saw the departure of the traditional six-speed manual as the departure of the true driver's car.

Porsche heard its customer's calls and promised something that would be truly incredible: a limited edition 911 with the drivetrain of the GT3 RS but catering to the temperament of the enthusiast driver by fitting a manual transmission. While the car was just rumoured, customers began begging dealerships to take their deposits and give them an allocation in sheer anticipation for what would be an incredible car.

The 911 R was finally introduced at the 2016 Geneva Motor Show. Mechanically similar to the GT3 RS, the 911 R enjoys numerous changes to the suspension, steering, and most notably, the custom-built six-speed manual. However, unlike the GT3 RS, the 911 R is not about the fastest possible lap time, it is about involving the driver with the car and creating the most enjoyable driving experience possible.

la transmission PDK pour ses changements de rapports en douceur à la vitesse d'un éclair, d'autres vécurent l'abandon de la boîte de vitesses traditionnelle à six rapports comme la disparition d'une voiture de « vrai pilote ».

Porsche a entendu le message de ses clients et a fait une promesse véritablement incroyable : produire une série limitée de 911 équipées de la transmission de la GT3 RS, mais qui puisse satisfaire les ardeurs des conducteurs les plus enthousiastes en installant une boîte de vitesses manuelle. Alors que des rumeurs commençaient à peine à circuler sur la sortie de ce modèle, certains clients ont commencé à supplier leurs concessionnaires pour qu'ils acceptent un chèque d'acompte et les intègrent dans une liste d'attente, en pure anticipation de ce qui promettait d'être une voiture incroyable.

La 911 R fut finalement présentée au Salon de Genève 2016. Mécaniquement identique à la GT3 RS, la 911 RS profite de nombreuses modifications apportées à la suspension, la direction et surtout la boîte de vitesses manuelle spéciale à six rapports. Toutefois, au contraire de la GT3 RS, la 911 R n'est pas conçue pour signer le meilleur temps sur un tour de piste, mais plutôt pour rapprocher le conducteur de son automobile et lui faire vivre les meilleurs moments de conduite.





While only made available with two standard colours and stripe options, a handful of clients requested Paint to Sample (PTS) colours and were approved, instantly making those examples the most desirable and unique. This particular 911 R benefits from a host of Porsche Exclusive options and remains as one of the most unique examples seen to date. Delivered new to Paris, it is finished in Slate Grey with contrasting silver bonnet stripes and yellow Porsche lettering, and a Black leather interior and bucket seats with houndstooth inserts. Built as a tribute to Steve McQueen by its original owner, the car features personalized illuminated door sills inscribed with McQueen's famous quote: 'Racing is life. Anything that happens before or after is just waiting.'

Furthermore, it is outfitted with the single mass flywheel, Bi-Xenon headlights in black, Bose sound system, Sport Chrono pack, personalized interior with custom floor mats, and the front

Alors que seulement deux couleurs standard étaient disponibles pour la carrosserie et les bandes décoratives, une poignée de clients ont demandé de pouvoir profiter du programme de peinture personnalisé PTS et ont obtenu gain de cause, ce qui rend ces exemplaires particulièrement désirables et uniques. La 911 R présentée ici bénéficie de nombreuses options "Porsche Exclusive" et apparaît comme l'un des exemplaires les plus exclusifs connus à ce jour. Livrée neuve à Paris, elle est de couleur gris ardoise avec des bandes argentées sur le capot avant et un lettrage Porsche jaune sur les côtés. L'intérieur est en cuir noir, avec des inserts en motif pied de poule sur les sièges baquets. Réalisée dans l'esprit d'un hommage à Steve McQueen par son premier propriétaire, la voiture est équipée de seuils de portière personnalisés et éclairés, comportant la fameuse citation de McQueen : « Racing is life. Anything that happens before or after is just waiting. » "[La course, c'est la vie. Tout ce qui se passe avant ou après n'est qu'attente"].

En outre, elle est équipée du volant moteur d'une seule pièce, de phares bi-xénon teintés en noir, d'un système audio Bose, du pack Sport Chrono, d'un intérieur personnalisé avec des tapis de sol spéciaux, et de l'avant modifié, parmi les différentes options.

nose lift, amongst other options. At the time of purchase, the original owner was told that there would not be another 911 R with the same colours or options. The original owner also specified number 967 to celebrate the original 911 R built for racing in 1967.

Finally, 25% of the car's hammer price above its reserve (with a minimum of €25.000) will be given towards research for curing cancer in children, financed by the Gustave Roussy foundation. Located in Villejuif, just south of Paris, the Institut Gustave Roussy is one of the world's leading cancer research institutes investing in cutting-edge technology and medicine, with the aim of making major advancements in the fight against cancer.

Tastefully specified with many unique features, including PTS, perhaps Porsche's own slogan sums up the 911 R best: there is no substitute.

Au moment de l'achat, son propriétaire s'est fait préciser qu'il n'y aurait aucune autre 911 R fournie avec les mêmes teintes et options. Il a aussi demandé spécifiquement le numéro 967 (son numéro dans cette série limitée), choisi pour célébrer le millésime 1967, année de la sortie de la première 911 R.

Enfin, on notera que 25 % de la part d'adjudication dépassant le prix de réserve (avec un minimum de 25 000 €) seront donnés à la fondation Gustave Roussy qui finance des travaux de recherche sur les cancers infantiles. Situé à Villejuif, l'Institut Gustave Roussy, qui figure parmi les meilleurs instituts de recherche sur le plan mondial, investit dans les technologies de pointe et les traitements, dans le but de réaliser des avancées majeures dans le combat contre le cancer.

Personnalisée avec goût grâce à de nombreuses caractéristiques spécifiques, notamment le programme de peinture PTS, cette 911 R ne saurait être mieux résumée que par le dicton de Ferdinand Porsche lui-même : "Il n'y a pas de substitut".



137

1963 FERRARI 250 GTE 2+2 SERIES III

CHASSIS / CHÂSSIS: **4139 GT** ENGINE / MOTEUR: **4139 GT** BODY / CARROSSERIE : **363**
GEARBOX / BOÎTE DE VITESSES: **17-63** DIFFERENTIAL / DIFFÉRENTIEL: **16-63**

€430.000 – €480.000



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

One of the finest 250 GTEs in existence
Highly desirable Series III example in Grigio Scuro
Full concours restoration by GTO Engineering
Fully matching numbers with Ferrari Classiche certification

Une des plus belles 250 GTE existantes
Exemplaire éminemment désirable de la série III, de teinte "Grigio Scuro"
Restauration concours effectuée par GTO Engineering
Numéros concordants ("matching numbers") et certification Ferrari Classiche

Due to increasing financial pressure on Enzo Ferrari's company from burgeoning racing costs, Ferrari needed a commercial success in the grand touring market to keep itself afloat in the early 1960s. Aston Martin and Maserati had both proven a strong market for the 2+2 design,

Du fait de l'accroissement de la pression financière sur l'entreprise d'Enzo Ferrari, due à l'augmentation des dépenses liées à la compétition, Ferrari avait besoin au début des années 1960 de succès commerciaux sur le marché des voitures de Grand Tourisme pour se maintenir

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

240 bhp, 2,953 cc SOHC Colombo V-12 engine with twin-choke Weber 36DCS carburettors, four-speed transmission with overdrive, independent front suspension, live rear axle with leaf springs and coil springs, and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,600 mm

Moteur V12, 2 953 cm^3, 1 ACT par banc, 240 ch, carburateurs Weber 36DCS, transmission manuelle à quatre rapports plus overdrive, suspension avant indépendante, essieu arrière rigide avec ressorts à lames et ressorts hélicoïdaux, freins à disque à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement : 2 600 mm

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

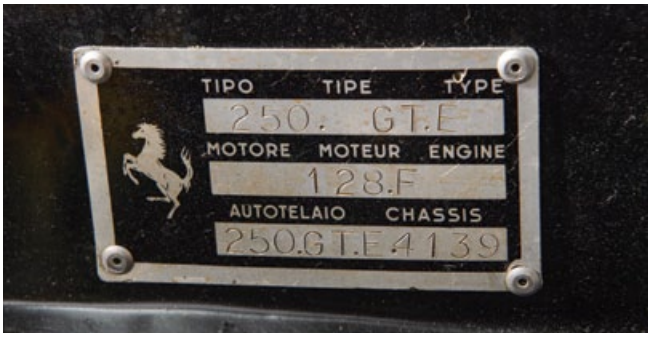
so a 2+2 was an obvious choice for Ferrari. Enzo also wanted a four-seater car as a vehicle for his chauffeur, himself, his wife, and the family dog!

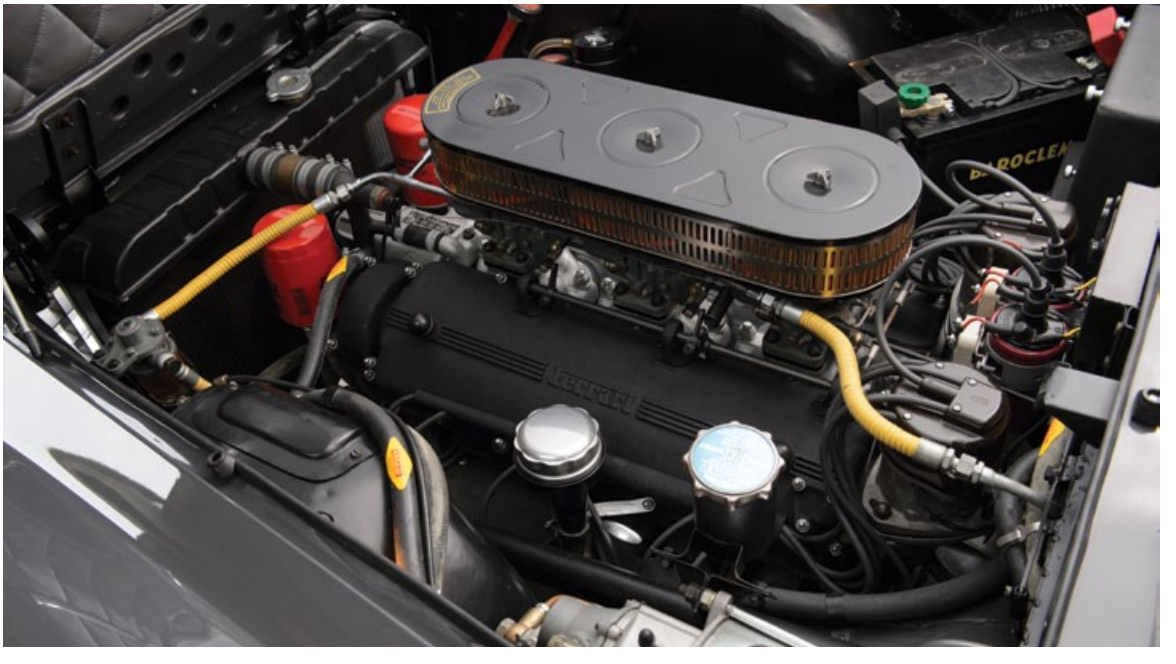
The 250 GTE made its debut at the 1960 24 Hours of Le Mans in the hands of the course marshal before making its official debut at the Paris Salon later that year. The GTE was one of Ferrari's most successful road cars, as 954 examples were delivered over a four-year production run. Staying true to its competition roots, Ferrari used the same chassis as the 250 GT LWB Tour de France, but the engine was moved eight inches forward. Pininfarina's design raised the rear section of the roof, providing more cabin space for rear seats whilst still maintaining the same wheelbase and increasing the front and rear track.

à flots. Aston Martin et Maserati ayant déjà prouvé l'existence d'un véritable marché pour les 2+2, le choix de cette architecture s'imposait pour Ferrari. Enzo souhaitait aussi une quatre places capable de transporter son chauffeur, lui-même, son épouse et le chien de la famille !

La première apparition publique de la 250 GTE eut lieu pendant les 24 Heures du Mans 1960, où elle fut confiée au directeur de course, avant sa présentation officielle au Salon de Paris, plus tard dans l'année. La GTE a été un des plus grands succès commerciaux de Ferrari, avec 954 exemplaires livrés pendant ses quatre années de production. Restant fidèle à ses racines ancrées dans la compétition, Ferrari a utilisé la même base que celle de la 250 Tour de France châssis long, mais le moteur était installé environ 20 cm plus en avant. Le dessin de Pininfarina relevait la partie arrière du toit, ce qui permettait ainsi de disposer de davantage d'espace pour les sièges arrière, tout en conservant le même empattement mais en augmentant les voies avant et arrière.







The 250 GTE Series III offered here is arguably one of the finest examples in existence. Chassis number 4139 GT was delivered in February 1963 via the Bologna dealer S.I.V.A.M. to Mr Evain and was finished in the very tasteful combination of Grigio Scuro and Pelle Rossa. During the 1960s, it was exported to the United States and by late 1969, it was offered privately for sale by Raymond Gettings of Charleston, South Carolina.

In September 1969, Gettings sold 4139 GT to Mr Thomas White of Greenville, South Carolina, who decided to carry out a complete restoration. White dismantled 4139 GT in its entirety, carefully storing all the parts, but the restoration went no further. Chassis number 4139 GT was kept in this state for the next four decades, never being parted out for spares, before being acquired by GTO Engineering in 2011 for its current owner.

La 250 GTE Série III proposée ici est probablement une des plus belles existant aujourd'hui. Le châssis n° 4139 GT fut livré en février 1963 par l'agent S.I.V.A.M. de Bologne à un M. Evain et se présentait dans une combinaison du meilleur goût, "Grigio Scuro" et intérieur "Pelle Rossa". Dans les années 1960, elle a été exportée vers les États-Unis et, à la fin de 1969, proposée à la vente par Raymond Gettings, de Charleston (Caroline du Sud).

En septembre 1969, Gettings a vendu cette voiture (châssis 4139 GT) à M. Thomas White, de Greenville en Caroline du Sud, qui entreprit une restauration complète. La voiture fut alors entièrement démontée, toutes les pièces soigneusement rangées mais cette restauration n'allait pas plus loin. Le châssis 4139 GT a ensuite été conservé ainsi pendant quatre décennies, sans jamais se départir de ses pièces, avant que GTO Engineering s'en porte acquéreur en 2011 pour le compte de l'actuel propriétaire.









GTO Engineering set about restoring 4139 GT over three years to concours condition, keeping as many original parts as possible. All of the mechanicals were completely rebuilt and it was refinished in its original colours and specification. For the interior trim, 4139 GT was transported to Tappezzeria Luppi in Modena. Following its restoration, 4139 GT was granted Red Book certification by Ferrari Classiche, confirming its outstanding originality. Today, 4139 GT shows just over 29,000 genuine kilometres on its odometer, roughly 300 of which were added since its restoration.

In recent years, enthusiasts' attention has turned to the 250 GTEs, and many collectors have come to appreciate the comfort, style, and usability that made them so popular in the early sixties. Many 250 GTEs have led difficult lives, so to find such an original and perfectly restored example is very rare indeed.

GTO Engineering a alors entrepris une restauration qui a duré trois ans, pour amener 4139 GT à un état concours tout en conservant le plus grand nombre de composants d'origine. Tous les éléments mécaniques ont été entièrement refaits et la voiture a retrouvé ses couleurs et ses spécifications d'origine. Pour la réfection de la sellerie, 4139 GT a ensuite été envoyée à Modène chez Tappezzeria Luppi. Après cette restauration, 4139 GT a obtenu son livret rouge de certification fourni par Ferrari Classiche, confirmant son remarquable état. Aujourd'hui, le compteur de 4139 GT affiche à peine plus de 29 000 km d'origine, dont 300 ont été parcourus depuis la restauration.

Depuis quelques années, l'intérêt des passionnés s'est tourné vers les 250 GTE, et de nombreux collectionneurs ont commencé à en apprécier le confort, le style et la facilité d'utilisation qui ont fait son succès au début des années 1960. Nombre de 250 GTE ont connu une vie difficile. Il devient donc extrêmement rare d'en trouver un exemplaire aussi original et parfaitement restauré.

138

1941 JAGUAR SS100 2½-LITRE ROADSTER

CHASSIS / CHÂSSIS: **49061** ENGINE / MOTEUR: **L985E** BODY / BODY: **5014**

€385.000 – €445.000



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

One of the last SS 100s built and delivered during March 1941 via Henly's of London Fantastic continuous provenance from 1950

Extensive history files, including a buff logbook, letters, and invoices

Exhibited three times at the Henry Ford Museum

All matching numbers, with its original 2.5-litre engine

Une des dernières SS100 produites, livrée en mars 1941 via Henly's, de Londres

Fantastique historique, ininterrompu depuis 1950

Important dossier historique comprenant un ancien "logbook", des courriers et des factures

Exposée trois fois au Henry Ford Museum

Tous numéros concordants, moteur 2,5 litres d'origine

The SS100 has remained a firm favourite amongst collectors and is undoubtedly one the defining British automobiles of the pre-war era. While the Jaguar name first appeared in 1935 with the SS90, greater fame

La SS100 a toujours fait partie des voitures préférées des collectionneurs, et elle est indiscutablement l'une des voitures anglaises les plus emblématiques de la période d'avant-guerre. Alors que le nom Jaguar est apparu en

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

102 bhp, 2,663 cc overhead-valve inline six-cylinder engine with dual SU carburettors, four-speed manual transmission, independent front and solid axle rear suspension with semi-elliptic leaf springs and friction shock absorbers, and four-wheel mechanical drum brakes. Wheelbase: 2,641 mm

Six-cylindres en ligne, 2 663 cm3, soupapes en tête, 102 ch, deux carburateurs SU, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant indépendante et essieu arrière rigide avec ressorts à lames et amortisseurs à friction, freins à tambours à commande mécanique sur les quatre roues. Empattement 2 641 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

was accrued by the short-chassis SS 100 Jaguar Roadster. The wheelbase was shortened to 104 inches, and as the name implies, 100 mph was on its horizon. With twin SU carburettors, it made 105 brake horsepower, and the four-speed gearbox had synchromesh on the top three gears. At 2,600 pounds, it had plenty of energy, and many owners chose to compete in them at Donington Park, Shelsley Walsh, and on the RAC Rally.

Only six SS100s were delivered during 1941, and these are believed to be the very last made; as noted on its JDHT Certificate, chassis number 49061 was despatched via Henly's of London in March 1941 and registered later that year on 3 October 1941 with registration 'GLB 300', which it still carries today. The original owner is believed to be Captain George David Rollinson, who was the first registered keeper on its buff logbook from 24 April 1950. Later in 1950, it was sold to Reginald Rogerson Burton, who kept it for only 15 months, but clearly cherished his car as noted in correspondence with a later owner. He also provided period photos of his SS 100 in its original colours of black with brown leather. Burton sold chassis number 49061 to its next owner, Ronald D. Hadley, on 18 September 1951 and would keep it for another two years as recalled in characterful letters with Grahame Bull.

1935 sur la SS90, la célébrité est arrivée surtout avec la SS100 Jaguar Roadster à châssis court. L'empattement était raccourci de 26 cm et, comme le souligne le nom de la voiture, la vitesse de pointe de 100 mph (161 km/h) était en vue. Avec ses deux carburateurs SU, le moteur développait 102 ch et la boîte à quatre rapports était synchronisée sur les trois derniers. Pour 2 600 livres, elle offrait d'excellentes performances et de nombreux amateurs se son laissés séduire pour aller courir à Donington Park, Shelsley Walsh ou au Rallye du RAC.

Seulement six SS100 ont été livrées en 1941, et elles sont considérées comme les toutes dernières produites ; comme l'indique le certificat du JDHT, la voiture portant le numéro de châssis 49061 a été livrée en mars 1941 via Henly's, de Londres, et immatriculée plus tard dans l'année, le 3 octobre 1941, sous le numéro "GLB 300" qui est encore le sien aujourd'hui. Le premier propriétaire est probablement le capitaine George David Rollinson, qui apparaît comme le premier propriétaire officiellement enregistré sur l'ancien "logbook", le 24 avril 1950. Plus tard cette même année, la voiture était cédée à Reginald Rogerson Burton, qui la gardait 15 mois, mais en prenait visiblement grand soin comme cela est indiqué dans une correspondance avec un propriétaire ultérieur. Il fournissait aussi des photos d'époque de la SS100 dans ses teintes d'époque, noir avec une sellerie marron. Burton vendait la voiture le 18 septembre 1951 à son propriétaire suivant, Ronald D. Hadley, qui allait la garder deux ans comme cela est précisé dans des lettres échangées avec Grahame Bull.





Chassis number 49061 as seen in The Henry Ford in the mid 1950s. *Courtesy of the owner.*

The SS100's life took its most interesting turn in July 1953 when an American student, Carl Avery Bross, became its new owner and registered it at his residence, the Cavendish Hotel, on Jermyn Street. Bross would later be credited as one of the first Ferrari collectors in North America, mainly collecting important Grand Prix and sports cars during the 1960s. Bross had Jaguar carry out mechanical work and had the colours changed to white and red trim during his ownership. Following this work, Bross took his SS 100 with him back to Michigan. He almost immediately ended up selling 49061 to fund another purchase. Thereafter, Dr Russell Atchison became its first long-term owner, keeping his SS 100 for 34 years.

Chassis number 49061 would enjoy a very active life with Atchison, being used in SCCA time trails and road rallies. Most importantly, Atchison lent it to the Henry Ford Museum's 'Sports Cars in Review' exhibition from 1955 to 1957, where it sat alongside D-types and other great competition cars of the

En juillet 1953, l'histoire de cette SS100 prenait une tournure très intéressante quand un étudiant américain, Carl Avery Bross, en faisait l'acquisition et l'immatriculait à sa résidence, l'hôtel Cavendish, sur Jermyn Street, à Londres. Bross serait plus tard considéré comme un des premiers collectionneurs de Ferrari d'Amérique du Nord, collectionnant principalement d'importantes machines de Grand Prix et de sport pendant les années 1960. Bross confiait à Jaguar des travaux mécaniques et faisait changer la couleur de la voiture, qui devenait blanche avec sellerie rouge. A la suite de ces travaux, Bross ramenait la SS100 chez lui dans le Michigan. Il la vendait presque immédiatement après, pour financer un autre achat, à Russell Atchison, qui allait être celui qui la garderait le plus longtemps, 34 ans.

Cette voiture (châssis 49061) allait alors profiter d'une vie très active, Atchison l'utilisant dans les rallyes et épreuves chronométrées de la SCCA. De plus, il la prêtait au Henry Ford Museum pour l'exposition "Sports Cars in Review", de 1955 à 1957, où elle était présentée à côté d'une Type D et d'autres légendes de compétition. Atchison gardait sa

time. Atchison kept his SS100 until 1989, when it was reimported back to the United Kingdom by Mr Shah of the Messenger Group, who had a considerable amount of sympathetic mechanical and cosmetic work carried out with specialists. The next custodian was marque enthusiast Grahame Bull, who went to extraordinary lengths to research and compile its three large history files, which contain a huge number of period documents and are a great credit to this SS 100. The current owner acquired chassis number 49061 in 2012 and has since spent several thousand pounds on maintenance whilst being driven gently; an RM Sotheby's specialist has been driven in this SS 100 and can report that it performs extremely well. The current mileage stands at 52,200 miles, which is believed to be genuine.

Presented in very fine condition and with all numbers matching, including its original 2½-litre engine, this very late SS 100 can be considered as one of the finest survivors of the marque. Ready today to be enjoyed by its next owner on rallies or roads, this SS 100 would greatly complement any collection.

SS100 jusqu'en 1989, année à laquelle elle était réimportée en Grande-Bretagne par M. Shah, du groupe Messenger, qui la confiait à des spécialistes pour mener à bien de nombreux travaux mécaniques et cosmétiques. Le propriétaire suivant était Grahame Bull, passionné de la marque qui se lançait dans des recherches approfondies et compilait trois grands classeurs historiques, qui contiennent un nombre très important de documents d'époque et constituent un apport précieux à l'histoire de cette SS100. L'actuel propriétaire l'a achetée en 2012 et a dépensé plusieurs milliers de livres en entretien, tout en utilisant la voiture avec circonspection ; un spécialiste de RM Sotheby's a pu prendre le volant de cette SS100 et peut confirmer qu'elle fonctionne extrêmement bien. Le compteur affiche aujourd'hui 52 200 miles, ce qui correspond probablement au chiffre d'origine.

En bel état et tous numéros concordants ("matching numbers"), y compris son moteur 2,5 litres d'origine, cette SS100 parmi les dernières produites peut être considérée comme une des plus belles survivantes de la marque. Prête aujourd'hui à être utilisée avec plaisir par son prochain propriétaire en rallye ou sur la route, cette SS100 sera un très beau complément à toute collection.



139

1998 RUF CTR2 SPORT

CHASSIS / CHÂSSIS: **W09BC0361WPR06002** ENGINE / MOTEUR: **CTR2 36074**

€450.000 – €550.000

NO RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Delivered new to RUF test driver, Steve Beddor, following his remarkable result for RUF at Pikes Peak in 1997

Only two private owners from new and 17,647 kilometres on the odometer

One of only 15 RUF CTR2 Sports built by RUF

Accompanied by a Certificate of Authenticity and factory build sheet

Livrée neuve à Steve Beddor, pilote d'essais de RUF, à la suite de son excellent résultat à Pikes Peak en 1997

Deux propriétaires seulement et 17 647 km au compteur

Une des 15 RUF CTR2 Sport produites

Certificat d'authenticité et fiche de fabrication de l'usine

The origins of RUF date back to the late 1930s when Alois Ruf Sr opened a garage in the small town of Pfaffenhausen in southern Germany, and after the war the company became known for developing touring buses. As the company's success grew, Alois Ruf Jr began dedicating his

Les origines de RUF remontent à la fin des années 1930, lorsqu'Alois Ruf père a ouvert un garage dans la petite ville de Pfaffenhausen, dans le sud de l'Allemagne. Il a ensuite développé son activité après la guerre avec la construction d'autocars de tourisme. Alors que l'entreprise connaissait

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

580 bhp, 3,600 cc horizontally opposed six-cylinder engine, twin Turbocharges, all-wheel drive, six-speed gearbox, front and rear independent suspension, front McPherson-struts and wishbones, rear multi-link axle, and four-wheel carbon-ceramic brakes. Wheelbase: 2,270 mm

Moteur six-cylindres à plat, 3 600 cm^3, 580 ch, deux turbocompresseurs, transmission six rapports, quatre roues motrices, suspension avant et arrière indépendante, triangles et jambes McPherson à l'avant, essieu multibras à l'arrière, freins carbone-céramique sur les quatre roues. Empattement : 2 270 mm

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

time and energy to restoring and servicing Porsches. Ownership of the company passed to Alois Ruf Jr in 1974, and within a few years, the company became synonymous with the ultimate incarnations of Stuttgart's finest products.

The CTR2 was launched in 1995 and was based on the 993 Turbo. At its launch, the CTR2 was one of the fastest production cars in the world, second only to the McLaren F1. To this day, the performance figures remain truly staggering, with a top speed of 217 mph and the sprint to 60 mph in a mere 3.8 seconds.

Looking to demonstrate the new model's performance, RUF entered two wide-body prototype cars in the 1997 Pikes Peak Hill Climb, driven by brothers Steve and David Beddor. Remarkably, whilst both cars were race prepared, they were also road registered and fully street legal; indeed, both cars were driven to and from the course, demonstrating not only the enormous performance potential of RUF's latest giant killer, but also its versatility.

un succès grandissant, Alois Ruf fils a commencé à consacrer son temps à la restauration et l'entretien de Porsche. La société est passée sous son contrôle en 1974 et elle est devenue le synonyme d'une incarnation ultime des meilleures productions en provenance de Stuttgart.

La CTR2, lancée en 1995, était basée sur la 911 Turbo. Lors de son lancement, la CTR2 était une des voitures de série les plus rapides au monde, seulement détrônée par la McLaren F1. Aujourd'hui, ses performances demeurent absolument ahurissantes, avec une vitesse de pointe de 350 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 3,8 s.

Afin de mettre en avant les performances de son nouveau modèle, RUF a engagé en 1997 deux prototypes à carrosserie large à la course de côte de Pikes Peak, confiés aux frères Steve et David Beddor. Chose incroyable, alors que les deux voitures étaient préparées pour la course, elles restaient néanmoins conformes à la législation routière, et se sont d'ailleurs rendues sur le lieu de la compétition par leurs propres moyens, démontrant ainsi l'énorme potentiel de performances du dernier monstre de RUF, mais aussi sa polyvalence.



The results at Pikes Peak speak for themselves. Steve Beddor qualified 1st overall and went on to finish 2nd overall in the hill climb. In recognition of this remarkable performance and his long-term engagement with RUF, Steve Beddor was able to acquire a CTR2 for his personal use. Finished in RUF's trademark 'blütengelb' or 'Yellowbird Yellow', it boasted the ultimate all-wheel-drive configuration, wide body, and the full 580-horsepower engine. Finally, the car featured a unique rear bumper design incorporating additional heat extractors and was delivered sitting on rare factory option BBS alloy wheels. As a final finishing touch, Alois Ruf Jr signed the engine bay.

Les résultats à Pikes Peak parlent d'eux-mêmes. Steve Beddor a pris la première place des qualifications et a terminé la course en deuxième position. En reconnaissance de sa remarquable performance et de son engagement de longue date auprès de RUF, Steve Beddor a eu la possibilité d'acquérir une CTR2 pour son usage personnel. Peinte en jaune canari, marque de fabrique de RUF, elle pouvait se targuer de disposer d'une transmission intégrale, de la coque large et du moteur de 580 ch. Enfin, elle disposait d'un pare-chocs arrière spécifique comportant des extracteurs d'air supplémentaires et elle était équipée des rares jantes BBS en alliage, une option usine. En guise de touche finale, Alois Ruf a apposé sa signature dans le compartiment moteur.









Beddor clearly treasured this special car and used it very sparingly, as in 2004 the car was recorded as only having travelled 10,500 kilometres from new. The car was then sold by RUF to a second American owner before being imported into the United Kingdom in late 2016.

One of the greatest performance cars of its era, this CTR2 Sport is undoubtedly one of the finest examples in existence, showing only 17,647 kilometres on the odometer and with an unparalleled ownership history. This is a rare opportunity to own the ultimate performance Porsche of the 1990s and terrify some unsuspecting Ferrari and Lamborghini owners in the process, just as RUF intended.

Très attaché à cette voiture si particulier, Beddor a utilisé cette voiture avec parcimonie ; ainsi, en 2004, elle n'avait couvert que 10 500 km depuis l'origine. La voiture a alors été vendue par RUF à un second propriétaire américain, avant d'être ensuite importée en Grande-Bretagne à la fin 2016.

Figurant parmi les voitures les plus performantes de son époque, cette CTR2 Sport est sans aucun doute un des plus beaux exemplaires existant, avec un compteur n'affichant que 17 647 km et un passé incomparable. Il s'agit d'une rare opportunité de posséder une des Porsche les plus performantes des années 1990 et de surprendre quelques propriétaires de Ferrari ou de Lamborghini, exactement comme RUF l'avait imaginé.

140

2009 FERRARI 16M SCUDERIA SPIDER

CHASSIS / CHÂSSIS: **ZFFKZ66B000168947**

€325.000 – €400.000



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

Presented in virtually as-new condition with just 674 kilometres from new
Single ownership from new
One of only 499 examples produced
Recently serviced and ready for the road

Following its win of the 2008 Formula 1 Constructor's Championship, Ferrari decided create a limited-edition version of the track-ready 430 Scuderia. Dubbed the 16M, as the 2008 Constructor's Championship was the 16th Constructor's Championship won by the fabled marque, this gave Ferrari's best clients the opportunity to

État quasiment neuf, 674 km d'origine
Un seul propriétaire depuis l'origine
Production limitée à 499 exemplaires
Révision récente, prête à prendre la route

A la suite de son titre en 2008 au Championnat du monde des constructeurs, Ferrari décidait de lancer une série limitée spéciale de sa 430 Scuderia. Dénommée 16M, car le titre mondial de 2008 était le seizième remporté par la marque légendaire, elle donnait aux meilleurs clients d la marque l'opportunité de profiter

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

503 bhp, 4,308 cc aluminium DOHC 90° V-8 engine, six-speed manual automated F1 gearbox, four-wheel independent suspension with double wishbones, front and rear carbon-ceramic disc brakes. Wheelbase: 2,600 mm

Moteur V8 aluminium, 4 308 cm3, 503 ch, 2 ACT par banc, boîte F1 séquentielle six rapports, suspension avant indépendante par doubles triangles, freins à disques carbone-céramique sur les quatre roues. Empattement 2 600 mm.

DOCUMENTS
German Fahrzeugbrief

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

enjoy the sound and the fury of the 430 Scuderia's V-8 in an open-air environment.

Similar to the 430 Scuderia, the interior is stripped of virtually all creature comforts, even carpeting, to save as much weight as possible to improve performance. Tipping the scales at roughly 3,300 pounds, some 200 pounds lighter than the F430 Spider, Ferrari claimed a top speed of 315 km/h and a 0–100 km/h time of 3.7 seconds.

Delivered new to a German collector with many exceptional Ferraris in July of 2009, this particular 16M has covered a paltry 674 kilometres from new and has remained in his ownership since delivery. Finished in Rosso Scuderia over black and red Alcantara upholstery, it sports the desirable "tricolore" 16M livery and is also outfitted with the carbon fibre exterior package, large carbon fibre racing seats, stitching in red, satellite navigation with Bluetooth, and the tyre pressure measurement system. It was serviced in October of 2016 by Greypaul Nottingham and remains ready for the road in every aspect.

With only 499 examples produced, the 16M has already proven to be a modern-day collectible. Offering a noticeable increase in performance over the F430 Spider, it is a thrilling car to drive in all regards and would thrill even the most experienced drivers. With just 674 kilometres on its odometer from a single owner, this particular example surely will not disappoint.

de la sonorité et de la puissance du V8 de la Scuderia, dans une carrosserie ouverte.

Comme dans la Scuderia, l'habitacle était dépourvu de tout élément de confort (y compris les moquettes), de façon à alléger la voiture au maximum, au profit des performances. Avec un poids d'environ 1 500 kg, soit quelque 90 kg de moins que la F430 Spider, Ferrari annonçait une vitesse de pointe de 315 km/h et une accélération de 0 à 100 km/ en 3,7 s.

Livrée neuve en juillet 2009 à un collectionneur allemand possédant plusieurs Ferrari exceptionnelles, la présente 16M n'a parcouru depuis que 674 km, tout en restant entre les mains de ce premier propriétaire. De teinte Rosso Scuderia avec sellerie en Alcantara noir et rouge, elle affiche la désirable livrée 16M "tricolore" et comporte le package extérieur en fibre de carbone, des sièges compétition également en carbone, des surpiqûres rouges, un système de navigation par satellite avec Bluetooth et un dispositif de contrôle de pression des pneus. Cette voiture a été révisée en octobre 2016 par Greypaul Nottingham, et elle prête à prendre la route.

Avec une production de seulement 499 exemplaires, la 16M a déjà montré qu'elle était une véritable voiture de collection moderne. Avec des performances notablement supérieures à celles de la F430 Spider, elle offre des sensations de conduite particulièrement grisantes, même pour le plus expérimenté des conducteurs. N'affichant que 674 km et n'ayant connu qu'un seul propriétaire, le présent exemplaire ne décevra pas son acheteur.





141

1964 AUSTIN-HEALEY 3000 MK III BJ8 WORKS RALLY CAR

CHASSIS / CHÂSSIS: **H-BJ8/27537** ENGINE / MOTEUR: **29K/RU/H2173** BODY / CARROSSERIE: **3200/1** REGISTRATION / IMMATRICULATION: **BMO 93B**

€340.000 – €450.000



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

Winner of the 1964 Spa-Sofia-Liège rally
One of three Works cars prepared by the factory for the 1964 season
One of five factory competition cars to win a major event
Former ownership of 35 years; offered for the first time in 12 years
Completely restored between 2009 and 2014
Owned and tended by well-known marque specialists
Ideal for vintage driving events and concours d'elegance worldwide

Victorieuse au rallye Spa-Sophia-Liège 1964
Une des trois voitures d'usine préparées par le constructeur pour la saison 1964
Une des cinq voitures d'usine ayant remporté une épreuve majeure
A appartenu 35 ans à un même propriétaire ; proposée à la vente pour la première fois depuis 12 ans
Complètement restaurée entre 2009 et 2014
Utilisée et entretenue par des spécialistes réputés de la marque
Idéale pour les évènements historiques et les concours d'élégance, dans le monde entier

Donald Healey forged a reputation during the 1950s and early '60s for building sporting roadsters with competition capabilities. Proficient in chassis engineering, Healey entered relationships with various engine suppliers over the years, but none proved as successful as the famed

Donald Healey s'est forgé dans les années 1950 et 1960 la réputation de produire des roadsters sportifs capables de briller en compétition. Bon connaisseur de la conception de châssis, Healey s'est adressé au fil des ans à plusieurs fournisseurs de moteurs mais c'est sa collaboration avec Austin qui s'est révélée la plus

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

150 bhp 2,912 cc DOHC inline six-cylinder engine with triple Weber 45 DCOE carburettors, four-speed manual transmission, front independent suspension with coil springs, rear live axle with leaf springs, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,330 mm

Six-cylindres en ligne, 2 912 cm3, 150 ch, trois carburateurs Weber 45 DCOE, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant indépendante avec ressorts hélicoïdaux, pont arrière rigide avec ressorts semi-elliptiques, freins à disque sur les quatre roues. Empattement 2 330 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

collaboration with Austin that resulted in the Austin-Healey. The initial model, the 100, was powered by a 2.6-litre inline four-cylinder engine, and saw success at its Le Mans debut in 1953 with a 12th-overall finish.

Wildly popular with privateers and SCCA amateurs, the Austin-Healey was consistently developed and updated, eventually being powered by a 3-litre six-cylinder engine. As newer racing technology inevitably relegated the Healey to a lesser contender on major circuits, in 1964 the marque still had one major victory left in it.

This historically important 3000 Mk III is one of three examples that were prepared as works cars for the 1964 season. Like most of its competition brethren, this car was fitted with additional driving lights and finned air vents on the front fenders for improved brake cooling. Equipped with triple Weber carburettors, chassis number 27537 was registered as BMO 93B, and its very first event was the gruelling Spa-Sofia-Liège rally, one of the last remaining 94-hour endurance events, which was held from 25–29 August. The Healey squared off against a panoply of rally focused models like the Saab 96, Citroën DS 19, and the Ford Cortina GT, although other purebred sports cars were represented in Eugen Bohringer's Mercedes-Benz 230 SL and Guy Sander's Porsche 356 B Super 90.

fructueuse, débouchant sur l'Austin-Healey. La version initiale, la 100, était équipée d'un quatre-cylindres 2,6 litres et rencontrait le succès en 1953 lors de sa première participation aux 24 Heures du Mans, en remportant la douzième place au classement général.

Extrêmement appréciée des pilotes privés et des amateurs de la SCCA, l'Austin-Healey était régulièrement améliorée, recevant ensuite un six-cylindres 3 litres. Alors que le progrès technique en matière de course automobile lui faisait progressivement perdre sa compétitivité sur les circuits, la marque remportait encore en 1964 une victoire majeure.

Cette 3000 Mk III est historiquement importante car il s'agit d'une des trois voitures qui ont été préparées par l'usine pour la saison 1964. Comme la plupart de ses sœurs de compétition, cette voiture était équipée de projecteurs additionnels et d'ouïes inclinées sur les ailes avant pour améliorer le refroidissement des freins. Dotée de trois carburateurs Weber, cette voiture portant le n° de châssis 27537 était immatriculée BMO 93B et la première compétition à laquelle elle participait était le rallye Spa-Sofia-Liège, une des dernières épreuves de 94 heures d'endurance, qui se déroulait du 25 au 29 août. L'Austin-Healey était alors confrontée à une ribambelle de voitures préparées pour le rallye, telles que Saab 96, Citroën DS 19 et Ford Cortina GT, mais aussi à des machines plus sportives comme la Mercedes-Benz 230 SL d'Eugen Bohringer ou la Porsche 356 B Super 90 de Guy Sander.




BM093 B

Decorated with #3, the Healey was piloted by Finnish driver Rauno Aaltonen, with Tony Ambrose taking on navigational and co-driving duties. Ambrose penned a revealing account of the race in which he marvelled at Aaltonen's skill in controlling the car through the gravelly surfaces that wound through parts of Bulgaria and the former Yugoslavia. He also shared that Aaltonen fatigued easily and repeatedly asked Ambrose to take over while he napped in the passenger seat!

The allocated time limitations for the 1964 Spa-Sofia-Liège were less demanding than past years because of road construction through parts of the Yugoslavian leg. Due to this more forgiving time allowance, 21 of the race's 56 entrants were able to finish the event that year. Ambrose recounts his confusion in taking detours and nearly getting pelted with rocks from a controlled mining explosion along the route before they emerged victorious (though the other two team cars, ARX 92B and BRX 852B, retired early).

Affichant le 3 comme numéro de course, l'Austin-Healey était confiée au pilote finlandais Rauno Aaltonen, Tony Ambrose prenant le rôle de copilote et se chargeant de la navigation. Ambrose a écrit un passionnant récit de la course, dans lequel il s'émerveille de la capacité d'Aaltonen à se jouer des surfaces de terre auxquelles ils étaient confrontés dans certaines régions de Bulgarie ou de l'ancienne Yougoslavie. Il mentionne aussi qu'Aaltonen se fatiguait facilement et lui demandait régulièrement de prendre sa place dans le siège passager pour s'y assoupir !

Sur ce Spa-Sofia-Liège 1964, les temps de passage étaient moins exigeants que les années précédentes, à cause de travaux sur les routes de Yougoslavie. Grâce à cette situation plus indulgente, 21 des 56 partants parvenaient à rallier l'arrivée. Ambrose rappelle sa confusion pour contourner les obstacles, en étant à deux doigts de disparaître sous les roches projetées par une explosion provoquée par l'entreprise en charge des travaux routiers ! Finalement, ils remportaient la victoire (les deux autres voitures d'usine, ARX 92B et BRX 852B, avaient abandonné plus tôt).



Celebrating victory at the 1964 Spa-Sofia-Liège Rally. *Courtesy of Corsaresearch.*



On 8 November, BMO 93B was entered by the factory at the R.A.C. Rally as #11, and the Morley brothers finished 21st (Timo Makinen finished 2nd in BRX 852B). Following the conclusion of the 1964 season, the BJ8 was sold to Pauline Mayman, another BMC driver who successfully raced Austin-Healeys. Ms Mayman was injured around this time in an unrelated race, and the car may have been campaigned to some degree by her husband, driver Lionel Mayman.

The Works Healey was later sold to John Gott, and he and Peter Smith customized it into a Modsports racer. After Mr Gott's passing, the BJ8 was acquired from his estate around 1975 by Arthur Carter, a well-known collector of important Austin-Healeys who restored the car back to its original 1964 rally configuration. In summer 2002, the owner presented the Mk III at the Austin-Healey 50th anniversary celebration in Thruxton, where it was reunited with the other two team cars from the 1964 Liege Rally in a commemorative presentation. Mr Carter offered BMO 93B for sale in 2005, and it was then purchased by its current owner, the noted collector Mr Peter Livanos.

Le 8 novembre, BMO 93B était engagée par l'usine au Rallye du RAC sous le numéro 11, et les frères Morley terminaient 21e (Timo Makinen remportait la deuxième place au volant de BRX 852B). A la fin de la saison 1964, la BJ8 était vendue à Pauline Mayman, elle aussi pilote BMC utilisant les Austin-Healey avec succès. Pauline Mayman se blessait à peu près à la même époque dans une compétition indéterminée, et il est possible que la voiture ait alors été utilisée par son époux, le pilote Lionel Mayman.

Cette Austin-Healey d'usine était ensuite cédée à John Gott qui, avec Peter Smith, la transformait en voiture de Modsports. Après le décès de M. Gott, la BJ8 était achetée en 1975 par Arthur Carter, collectionneur bien connu d'Austin-Healey importantes, qui la restaurait selon sa configuration rallye 1964. En été 2002, le propriétaire présentait la Mk III au cinquantième anniversaire Austin-Healey à Thruxton, où elle retrouvait les deux autres voitures d'usine du Rallye Spa-Sofia-Liège 1964 pour une présentation commémorative. En 2005, M. Carter proposait BMO 93B à la vente et elle était achetée par son actuel propriétaire, M. Peter Livanos.

In 2009, Mr Livanos began a comprehensive refurbishment with JME Healey's of Warwick, England. Some former mechanics and electricians of the BMC Motorsport Department came over to JME and worked partially on the car. The restoration was then completed by Orchard Restorations in East Sussex, as reflected by a file of invoices. Following the restoration work, Rally Preparation Services of Oxfordshire dialled in the mechanicals for touring use, and BMO 93B soon ran the 2011 Tour Britannia and the 2011 Gstaad Classic. Since 2014, the fine Healey has been maintained and further refreshed by marque expert Paul Woolmer, and it was presented at the 2014 NEC Motor Show in Birmingham, where the Austin-Healey Owners Club celebrated the 50th anniversary of the car's momentous Liege victory with another reunion of all three team cars.

Now documented with a FIVA card (which will require renewal by the next caretaker) and an FIA-MIA technical passport that is valid until the end of 2020, this historically significant Austin-Healey is prepared for further rallying events or may be presented at important concours d'elegance. One of five Works Healeys to procure outright victories at major racing events, with excellent provenance, BMO 93B could crown any assembly of competition roadsters and would make a strong complement to any collection.

En 2009, M. Livanos la confiait à JME Healey, de Warwick (Angleterre), pour commencer une remise en état complète. Quelques anciens mécanos et électriciens de BMC Motorsport Department sont alors venus chez JME pour travailler partiellement sur la voiture. La restauration était ensuite terminée chez Orchard Restorations, dans l'East Sussex, comme en témoigne un dossier de factures. A la suite des travaux de remise en état, Rally Preparation Services, dans l'Oxfordshire, réglait la mécanique pour une utilisation touristique, ce qui permettait à BMO 93B de prendre part en 2011 au Tour Britannia et au Gstaad Classic. Depuis 2014, cette belle Healey a été révisée et entretenue par le spécialiste de la marque Paul Woolmer, et elle a été présentée au NEC Motor Show à Birmingham, où l'Austin-Healey Owners Club célébrait le 50e anniversaire de la mémorable victoire au rallye de Liège, en réunissant à nouveau les trois voitures d'usine.

Accompagnée d'une carte d'identité FIVA (qui devra être renouvelée par le prochain propriétaire), et d'un passeport technique FIA-MIA valable jusqu'à fin 2020, cette Austin-Healey dotée d'une histoire significative est prête à prendre part à tout rallye historique et peut aussi figurer dans d'importants concours d'élégance. Avec une excellente provenance et faisant partie des cinq Austin-Healey ayant remporté la victoire lors d'une épreuve sportive majeure, BMO 93B fera sensation dans toute réunion de roadsters de compétition et constituera un complément de choix à toute collection.



142

1963 ALFA ROMEO 2600 SPIDER

COACHWORK / CARROSSERIE: **TOURING** CHASSIS / CHÂSSIS: **AR 191496** ENGINE / MOTEUR: **AR00601 02769**

€70.000 – €90.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



Two owners from new
Extensive service completed in 2013

Deux propriétaires depuis l'origine
Révision complète en 2013

Designed as a facelift of the 2000 model, the Alfa Romeo 2600 was presented at the 1962 Geneva Motor Show in three body styles. The Berlina, a six-seater saloon; the Sprint, a four-seater coupé; and the Spider, a 2+2 convertible, looked marginally different from the 2000 models but came equipped with an all-new six-cylinder engine, which boosted performance.

Évolution de la version 2000, l'Alfa Romeo 2600 était présentée au Salon de Genève en trois versions de carrosserie : la Berlina, une berline six places ; la Sprint, un coupé quatre places ; et le Spider, un cabriolet 2+2. Elles étaient proches de la 2000 dans leur apparence, mais recevaient un tout nouveau moteur six-cylindres qui permettait d'améliorer les performances.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

145 bhp, 2,584 cc DOHC six-cylinder inline with triple twin-choke carburettors, five-speed manual transmission, front independent coil spring suspension with live rear axle and coil springs, and all-wheel brake drums. Wheelbase: 2,500 mm

Moteur six-cylindres en ligne, 2 584 cm3, 145 ch, 2 ACT, trois carburateurs double corps, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant indépendante à ressorts hélicoïdaux, essieu arrière rigide avec ressorts hélicoïdaux, freins à tambours sur les quatre roues. Empattement 2 500 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

After a decade of utilising the economical four-cylinder inline engine originally made for the 1900 series, Alfa Romeo decided to return to the six-cylinder engined cars that had served them well in the pre-war years. They designed an all-new six-cylinder alloy engine with dual-overhead camshafts, adding triple carburettors to the Sprint and Spider editions, and produced an astounding 145 brake horsepower. On the surface, the bodies remained much the same – differing only in the small details such as additional headlights and the removal of vents behind the front wheels.

Offered here is a well-kept and fully serviced Alfa Romeo 2600 Spider with only two owners from new. Originally purchased in California as a graduation gift, the first owner drove the car for only a few years before storing it for 30 years after moving to Italy for 30 years. Upon his return to California in 1998, he undertook a full restoration: new paint, restored chrome, redone interior, new top, and rebuilt brake and clutch hydraulics. In addition, the fuel tank was boiled out, the fluids changed, the cooling system flushed, the hoses replaced, the carburettors serviced and tuned, the valves adjusted, and a new battery installed. Only driving it 500 miles after this restoration, the original owner then had the car fully serviced in 2013 before selling it to the current owner, who maintained the car's beautiful originality.

Now residing in Switzerland with Swiss tax paid, chassis number AR.191496 comes with service invoices covering 1998–2013 and would be a lovely addition to any collection.

Après dix ans d'utilisation de l'économique quatre-cylindres en ligne initialement conçu pour la 1900, Alfa Romeo décidait de revenir au six-cylindres, formule qui lui avait parfaitement réussi avant-guerre. Le constructeur mettait au point un tout nouveau six-cylindres double arbre en aluminium qui, avec trois carburateurs double corps sur le coupé et le cabriolet, développait 145 ch. A l'extérieur, la forme ne changeait guère et ne différait de la 2000 que par quelques détails comme la présence de phares additionnels et l'absence des ouïes situées derrière les roues avant.

La voiture proposée ici est une Alfa Romeo 2600 Spider complètement révisée et qui n'a connu que deux propriétaires depuis l'origine. Achetée neuve en Californie comme cadeau récompensant l'obtention d'un diplôme, elle a été utilisée seulement quelques années par le premier propriétaire avant qu'il ne l'entrepose à cause de son déménagement en Italie. Elle ne bougeait plus pendant 30 ans, jusqu'au retour de son propriétaire en 1988 en Californie. Il se lançait alors dans une restauration complète : peinture neuve, chromes restaurés, intérieur refait, capote neuve, freins et embrayages refaits. De plus, le réservoir d'essence était remis en état, les fluides vidangés et remplacés, les conduites de refroidissement remplacées, les carburateurs révisés et réglés, les soupapes réglées et la batterie remplacée. N'ayant parcouru que 800 km depuis la restauration, le propriétaire a fait réviser la voiture en 2013 avant de la céder à son actuel propriétaire, qui a continué à l'entretenir parfaitement.

Basée aujourd'hui en Suisse, avec taxe payée dans ce même pays, cette Alfa Romeo (châssis AR.191496) est accompagnée de factures d'entretien de 1998 à 2013 et constituera un sympathique ajout à toute collection.





143

2010 PORSCHE 911 GT3 RSR

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99ZAS799913** ENGINE / MOTEUR: **61922506** GEARBOX / BOÎTE DE VITESSES : **2A0505**

€200.000 – €300.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Winner of the 2010 24 Hours of Spa
3rd in class at the 2010 24 Hours of Le Mans
Sold new to the BMS Scuderia Italia
Refurbished to factory-fresh standards
One private owner since new

Voiture victorieuse aux 24 Heures de Spa 2010
Troisième de sa catégorie aux 24 Heures du Mans 2010
Vendue neuve à la BMS Scuderia Italia
Restaurée aux standards de l'usine
Un seul propriétaire privé depuis l'origine

Based on the Type 997, the GT3 RSR was powered by the latest evolution of the classic flat-six engine. In 2009, the RSR was subtly revised with more hood vents and air channelling through the fascia and hood. While air-restriction rules limited the updated M97/81 to 455 brake

Basée sur la Type 997, la GT3 RSR était propulsée par la dernière évolution du moteur six-cylindres à plat. En 2009, la RSR recevait de subtiles modifications, avec un plus grand nombre d'ouïes de capot et de prises d'air à l'avant. Alors que la règlementation sur l'admission d'air limitait

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 997. 455 bhp, 3,996 cc DOHC horizontally opposed six-cylinder engine with multipoint electronic fuel injection, six-speed sequential manual transmission, independent front suspension with coil springs and anti-roll bar, independent multi-link rear suspension with coil springs and anti-roll bar, and four-wheel ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,360 mm

Type 997. Six-cylindres à plat, 2 ACT par banc, 3 996 cm3, 455 ch, injection électronique multipoint, transmission manuelle six rapports séquentiel, suspension avant indépendante avec ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis, suspension arrière indépendante multibras avec ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis, freins à disques ventilés sur les quatre roues. Empattement 2 360 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

horsepower, the enlarged 4-litre engine was now tuned to deliver improved torque at a lower tachometer range.

This phenomenal racing machine is one of perhaps two RSR examples with the powerful 4-litre M97/81 that were built in 2010. Completing assembly at Weissach on 20 April 2010, this RSR was finished in white paint and sold new to the BMS Scuderia Italia, the semi-works multi-format racing team founded in 1983 by Giuseppe Lucchini.

The 997 made its competition debut for BMS on 31 July 2010, at the 24 Hours of Spa. Piloted by team drivers Martin Ragginger, Wolf Henzler, Jorg Bergmaister, and Romain Dumas while wearing #23, the RSR roared to a 1st overall victory. Success continued at Le Mans on 12 June, with #97, when Richard Westbrook, Marco Holzer, and Timo Scheider managed to take 3rd in their class and 14th overall. The RSR was not used for the remainder of the year, but ran one race in July 2011 at the Monza Trofeo, where Luigi Lucchini finished 2nd overall and 1st in class.

The Trofeo was the GT3's final competitive outing, and following retirement the car was completely rebuilt by BMS Scuderia. After refurbishment, the rare RSR was put into the personal collection of one of the team's benefactor who is now offering it for sale for the first time ever. It should be noted that the powerful Porsche has never incurred any damage during its racing career.

la puissance du moteur M97/81 à 455 ch, ce plus gros moteur 4 litres était conçu pour délivrer un couple plus important sur une plage de régime moins élevée.

Cette machine de course phénoménale est une des peut-être deux RSR produites en 2010 avec le puissant M97/814 de 4 litres. Sortie des ateliers de Weissach le 20 avril 2010, cette RSR de teinte blanche était vendue neuve à la BMS Scuderia Italia, l'équipe semi-usine fondée en 1983 par Giuseppe Lucchini.

La première épreuve à laquelle participait cette 997 pour BMS était les 24 Heures de Spa, le 31 juillet 2010. Confiée aux pilotes de l'équipe Martin Ragginger, Wolf Henzler, Jorg Bergmaister et Romain Dumas et portant le n°23, elle remportait la victoire au classement général. Le succès se poursuivait au Mans, le 12 juin, avec le n°97. Richard Westbrook, Marco Holzer et Timo Scheider réussissaient à décrocher la troisième place de leur catégorie, franchissant 14e la ligne d'arrivée. La RSR n'était plus utilisée pour le reste de la saison, mais elle courait encore une fois en juillet 2011 au Monza Trofeo, où Luigi Lucchini terminait deuxième au classement général et premier de sa catégorie.

Cette épreuve était la dernière à laquelle participait cette voiture et, à la suite de son retrait de la course, elle était complètement reconstruite par la BMS Scuderia. Cette rare RSR rejoignait ensuite la collection personnelle de l'un des directeurs de l'équipe, qui aujourd'hui la propose pour la première fois à la vente. Il convient de souligner que cette Porsche n'a jamais connu d'accident au cours de sa carrière en course.



The GT3 RSR as seen at the 2010 24 Hours of Le Mans, where it placed 3rd in class.
Courtesy of Philie Boulton.

1933 ROLLS-ROYCE 20/25 THREE-POSITION DROPHEAD COUPÉ

COACHWORK / CARROSSERIE: **BARKER** CHASSIS / CHÂSSIS: **GTZ 48** ENGINE / MOTEUR: **D2L**

€165.000 – €220.000



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

Displayed by Barker at the 1933 Paris Salon de l'Automobile
Exceptional original interior
Complete with original hand and road tools
Maintained and recently serviced by marque experts P&A Wood

Exposée sur le stand Barker au Salon de Paris 1933
Intérieur d'origine exceptionnel
Complète, avec outils et cric d'origine
Entretenue et révisée récemment par le spécialiste de la marque P&A Wood

The Rolls-Royce 20 HP was produced in tandem with the venerable 40/50 HP Silver Ghost, from 1922 to 1929. As roads improved and motoring speeds increased, the charming "Baby Rolls" literally could not keep up. Rolls-Royce logically responded by re-working the fine little 20 horsepower engine, and in 1929, the 20/25 was launched.

De 1922 à 1929, la Rolls-Royce 20 HP était produite parallèlement à la vénérable 40/50 HP Silver Ghost. Avec l'amélioration des routes et l'augmentation de la vitesse, la charmante "Baby Rolls" n'était plus à la hauteur. En toute logique, Rolls-Royce étudiait une nouvelle version de l'excellent moteur 20 HP et, en 1929, dévoilait la 20/25 HP.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

65 bhp, 3,669 cc OHV inline six-cylinder engine with two-jet type carburettor with steering column control and automatic air valve, four-speed manual transmission, front and rear semi-elliptical leaf spring suspension, and four-wheel internal expanding servo-assisted brakes with independent handbrake on rear wheels. Wheelbase: 3,350 mm

Six-cylindres en ligne, 3 669 cm3, soupapes en tête, 65 ch, carburateur à deux gicleurs, contrôle de direction, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant et arrière à ressorts semi-elliptiques à lames, freins à tambours avec assistance sur les quatre roues, frein à main sur les roues arrière. Empattement 3 350 mm.

DOCUMENTS
UK V5

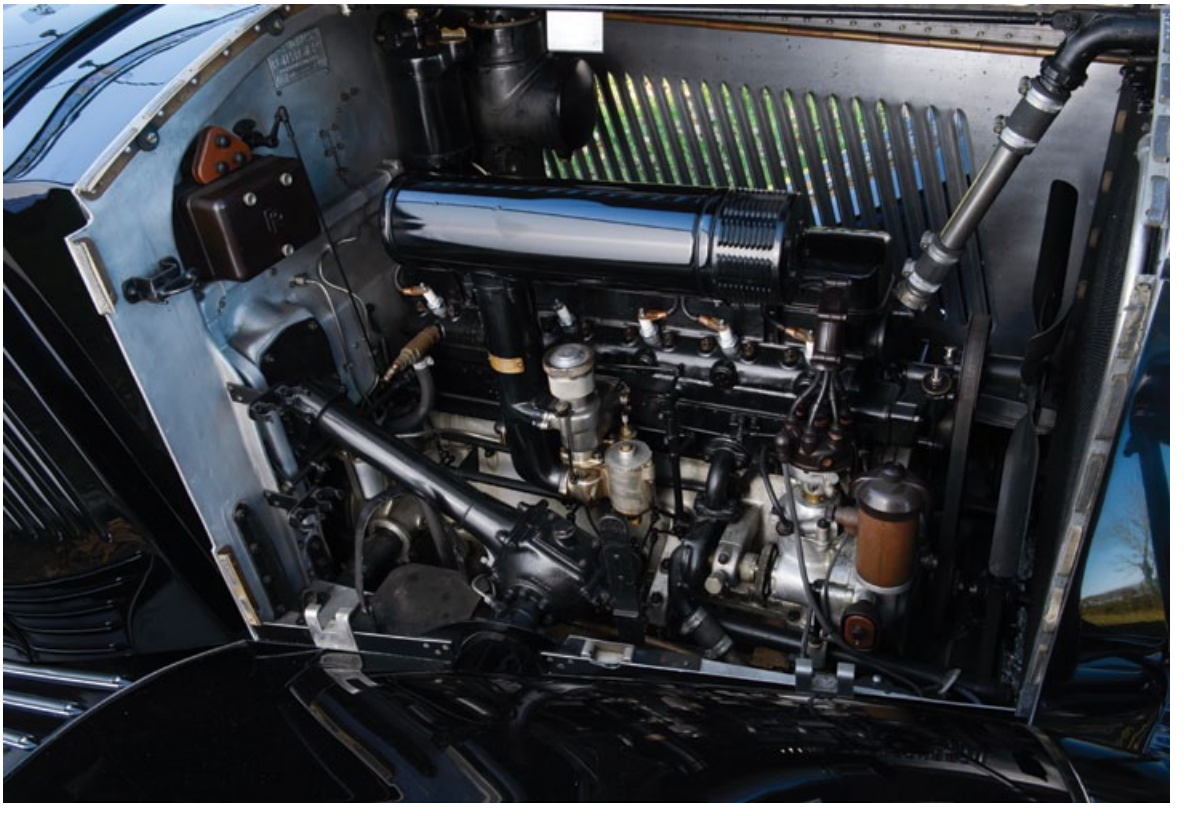
See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

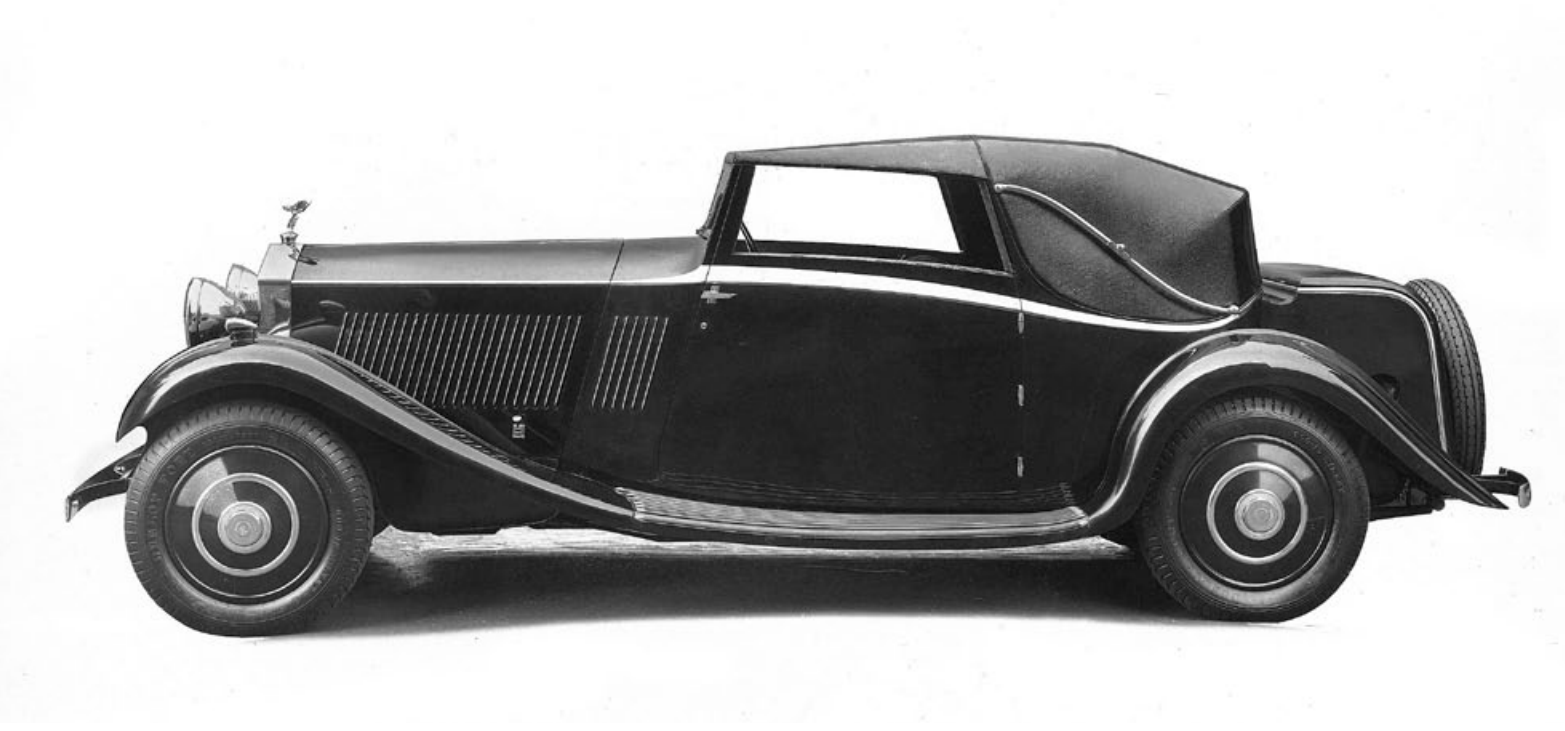
The result was such a success that it was also used in the newly acquired Bentley marque, in its 3½-Litre model, introduced in 1933. Every pre-war Rolls-Royce car was produced as a rolling chassis only, which was then sent to one of the many fine coachbuilders for a bespoke body.

One of the most popular bodies produced was the Three-Position Drophead Coupé, an extremely versatile and elegant design which offered its owner three delightful options: with roll-up windows and a closed top, it provides comfortable all-weather motoring as a true Coupé; in fair weather, the drivers' compartment can be opened to the sky; and for a true open sporting experience, the entire hood will fold down to allow all four or five passengers fresh air and an unobstructed view. One of the great innovations of Barker's design, as demonstrated by the example presented, was a subtle groove in the rear of the body, which allowed the hood to sit perfectly flush when completely dropped, unlike earlier Drophead Coupé designs.

Cette nouvelle voiture rencontrait un tel succès qu'elle était déclinée aussi dans la gamme Bentley nouvellement acquise, sous la forme du modèle 3,5 litres présenté en 1933. Toutes les Rolls-Royce d'avant-guerre étaient produites sous forme de châssis roulant, confié ensuite aux meilleurs carrossiers pour recevoir un habillage sur mesure.

Une des carrosseries les plus appréciées était le Cabriolet trois positions ("Three-Position Drophead Coupé"), une version très élégante et polyvalente permettant trois configurations : capote fermée et vitres remontées, c'est un confortable coupé mettant les occupants à l'abri des éléments ; par beau temps, le compartiment conducteur peut être découvert ; et pour que les passagers connaissent le plaisir d'une conduite cheveux au vent avec une visibilité totalement dégagée, alors la capote peut être complètement repliée. Une des principales innovations du système Barker, comme le montre l'exemplaire présenté, est un décrochement subtil à l'arrière de la voiture, ce qui permet à la capote de ne pas dépasser lorsqu'elle est escamotée, contrairement aux versions précédentes.





GTZ 48 prior to its showing at the Paris Motor Show.
Courtesy of the owner.

Chassis number GTZ 48 was sent to Barker & Company, and original build records note that it was built specifically for the 1933 Paris Salon d l'Automobile to be displayed on their stand. Designed to be used after the Salon for driving in the United Kingdom and the Continent, custom features included 16-degree slanted and lengthened louvers, special locks, and hinge mouldings to be finished in "Polished Staybrite". The iconic "Flying Lady" mascot was added to the build order, since it was not until after World War II that the mascot was included in the purchase price. After the Paris Salon, the first owner, Captain Purchas of Sussex, accepted delivery.

Apart from Rolls-Royce service records up to 1938, GTZ 48 next came to the attention of Jim Denne of West Hoathly Garage approximately 36 years ago when he discovered it still living in Sussex. Shortly after this time it was subject to a light and sympathetic restoration, retaining as many original parts and features as possible. Since this time, GTZ 48 has been enjoyed by three owners whilst being subject to a cosmetic restoration by P&A

Le châssis n°GTZ 48 était envoyé à Barker & Company, et les notes de fabrications d'origine précisent que la voiture a été produite spécialement pour être exposée sur le stand du carrossier, au Salon de l'automobile de Paris 1933. Conçue pour être ensuite utilisée en Angleterre et sur le continent, elle comporte des louvres de capot allongées et inclinées à 16°, des serrures spéciales et des charnières avec finition "Polished Staybrite". La mascotte "Flying Lady" était mentionnée sur la commande de fabrication, car ce n'est qu'après la deuxième Guerre Mondiale qu'elle sera incluse au prix de vente. Après le Salon, le premier propriétaire, le capitaine Purchas, du Sussex, en prenait livraison.

Les documents d'entretien Rolls-Royce existent jusqu'en 1938 et, il y a environ 36 ans, GTZ 48 attirait l'attention de Jim Denne, de West Hoathly Garage quand il en découvrait l'existence dans le Sussex. Peu de temps après, la voiture faisait l'objet d'une restauration légère, en conservant le plus possible de pièces et équipements d'origine. Depuis cette époque, elle a connu trois propriétaires tout en

Wood to return it back to its original black, still retaining its beautifully original red leather interior. There are also several invoices on file for regular maintenance by P&A Wood, including a very recent service carried out at the end of 2016.

Owners of these delightful Rolls-Royce 20/25s soon discover they are charming to drive, easy to operate, and reliable performers, whilst relishing the same quality of construction and engineering as the larger Ghosts and Phantoms. GTZ 48 is without doubt a very important Rolls-Royce and one of the finest 20/25s in existence, a superb combination of elegance, originality, and design presented in wonderful condition.

bénéficiant d'une restauration cosmétique par P&A Wood qui lui rendait sa teinte noire tout en conservant sa sellerie en cuir rouge d'origine. De nombreuses factures d'entretien par P&A Wood sont jointes au dossier, dont une concernant une révision récente, réalisée à la fin 2016.

Les propriétaires de ces charmantes Rolls-Royce 20/25 découvrent rapidement qu'elles sont agréables à conduire, facile à manœuvrer et fiables, tout en présentant la même qualité de fabrication que les plus grosses Ghost et Phantom. GTZ 48 est sans aucun doute une Rolls-Royce très importante et une des meilleures 20/25 en existence car elle offre une superbe combinaison d'élégance, d'authenticité et de forme, le tout dans un état magnifique.







145

1973 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA SPIDER

COACHWORK / CARROSSERIE: **SCAGLIETTI** CHASSIS / CHÂSSIS: **16801** ENGINE / MOTEUR: **B 2630**

€1.800.000 – €2.400.000

One of 121 examples built	Un des 121 exemplaires produits
Comprehensive restoration completed in 1995; highly original example	Restauration complète en 1995 ; exemplaire extrêmement original
Approximately 20,314 original miles	Environ 20 314 miles [32 692 km] d'origine
Three recorded owners over the last 40 years	Trois propriétaires enregistrés depuis 40 ans
Offered with a toolkit	Vendue avec ses outils
Documented history by marque historian Marcel Massini	Historique documenté par l'historien Marcel Massini

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

352 hp, 4,390 cc DOHC V-12 engine with six Weber 40 DCN17 carburettors, five-speed manual transaxle, front and rear independent suspension by coil springs and wishbones, and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,400 mm

Moteur V12, 4 390 cm3, 352 ch, 2 ACT par banc, six carburateurs Weber 40 DCN17, transmission manuelle cinq rapports, boîte-pont, suspension avant et arrière indépendante avec triangles et ressorts hélicoïdaux, freins à disque à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 400 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.



At the Paris Motor Show in October 1968, Ferrari introduced a replacement for the 275 GTB/4. Clothed in Pininfarina-penned berlinetta coachwork that was a dramatic departure from classic Ferrari design language, the new model featured a pointed shark nose with an impossibly long bonnet. Under the hood the car was powered by a further update of the long-running Colombo V-12, now increased to 4.4 litres and featuring dual-overhead cam valve actuation. Originally intended as a stopgap while a planned rear-engine flat-12 road car continued development, the new 365 GTB/4 proved to be more popular than Ferrari might have ever dreamed.

Au Salon de Paris 1968, Ferrari présentait la remplaçante de la 275 GTB/4. Habillée d'une carrosserie berlinette signée Pininfarina et qui tranchait avec le style traditionnel de la marque, la nouvelle voiture affichait un avant effilé terminant un immense capot. La carrosserie dissimulait une ultime évolution du V12 de la marque, initialement conçu par Colombo, cette fois dans une cylindrée 4,4 litres et comportant deux ACT par banc. Conçue comme modèle intermédiaire en attendant la version à moteur 12-cylindres à plat en position centrale, la nouvelle 365 GTB/4 a finalement remporté un succès dépassant largement les espérances de Ferrari.



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

A year later at the Frankfurt Motor Show, Maranello presented an open version of the so-called Daytona, featuring a retractable soft top. Without the fastback roofline that endowed the berlinetta with such character, the Daytona Spider substantially re-imagined Pininfarina's design, making it perhaps even more aesthetically dynamic than the original thanks to its unfettered beltlines. The Spider was also produced in a far smaller quantity, with just 121 examples built until the model was discontinued in 1973. The Daytona Spider has evolved into one of Maranello's most celebrated models, forever remembered as the company's final vintage grand touring spider.

According to the research of Ferrari historian Marcel Massini, this beautiful Daytona Spider is the 88th car of the 121 examples built. Desirably equipped by the factory with air conditioning, radio, and instruments in miles, the U.S.-specification 365 GTB/4 was finished in Rosso Chiaro and trimmed with an interior of Nero leather. It should be noted that the car continues to authentically wear the same beautiful colour scheme today. Also, benefiting from a short chain of three long-term caretakers since 1976, as well as an awarded rotisserie restoration, this Daytona spider is surely among the finest examples of the rare open Ferrari.

Un an plus tard, au Salon de Francfort, Maranello présentait une version ouverte de celle que l'on appelait désormais Daytona, avec capote repliable. Dépourvue de la ligne arrière fastback qui donnait tout son caractère à la berlinette, la Daytona Spider était retravaillée par Pininfarina qui parvenait à lui donner une forme presque plus esthétiquement dynamique que la version fermée, grâce à sa ceinture de caisse d'une grande pureté. Le Spider était aussi produit en quantité beaucoup plus limitée, seuls 121 exemplaires sortant des ateliers avant l'arrêt du modèle en 1973. La Daytona Spider a fini par devenir un des modèles les plus recherchés de la marque de Maranello, restant dans les mémoires comme le dernier Spider grand tourisme classique.

Selon les recherches de l'historien Ferrari Marcel Massini, cette magnifique Daytona Spider est la 88e des 121 exemplaires produits. Équipée d'origine d'un système d'air conditionné, d'une radio et d'un compteur gradué en miles, cette 365 GTB/4 aux spécifications américaines a reçu une teinte "Rosso Chiaro" et une sellerie en cuir "Nero". Il est important de noter que cette voiture porte encore aujourd'hui ce thème de couleurs authentiques. Par ailleurs, n'ayant connu que trois propriétaires depuis 1976, et ayant bénéficié d'une restauration complète, cette Daytona fait certainement partie des plus beaux exemplaires de cette Ferrari décapotable.



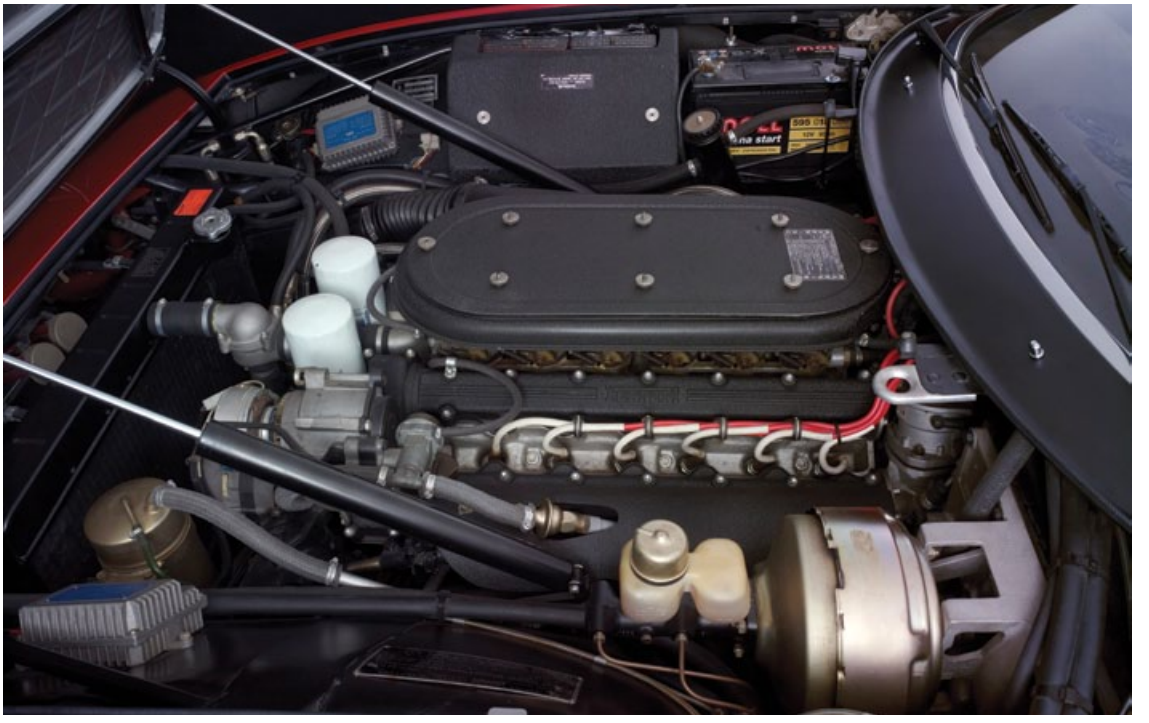


Chassis number 16801 was dispatched in February 1973 to famed Ferrari importer Chinetti-Garthwaite and subsequently distributed to William Harrah's Modern Classic Motors in Reno, Nevada. While initial purchase information is currently unknown, by July 1976 the car had been acquired by Jeffrey Weiss of Miami, Florida, and he accrued approximately 15,000 miles over 11 years of modest use.

In July 1987, Mr Weiss sold the Daytona to enthusiast Eric Eichler of Malvern, Pennsylvania, and the Spider was soon treated to some much-needed attention with a full restoration to original factory specifications and colours. While the respected Richard Mullin, then of Karosserie in King of Prussia, Pennsylvania, was retained to address all coachwork and paint issues, Charles Pierson of nearby Kimberton conducted a comprehensive mechanical refurbishment. Among other measures, this work included rebuilding the engine, transaxle, suspension, and brakes, as well as a complete electrical overhaul.

Portant le n° de châssis 16801, elle était livrée en février 1973 au célèbre importateur Ferrari Chinetti-Garthwaite, puis à Modern Classic Motors, l'établissement de William Harrah, à Reno. Alors que la première appartenance de la voiture n'est pas connue, en juillet 1976 la voiture était entre les mains de Jeffrey Weiss, de Miami (Floride), qui parcourait 15 000 miles [24 140 km] en 11 ans d'utilisation parcimonieuse.

En juillet 1987, M. Weiss cédait la Daytona au passionné Eric Eichler, de Malvern (Pennsylvanie), et elle bénéficiait alors d'une remise en état nécessaire et complète en respectant ses spécifications et teintes d'origine. Alors que Richard Mullin, qui dirigeait alors Karosserie in King of Prussia (Pennsylvanie), était choisi pour prendre en charge toute les problèmes de carrosserie et peinture, c'est Charles Pierson, de Kimberton, qui se voyait confier la mission d'une remise en état mécanique. Ces travaux concernaient notamment une restauration du moteur, de la boîte-pont, de la suspension et des freins, en plus d'une remise en état complète du système électrique.







Invoices demonstrate that Mr Pierson continued servicing the Ferrari as needed through a successful exhibition campaign during the mid-1990s. In May 1994, the car was presented at the 10th Annual Ferrari Concours in Reading, Pennsylvania, winning its class, while a year later at the FCA's 31st Annual National Meeting at Mid-Ohio, the Daytona won a Gold award, reportedly losing to the winner by a mere 1.5 points. The Spider was also exhibited once again at the FCA Concours at Reading, Pennsylvania, in May 1996.

In the early 2000s, the sensationally restored Daytona was purchased by the next owner and imported into Switzerland. In order to legally drive the car in Europe, the owner commissioned the removal of the American-specification side marker lights, and the car

Les factures montrent que M. Pierson a continué à entretenir la Ferrari tout au long des années 1990 où elle a pris part à plusieurs évènements. En mai 1994, elle apparaissait au dixième Concours Ferrari annuel à Reading (Pennsylvanie) où elle remportait sa catégorie et, un an plus tard, elle participait au 31e Annual National Meeting du Ferrari Club of America à Mid-Ohio où elle se voyait décerner une Gold Award, ne manquant semble-t-il la première place que d'un point et demi derrière le vainqueur. Le Spider était à nouveau exposé au Concours du FCA à Reading, en mai 1996.

Au début des années 2000, la Daytona magnifiquement restaurée était achetée par son propriétaire suivant et importée en Suisse. De façon à pouvoir circuler en Europe en toute légalité, il faisait enlever les feux de position

has since accrued approximately 1,500 miles. Noting the Daytona's tremendous condition and overall originality, including the matching-numbers engine, the owner inquired with the manufacturer with interest in sourcing a Ferrari Classiche Red Book. The Classiche department informed him that while chassis number 16801 was authentic in nearly every respect, the removal of the side marker lights would prevent them from issuing a Red Book. For the future owner that might wish to source this ultimate form of factory endorsement, a reconfiguration of the side markers to original specifications should be the only obstacle to Classiche certification.

Now offered for the first time in almost 15 years, this breathtaking Daytona Spider currently displays approximately 20,314 original miles, and it features a pristine interior and top, with the namesake Daytona seats even including the original factory inserts. Also accompanied by a full toolkit, this exceptionally rare Ferrari is documented with prior titles, former owners correspondence, and multiple invoices from the 1990s restoration. One of the finest open Daytonas to be encountered, it may be enjoyed on European byways or presented with confidence at finer concours d'elegance and Ferrari Owners Club events.

latéraux aux spécifications américaines et, depuis, la voiture a parcouru quelque 2 400 km. Considérant l'état superbe de la Daytona et son authenticité, avec notamment la présence de son moteur d'origine, le propriétaire s'est informé auprès du constructeur de la possibilité d'obtenir un Ferrari Classiche Red Book. Le département Classiche lui a alors répondu que, bien que 16801 soit parfaitement authentique, l'absence des feux de position latéraux l'empêcherait d'obtenir le précieux document. Si le futur propriétaire souhaite bénéficier de cette ultime reconnaissance du constructeur, une reconfiguration des feux de position aux spécifications d'origine devrait constituer la seule condition permettant d'obtenir une certification Ferrari Classiche.

Proposée à la vente pour la première fois depuis 15 ans, cette magnifique Daytona Spider affiche actuellement quelque 20 314 miles [32 692 km] d'origine. Elle offre un intérieur et une capote immaculés, les sièges typiques de la Daytona comportant même les inserts d'origine. Cette Ferrari exceptionnellement rare est accompagnée d'une trousse à outils complète, de ses documents de circulation précédents, de la correspondance avec les anciens propriétaires et de multiples factures concernant la restauration des années 1990. S'agissant d'une des plus belles Daytona Spider que l'on puisse croiser, elle peut être utilisée avec bonheur sur les petites routes d'Europe ou présentée en toute confiance aux concours d'élégance les plus réputés, ainsi qu'aux rassemblements de clubs Ferrari.



146

2012 ASTON MARTIN V12 ZAGATO "Nº ZERO"

CHASSIS / CHÂSSIS: **SCFEBBGF3CGS31235** ENGINE / MOTEUR: **AM10/34138**

€625.000 – €675.000



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

Entirely one of a kind, with personal input from Aston Martin Chief Creative Officer, Marek Reichman

Unique, unrepeatable elements, including handcrafted badge and Zagato-etched key

One of 65 V-12 Zagatos built; part of a very rare special edition collaboration between Aston Martin and Zagato

Modèle unique, avec participation personnelle de Marek Reichman, Aston Martin Chief Creative Officer

Éléments uniques fabriqués spécialement pour cette voiture comme le badge Zagato artisanal et la clé gravée Zagato

Seulement 65 Zagato V12 produites ; très rare série spéciale résultant d'une collaboration entre Aston Martin et Zagato

In 2011, Aston Martin and Zagato came together to celebrate the 50th anniversary of the DB4GT Zagato, unveiling the V12 Zagato at that year's Concorso d'Eleganza Villa d'Este and winning the Design award for Concepts and Prototypes. Although the engine was

En 2011, Aston Martin et Zagato se sont retrouvés pour célébrer le 50e anniversaire de la DB4 GT Zagato et dévoilaient la V12 Zagato lors du Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Elle remportait le prix du Design, dans la catégorie Concept cars et Prototypes. Bien que le moteur ait été

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

510 bhp, 5,935 cc all-alloy quad overhead V-12 engine with direct injection, six-speed manual transmission, all-around independent double-wishbone suspension with coil springs and anti-roll bars, and four wheel ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,600 mm

Moteur V12 alliage, 5 935 cm3, 510 ch, 2 ACT par banc, injection directe, transmission manuelle six rapports, suspension indépendante par doubles triangles, ressorts hélicoïdaux et barres antiroulis, freins à disques ventilés sur les quatre roues. Empattement 2 600 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

mechanically the same as the V12 Vantage, extras such as the uprated suspension and rear wing helped propel the car to 5th and 6th in class at the 39th ADAC Nürburgring that same year.

Each car was to be individually designed for the owner, with design elements combining modern innovations and historic elements that reflected the 50-year relationship between Aston Martin and Zagato. Loosely based on the standard V12 Vantage, the V12 Zagato features a handcrafted aluminium body with the classic Zagato 'double bubble' roof. A grand total of 2,000 man hours went into every vehicle, an astounding five times as long as the regular V12 Vantage.

identique à celui de la V12 Vantage, des modifications comme une suspension améliorée et un aileron arrière permettaient à ce modèle à signer cette même année la cinquième et la sixième place de sa catégorie aux 24 Heures ADAC du Nürburgring.

Chaque voiture était conçue spécialement pour son propriétaire, avec des éléments de design combinant innovations modernes et éléments historiques, reflétant ainsi la relation entretenue pendant 50 ans par Aston Martin et Zagato. Dérivée de la V12 Vantage, la V12 Zagato présentait une carrosserie artisanale en aluminium comportant la traditionnelle "double bosse" de toit. Chaque voiture réclamait un total de 2 000








ASTON
MARTIN
6.0
V12

Chassis number 31235 is perhaps the most special of the V12 Zagatos produced, as it has several elements that Aston Martin created purely for the owner and are unrepeatable. Marek Reichman led the design team in crafting the requested scarab beetle badge, handmade from actual beetle wings – harkening back to the Aston Martin logo originally designed in the 1920s. This design is completely unique and has often been requested by other owners, but it will never again be repeated. As unique as its badges, the key is etched with the well-known Zagato 'Z' unlike any other Zagato. And by special request of the original and current owner, the car was titled "No. Zero" and a special engine plaque was made commemorating this title. This V12 Zagato features prominently in Aston Martin brochures and marketing material, including a featured page on the recently launched Art of Living website.

With only 65 vehicles produced, this collaboration remains today one of the most exclusive – and individual – Aston Martins available on the market. The V12 Zagato offered here by its first owner is, without a doubt, the prime example of this partnership and would be the crowning glory of any collection.

heures de travail, cinq fois le temps nécessaire à une V12 Vantage standard.

La V12 Zagato portant le n° de châssis 31235 est peut-être la plus exceptionnelle de toutes, car elle a reçu plusieurs éléments créés par Aston Martin spécifiquement pour le propriétaire, et qui ne sont pas duplicables. Marek Reichman dirigeait l'équipe de design qui a réalisé le badge demandé, fabriqué à partir de véritables ailes de scarabée, un rappel du logo Aston Martin d'origine conçu dans les années 1920. Absolument unique, cette création ne sera jamais refaite, bien qu'elle ait été réclamée par d'autres propriétaires. Autre élément aussi exceptionnel que ce badge, la clé de contact est gravée du célèbre "Z" de Zagato, et c'est la seule du genre. De plus, sur la demande spéciale de l'actuel et premier propriétaire, cette voiture a été dénommée "N° Zero" et comporte une plaque de moteur spéciale affichant cette particularité. Cette V12 Zagato figure en bonne place dans les brochures et documents promotionnels Aston Martin, comme le site internet Art of Living lancé récemment.

Avec une production limitée à 65 exemplaires, cette collaboration fait de cette Aston Martin une des plus exclusive du marché. La présente V12 Zagato, proposée par son premier propriétaire, est sans aucun doute le meilleur exemplaire de ce partenariat et constituera le summum absolu de toute collection.

147

1970 PORSCHE 917/10 PROTOTYPE

CHASSIS / CHÂSSIS: **917/10-001**

€4.600.000 – €5.500.000

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

The first 917 Can Am Spyder

First of only thirteen 917/10 chassis constructed

The only 917 of all variants with chassis number '001' in private ownership

Factory test and development chassis

Notable competition history

Only four private owners from new with single ownership between 1972 and 2008

Comprehensively documented with period Wagen Pass and current FIA HTP

La première 917 Can-Am Spyder

Premier de seulement 13 châssis 917/10 produits

La seule 917, toutes versions confondues, dotée d'un châssis "no.001" entre des mains privées

Riche historique en compétition

Seulement quatre propriétaires privés depuis l'origine, dont un seul entre 1972 et 2008

Documentation complète avec "Wagenpass" d'époque et PTH FIA actuel

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

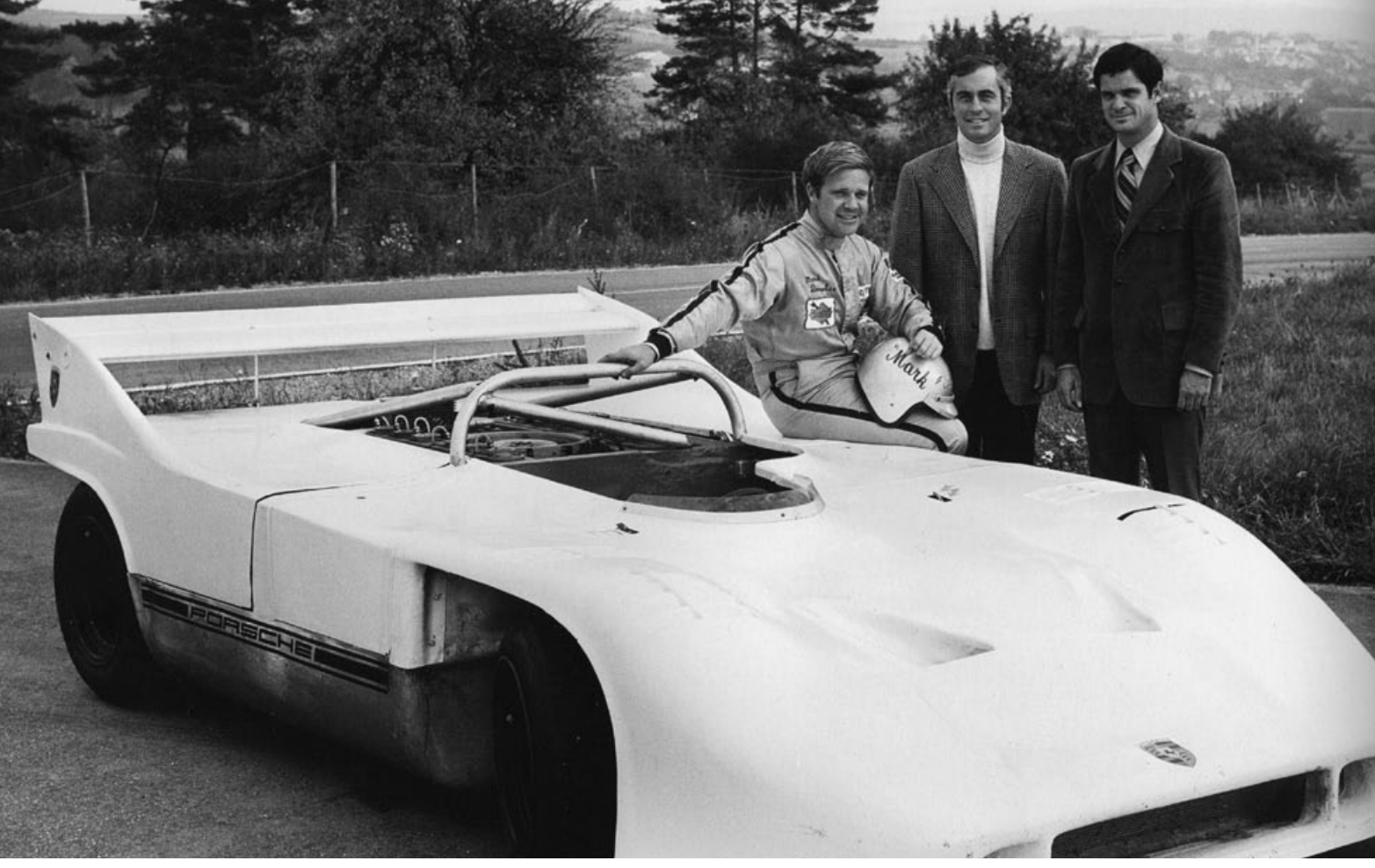
600+ bhp, 4,998 cc DOHC air-cooled horizontally opposed 12-cylinder engine with Bosch mechanical fuel injection, five-speed manual transaxle with limited-slip, front and rear independent suspension, and front and rear ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,300 mm

Douze-cylindres à plat, 4 998 cm3, + de 600 ch, injection mécanique Bosch, transmission manuelle cinq rapports transaxle, suspension avant et arrière indépendante, freins à disques ventilés sur les quatre roues. Empattement 2 300 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.


Gulf



917/10-001 in Weissach with the new American partners (left to right: Mark Donohue, Roger Penske, and Don Cox). *Courtesy of Porsche Archive*.

The Porsche 917 has been called the 'greatest racing car of the 20th century', and small wonder: its various iterations proved successful in the World Manufacturers' Championship—giving Porsche its first overall victory at Le Mans—and led to eventual domination of the Canadian-American Challenge series.

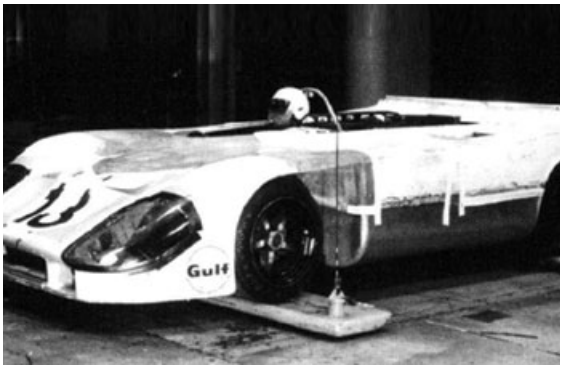
Offered here is the prototype 917/10 Spyder. It is impossible to overstate the role this chassis played in helping Porsche capture the 1972 Can Am Driver's Championship.

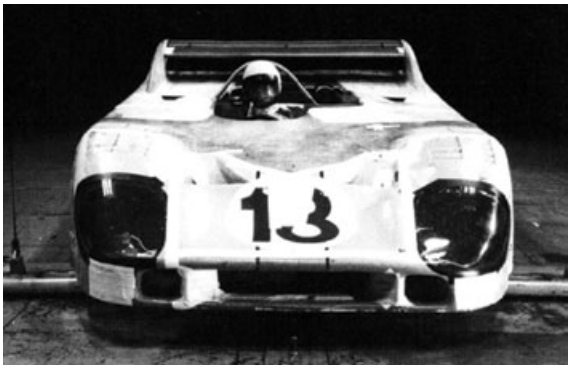
Chassis number 917/10-001 was completed on 3 December 1970 and, like the 917 PA, closely resembled the 908/3. In early 1971, this prototype began wind-tunnel development at Porsche's Weissach R&D facility and ran up countless test miles—including 23 consecutive days on the Weissach skidpad. A 16-month on-track testing program saw such top-level drivers as Willi Kauhsen, Jo Siffert, Mark Donohue, and the factory's chief test pilot, Herrman Mimler, recording laps at Weissach,

La Porsche 917 a été qualifiée de "meilleure voiture de course du XXe siècle", ce qui n'est pas étonnant : ses différentes versions ont pu remporter le Championnat du Monde des Constructeurs (avec la première victoire de Porsche aux 24 Heures du Mans), et ont également débouché sur une domination à la série Canadian-American Challenge.

Nous proposons ici le prototype 917/10 Spyder. Cette voiture a joué un rôle prépondérant dans l'obtention du titre de Porsche au Championnat Can-Am pilotes 1972.

Cette voiture, qui porte le n° de châssis n° 917/10-001, est sortie des ateliers le 3 décembre 1970 et, comme la 917 PA, elle ressemblait beaucoup à la 903/3. Au début de l'année 1971, ce prototype a été utilisé pour des études en soufflerie sur le site Porsche de recherche de Weissach, avant d'accumuler des kilomètres d'essais, dont 23 jours sur le "skidpad" de Weissach. Le programme de 16 mois d'essais sur piste voyait des pilotes du niveau de Willi Kauhsen, Jo Siffert, Mark Donohue et le pilote en chef





Hockenheim, and the Nürburgring. This chassis also served as the test-bed for the turbocharged flat-12s that would come to dominate Group 7 Prototype racing. During that period, the car was fitted with many different engine configurations, including a 4.5-litre Turbo, a 5-litre naturally aspirated to a 5-litre Turbo.

In the course of its wind-tunnel testing, 917/10-001 was fitted with five different body designs. The first was eventually installed on Jo Siffert's 917/10-002, the STP-backed Spyder that he drove in the 1971 Can Am series. The second configuration was with louvers over the front wheels, very angular design, the third one became the 'customer-spec' body with a rounded nose and short

des essais Porsche, Herrman Mimler, enregistrer des tours de circuits à Weissach, Hockenheim et au Nürburgring. Ce châssis a aussi servi comme base pour essayer le douze-cylindres à plat à turbocompresseur qui allait dominer le Groupe 7 en compétition. Pendant cette période, la voiture recevait différentes configurations moteur, dont un 4,5 litres turbo, un 5 litres atmosphérique et un 5 litres turbo.

Au cours des essais en soufflerie, 917/10 a reçu cinq différents types de carrosseries. Le premier était finalement installé sur la 917/10-002 de Jo Siffert, le Spyder aux couleurs STP qu'il pilotait pendant la série Can-Am, en 1971. La deuxième configuration comportait des ouïes au-dessus des ailes avant et une forme très angulaire alors que la troisième

Above: Wind tunnel tests carried out in Stuttgart, August 1971. *Courtesy of Porsche Archive.*

Below: Willi Kauhsen with 917/10-001 after escorting the President of the Federal Republic around the Nürburgring. *Photo Courtesy of Owner.*





rear wing overhang, and the fourth was the very effective 'shovel-nose' with an extended rear wing. After the 1971 Le Mans race, another configuration was with the nose of the #18 Gulf-sponsored Rodriguez/Oliver 917 langheck coupé that was fitted to this chassis for additional wind-tunnel experiments.

In October of 1972, this chassis was completely rebuilt and sold to Willi Kauhsen. Kauhsen fitted 917/10-001 with a 'customer-spec' nose section and entered it in the Hockenheim Interserie, where he finished 2nd. Then, after installing a new 'shovel' nose, Kauhsen brought 917/10-001 to America for the Laguna Seca Can Am race but retired with a blown turbo. At Riverside, Kauhsen finished 8th after running out of fuel late in the race. The Fittipaldi brothers then invited Kauhsen to bring the car to South America that December to run the first two rounds of the Coppa Brazil, a four-race series organized by Antonio Carlos Avallone at the Interlagos circuit. Kauhsen won the first race but retired from the second a week later.

devenait la carrosserie "client", avec un nez plus rond et un aileron arrière court. La quatrième était la très efficace carrosserie à nez plus plongeant et aileron arrière plus long. Après la course du Mans 1971, la présente voiture recevait encore une autre configuration, avec le nez de la 917 coupé "Langheck" de Rodriguez/Oliver, n°18, aux couleurs Gulf, pour d'autres tests en soufflerie.

En octobre 1972, ce châssis était complètement remis en état et vendu à Willi Kauhsen. Celui-ci installait sur 917/10-001 un avant "client" et l'engageait en Interserie à Hockenheim, où il terminait deuxième. Puis, après avoir installé un nez plus bas, Kauhsen emmenait 917/10-001 aux États-Unis pour l'épreuve Can-Am de Laguna Seca, mais il était contraint à l'abandon à cause d'un turbo défaillant. A Riverside, Kauhsen arrivait huitième après être tombé en panne sèche pendant la course. Les frères Fittipaldi invitaient ensuite Kauhsen à amener la voiture en Amérique du Sud au mois de décembre pour prendre part aux deux premières manches de la Coppa Brazil, une série de quatre courses organisée par Antonio Carlos

For the 1973 season, Kauhsen bought a brand-new car, 917/10-015, and put both cars to use. When racing 015, he would rent out 917/10-001 to other drivers. In May 1973, the car appeared at Imola, where it was entered by Bobby Rinzler, who put Charlie Kemp behind the wheel. After a strong start, the car did not finish. Next came Silverstone, where Gunther Stekkonig scored a good 6th-place result. In June, Kauhsen finished 4th at the Norisring. Another trip to the United States saw Kauhsen enter the Mid-Ohio round of the Can Am Championship (retired) and then bring 917/10-001 back to Europe for Hockenheim's Interserie races, where Wilson Fittipaldi practiced in 917/10-001 but raced chassis 015. Driving 917/10-001, Kauhsen finished 6th in the first contest and won the second, earning a combined 4th overall.

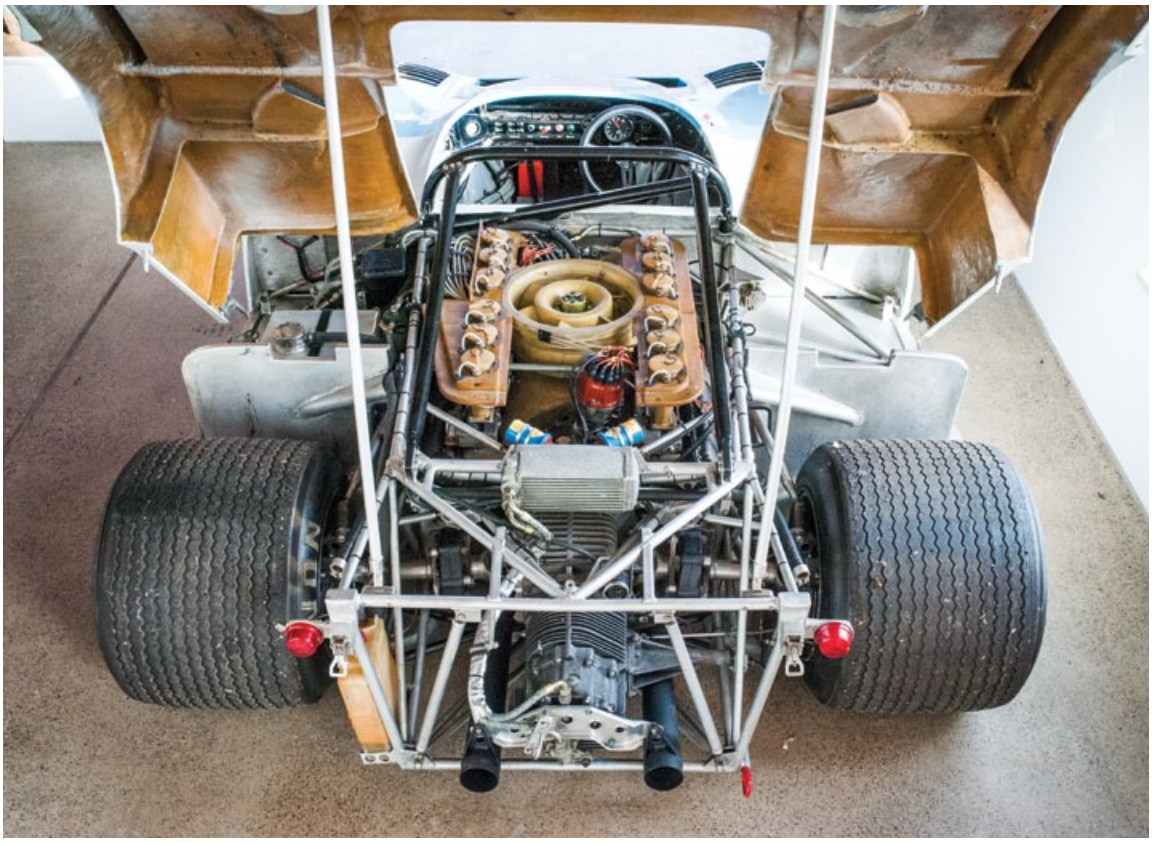
Avallone sur le circuit d'Interlagos. Kauhsen remportait la première course mais abandonnait dans la deuxième, une semaine plus tard.

Pour la saison 1973, Kauhsen achetait une voiture neuve, 917/10-015, et les utilisaient toutes les deux. Quand il faisait courir 015, il louait 917/10-001 à d'autres pilotes. En mai 1973, la voiture réapparaissait à Imola, où elle était engagée par Bobby Rinzler qui en confiait le volant à Charlie Kemp. Après un bon départ, la voiture abandonnait. Venait ensuite Silverstone, où Gunther Stekkonig enregistrait une belle sixième place et, en juin, Kauhsen finissait quatrième au Norisring. Un autre voyage aux États-Unis voyait Kauhsen s'engager à la manche de Mid-Ohio du Championnat Can-Am (abandon), puis il









Kauhsen then parked 917/10-001 until the following June, when it was entered in the Nürburgring 300 KM for Emerson Fittipaldi, who wanted to gain more track experience at the 'Ring' prior to the German Grand Prix. Although Fittipaldi qualified on pole, he fell back to 6th by the end of the race, which ran in poor weather conditions. At season's end, Kauhsen retired 917/10-001 and put it into storage, where it remained until 1997. A two-year restoration subsequently brought the car back to its yellow and red Bosch livery.

Beginning in 2000, Kauhsen demonstrated this iconic machine at numerous historic racing events, including Goodwood, the Nürburgring, Daytona, and Brands Hatch. It was also displayed at the Stavelot Museum at Spa. Although it was offered for sale in 2006, it did not change hands until 2008, when Dr Ulrich Schumacher acquired it. Schumacher demonstrated 917/10-001 frequently at Hockenheim, Goodwood, and at Austria's Ennstal Classic, where former Ferrari Grand Prix driver Gerhard Berger took the wheel. It was sold again in 2012, and its new owner displayed the car at the St. Raphael

ramenait la voiture en Europe pour les courses Interserie d'Hockenheim, où Wilson Fittipaldi effectuait les essais au volant de 917/10-001 mais prenait part à la course avec le châssis 015. A bord de 917/10-001, Kauhsen terminait sixième dans la première manche et remportait la deuxième, ce qui lui valait une quatrième place au cumul.

Kauhsen ne touchait plus à la voiture jusqu'au mois de juin suivant, quand ils l'engageait aux 300 Km du Nürburgring pour Emerson Fittipaldi, qui souhaitait gagner en expérience sur le "Ring" avant le Grand Prix d'Allemagne. Fittipaldi signait le meilleur temps aux essais, mais il rétrogradait à la sixième place à la fin de la course, qui se déroulait dans de mauvaises conditions météo. A la fin de la saison, Kauhsen arrêtait 917/10-001 et la laissait entreposée. Elle restait ainsi jusqu'en 1997. Deux ans de restauration la ramenaient ensuite à l'extérieur, dans une livrée Bosch jaune et rouge.

Au début de 2000, Kauhsen participait à plusieurs compétitions historiques, dont Goodwood, le Nürburgring, Daytona et Brands Hatch. Il l'exposait aussi au musée de Stavelot, à Spa. Proposée à la vente en 2006, elle ne

Concours d'Elegance, where it was selected 'Best Race Car'. Chassis 917/10-001 then underwent another full restoration, completed in late 2014. It was then refinished in Gulf Oil livery and with the guidance of former factory racing driver Jürgen Barth, fitted with a normally aspirated, 5-litre, 12-cylinder boxer racing engine number 917-089, good for an estimated 630 brake horsepower at 8,300 rpm.

Today, this unique and wonderful Spyder is presented as a 'point-in-time' restoration, replicating 917/10-001's return to the Weissach wind tunnel in 1971. It retains its original tube frame and is fitted with the #18 Gulf-liveried Le Mans nose. The yellow Bosch livery Shovel-nose and matching rear bonnet are coming with the car. Further, it is supplied with two larger folios containing historical photographs and copies of magazine articles and other material from the Kauhsen archive, its ONS Wagenpass, a comprehensive report by Jürgen Barth, and a current FIA Historic Technical Passport.

With a known history from new, this important Porsche 917/10 prototype would be an ideal weapon with which to contest prestigious vintage endurance racing events.

changeait de mains qu'en 2008, achetée par Ulrich Schumacher. Celui-ci utilisait régulièrement 917/10-001 à Hockenheim, Goodwood et lors de l'Ennstal Classic, en Autriche, où l'ancien pilote Ferrari de Grand Prix Gerhard Berger prenait le volant. La voiture était vendue en 2012, et son nouveau propriétaire l'exposait au concours d'élégance de St-Raphaël, où elle était désignée "Plus belle voiture de course". Elle bénéficiait ensuite d'une autre restauration complète, terminée à la fin de 2014. Elle était habillée des couleurs Gulf et, avec l'aide de l'ancien pilote Jürgen Barth, elle recevait un douze-cylindres 5 litres atmosphérique, numéro 917-089, dont la puissance était estimée à 630 ch à 8 300 tr/mn.

Aujourd'hui, ce Spyder unique se présente sous la configuration que présentait 917/10-001 lors de ses essais en soufflerie à Weissach en 1971. Elle comporte sa structure tubulaire d'origine et le nez de la voiture Gulf n° 18 du Mans. L'avant aux couleurs Bosch et le capot arrière à numéros concordants sont vendus avec la voiture. Par ailleurs, la voiture est accompagnée de deux grands classeurs contenant des photos historiques, des copies d'articles de magazines et d'autres éléments des archives Kauhsen, ainsi qu'un "Wagenpass" ONS, un rapport complet par Jürgen Barth, et un Passeport Technique Historique FIA.

Avec un historique ininterrompu depuis l'origine, cette important prototype Porsche 917/10 constituera une machine idéale pour disputer de prestigieuses couses d'endurance historiques.



148

1973 MASERATI BORA 4.9

CHASSIS / CHÂSSIS: **AM117/49 562** ENGINE / MOTEUR: **AM107/11/49 562**

€170.000 – €200.000



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

One of just 275 examples with the desirable 4.9-litre V-8

A matching-numbers example finished in its original colour combination

Includes Maserati Classiche documentation

275 exemplaires produits avec le désirable V8 de 4,9 litres

Exemplaire à numéros concordants ("matching numbers") et combinaison de couleurs d'origine

Accompagnée de documentation de Maserati Classiche

The introduction of the Bora in 1971 represented Maserati's first rear-engined production car. The mighty 450 S-derived engine and five-speed ZF transaxle were fitted to a monocoque chassis employing four-wheel independent suspension, and the Citroën-supplied hydropneumatic control system not only powered

Présentée en 1971, la Bora correspondait à la première Maserati de série à moteur central-arrière. Le moteur dérivé de la très puissante 450 S et la boîte cinq rapports ZF transaxle trouvaient place dans une structure monocoque dotée d'une suspension complètement indépendante. Le système hydraulique

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

320 bhp, 4,930 cc mid-mounted V-8 engine with four Weber 42 DCNF twin-choke carburettors, five-speed ZF manual transaxle, four-wheel independent suspension with unequal-length A-arms, coil springs, and anti-roll bars; and hydraulic four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,600 mm

Moteur V8 central arrière, 4 930 cm3, 320 ch, quatre carburateurs Weber 42 DCNF double corps, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant et arrière indépendante avec triangles inégaux, ressorts hélicoïdaux et barres antiroulis, freins à disques à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 600 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

the ventilated disk brakes, but also—ingeniously—permitted 'touch button' movement of the pedal box, driving seat position, headlights, and windows.

This package, combined with sleek coachwork courtesy of Giorgetto Giugiaro at Italdesign, ensured formidable performance, with 60 mph reached in under 7 seconds and a top speed of 170 mph. It was also perhaps the most practical supercar of its era, with a generous storage compartment to the front and enviable levels of both sound and heat deadening.

According to documentation from Maserati Classiche, chassis number 562 is a U.S.-specification example and was despatched from Modena in May 1973 to Maserati Automobiles in Los Angeles, finished in black with red leather, as it appears today. Ownership changed, but remained in California, in 1983, until it was acquired by a Mr Visser of Denver, Colorado, in 1992 and who treasured the car for the next 14 years. It was acquired by the previous owner in 2006, who had the Bora serviced by Dino Motors in California. The car comes with a quantity of service history showing regular maintenance throughout 2000.

The car was recently acquired by the consignor and brought back to Europe. This outstanding Bora, finished in its sporting original colours, represents a rare mix of race-bred heritage, technical innovation, and show-stopping design.

Citroën permettait non seulement de commander les freins à disques, mais aussi, de façon ingénieuse et par simple pression sur un bouton, de régler le pédalier, la position du siège conducteur, l'ouverture des phares escamotables, et les vitres.

Habillée d'une élégante carrosserie due à Giorgetto Giugiaro, d'Italdesign, cette voiture affichait des performances brillantes, accélérant de 0 à 100 km/h en moins de 7 s et atteignant 275 km/h en pointe. Elle était peut-être aussi la plus pratique des supercars de son époque, avec un compartiment à bagages de dimensions généreuses à l'avant, et un niveau enviable d'isolation et d'insonorisation.

D'après la documentation provenant de Maserati Classiche, cette voiture (châssis n° 562) est un exemplaire aux spécifications américaines et a été livrée en mai 1973 à Maserati Automobiles à Los Angeles. Elle était alors de teinte noire avec intérieur rouge, comme elle l'est encore aujourd'hui. La voiture a changé de propriétaire en 1983, mais elle est restée en Californie jusqu'à ce qu'elle soit achetée, en 1992, par un M. Visser, de Denver (Colorado). Il la conservait pendant 14 ans et finissait par la céder en 2006 au précédent propriétaire, qui la faisait entretenir chez Dino Motors, en Californie.

Cette voiture a été achetée récemment par le propriétaire actuel, et ramenée en Europe. Cette magnifique Bora, dans ses superbes couleurs d'origine, représente une rare combinaison de patrimoine sportif, d'innovation technique et design fantastique.





149

1969 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA BERLINETTA

COACHWORK / CARROSSERIE: **SCAGLIETTI** CHASSIS / CHÂSSIS: **12801** ENGINE / MOTEUR: **B138** GEARBOX / BOÎTE DE VITESSES: **59**

€700.000 – €750.000



Formerly owned by Charles Jourdan, Pierre Bardinon, and Comte Chandon
A full matching-numbers, European-specification 'Plexi' car
Offered with a comprehensive history file, tools, and full set of books

Ancienne propriété de Charles Jourdan, Pierre Bardinon et du comte Chandon
Version "Plexi" tous numéros concordants ("matching numbers"), spécifications européennes
Dossier historique complet, outils et jeu complet de manuels

Manufactured in July of 1969 to European specifications, 365 GTB/4 Daytona chassis number 12801 was originally finished in Rosso Rubino (106-R-12) with a black (VM 8500) leather interior and grey carpet. Refinished in dark blue shortly after it was built, the car was sold by Ets. Charles Pozzi, the French Ferrari importer, to famous

Produite en juillet 1969 aux spécifications européennes, cette 365 GTB/4 Daytona (châssis 12801) était initialement de teinte "Rosso Rubino" (106-R-12) avec une sellerie en cuir noir (VM 8500) et des moquettes grises. Repeinte en bleu foncé peu de temps après sa sortie d'usine, cette voiture était vendue le 20 mai 1970 par les Établissements

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

352 bhp, 4,390 cc DOHC V-12 engine with six Weber carburettors, five-speed manual transmission, independent front and rear suspension with unequal-length wishbones and coil springs over telescopic shock absorbers with anti-roll bars, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,700 mm

Moteur V12, 4 390 cm3, 352 ch, 2 ACT par banc, six carburateurs Weber, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant et arrière indépendante avec triangles inégaux et combinés ressorts-amortisseurs, barres antiroulis, freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 400 mm.

DOCUMENTS
US Title

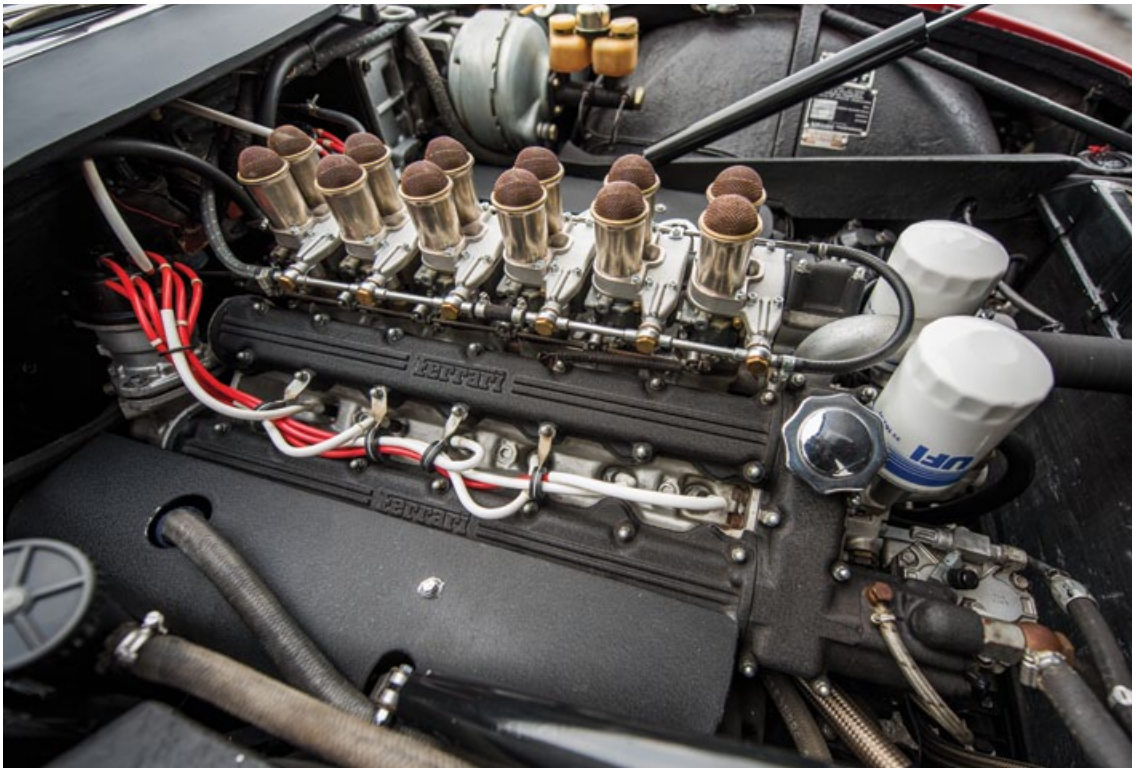
See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

luxury shoemaker Charles Jourdan on 25 May 1970 and was temporarily registered as 67 WWF 75. It was then registered in his ownership as 400 MN 26. It remained with Monsieur Jourdan until 3 March 1971, when it was sold to Joseph Zagori, a candy manufacturer of Paris and Marseilles, and at this time, it had 4,379 kilometres on its odometer and was registered as 8052 WZ 75.

Under Zagori's ownership and upon Charles Pozzi's advice, Pozzi's dealership undertook several modifications to improve the car's overall performance during its commute from Paris to Marseilles. These updates were installed on a gradual basis between 1972 and 1976 and were implemented by Pozzi's chief mechanic, Claud Fernandez. According to the Pozzi books, the car was outfitted with a factory Group IV-style roll bar, a competition differential, a new Group IV-style nose, competition carburettors with new induction pipes and an airbox, wheels to fit larger Michelin TB5 tyres, bigger brakes, and Group IV air scoops to cool the rear brakes. All these modifications are documented with associated job numbers, and the invoices are included in the file that accompanies the car.

Charles Pozzi, importateur Ferrari en France, à Charles Jourdan, le célèbre fabricant de chaussures et elle recevait l'immatriculation temporaire 67 WWF 75. Enregistrée ensuite sous le numéro 400 MN 26, elle restait en possession de Charles Jourdan jusqu'au 3 mars 1971, jour où elle était achetée par Joseph Zagori, un producteur de bonbons dont l'activité était basée à Paris et Marseille. A l'époque, la voiture affichait 4 379 km et elle adoptait l'immatriculation 8052 WZ 75.

Sur les conseils de Charles Pozzi à Joseph Zagori, le garage Pozzi effectuait plusieurs modifications pour améliorer les performances de la voiture sur ses trajets fréquents entre Paris et Marseille. Ces améliorations étaient effectuées de façon progressive entre 1972 et 1976 par Claude Fernandez, le chef mécanicien de Pozzi. Selon les archives Pozzi, la voiture a ainsi été équipée d'un arceau de sécurité style Groupe 4, d'un pont arrière compétition, d'un avant style Groupe 4, de carburateurs compétition associés à un nouveau collecteur d'admission et une nouvelle boîte à air, de jantes pouvant être chaussées de pneus Michelin TB5 plus larges, de freins plus gros et de prises d'air Groupe 4 pour refroidir les freins arrière. Toutes ces modifications





Zagori joined the Ferrari Club de France on 11 July 1974, and through his association with the club, met noted Ferrari collector Pierre Bardinon. It was a serendipitous meeting, as Zagori's wife, terrified by the Daytona's performance, wanted it gone as much as Bardinon wanted to own it. In September of 1976, it is believed that the Daytona entered the Mas du Clos Collection, at the time the world's most important Ferrari collection. Importantly, this was the only Daytona ever owned by Pierre Bardinon. He registered it with the Creuse Department after having used it on trade plates 283 W 34 and, with the brakes converted back to standard units, regularly exercised it on the Mas du Clos track.

Departing from Bardinon's ownership in 1982, the car was purchased by Comte Frédéric Chandon de Briailles, the head of the famed Champagne House of Moët et Chandon and a close friend of Pierre Bardinon. Comte Chandon used the Daytona sparingly, with registrations 884 AFN 91, 905 JKY 75, and 4321 MT 52 as it moved

sont répertoriées et associées à un numéro d'ordre de réparation, et les factures correspondantes sont incluses au dossier qui accompagne la voiture.

Zagori rejoignait le 11 juillet 1974 le Club Ferrari France, ce qui lui donnait l'occasion de rencontrer Pierre Bardinon, célèbre collectionneur de Ferrari. En fait, la rencontre était inespérée car l'épouse de Zagori, terrifiée par les performances de la Daytona, souhaitait s'en séparer autant que Bardinon avait envie de l'acheter. Il est probable que la Daytona ait rejoint en septembre 1976 la collection du Mas du Clos qui était à l'époque la collection de Ferrari la plus importante du monde. Il est à noter que cette Daytona est la seule que Pierre Bardinon ait jamais possédée. Il l'immatriculait dans le département de la Creuse, après l'avoir utilisée sous le numéro provisoire 283 W 34 et, après avoir installé à nouveau des freins standard, la pilotait régulièrement sur le circuit du Mas du Clos.

amongst his various properties in France. In 2004, the Daytona was sold to his cousin, Jean Berchon, the organiser of the famous 250 GTO tour that is held in Europe every five years. The car was used by Monsieur Berchon on several rallies, including the opening of the 250 GTO 50th Anniversary Rally in July 2012. It was always meticulously maintained by the best experts, including an engine and gearbox rebuild by GiPiMotor in Brussels in 2009 and 2010, with new paint in 2014.

Following its purchase by the current owner in 2015, the car's nose has been returned to its original Plexi configuration. The car retains an extensive file of documentation, chronicling much of its life and including copies of most of the French registrations, including the

La voiture changeait de mains en 1982 et passait entre celles du comte Frédéric Chandon de Briailles, ami de Pierre Bardinon qui dirigeait la fameuse maison de champagne Moët et Chandon. Il utilisait peu la Daytona et l'immatriculait successivement 84 AFN 91, 905 JKY 75 et 4321 MT 52 en fonction de ses différentes propriétés françaises. En 2004, la Daytona était vendue à son cousin Jean Berchon, organisateur du célèbre "250 GTO Tour" qui se tient tous les cinq ans en Europe. Jean Berchon participait à plusieurs rallyes avec la voiture, dont l'ouverture du rallye du 50e anniversaire de la 250 GTO, en juillet 2012. Elle était toujours soigneusement entretenue par les meilleurs experts et faisait l'objet en 2009 et 2010 d'une réfection moteur et boîte de vitesse par GiPiMotor, à Bruxelles, et recevait une peinture neuve en 2014.







original registration to Monsieur Jourdan, full invoices from new, as well as a handful of period photographs. With such a wonderful and fully documented history, it is only fitting that chassis number 12801 returns to its adopted home of France. Having spent time in the collection of none other than Pierre Bardinon, it shall surely stand proud within the garage of its next owner.

A la suite de son achat en 2015 par son propriétaire actuel, l'avant de la voiture retrouvait sa configuration "Plexi" d'origine. Elle est aujourd'hui accompagnée d'un volumineux dossier de documentation qui constitue une véritable chronique de son histoire, avec une copie de la plupart des immatriculations françaises (dont celle au nom de Charles Jourdan), des factures depuis l'origine, ainsi qu'une série de photos d'époque. Avec un historique aussi abondamment documenté, il est logique que 12801 soit de retour en France, sa terre d'adoption. Ayant fait partie d'une collection telle que celle de Pierre Bardinon, elle saura trouver une place de choix dans le garage de son prochain propriétaire.











150

1995 PORSCHE 911 TURBO CABRIOLET

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99ZSS338505** ENGINE / MOTEUR: **61R01115**

€850.000 – €1.000.000

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

One of only 14 special-order 993 Turbo Cabriolets produced
Built by Porsche Exclusive
Two owners and just 18,000 kilometres from new

Seulement 14 exemplaires de 993 Turbo cabriolets produits sur commande spéciale
Construite par Porsche Exclusive
Deux propriétaires et 18 000 km d'origine

Porsche has always been amenable to creating special road cars for its favoured clients; such orders were normally directed to the Porsche Exclusive Department, formerly known as the Special Wishes office. There, for an often-considerable price, would be crafted automobiles that fell outside what might be considered normal production parameters; in other words, these were 'bespoke' automobiles with hand-selected features.

Porsche a toujours été disposé à créer des versions de route spéciales pour ses meilleurs clients ; de telles commandes étaient normalement orientées vers le département Porsche Exclusive, anciennement Sonderwunsch Program. Pour un prix souvent très élevé, il fabriquait des voitures qui sortaient de ce qui peut être considéré comme les paramètre de production normaux ; autrement dit, il s'agissait de voitures "sur mesure", dotées d'équipements fabriqués de façon artisanale.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

360 bhp, 3,600 cc SOHC air-cooled, horizontally opposed six-cylinder single-turbocharged and intercooled engine with Bosch fuel injection, and five-speed manual transmission; independent front suspension with torsion bars and McPherson struts; independent multi-link rear suspension; and four-wheel ventilated and cross-drilled disc brakes with ABS. Wheelbase: 2,273 mm

Six-cylindres à plat, refroidissement par air, 3 600 cm3, 1 ACT par banc, 360 ch, turbocompresseur et intercooler, injection électronique Bosch, transmission manuelle cinq rapports ; suspension avant indépendante avec jambes McPherson et barres de torsion ; suspension arrière indépendante multibras ; freins à disques ventilés et percés sur les quatre roues avec ABS. Empattement 2 273 mm.

DOCUMENTS
German Fahrzeugbrief

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Here is one such example, from a group – no more than 14 units – of 993-series cabriolets from model year 1995 ordered by Kaspar Haberl's MAHAG Porsche distributorship in Munich. Their VINs open the door to something far out of the ordinary; you will not find them listed among the most commonly referenced Porsche databases. In fact, Porsche never offered this specific variant in an official sense.

The company had not produced a 911 Turbo in cabriolet form since the demise of the G-series 3.3 in 1989. The 993 Turbo cabriolet website notes that with the 964 Turbo model out of production and no 993 turbo package in the offing until at least 1995, the only possibility for a customer who demanded one was to have a car built to order – always a costly proposition. That is where Haberl entered the picture. After seeing the gracefully styled 993 cabriolet at its introduction in Geneva in 1994, Haberl approached Porsche management to pitch the idea of a limited-edition Turbo version. Porsche agreed, if Haberl would agree to purchase at least 10 cars, which would of course reduce the per-unit price. Haberl did not blink; the order was quickly confirmed and work began at Porsche Exclusive.

Il en est ainsi de la présente voiture, qui provient d'un groupe (pas plus de 14 exemplaires) de cabriolets du type 993, année-modèle 1995, commandés par le distributeur Porsche de Munich, MAHAG, dirigé par Kaspar Haberl. Leur numéro de série ouvre la porte à quelque chose de très peu ordinaire, et vous ne les trouverez pas dans les registres Porsche habituels. En fait, Porsche n'a jamais proposé cette version spéciale de façon officielle.

Le catalogue du constructeur n'avait pas de 911 Turbo cabriolet depuis l'arrêt en 1989 de la 3,3 litres Série G. Le site internet de la 993 Turbo cabriolet précise que, le modèle 964 Turbo n'étant plus en production et aucune 993 Turbo dans cette carrosserie n'étant prévue avant 1995, le seul moyen d'en obtenir une était de passer par une commande spéciale : une solution toujours coûteuse.C'est à ce stade que Haberl est intervenu. Après avoir vu l'élégant cabriolet 993 dévoilé au Salon de Genève 1994, Haberl s'est rapproché des dirigeants de Porsche pour leur soumettre l'idée d'une version Turbo en série limitée. Porsche acceptait, à condition que Haberl soit d'accord d'acheter au moins 10 voitures, ce qui permettait de réduire le coût de chaque exemplaire. Haberl n'hésitait guère et confirmait rapidement la commande à Porsche Exclusive.



Plugging the M64/50 3.6 Turbo engine and associated G50/52 five-speed transmission from the 1994 964 Turbo into a 1995 993 was not as simple as it might seem; there were numerous differences in the new convertible's rear-quarter sheet metal, both internal and external, from that of a Turbo coupe. However, anything can be accomplished by skilled engineers and craftsmen, especially with enough room on the bottom line. In this case, installing the 360-horsepower single-turbo flat-six, the stronger manual transmission with rear-wheel drive, the widened Turbo bodywork and rear deck spoiler of the 964 3.6 Turbo S, bumped the price of these hybridized cabriolets to a breath-taking DM 264,000, a premium of DM 112,000 over the price of a standard 993 cabriolet.

Installer dans une 993 de 1995 le moteur M64/50 3,6 litres Turbo et la transmission G50/52 cinq rapports de la 964 Turbo de 1994 n'a pas été aussi simple que cela pouvait paraître. La carrosserie du nouveau cabriolet présentait à l'arrière de nombreuses différences de forme, tant intérieure qu'extérieure, par rapport au coupé Turbo. Mais rien n'est impossible pour des ingénieurs et des ouvriers talentueux, surtout si le prix n'est pas trop serré. Dans ce cas, installer le six-cylindres Turbo de 360 ch, la boîte manuelle plus robuste avec transmission aux roues arrière, la carrosserie Turbo élargie et l'aileron arrière de la 964 3,6 litres Turbo S faisait passer le prix de ces cabriolets hybrides à 264 000 DM, soit 112 000 de plus que le prix d'un cabriolet 993 de série.





The 993 itself was a major improvement over its predecessor, the 964. Only a few components were carried over. The entire rear suspension was re-engineered; gone were Porsche's traditional rear trailing arms and transverse torsion bars. In their place was a new light-alloy multi-link system utilising coil springs and wishbones called LSA, which the factory said stood for 'lightweight, stable, agile'. In front remained torsion bars and coil-over struts.

This example's build sheet (Commission 360S) shows a long list of factory options. It was delivered in F8V8 Midnight Blue Metallic with a complementary leather interior and dark blue folding top. It notes that the original engine for this 993 would have been a normally aspirated M64/05 with a six-speed transmission. Instead, Option X82, comprising the aforementioned 3.6 Turbo unit from the 964, was fitted. This earlier single-plug

La 993 elle-même constituait une amélioration majeure par rapport à sa devancière, la 964. Seuls quelques composants étaient repris. La suspension arrière était entièrement retravaillée ; les bras semi-tirés traditionnels, associés à des barres de torsion, laissaient place à un système multibras comportant des ressorts hélicoïdaux et des triangles appelés LSA par le constructeur, initiales signifiant "léger, stable, agile". On retrouvait à l'avant des barres de torsion et des combinés ressorts-amortisseurs.

La fiche de fabrication de la présente voiture (commande n°360 S) montre une longue liste d'options d'usine. Elle a été livrée de teinte "Midnight Blue Metallic F8V8", avec une sellerie cuir assortie et une capote bleu foncé. A la place du moteur M64/05 atmosphérique avec boîte six rapports qu'aurait dû normalement recevoir cette 993, l'option X82 imposait la pose du 3,6 litres Turbo de la 964,



engine with 7.5/1 compression developed a healthy 360 brake horsepower at 5,500 rpm and 383 foot-pounds of torque at 4,200 rpm. Also part of the X82 package was the beefier G50/52 five-speed manual with 20/40 limited-slip.

Besides the Turbo bodywork, this example's listed optional features included lumbar supports and heated cushions in electrically adjustable seats, an 88-ampere-hour battery, headlamp washers, a power-operated folding top, electric windows, a leather-covered steering wheel, airbag protection for the driver and passenger, climate control,

mentionné plus haut. Ce moteur simple allumage, dont le taux de compression était 7,5 : 1, développait la puissance impressionnante de 360 ch à 5 500 tr/mn et le couple de 52,9 m.kg à 4 200 tr/mn. L'option X82 comportait aussi la boîte cinq rapports G50/52 plus résistante et un différentiel autobloquant 20/40.

En plus de la carrosserie de la Turbo, la liste d'options de cet exemplaires affichait des supports lombaires, un chauffage des sièges à réglage électrique, une batterie de 88 ah, des lave-phares, une capote électrique, des vitres électriques, un couvre-volant en cuir, des airbags pour le conducteur

an on-board computer, a split rear seat, an anti-theft system, fog lights, power steering, a 92-litre fuel tank, velour carpeting in the front trunk compartment, XD6 sport suspension, 17-inch diameter "Cup" alloy wheels with 'Turbo' centre caps and locks, a Blaupunkt 'München' stereo radio and CD player with four speakers, four exhaust tips, and other items. 'Big Red' disc brakes from the 3.6 Turbo completed the package.

Here is a built-to-order, custom 993 Turbo cabriolet from the factory's Exclusive Department, extremely expensive when new and almost impossible to find today, offering the best of the 993 and the 964. With only 18,000 kilometres recorded from new, it is beautiful, rare, and fast. The serious Porsche connoisseur could do no better than to add this fine car to his or her stable.

et le passager, un ordinateur de bord, une banquette arrière en deux parties, un système antivol, des phares antibrouillard, une assistance de direction, un réservoir d'essence de 92 l, une moquette en velours dans le coffre avant, une suspension sport XD6, des jantes de 17 pouces "Cup" alliage avec enjoliveur central marqué "Turbo", un autoradio stéréo lecteur de CD Blaupunkt "München" avec quatre haut-parleurs, quatre embouts d'échappement, et d'autres détails. Des disques de freins "Big Red" de 3,6 litres complétaient l'ensemble

Cette 993 Turbo spéciale, produite sur commande par le département Porsche Exclusive, extrêmement coûteuse et impossible à trouver aujourd'hui, offrait le meilleure de la 993 et de la 964. Avec un compteur qui n'affiche que 18 000 km, cette voiture est belle, rare et rapide. Le connaisseur de Porsche ne pourrait faire mieux qu'ajouter cette superbe voiture à sa collection.



151

1962 FERRARI 250 GT CABRIOLET SERIES II

COACHWORK / CARROSSERIE: **PININFARINA** CHASSIS / CHÂSSIS: **3803 GT** ENGINE / MOTEUR: **3803 GT**

€980.000 – €1.200.000



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

The second-to-last 250 GT Cabriolet Series II built
Offered from 15 years of private ownership
Includes a factory hardtop
Ferrari Classiche certified

Avant-dernière 250 GT cabriolet Série II produite
Même propriétaire depuis 15 ans
Livrée avec un hard-top d'usine
Certifiée Ferrari Classiche

Offering a wholly different driving experience when compared to Ferrari's race-ready offerings, the 250 GT Cabriolet was marketed as a true gentleman's grand tourer, designed for high-speed driving in comfort. With the performance one would expect from Maranello's finest, the cabriolet gave no concessions to luxury and was

Offrant des sensations de conduite radicalement différentes de celles des Ferrari destinées à la compétition, la 250 GT cabriolet était présentée comme une vraie grande routière de gentleman, conçue pour les voyages confortables à vitesse élevée. Tout en offrant les performances que l'on pouvait attendre des meilleures

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

240 bhp, 2,953 cc SOHC 60-degree V-12 with three Weber 36 DCS carburettors, four-speed synchromesh manual transmission with overdrive, independent front suspension with unequal-length upper and lower A-arms, coil springs, an anti-roll bar, and Koni hydraulic shocks; solid rear axle with semi-elliptical leaf springs, trailing arms, and Koni hydraulic shocks; and four-wheel Dunlop hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,600 mm

Moteur V12 à 60°, 2 953 cm3, 240 ch, 1 ACT par banc, trois carburateurs Weber 36 DCS, transmission manuelle quatre rapports synchronisés avec overdrive ; suspension avant indépendante avec triangles inégaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs Koni et barre antiroulis, essieu arrière rigide avec ressorts semi-elliptiques et amortisseurs Koni ; freins à disques Dunlop sur les quatre roues. Empattement 2 600 mm.

DOCUMENTS
UK V5

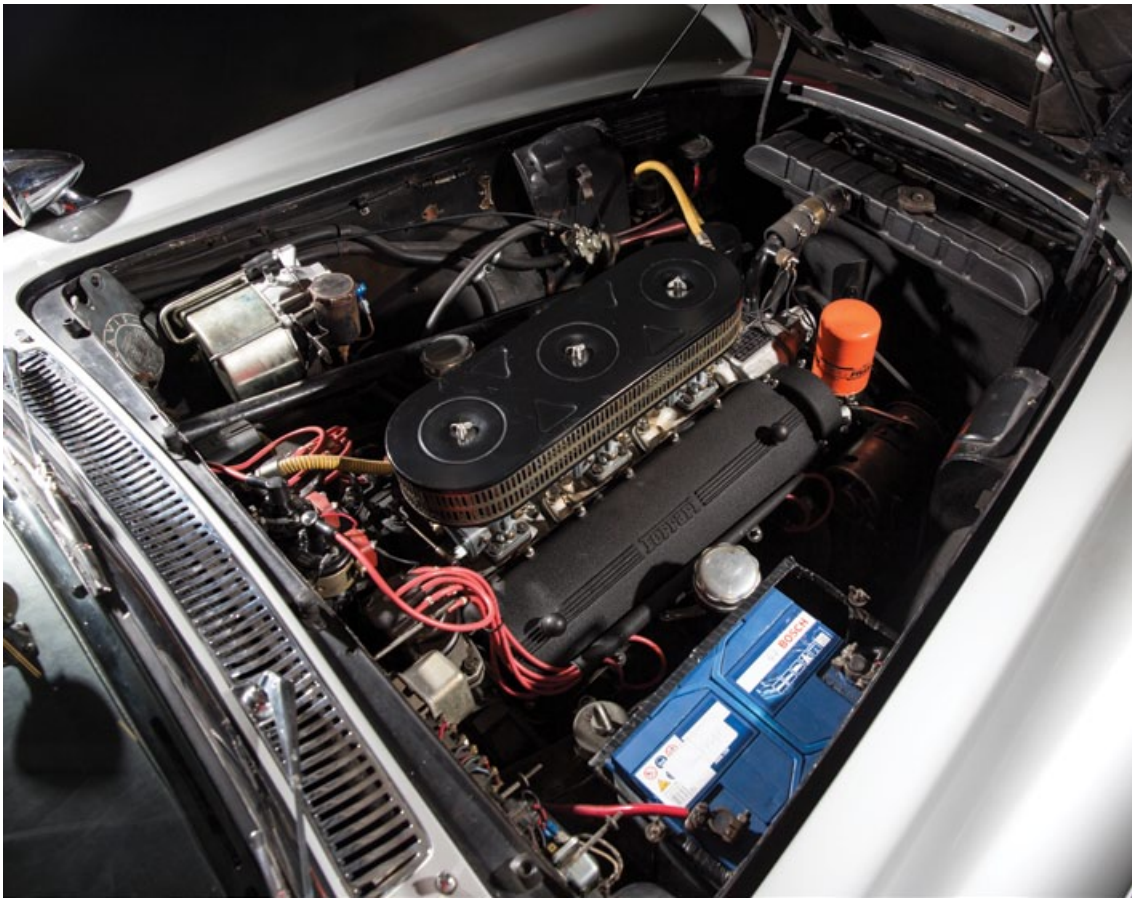
See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

exquisitely trimmed and appointed to please Ferrari's most demanding clientele. With a spacious boot that could hold more than enough luggage for two for a long-weekend trip, this was the ideal touring car for the California coast or the South of France.

The second-series 250 GT Cabriolet was first shown at the 1959 Paris Motor show and offered a number of stylistic changes and mechanical updates over the first series cabriolet. These new cars featured open headlamps with a slightly more rounded nose and rear fenders with elongated tail lamp lenses. More interior space was added to improve passenger comfort, and the trunk was made slightly larger as well. Performance was also addressed, and the Series II cars received disc brakes all around, as well as the latest iteration of the Colombo V-12 engine, designated Tipo 128F.

voitures de Maranello, le cabriolet ne sacrifiait pas le luxe et il était magnifiquement équipé et fini, pour satisfaire les clients Ferrari les plus exigeants. Avec un coffre spacieux qui pouvait largement recevoir les bagages pour deux personnes lors d'un départ en week-end, elle était idéale pour voyager sur la côte californienne ou dans le sud de la France.

La 250 GT cabriolet deuxième série était dévoilée au Salon de Paris 1959 et présentait plusieurs modifications esthétiques et mécaniques par rapport à la première version. Ainsi, elle comportait des phares découverts et un avant légèrement plus arrondi, avec des ailes arrière portant des feux plus allongés. L'intérieur était plus spacieux pour améliorer le confort des occupants, et le coffre était lui aussi un peu plus vaste. Les performances n'étaient pas oubliées et la Série II recevait des freins à disque sur les quatre roues, de même que la dernière évolution du moteur V12 Colombo, désigné Tipo 128 F.




KFO 458



In this new engine, the spark plugs were relocated to the outside (rather than in-between the V), and the coil-valve springs were substituted for hairpins. This new architecture allowed for more head studs per cylinder and non-siamesed porting. This resulted in a better breathing engine with improved torque and reliability. To boot, the 128F also facilitated far easier and quicker changing of the plugs, to the enduring relief of both mechanics and owners alike.

According to marque historian Marcel Massini, chassis number 3083 GT is the second-to-last of just 200 Series II Cabriolets constructed. Finished in Bianco Pertito (Salchi 254416) over a Blu (Connolly VM 3015) leather interior, it was completed in the fall of 1962. After completion by the factory, the car remained in its native Italy and was sold new through Autorimessa Crivellari of Venice to Amadeo Dalle Molle of Padova in February of 1963. By 1972, the car had made its way across the Atlantic and was owned by Mr Howard Sheronas in Miami, Florida. Passing to a second owner in Florida, Mr Robert Cressman,

Sur ce nouveau moteur, les bougies étaient situées à l'extérieur du V (plutôt qu'au centre), et les ressorts hélicoïdaux de soupapes étaient remplacés par des ressorts en épingle. Cette nouvelle architecture laissait la place pour un plus grand nombre de goujons par cylindre, et pour des conduites différentes. Il en résultait un moteur qui respirait mieux, avec un couple et une fiabilité améliorés. De plus, le moteur 128F rendait le remplacement des bougies plus facile et plus rapide, au grand soulagement des mécaniciens et des utilisateurs.

D'après l'historien de la marque Marcel Massini, le numéro de châssis 3083 GT correspond à l'avant-dernier des 200 exemplaires de cabriolets deuxième série. De teinte "Bianco Pertito" (Salchi 254416) avec sellerie "Blu" (Connolly VM 3015), la voiture est sortie des ateliers à l'automne 1962. Restant en Italie, elle était vendue en février 1963 par le biais d'Autorimessa Crivellari, de Venise, à Amadeo Dalle Molle, de Padoue. En 1972, elle avait traversé l'Atlantique et appartenait à M. Howard Sheronas, de Miami, en Floride. Achetée par un deuxième



chassis number 3083 was shown during the early 1980s, including a photographed appearance at the Ferrari Club of America Palm Beach Polo Club meeting in 1980. In 1990, the car returned to Europe, via Belgium, before being purchased in 1995, when it was purchased by Tom Walduck, a collector residing in the United Kingdom.

Acquired by the consignor in July of 2001, the car has always been properly maintained and enjoyed on a regular basis, even on extended trips to Spain. It is offered with substantial history files, including many invoices and receipts from its current ownership. Furthermore, it is worthwhile noting that the engine was rebuilt in December of 2014. Today, the car remains in splendid condition and is ready to be driven and enjoyed on the open road.

Having just been granted Ferrari Classiche certification, as well as its status as one of the last Series II Cabriolets constructed, chassis 3803 GT stands out as a highly interesting example of one of Ferrari's true open-top GT cars. Ready to be driven by its next custodian, the car holds countless opportunities for enjoyment, as it would make a wonderful driver or an ideal basis for a restoration to be returned back to its original Bianco Pertito over Blu colour combination, a colour scheme seldom seen on Ferraris of any era. There is no question that this lovely Series II Cabriolet would only lead to interesting discussions and the finest of compliments while out and about.

amateur de Floride, M. Robert Cressman, elle effectuait des apparitions publiques au début des années 1980, comme la rencontre du Ferrari Club of America au Palm Beach Polo Club, en 1980, où elle était photographiée. En 1990, cette voiture revenait en Europe, via la Belgique, avant d'être achetée en 1995 par Tom Walduck, un collectionneur basé en Grande-Bretagne.

Acquise en juillet 2001 par son actuel propriétaire, la voiture a été correctement entretenue et régulièrement utilisée, effectuant même de longs voyages jusqu'en Espagne. Elle est proposée avec ses dossiers historiques complets, dont un grand nombre de factures et reçus. Par ailleurs, il est intéressant de noter que le moteur a fait l'objet d'une reconstruction en décembre 2014. Aujourd'hui, elle se présente en superbe état et elle est prête à être utilisée en toute liberté sur route ouverte.

Venant de recevoir sa certification Ferrari Classiche, de même que la confirmation qu'il s'agit de l'avant-dernière 250 GT Série II cabriolet produite, cette voiture portant le n° de châssis 3803 GT se distingue comme un exemplaire particulièrement intéressant d'une des vraies Ferrari GT cabriolet. Prête à être utilisée par son prochain propriétaire, elle offre de nombreuses opportunités de plaisir ; elle fera une merveilleuse voiture de balade ou de voyage, ou une base de restauration idéale pour revenir à ses teintes d'origine, "Bianco Pertito" et "Blu", combinaison rare sur une Ferrari, quelle que soit son époque. Lors de ses sorties, cette Série II cabriolet provoquera à coup sûr des discussions intéressantes et déclenchera les plus beaux compliments.





152

1957 ALFA ROMEO GIULIETTA 750 G SPIDER COMPETIZIONE

CHASSIS / CHÂSSIS: **AR1495G 00301** ENGINE / MOTEUR: **AR1315 30709**

€475.000 – €575.000



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

One of only 24 such cars constructed, and one of only four thought to survive

Confirmed by Alfa Romeo Register as being the 9th 750G constructed

Imported to the United States by Hoffman Inc. of Newark, New Jersey

Documented by Alfa Romeo expert Vito Witting da Prato as the most correct of all 750G Spiders

Subject of a five-year restoration by marque specialists Strada e Corsa of Haarlem, Netherlands

24 exemplaires de ce type, et seulement quatre probables survivantes

Confirmée par l'Alfa Romeo Register comme étant la neuvième 750 G produite

Importée aux États-Unis par Hoffman Inc. de Newark, New Jersey

Documentée par Vito Witting da Prato, expert Alfa Romeo, comme étant la plus correcte de toutes les 750 G Spider

Sujette à cinq ans de restauration par le spécialiste de la marque Strada e Corsa, de Haarlem, Pays-Bas

New York-based Alfa Romeo importer Max Hoffman had, in 1956, identified a market for a small-volume, lightweight, ostensibly production-based car specifically aimed at the United States racing market, which ultimately resulted in the 750G Giulietta Spider. Constructed with a lightweight reinforced chassis,

Max Hoffman, importateur Alfa Romeo à New York, avait identifié en 1956 un marché pour les voitures de sport légères dérivées de modèles de série et orientées spécialement vers le monde de la compétition aux États-Unis. Il en résultait la 750 G Giulietta Spider. Dotée d'un châssis allégé et renforcé, d'un moteur compétition

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

120 hp, 1,290 cc twin-overhead cam inline-four engine, twin Weber 40 DCO3 carburettors, five-speed manual close-ratio gearbox, independent front suspension with twin wishbones and coil spring/damper units, and rigid axle rear suspension with coil spring/dampers. Wheelbase: 2,200 mm

Moteur quatre-cylindres en ligne, 1 290 cm3, 120 ch, 2 ACT, deux carburateurs Weber 40 DCO3, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant indépendante à doubles triangles et combinés ressorts-amortisseurs, essieu arrière rigide avec combinés ressorts-amortisseurs. Empattement 2 200 mm.

DOCUMENTS
Dutch Kentekenbewijs

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Conrero-prepared competition engine, and 'Monoposto' bodywork with wraparound windscreen, these cars received a number of lightweight components, including aluminium body panels and doors, and no exterior door handles. Some cars were even outfitted with chronometric Jaeger rev counters or a close-ratio gearbox partially cast in magnesium. A handful of cars raced in Europe, with loyal Alfa test and former Grand Prix driver Consalvo Sanesi participating in the Targa Florio, Giro di Sicilia, and Mille Miglia of 1956, and only 24 were constructed in total.

Regrettably, as with many racing cars of the 1950s and '60s, the rigours of racing surpassed the need for comprehensive record keeping, so the exact competition history of chassis number 00301 remains unclear. Previously owned by well-known Alfa Romeo collector Keith Goring of Norfolk, Connecticut, it was imported from the United States in November 2007 and was found in a neglected but complete state by the vendor in Rome in 2011. The body, whilst exhibiting minor competition-related damage, was largely salvageable and rust free, and the engine still with the car retained its highly desirable sandcast 40 DCO3 Weber carburettors and magnesium sump.

préparé par Conrero et d'une carrosserie 'monoplace' avec pare-brise enveloppant, ce modèle recevait plusieurs composants allégés, comme des panneaux de carrosserie et des portes en aluminium, avec des serrures de portes sans poignée extérieure. Certains exemplaires étaient même dotés d'un compte-tours Jaeger ou d'une boîte de vitesses à rapports rapprochés avec carter partiellement en magnésium. Quelques voitures ont couru en Europe, Consalvo Sanesi (ancien pilote de Grand Prix et pilote d'essai pour Alfa Romeo) prenant part en 1956 à la Targa Florio, au Giro di Sicilia et aux Mille Miglia. La production s'est limitée à 24 exemplaires.

Malheureusement, comme c'est souvent le cas pour ce qui concerne les voitures de compétition des années 1950 et 1960, les rigueurs de la course passaient avant les besoins de conserver des archives, si bien que l'historique en compétition de la voiture portant le n° de châssis 00301 est flou. Appartenant auparavant à Keith Goring, de Norfolk (Connecticut), collectionneur Alfa Romeo bien connu, elle était exportée des États-Unis en novembre 2007 et découverte en 2011 à Rome par l'actuel vendeur, en état médiocre mais complète. La carrosserie, qui présentait quelques dommages mineurs, était largement sauvable et dépourvue de corrosion, et le moteur équipant la voiture comportait les très désirables carburateur Weber 40 DCO3 et un carter en magnésium.



Over the next five years, the car was completely restored by Pebble Beach award-winning restorers Strada e Corsa, of Haarlem, Netherlands. The 'Monoposto' bodywork was reinstated by Carrozzeria Quality Cars of Vigonza, Italy, with great care being taken to reuse all the original panels. Forensic work uncovered hidden layers of Alfa Romeo 'Zagato Red' during this process, and the car was duly repainted in this shade. A comprehensive electrical overhaul of the car was also carried out in Italy by specialists Elettrauto Franco, of Schio.

The mechanical restoration of the car was principally undertaken by Strada e Corsa themselves and included a full engine rebuild, retaining the reinforced 750 engine block, magnesium airbox, magnesium sump, Veloce-type tubular exhaust manifold, and Weber carburettors. JE lightweight competition pistons were utilised, as were Carillo connecting rods, a balanced crankshaft, high lift racing camshafts, a lightweight flywheel, and racing clutch. The rare five-speed close-ratio gearbox, specific to 750 series competition cars, was rebuilt, as were the suspension, brakes, and rear axle.

Au cours des cinq années suivantes, la voiture faisait l'objet d'une restauration complète par Strada e Corsa, de Haarlem (Pays-Bas), professionnel de la restauration ayant déjà remporté des récompenses à Pebble Beach. La carrosserie 'monoposto' était réinstallée par Carrozzeria Quality Cars, de Vigonza (Italie), en prenant grand soi de réutiliser tous les panneaux d'origine. Un travail de recherche sur la carrosserie permettait de retrouver des couches de peinture inférieures de teinte Alfa Romeo 'Zagato Red', si bien que cette couleur était choisie pour habiller à nouveau la voiture. Une restauration complète du système électrique était menée à bien en Italie par Elettrauto Franco, de Schio.

La restauration mécanique était réalisée principalement par Strada e Corsa et incluait une reconstruction moteur complète, en conservant le bloc 750 renforcé, la boîte à air en magnésium, le carter en magnésium, l'échappement tubulaire type Veloce et les carburateurs Weber. Le moteur recevait des pistons JE compétition allégés, des bielles Carillo allégées également, un vilebrequin équilibré, des arbres à cames compétition, un volant moteur allégé, et un embrayage compétition. La rare boîte à cinq rapports rapprochés, spécifique aux voitures de compétition de la série 750, était remise en état, de même que la suspension, les freins et le pont arrière.









The car is EEC road registered and in possession of a FIVA passport. Impeccably presented, it is accompanied by a comprehensive photographic restoration file, passenger tonneau cover, and separate passenger windscreen. Simply stated, a 750 G Spider is a must for any serious Alfa enthusiast considering its performance credentials and sheer rarity. Chassis number 00301 offers the perfect opportunity to re-trace Sanesi's steps in the Mille Miglia in 2017 or beyond.

Immatriculée en Union Européenne, la voiture est dotée d'un passeport FIVA. De présentation impeccable, elle est accompagnée d'un dossier photos de la restauration, d'un couvre-tonneau passager et d'un pare-brise passager séparé. En fait, la 750 G Spider est un must pour tout passionné d'Alfa Romeo, compte-tenu de ses performances et de sa rareté. Avec son châssis n°00301, cette voiture offre l'occasion parfaite de suivre les traces de Sanesi aux Mille Miglia, en 2017 ou après.

153

2003 ASTON MARTIN DB7 ZAGATO

CHASSIS / CHÂSSIS: **SCFAE22313K700001** ENGINE / MOTEUR: **00290** PRODUCTION NO. / PRODUCTION N° **001/099**

€350.000 – €400.000



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

The very first of 99 examples produced
Single ownership; delivered new to Aston Martin Geneva
Complete with numbered presentation book, numbered suede jacket, and umbrella

Born out of a chance meeting between Aston Martin Lagonda CEO, Dr Ulrich Bez, and Andrea Zagato at the 2001 Pebble Beach Concours, the DB7 Zagato revived the decades-old partnership between the two brands. With a production run of only 99 market vehicles, the DB7 Zagato is one of Aston Martin's most exclusive models.

Le premier des 99 exemplaires produits
Un seul propriétaire; livrée neuve à Aston Martin Genève
Complète avec livret de présentation numéroté, veste en daim numérotée, et parapluie

Née un peu par hasard d'une rencontre entre Ulrich Bez, directeur général d'Aston Martin Lagonda, et Andrea Zagato lors du Concours d'élégance de Pebble Beach, en 2001, la DB7 Zagato faisait renaître l'ancienne collaboration entre les deux entreprises. Avec une production limitée à 99 exemplaires, la DB7 Zagato fait partie des Aston Martin les plus exclusives qui soient.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

440 bhp, 5935 cc V-12 engine with four overhead camshafts and four valves per cylinder, six-speed manual transmission, four-wheel wishbone with coil spring suspension and anti-roll bar, and four-wheel vented disc brakes. Wheelbase: 2,531 mm

Moteur V12, 5 935 cm3, 440 ch, 2 ACT par banc, 4 soupapes par cylindre, transmission manuelle six rapports, suspension par doubles triangles, ressorts hélicoïdaux et barres antiroulis, freins à disques ventilés sur les quatre roues. Empattement 2 531 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Based on a short-chassis version of the DB7 GT, the DB7 Zagato caused an instant uproar in the motoring world. It had been 40 years since David Brown had released the DB4 GT Zagato, and the press were clamouring for the first look at what Henrik Fisker, chief designer for Aston Martin, and Andrea Zagato, had created. The steel body shell, crafted in Italy at the Zagato factory, featured the classic 'double-bubble' Zagato roofline with a specially sculpted rear window. Behind the large front grille, Aston Martin's naturally aspirated 5,900-cubic centimetre engine drove a six-speed manual transmission – the DB7 GT engine now upgraded to produce an astonishing 440 brake horsepower. With top speeds of over 300 km/h and a record of 0–100 km/h in just five seconds, the DB7 Zagato blew its potential customers away.

Basée sur une version raccourcie du châssis de la DB7 GT, la DB7 Zagato faisait immédiatement sensation dans le monde de l'automobile. Il y avait 40 ans qu'avait été présentée la DB4 GT Zagato de David Brown, et la presse se précipitait pour pouvoir enfin contempler la création de Henrik Fisker, directeur du design pour Aston Martin, et d'Andrea Zagato. La carrosserie en acier, réalisée en Italie dans l'usine Zagato, présentait la ligne de toit typique de Zagato, avec sa "double bosse" qui se poursuivait dans une lunette arrière dessinée spécialement. Derrière l'imposante bouche de calandre, le moteur Aston Martin atmosphérique de 5 900 cm3 était relié à une boîte manuelle six rapports ; il s'agissait du V12 de la DB7 GT dont la puissance passait à 440 ch. Avec une vitesse de pointe de plus de 300 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 5 s tout juste, la DB7 Zagato laissait sur place ses concurrentes potentielles.













The current owner of production number 001 was dining with Dr Ulrich Bez when he first learnt that Aston Martin was proposing a new Zagato model. Immediately enthused by the prospect of resurrecting the legendary Aston Martin Zagato partnership, and without even having seen a design sketch, he agreed to purchase the first car then and there. After dinner in the bar, he saw the initial sketches for what would become the DB7 Zagato,

L'actuel propriétaire de cet exemplaire, qui porte le numéro 001 de la série, était en train de dîner avec Ulrich Bez lorsqu'il a appris qu'Aston Martin préparait une nouvelle version Zagato. Immédiatement séduit par la perspective d'une résurrection de l'ancienne collaboration entre Aston Martin et Zagato, et sans même en avoir vu un dessin, il décidait de passer commande sur le champ du premier exemplaire. Après le dîner, il pouvait découvrir



and an improvised contract was drawn up for the very first car on the only slip of paper available – a napkin. According to Dr Bez's assistant, this famous napkin was later framed and hung in the CEO's office to commemorate this first order, and the contract remained valid as the other 98 vehicles were sold. Eventually, chassis number 700001 was delivered to its owner, finished in Nero Black over Claret Red leather. Optional extras included brushed aluminium trim in place of the standard wood, upgraded satnav and stereo, and heated front windscreen. Since delivery in 2003, this DB7 Zagato has been carefully looked after and properly maintained at regular intervals.

Highly exclusive and desirable, this Aston Martin DB7 Zagato represents the opportunity to own a symbol of one of the greatest brand partnerships in the motoring world.

les premiers dessins de ce qui allait devenir la DB7 Zagato, et un contrat improvisé était signé sur le premier support qu'ils trouvaient, une nappe en papier. Selon l'assistant d'Ulrich Bez, cette fameuse nappe était par la suite encadrée et accrochée dans le bureau du directeur général, pour rendre hommage à cette première commande. Elle restait valable lorsque les 98 autres voitures étaient vendues à leur tour. L'exemplaire n°700001 était finalement livré à son propriétaire, de teinte "Nero Black" avec sellerie "Claret Red". Il recevait en option des garnitures intérieures en aluminium brossé au lieu du bois, un meilleur système de navigation et de stéréo, et un pare-brise chauffant. Depuis sa livraison en 2003, cette DB7 Zagato a fait l'objet de soins attentifs et d'opérations d'entretien régulières.

Extrêmement exclusive et désirable, cette Aston Martin DB7 Zagato constitue l'opportunité de posséder le symbole d'une des plus belles collaborations entre deux marques, au sein du monde de l'automobile.

154

2008 FERRARI F430 GTC

CHASSIS / CHÂSSIS: **2616** ENGINE / MOTEUR: **079**

€300.000 – €400.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SANS PRIX DE RÉSERVE



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

Winner of the 2008 24 Hours of Spa
Bought new and raced by the BMS Scuderia Italia during 2008 and 2009
One private owner since new
Documented with Ferrari Certificate of Origin

In 2006, Ferrari introduced a replacement for the 360 GTC based on the new F430 platform. In order to satisfy FIA rules, the new model was powered by a smaller 4-litre version of the standard rear-placed V-8, which was tuned for improved output despite intake restrictions.

Voiture victorieuse aux 24 Heures de Spa 2008
Achetée neuve et engagée pendant les saisons 2008 et 2009 par la BMS Scuderia Italia
Un seul propriétaire privé depuis l'origine
Documentée avec un Certificat d'Origine Ferrari

En 2006, Ferrari présentait une remplaçante de sa 360 GTC, basée sur la nouvelle plateforme F430. De façon à se conformer aux règles FIA, le nouveau modèle était équipé d'une version 4 litres, plus petite, du V8 situé à l'arrière et qui était conçu pour être plus puissant, malgré les restrictions sur le système d'admission.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

450 bhp 3,996 cc DOHC aluminium V-8 engine with Magnetti Marelli MRV8 multipoint electronic fuel injection, six-speed manual paddle-shift transmission, front and rear independent suspension with coil springs and anti-roll bar, and four-wheel carbon fibre-reinforced silicon carbide ceramic composite ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,600 mm

Moteur V8 aluminium, 2 ACT par banc, 3 996 cm3, 450 ch, injection électronique multipoint Magnetti Marelli MRV8, transmission manuelle six rapports à palettes, suspension avant et arrière indépendante avec ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis, freins à disques composites céramique-carbure silicone renforcé à la fibre de carbone, ventilés sur les quatre roues. Empattement 2 600 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Classified for GT2 racing and offered to preferred clients and privateers, the model went on to become a dominant force in the FIA GT Championship and ALMS, winning the GT2 Manufacturers' Cup and Drivers' titles in 2006 and 2007, the ALMS GT2 Manufacturers' title in 2007, and the GT2 class at Le Mans in 2008. It is believed that approximately 53 examples were built in total.

Chassis number 2616 was purchased new by the BMS Scuderia Italia, the successful semi-works racing team founded by Giuseppe Lucchini. After campaigning an Aston Martin DBR9 for two years, BMS switched to Ferrari for the 2008 season, and Davide Rigon and Joel Camathias leapt out of the gate at Silverstone on 20 April with a 6th in class and 19th-overall finish. The duo achieved similar results at Monza a month later before the car tackled Le Mans on 14 June. There, Fabio Babini, Matteo Malucelli, and Paolo Ruberti achieved a 22nd overall and 2nd in class.



The Ferrari's greatest triumph transpired at the 24 Hours of Spa on 3 August, where the car was driven to outright victory by Rigon, Camathias, Malucelli, and Ruberti. Consistent finishes followed at venues like Bucharest, Nogaro, and Zolder before the season's conclusion. Results during 2009 included 19th overall and 2nd in class at Le Mans, 9th overall and 3rd in class at Budapest and Agarve, and 7th overall and 2nd in class at Zolder.

After the 2009 season, chassis number 2616 was retired and refurbished by BMS Scuderia to as-new condition. After refurbishment, the car was put into the personal collection of one of the team's benefactors, who is now offering it for sale for the first time ever. It is documented with a Ferrari Certificate of Origin dated 9 January 2008, as well as a personalized Le Mans postcard featuring the car and BMS team drivers. As the winner of the 2008 24 Hours of Spa, this unique competition car is an undeniable component of Maranello's modern racing lore.

Homologuée en catégorie GT2 et cédée à des clients triés sur le volet, cette voiture s'est imposée parmi les meilleures compétitrices du Championnat FIA GT et de l'ALMS, remportant les titres GT2 constructeurs et pilotes en 2006 et 2007, le titre ALMS GT2 constructeurs en 2007, et la catégorie GT2 aux 24 Heures du Mans en 2008. La production totale est estimée à 53 exemplaires.

La voiture portant le n° de châssis 2616 était achetée par la BMS Scuderia Italia, l'excellente écurie semi-usine fondée par Giuseppe Lucchini. Après avoir fait courir pendant deux ans des Aston Martin DB9, BMS passait à Ferrari pour la saison 2008. Davide Rigon et Joel Camathias signaient un premier résultat intéressant le 20 avril à Silverstone, avec une 19e place au classement général et une sixième place dans leur catégorie. Le duo obtenait un résultat similaire un mois plus tard à Monza, avant que la voiture ne prenne le 14 juin le départ des 24 Heures du Mans. Entre les mains de Fabio Babini, Matteo Malucelli et Paolo Ruberti, elle terminait 22e au classement général, avec une deuxième place de catégorie.

Mais cette Ferrari a connu son plus beau triomphe le 3 août aux 24 Heures de Spa, où elle remportait la victoire au classement général avec Rigon, Camathias, Malucelli et Ruberti. D'autres bons résultats suivaient à Bucarest, Nogaro et Zolder, avant la fin de la saison. En 2009, la voiture terminait 19e au classement général des 24 Heures du Mans avec une deuxième place de catégorie, neuvième au général et troisième de catégorie à Budapest et à l'Algarve, et enfin septième au général et deuxième de catégorie à Zolder.

Après la saison 2009, cette voiture arrêtait la compétition et bénéficiait d'une remise à l'état quasi-neuf par la BMS Scuderia Italia. Après les travaux, elle rejoignait la collection personnelle d'un des directeurs de l'écurie, qui la propose aujourd'hui pour la première fois à la vente. Elle est documentée par un Certificat d'Origine Ferrari daté du 9 janvier 2008, ainsi que par une carte postale personnalisée sur laquelle elle figure, avec les pilotes de l'équipe BMS. Victorieuse des 24 Heures de Spa 2008, cette voiture de compétition exceptionnelle est une indéniable actrice des succès modernes de la marque de Maranello.

155

1991 PORSCHE 911 CARRERA CUP

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ96ZMS409094** ENGINE / MOTEUR: **62M20096**

€225.000 – €275.000



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

One of only 270 Carrera Cup cars produced; just 120 in 1991

Three-time Nürburgring 24 Hours Participant; 3rd overall in 1991 and 4th in 1993

Completely rebuilt in 2015 by SMART Motorsport; restored to original Maritime Blue

Original engine, rebuilt with 'zero kilometres' in 2016

Includes German road registration documents

270 Carrera Cup produites, dont 120 en 1991

Engagée trois fois aux 24 Heures du Nürburgring : troisième au classement général en 1991 et quatrième en 1993

Complètement reconstruite en 2015 par SMART Motorsport, dans sa teinte d'origine Maritime Blue

Moteur d'origine, reconstruit 'zéro kilomètre' en 2016

Accompagnée de ses documents d'immatriculation allemands

This Carrera Cup was originally delivered to Walter Knebel Motorsport for future Porsche Works driver Uwe Alzen to drive in the 1991 Porsche Carrera Cup Germany. A relatively modest 11th position in the

Cette 964 Carrera Cup était livrée neuve à Walter Knebel Motorsport pour le futur pilote Porsche d'usine Uwe Alzen, dans le but de l'engager en 1991 en Allemagne à la Porsche Carrera Cup. Une relativement modeste onzième

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 964. 260 bhp, 3,600 cc SOHC air-cooled horizontally opposed six-cylinder engine with electronic fuel injection, five-speed manual transmission, front and rear independent suspension with front coil springs and McPherson struts, rear semi-trailing arms, adjustable anti-roll bars, and four-wheel hydraulic disc brakes with ABS. Wheelbase: 2,270 mm

Type 964. Six-cylindres à plat, refroidissement par air, 3 600 cm3, 1 ACT par banc, 260 ch, injection électronique, transmission manuelle sept rapports, suspension avant et arrière indépendante avec jambes McPherson et ressorts hélicoïdaux à l'avant, bras semi-tirés à l'arrière, barres antiroulis réglables, freins à disque sur les quatre roues avec ABS. Empattement 2 270 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

1991 Championship—including 3rd place at the Alemennenring, 5th at Silverstone, and 6th at Spa—was surpassed by an excellent 3rd overall in the stand-alone Nürburgring 24 Hours, with Alzen joined in the car by brother Jürgen, and Thomas Lischke.

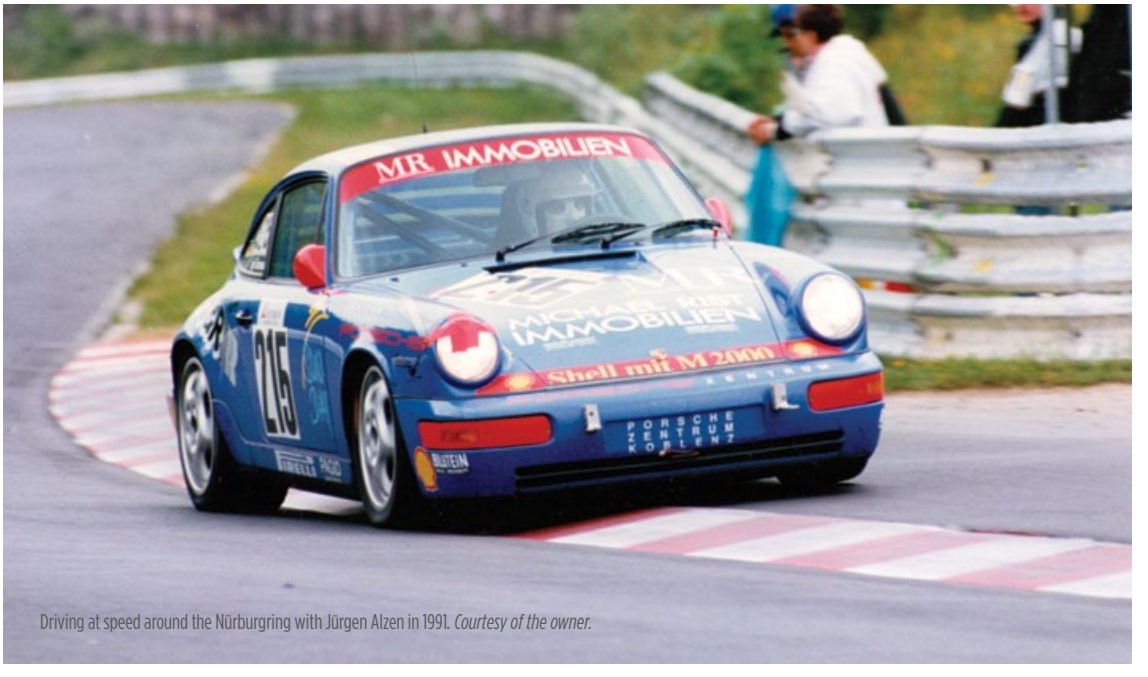
In 1992, the car was sold to Jürgen Alzen's own team for the Nordschleife-based VLN series and yielded 16th overall in the Nürburgring 24 Hours, driven by the elder Alzen, Bernd Maylander and Hans Stuckenbrock. The car was re-shelled that year with a correct factory replacement (the original invoice is retained), and a similar schedule for 1993 saw the car place 4th in the 24 Hours once again, driven by Jürgen Alzen, Thomas Lischke, and Frank Schmickler.

Sold by Alzen in 1995, and with three subsequent German owners, the car was acquired by the vendor in 2014 and has recently benefited from a complete restoration to original 1991 specification, including bare metal paint in the original Maritime Blue. The original engine was also acquired and has been freshly rebuilt. Importantly, the competition history is supported by the all-important ONS Wagenpass and has been confirmed by the Alzen brothers.

position au championnat (après avoir terminé troisième à l'Alemannenring, cinquième à Silverstone et sixième à Spa) était éclipsée par une brillante troisième place aux 24 Heures du Nürburgring, où Alzen faisait équipe avec son frère Jürgen et avec Thomas Lischke.

En 1992, la voiture était vendue à l'équipe de Jürgen Alzen pour les séries VLN basées au Nürburgring. Elle signait la seizième place au classement général des 24 Heures du Nürburgring, entre les mains de Jürgen Alzen, Bernd Maylander et Hans Stuckenbrock. Elle recevait cette année-là une coque neuve fournie par l'usine (la facture est jointe) et, en 1993, elle terminait quatrième aux même 24 Heures du Nürburgring, avec Jürgen Alzen, Thomas Lischke et Frank Schmickler.

Vendue par Alzen en 1995, la voiture a connu trois propriétaires allemands successifs, avant d'être acquise en 2014 par le vendeur actuel. Elle a bénéficié récemment d'une restauration complète conforme à ses spécifications 1991 ; la tôle a été mise à nu avant de recevoir une peinture Maritime Blue conforme à sa teinte d'origine. Le moteur d'origine a été aussi acheté et a fait l'objet d'une reconstruction récente. Il est important de noter que l'historique en compétition s'appuie sur le très précieux "ONS Wagenpass" et a été confirmé par les frères



Driving at speed around the Nürburgring with Jürgen Alzen in 1991. *Courtesy of the owner.*

156

1938 HORCH 853 CABRIOLET

COACHWORK / CARROSSERIE: **GLÄSER** CHASSIS / CHÂSSIS: **853400** ENGINE / MOTEUR: **850887**

€450.000 – €550.000



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

One of the most desirable German classics of its era
Extensive known ownership history
Recent major service and sorting by Oldtimer Center Osnabrück
Tuned to the desirable 120-horsepower specification

Une des allemandes classiques les plus désirables de son époque
Historique de propriété connu
Importante révision récente par l'Oldtimer Center d'Osnabrück
Réglée aux désirables spécifications 120 ch

The pinnacle of Horch was its fully developed five-litre straight-eight engine, used in the 853 and 951 models. These cars also employed such advanced engineering as double-jointed rear axle shafts, pioneered on the Porsche-designed Auto Union racing cars, providing fully independent, de Dion-type rear suspension. Front

Chez Horch, le nec plus ultra était son excellent moteur huit-cylindres en ligne 5 litres, qui équipait les modèles 853 et 951. Ces voitures bénéficiaient de techniques avancées, comme leurs arbres de transmission aux roues arrière à double articulation, déjà utilisés sur les Auto Union de Grand Prix conçues par Porsche, et qui permettaient une suspension arrière De Dion complètement

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

120 bhp, 4,494 SOHC inline eight-cylinder engine, four-speed manual transmission, independent front suspension via upper A-arms and lower twin transverse leaf springs and DeDion rear axle, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 3,450 mm

Moteur huit-cylindres en ligne, 4 494 cm3, 120 ch, 1 ACT, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant indépendante avec triangles supérieurs et double ressort transversal inférieur à lames, pont arrière De Dion, freins à tambour à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 3 450 mm.

DOCUMENTS
French Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

suspension consisted of an upper A-arm, with the lower hub carried by a pair of transverse leaf springs. Vacuum-assisted hydraulic brakes were standard, as was a four-speed transmission with a lever-actuated overdrive, usable in all four gears. Simply put, the eight-cylinder Horch was one of the great Autobahn cruisers of its time, beloved through Europe for its impressive presence and modern power.

Unlike so many other Horchs of its era, the Gläser-bodied 853 cabriolet offered here, chassis number 853400, has an extensive known ownership history. A photograph on file shows it for sale in Toledo, Ohio, in 1960. It was subsequently acquired by Neil Reinhard of Arcadia, Ohio, who stated, in a letter on file, that he 'purchased it from a retired Air Force officer who had brought it to the United States from Germany and had it stored for a long time.'

indépendante. La suspension avant comportait des triangles supérieurs combinés à deux ressorts transversaux inférieurs à lames. Les freins étaient commandés hydrauliquement, avec une assistance à dépression, et la boîte de vitesses était dotée d'un overdrive applicable sur les quatre rapports. En fait, la Horch huit-cylindres était une des meilleures grandes routières de son temps, appréciée dans l'Europe entière par sa présence imposante et ses performances modernes.

Contrairement à de nombreuses Horch de son époque, le cabriolet 853 carrossé par Gläser proposé ici, châssis n°853400, bénéficie d'un historique bien connu. Une photo figurant au dossier la montre à vendre à Toledo (Ohio), en 1960. Elle était alors acquise par Neil Reinhard, d'Arcadia (Ohio), qui précisait dans un courrier inclu au dossier qu'il l'avait achetée 'à un officier de l'Armée de l'Air en retraite, qui l'avait ramenée d'Allemagne aux États-Unis, où elle était restée entreposée pendant longtemps.'



Chassis number 853400 as seen in Toledo, Ohio, in 1960. *Courtesy of the owner.*



In early 1969, the car was sold to Walter Sodano of Manchester, Connecticut. Mr Sodano was fascinated by the Horch marque and concurrently owned another Gläser-bodied 853 cabriolet, chassis number 853509. Few knew about the unrestored Horchs in Manchester, and the few that did saw their offers to sell politely declined. This finally changed in the summer of 1999, when Mr Sodano paid a visit to Earl 'Butch' Gordon, who had recently realized his dream of opening Manchester Motor Car Co., a service and restoration facility housed in a refurbished post-war Ford dealership. A warm relationship quickly developed; shortly thereafter, Mr Sodano expressed that it was finally time to part with his beloved cars, and a deal was struck.

The two Horchs remained together until the mid-2000s, when chassis number 853400 was acquired by an Italian collector, who had it restored in its current livery. Having since changed hands, its most recent owner commissioned the marque specialists

Au début de l'année 1969, la voiture était vendue à Walter Sodano, de Manchester (Connecticut). Fasciné par la marque Horch, il possédait déjà un autre cabriolet 853 Gläser, n° de châssis 853509. Rares étaient ceux qui, à Manchester, connaissaient les deux Horch non restaurées, et les rares qui ont remarqué qu'elles étaient proposées à la vente ne donnaient pas suite. Cette situation changeait au cours de l'été 1999, quand M. Sodano rendait visite à Earl `Butch' Gordon, qui avait réalisé son rêve et ouvert Manchester Motor Car Co., un atelier de restauration aménagé dans une ancienne concession Ford. Une relation chaleureuse ne tardait pas à s'installer entre les deux hommes et, peu de temps après, M. Sodano confirmait qu'il était temps pour lui de se séparer de ses voitures bien-aimées, et un accord était conclu.

Les deux Horch restaient ensemble jusqu'au milieu des années 2000, lorsque celle portant le n° de châssis 853400 était achetée par un collectionneur italien, qui la faisait restaurer dans sa livrée actuelle. Ayant à nouveau changé de mains depuis, son nouveau propriétaire la confiait au spécialiste de la marque, l'Oldtimer Center d'Osnabrück, en Allemagne, pour

Oldtimer Center of Osnabrück, Germany, to fully service the car and make it tour-ready. Invoices on file detail the extensive work performed in late 2015 and early 2016, at a total cost of €38.000. This work included a full rebuild of the brake system and fuel system; rebuilding and adjustment of the steering gears; a soft rebuild of the rear differential; extensive motor work, including tuning to 120 horsepower specification, valve and camshaft service; new head, intake, sump, and exhaust gaskets; and cosmetic sorting, including detailing of the engine bay and chassis.

Cared for its entire life and having been treated to extensive sorting, 853400 is a worthy addition to any collection seeking an example of the famous marque. Few Horch 853s have such an excellent, well-known history, and few have been so beloved for so long.

une révision complète, de façon à permettre une utilisation normale et sans souci. Les factures qui sont jointes au dossier présentent le détail des travaux effectués en 2015 et au début de 2016, et qui totalisent la somme de 38 000 €. Ils incluent une reconstruction complète du système de freinage et d'alimentation ; la restauration et le réglage des composants de direction ; une légère restauration du différentiel arrière ; un travail important sur le moteur, dont le passage aux spécification 120 ch et un réglage de distribution ; des joints neufs pour la culasse, la carburation, et l'échappement ; et des travaux cosmétiques, dont la finition du compartiment moteur et du châssis.

Soignée pendant sa vie entière, avec d'importants travaux récents, 853400 est un ajout de qualité à toute collection recherchant un exemplaire de la célèbre marque. Rares sont les Horch 853 qui présentent un historique aussi suivi, et rares sont celles qui sont été si longtemps soigneusement préservées.







157

1965 FERRARI 275 GTB

COACHWORK / CARROSSERIE: **SCAGLIETTI** CHASSIS / CHÂSSIS: **07341** ENGINE / MOTEUR: **07341** GEARBOX / BOÎTE DE VITESSES : **258**

€1.800.000 – €2.200.000



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

Ferrari Classiche certified
Retains its original engine and gearbox
Presented in its original colours of Verde Pino over Beige

Certifiée Ferrari Classiche
Moteur et boîte de vitesses d'origine
Présentée dans ses teintes d'origine, Verde Pino et intérieur Beige

A pair of new Ferraris broke cover at the 1964 Paris Salon: the 275 GTB and 275 GTS. Although both cars boasted identical welded steel tubular flame chassis with fully independent suspension, five-speed manual transaxles, and 3.3-litre Colombo V-12s, the similarities ended there. Both cars looked drastically different, with the GTB's bodywork being crafted by Scaglietti, and the GTS

Deux nouvelles Ferrari ont fait sensation au Salon de Paris 1964 : la 275 GTB et la 275 GTS. Même si les deux voitures présentaient le même châssis tubulaire en acier avec suspension complètement indépendante, la même boîte-pont cinq rapports et le V12 Colombo 3,3 litres, les similitudes s'arrêtaient là. Les deux modèles affichaient en effet une forme très différentes, la carrosserie de la GTB

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

280 bhp, 3,286 cc SOHC V-12 engine with triple Weber 40 DCZ6 carburettors, five-speed manual transaxle, fully independent coil-spring suspension with upper and lower wishbones, Koni tubular shock absorbers, and four-wheel Dunlop disc brakes. Wheelbase: 94.5 in.

Moteur V12, 3 286 cm3, 280 ch, 1 ACT par banc, trois carburateurs Weber 40 DCZ6, transmission manuelle cinq rapports transaxle, suspension avant et arrière indépendante avec doubles triangles, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Koni, freins à disques Dunlop sur les quatre roues. Empattement 2 400 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

coachwork built by Pininfarina. The engine in the 275 GTB was rated at 280 brake horsepower, while the 275 GTS' engine had an output of 260 brake horsepower.

While the 275 GTS was meant to be an open-top grand tourer, the 275 GTB was slightly sportier in nature. Although still an ideal grand tourer, customers could equip their cars with a handful of performance options, including three or six Weber carburettors or steel or aluminium bodywork. Campagnolo alloy wheels were standard, but Borrani wire wheels remained as a popular optional extra.

Just one year after the initial debut of the 275 GTB, a second-series example was premiered with a slightly longer nose, a modification intended to help aid aerodynamic downforce at high speed. Despite the technical improvements, many enthusiasts prefer the first-series car's proportions and purity of design, and early short-nose examples remain highly sought after by collectors, with only approximately 250 examples built.

étant réalisée par Scaglietti, et celle de la GTS par Pininfarina. Le moteur de la 275 GTB développait 280 ch, alors que celui de la 275 GTS se contentait de 260.

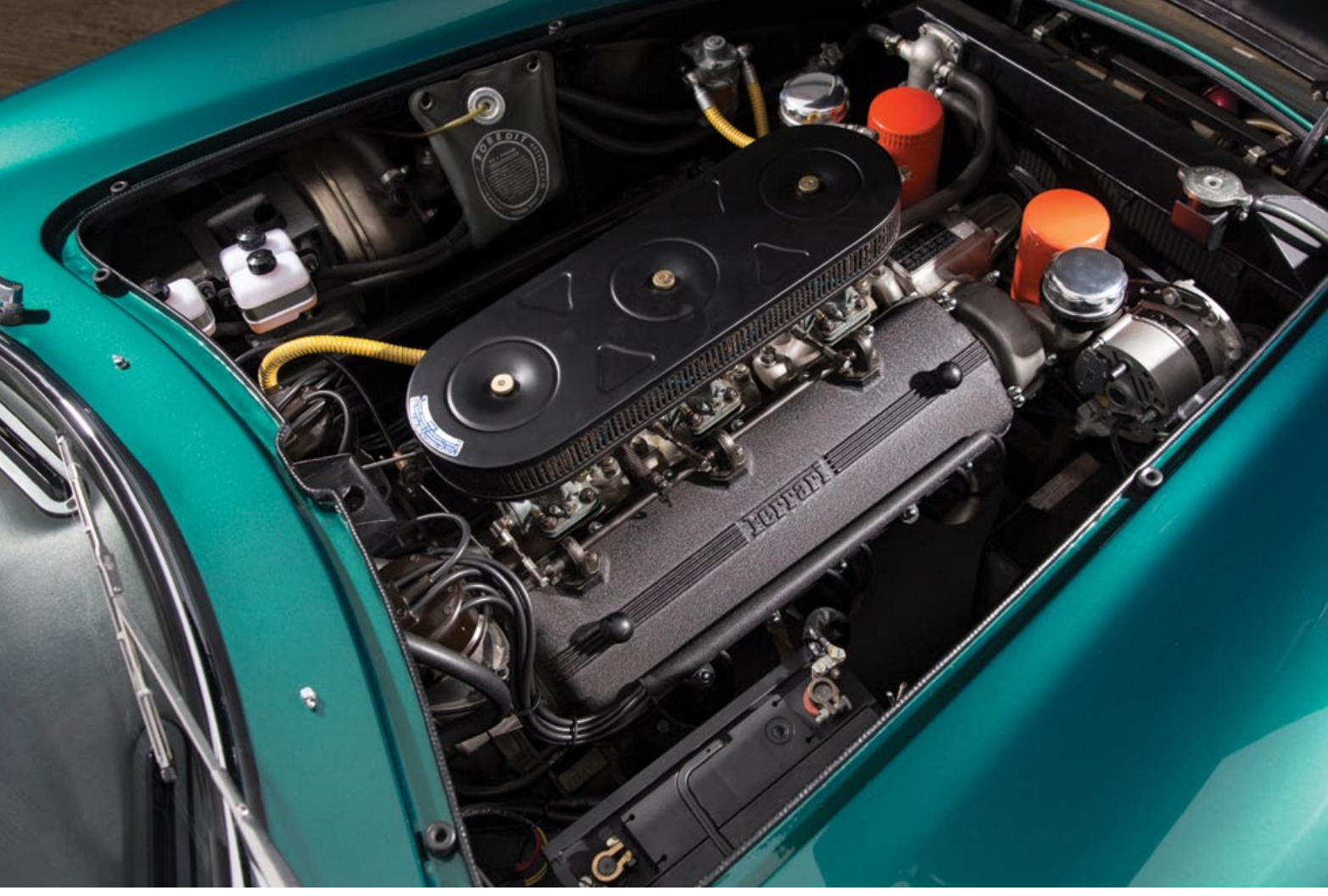
Alors que la destination de la 275 GTS était d'être une grande routière découvrable, la 275 GTB offrait une personnalité plus sportive. Bien que tout aussi idéale comme grande routière, elle était souvent équipée par ses acheteurs d'options sportives, comme trois ou six carburateurs Weber, ou une carrosserie acier ou aluminium. Les jantes Campagnolo en alliage étaient montées en série, mais les Borrani à rayons étaient une option appréciée.

Un ans seulement après le lancement de la 275 GTB, une version de deuxième série était présentée avec un avant légèrement plus long, modification effectuée pour contribuer à diminuer le délestage à vitesse élevée. Malgré les améliorations techniques, de nombreux amateurs préféraient les proportions et la pureté des versions de premières série, si bien que les premiers exemplaires de 275 GTB "short-nose" restent très recherchés des amateurs, avec une production qui s'est limitée à 250 exemplaires environ.









Originally delivered to the official Ferrari dealer Rugico of Madrid, Spain, in 1965, chassis number 07341 was born as a short-nose 275 GTB, finished in the lovely and seldom-seen colour combination of Verde Pino (106-G-30) over a Beige (VM 3218) Connolly leather interior. By 1966, the car had been sold to a resident of Switzerland and was registered on Swiss license plates 'GE 57243', according to Ferrari historian Marcel Massini. It returned back to the factory on 6 May 1966, where it was serviced and its odometer was recorded as showing 10,755 kilometres from new.

While the majority of the car's early history remains unknown, it was acquired by Joaquim Folch of Barcelona, Spain, in August of 1989. By this time, the 275 GTB had been refinished in red with a yellow stripe and was pictured in the book Collector's Garage wearing this livery. The car remained in his ownership until at least 2006, when it was certified by Ferrari Classiche; shortly thereafter, the yellow stripe was removed and the car was repainted red throughout. After leaving Folch's ownership, the car was

Livrée neuve en 1965 au distributeur Ferrari officiel Rugico de Madrid, la voiture portant le n° de châssis 07341 est une 275 GTB 'short-nose', qui présentait la teinte rare et séduisante "Verde Pino" (106-G-30), avec une sellerie en cuir Connolly Beige (VM 3218). En 1966, la voiture avait été vendue à un résident en Suisse, qui l'immatriculait sous le numéro suisse GE 57243, selon l'historien Ferrari Marcel Massini. La voiture était envoyée à l'usine le 6 mai 1966 pour une révision, et son compteur kilométrique affichait à l'époque 10 755 km.

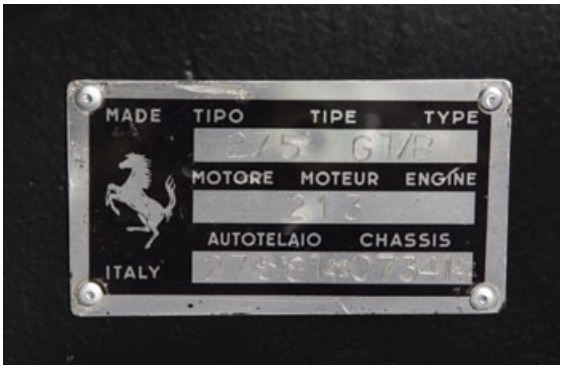
Alors que l'histoire de la voiture reste en grande partie inconnue dans ses premières années, elle a été achetée en août 1989 par Joaquim Folch, de Barcelone. A cette époque, la 275 GTB avait été repeinte en rouge, avec une bande jaune, et elle apparaît en photo avec cette livrée dans l'ouvrage Collector's Garage. Elle restait entre les mêmes mains au moins jusqu'en 2006, quand elle était certifiée par Ferrari Classiche ; peu après, la bande jaune était enlevée et la peinture rouge entièrement refaite. La voiture était ensuite vendue en

sold to the United Kingdom, where it was returned to its original colour combination. The car is accompanied by a file that includes its certification binder from Ferrari Classiche, as well as a handful of service invoices from DK Engineering and Joe Macari.

One of Ferrari's most beloved designs, the 275 GTB was perhaps the quintessential high-performance, grand touring car of the 1960s. Today, a well-maintained 275 GTB remains a staple of any world-class Ferrari collection. This particular example, presented in its original colours, with its original drivetrain, and boasting Classiche certification to its name, would be a splendid addition to any collection.

Grande-Bretagne, où elle revenait à sa combinaison de teintes d'origine. Elle est aujourd'hui accompagnée d'un dossier qui inclut le classeur de certification de Ferrari Classiche, ainsi qu'une série de factures d'entretien de DK Engineering et Joe Macari.

La 275 GTB est une des Ferrari les plus appréciées. Elle représente peut-être la quintessence de la voiture de grand tourisme à hautes performances des années 1960. Aujourd'hui, une 275 GTB en bon état constitue une pièce de base pour toute collection Ferrari importante. Le présent exemplaire, dans ses teintes d'origine, sa mécanique d'origine et sa certification Ferrari Classiche, constituera un ajout splendide à toute collection.







158

2005 FERRARI 575 SUPERAMERICA

CHASSIS / CHÂSSIS: **ZFFGT61B000142098**

€300.000 – €350.000



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

One of just 559 examples built
Two owners and just 11,000 kilometres from new

Following the success of the 550 Barchetta, it was clear that Ferrari would offer its best clients a new, limited-edition convertible version of the 575M Maranello. If there was one complaint about the 550 Barchetta, it was that as a true Barchetta with only a rudimentary soft top, owners found themselves somewhat hesitant to use the car on a more regular basis or for extended journeys, fearing that they might get caught in the rain. Rather than simply fit a

599 exemplaires produits seulement
Deux propriétaires et seulement 11 000 km depuis l'origine

A la suite du succès de la 550 Barchetta, il apparaissait évident que Ferrari allait proposer à ses meilleurs clients une version ouverte en série limitée de la 575M Maranello. Si une critique pouvait être formulée à propos de la 550 Barchetta, elle concernait la capote un peu rudimentaire correspondant à sa personnalité de vraie "Barchetta" : elle ne favorisait pas un usage régulier, les utilisateurs craignant de se lancer dans de longs voyages en risquant

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

540 bhp, 5,748 cc 65-degree V-12 engine, six-speed electro-hydraulic F1 transmission, front and rear independent suspension with coil springs, telescopic shock absorbers with adaptive damping and anti-roll bars, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,500 mm

Moteur V12 à 65°, 5 748 cm3, 540 ch, transmission F1 électro-hydraulique six rapports, suspension avant et arrière indépendante avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques adaptatifs, barres antiroulis, freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 500 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

standard folding soft top to the 575M Maranello, Ferrari decided to create something completely bespoke for its newest car.

Developed specifically for the 575 Superamerica, the Revochromico rotating hardtop achieved Ferrari's goals in terms of both usability and uniqueness. Utilizing a carbon fibre frame integrated with electrochromic glass, it also provides all the security of a conventional soft top when in place. As the opacity of the glass can be adjusted to allow varying degrees of sunlight into the cabin, this truly offers the best of both worlds between the freedom of a convertible and the comfort of a closed coupe.

This particular 575 Superamerica, finished in Rosso Corsa over Sabbia, was originally delivered to Denmark and currently resides in Switzerland with its second owner. Over the course of its life, it has only been driven 11,000 kilometres and remains in wonderful condition throughout. Furthermore, the car is accompanied by a file of service receipts from throughout its life attesting to its regular service and maintenance.

Clearly the recipient of loving care and proper maintenance throughout its life, a well-maintained and preserved 575 Superamerica would be a welcome addition to any collection, and this example is no exception to the rule.

d'y rencontrer la pluie. Ainsi, dans le cas de la 575M Maranello, plutôt que de se contenter de lui adapter une capote standard, Ferrari décidait de créer quelque chose de totalement spécifique pour son dernier modèle.

Mis au point spécialement pour la 575 Superamerica, le système de hard-top rotatif Revochromico répondait à l'objectif de Ferrari en terme d'exclusivité et de facilité d'emploi. Composé d'une structure en fibre de carbone et d'un panneau de verre électrochromique, il apporte aussi la sécurité d'une capote conventionnelle bien fermée. Comme l'opacité du verre peut être modifiée pour laisser passer une quantité de lumière plus ou moins importante, ce système offre le meilleur des deux mondes, entre la liberté d'un cabriolet et le confort d'un coupé.

La présente 575 Superamerica, de teinte "Rosso Corsa" avec intérieur "Sabbia", a été livrée neuve au Danemark et elle est aujourd'hui basée en Suisse, entre les mains de son deuxième propriétaire. Au cours de son existence, elle n'a couvert que 11 000 km et se présente encore en superbe état à tous points de vue. De plus, cette voiture est accompagnée d'un dossier de factures d'entretien depuis l'origine, témoignant d'un suivi technique régulier.

Une 575 Superamerica bien préservée et entretenue constituerait un ajout bienvenu dans toute collection et cet exemplaire, qui a clairement bénéficié de soins attentifs tout au long de sa vie, ne fait pas exception à la règle.



159

1964 PORSCHE 901 CABRIOLET PROTOTYPE

COACHWORK / CARROSSERIE: **KARMANN** CHASSIS / CHÂSSIS: **13360** ENGINE / MOTEUR: **902841**

€850.000 – €1.000.000



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

The only known 901 cabriolet prototype
The oldest, unrestored Porsche 901
Largely original condition; documented history
Shown at the Pebble Beach Concours d'Elegance
Never before offered for public sale

Le seul prototype de cabriolet 901 connu
La plus ancienne Porsche 901 non restaurée
En état presque complètement d'origine ; historique documenté
Présentée au concours d'élégance de Pebble Beach
Jamais proposée à la vente auparavant

FIRST, LAST, ONLY, AND ORIGINAL

In the world of landmark collector automobiles, the four most important words are first, last, only, and original. Offered here is one of the most significant examples in

PREMIÈRE, DERNIÈRE, UNIQUE ET D'ORIGINE

Dans le monde des collectionneurs de voitures qui font référence, les quatre mots importants sont première, dernière, unique et d'origine. La voiture que nous

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

130 bhp, 1,991 cc SOHC air-cooled, horizontally opposed six-cylinder engine with Solex carburettors, five-speed manual transmission, independent front suspension with torsion bars and McPherson struts, independent rear suspension with torsion bars, trailing arms, and tubular shock absorbers; and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,200 mm

Moteur six-cylindres à plat, refroidissement par air, 1 991 cm3, 130 ch, 1 ACT par banc, carburateurs Solex, transmission manuelle cinq rapports ; suspension avant indépendante avec barres de torsion et jambes MacPherson ; suspension arrière avec barres de torsion, bras tirés et amortisseurs télescopiques ; freins à disque sur les quatre roues. Empattement 2 200 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

the long and brilliant history of Porsche's fabled 911 series, and one that meets all four of those criteria. Chassis number 13360 is the only open-top 901 cabriolet prototype ever built and the second-earliest surviving 901 (the car that would become the 911). That is exists at all today is largely due to good fortune, as almost all of the 13 factory 901 prototype coupes built in 1963 and 1964 were either destroyed or parted out as their usefulness passed.

A CABRIOLET AHEAD OF ITS TIME

This unique automobile opens a window into the minds of mid-1960s Porsche management, which desired to offer a successor to the well-appointed but expensive 356 C/SC cabriolet. Sales of the 356 cabriolet had fallen to just 16 percent of total production in 1964; by 1965, the final year of the 356, the ratio had fallen to just 1 in 20. Financially pressed, Porsche could not risk building a body style of the upcoming 901 that might not sell well.

By mid-1964, however, Porsche's sales team had already discerned rising demand for a new convertible from one very important market: the United States.

proposons est un des exemplaires les plus significatifs de l'histoire de la célèbre Porsche 911, et elle rassemble ces quatre critères. Avec son châssis n°13360, il s'agit du seul prototype de 901 cabriolet jamais fabriqué, et la deuxième plus ancienne 901 (modèle qui allait devenir la 911). Le fait qu'elle ait pu survivre jusqu'à aujourd'hui est une véritable chance, car presque tous les 13 prototypes usine de 901 produits en 1963 et 1964 ont été ou bien détruits, ou bien démontés quand ils ont perdu toute utilité.

UN CABRIOLET EN AVANCE SUR SON TEMPS

Cette voiture unique ouvre une porte sur l'état d'esprit au milieu des années 1960 des dirigeants de Porsche, qui souhaitaient proposer une remplaçante du cabriolet 356 C/SC, bien équipé mais cher. Les ventes du cabriolet 356 étaient tombées à 16% de la production totale de 1964 ; en 1965, dernière année de commercialisation de la 356, ce pourcentage était encore plus bas, à 5%. Dans une situation financière délicate, Porsche ne pouvait pas prendre le risque de produire la future 901 dans une version de carrosserie qui ne se vende pas bien.

Au milieu de l'année 1964, l'équipe commerciale de Porsche avait déjà identifié une demande grandissante pour un nouveau cabriolet sur un marché très important, celui des





The design team, once prepared to not build a convertible of the new model, now hurried back to the drawing board. Within a few short months, chassis number 13360, one of the 901 prototypes, had been shipped to Karosserie Karmann, which sliced away its roof and strengthened and reinforced the chassis. By early September, the 901 cabriolet prototype had returned to Porsche, where it underwent extensive factory testing.

With the 901 having been designed and engineered solely as a closed car, many problems soon became apparent, especially in regard to a properly functioning and weather-tight folding top. Faced with not enough time to make the 901 cabriolet workable for production, Porsche engineers instead turned to modifying a coupe with a strong roll-over hoop and removable roof and rear window panels—thus creating the Targa, launched in 1967 and soon one of Porsche's most popular offerings.

The prototype 901 cabriolet was covered up and put into storage. It would be another two decades before Porsche once again turned its mind to open skies and finally offered a true, completely open 911 cabriolet to buyers worldwide.

États-Unis. L'équipe de conception, qui n'avait pas prévu de version décapotable, se penchait à nouveau sur la planche à dessin. En quelques mois, le châssis n°13360, un des prototypes 901, avait été envoyé chez Karmann qui avait coupé le pavillon et renforcé le châssis. Au début du mois de septembre, le prototype de 901 cabriolet était revenu chez Porsche, où il était soumis aux essais intensifs de l'usine.

La 901 ayant été conçue et fabriquée comme une voiture fermée, un grand nombre de problèmes surgissaient, comme la difficulté de réaliser une capote hermétique capable de se replier correctement. Manquant de temps pour fabriquer un cabriolet qu'il soit possible de produire en série, les ingénieurs Porsche finissaient par modifier un coupé avec une lunette arrière souple et un panneau de toit amovible, ce qui débouchait sur la version Targa : lancée en 1967, elle allait rencontrer un vrai succès commercial.

Le prototype de 901 cabriolet était alors mis sous bâche et remisé. Il allait falloir attendre 20 ans pour que Porsche finisse par proposer un vrai cabriolet 911 aux amateurs du monde entier.

FROM STORAGE TO PEBBLE BEACH

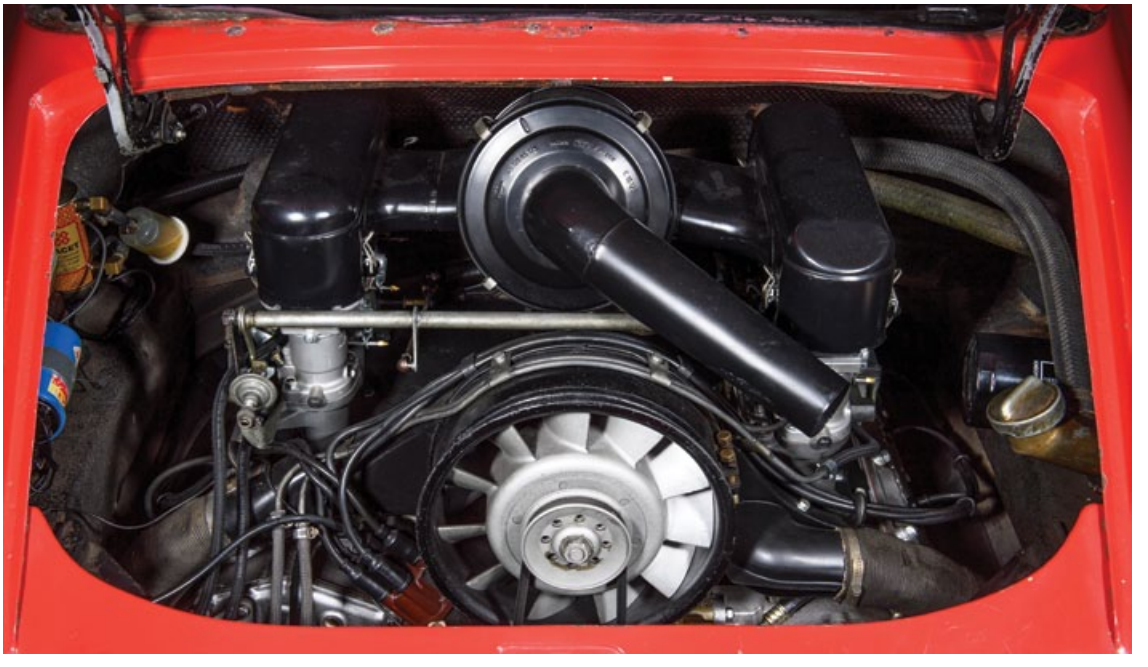
In 1967, the prototype cabriolet was sold by Porsche to German collector and racing driver Manfred Freisinger, of Karlsruhe, after he worked out a deal with Porsche to save the unique prototype from being destroyed. The car then remained in Freisinger's shops for decades before coming to the attention of American enthusiast Myron Vernis. Mr Vernis is well known in the collector car community worldwide for his appreciation of 'orphan' and one-off automobiles, and the 901 cabriolet certainly met his criteria. In 2001, he succeeded in acquiring the unique Porsche from Mr Freisinger, in trade for a 356 B Carrera GS.

DE L'ENTREPÔT A PEBBLE BEACH

En 1967, le prototype de cabriolet était vendu par Porsche au collectionneur et pilote allemand Manfred Freisinger, de Karlsruhe, après qu'il ait obtenu l'accord de Porsche pour sauver ce prototype unique de la destruction. La voiture restait ensuite dans les locaux de Freisinger pendant des années avant d'attirer l'attention du passionné américain Myron Vernis. M. Venis est connu dans le monde des collectionneurs pour son intérêt pour les modèles uniques, ce qui était évidemment le cas du prototype de 901 cabriolet. En 2001, il parvenait à faire l'acquisition de cette Porsche unique auprès de M. Freisinger, en échange d'une 356 B Carrera GS.







The cabriolet was fitted with a 2-litre flat-six, of the correct type with an early case number. Mr Vernis had this engine rebuilt and put the rest of the car's running gear into good operating order, but wisely elected to leave the body and interior as he found it, in the 'untouched' condition from the time at which Porsche abandoned the project. He drove the car periodically with his family and was invited to show it at the Pebble Beach Concours d'Elegance in 2013, as part of the celebration of the 911's 50th anniversary.

The following year, the prototype was sold to a British sports car enthusiast, who has similarly maintained this historically important Porsche as he purchased it, recognizing its unique character and place in the factory's history.

The car is offered in its original Signal Red paint, with a black leatherette interior, both of which show the wear of more than half a century. The seats, which may not be original, have inserts of houndstooth checked fabric. A wood veneer dashboard insert and a wood-rimmed

Le cabriolet était équipé d'un six-cylindres à plat 2 litres du type correct, avec un numéro de moteur ancien. M. Vernis faisait refaire le moteur et remettait en état la mécanique de la voiture, mais choisissait sagement de laisser la carrosserie et l'habitacle tels qu'ils étaient, dans le même état qu'au moment où Porsche avait abandonné le projet. Il utilisait ensuite la voiture régulièrement avec sa famille, et il était invité à prendre part en 2013 au concours d'élégance de Pebble Beach, dans le cadre de la célébration des 50 ans de la Porsche 911.

L'année suivante, le prototype était cédé à un passionné anglais de voitures de sport, qui a lui aussi préservé cette Porsche historiquement importante dans le même état d'origine, reconnaissant son caractère unique et sa place dans l'histoire de la marque.

La voiture est vendue dans sa teinte d'origine "Signal Red", avec intérieur en simili noir, et elle présente les signes d'usure correspondant à plus d'un demi-siècle d'existence. Les sièges, qui ne sont peut-être pas d'origine, montrent des inserts du célèbre tissu en pied de poule. Un





steering wheel offer a warm touch to the otherwise Spartan and business-like interior. There are obvious clues that this was an experimental car, as the interior structure and windscreen header display a number of unused slots and holes, bare patches, and other items that were clearly part of the process of creating the folding top assembly. The early, narrow Fuchs alloy wheels are correct for the period, and the tail lamp assemblies are obviously fabricated pieces. The 901 is said to be an enjoyable driver, however, its 130-horsepower engine and four-wheel disc brakes being perfectly adequate to the task at hand.

Here is an opportunity to acquire a most unique and desirable early six-cylinder Porsche, the first, last, and only one of its kind in the world—and never before offered for public sale. It would be the crowning jewel for any serious Porsche collection.

placage bois au tableau de bord et un volant bois apportent une touche plus chaude, dans un habitacle par ailleurs relativement dépouillé. Il existe d'autres signes montant qu'il s'agit d'une voiture expérimentale, car la structure interne et le pare-brise présentent des orifices inutilisés, des parties nues, ou d'autres détails qui faisaient clairement partie du processus de création d'un système de capote. Les fines jantes Fuchs en alliage correspondent bien au modèle d'époque, et les feux arrière sont des pièces fabriquées. Il n'en reste pas moins que cette 901 a la réputation d'être une voiture agréable à conduire, son moteur 130 ch et ses freins à disque étant parfaitement à la hauteur de la tâche.

Voilà donc l'opportunité d'acquérir une des Porsche six-cylindres les plus anciennes, modèle unique et particulièrement désirable, la première, la dernière et la seule de son genre, et qui n'a encore jamais été proposée en vente publique. Elle constituera le joyau couronnant toute collection sérieuse de Porsche.

160

1962 MASERATI 3500 GT SPYDER

COACHWORK / CARROSSERIE: **VIGNALE** CHASSIS / CHÂSSIS: **AM101 1365** ENGINE / MOTEUR: **AM101 1365**

€750.000 – €850.000



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

Concours-quality restoration by marque specialists
One of just 242 Vignale-bodied 3500 GT/GTi Spyders built
Finished in its striking original colours of Argento Luna over dark blue
Desirably outfitted with Borrani wire wheels and triple Weber carburettors

Unveiled for the first time at the 1957 Geneva Auto Show, Maserati's 3500 GT held the fate of the company in its hands. The chassis and suspension were much like its predecessor, the AG6/54, as they were composed of large-diameter steel tubes with sheet steel stiffeners. Fitted with a detuned, twin-cam inline six-cylinder sourced from

Restauration concours par un spécialiste de la marque
Seulement 242 Spyder 3500 GT/GTi Vignale produits
Superbes teinte d'origine, "Argento Luna" avec intérieur bleu foncé
Équipée des désirables jantes à rayons Borrani et trois carburateurs Weber

Dévoilée au Salon de Genève 1957, la Maserati 3500 GT avait entre les mains l'avenir du constructeur. Le châssis et la suspension étaient assez proches de ceux de sa devancière, l'A6G/54, avec des tubes d'assez gros diamètre et des renforts en tôle d'acier. Elle était équipée d'un six-cylindres en ligne double arbre dérivé de la

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

220 hp, 3,485 cc DOHC six-cylinder engine with triple Weber 42 DCOE carburettors, ZF five-speed manual gearbox, independent front suspension with coil springs, double wishbones, and an anti-roll bar; rigid rear axle with radius arms and semi-elliptical leaf springs; and hydraulic front disc and rear drum brakes. Wheelbase: 2,540 mm

Six-cylindres en ligne, 3 495 cm3, 2 ACT, 220 ch, trois carburateurs Weber 42 DCOE, transmission manuelle ZF cinq rapports, suspension avant indépendante par ressorts hélicoïdaux, doubles triangles et barre antiroulis, essieu arrière rigide avec ressorts à lames et jambes de force, freins à disques avant et tambours arrière, commande hydraulique. Empattement 2 540 mm.

DOCUMENTS
Italian Libretto

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

the 350S, the iteration fitted to the 3500 GT was tuned to offer more civilized road manners. Featuring twin spark-plug ignition and triple Weber carburettors, the engine produced 220 horsepower. With a ZF-sourced gearbox, Girling disc brakes, and a rear axle from Salisbury, the 3500 GT boasted an impressive specification as well as an equally impressive top speed of 137 mph.

Coupe bodies were built by Touring, while the cabriolet bodywork was constructed by Vignale, riding on a chassis two inches shorter than the coupe. The Vignale Spyders proved to be the most desirable and rarest models, with only 242 Spyders built compared to 2,000 coupes. A fine array of chrome bezzelled Veglia/Jaeger instruments and a delicate Nardi thin-rimmed black bakelite steering wheel and period radio complete handsome and very well-appointed interior.

350 S, dont les réglages sur la 3500 GT le rendaient plus apte à une utilisation routière. Doté d'un double allumage et de trois carburateurs Weber, ce moteur développait 220 ch. Avec une boîte de vitesses ZF, des freins Girling et un pont arrière Salisbury, la 3500 GT montrait des spécifications impressionnantes, ainsi qu'une vitesse de pointe particulièrement élevée de 220 km/h.

Les versions coupés étaient produites par Touring, alors que le cabriolet était réalisé par Vignale, sur un châssis de 5 cm plus court que le coupé. Les Spyder Vignale se sont révélés faire partie des modèles les plus désirables et les plus rares, avec une production de 242 exemplaires seulement, par rapport à quelque 2 000 coupés. Un élégant ensemble d'instruments Veglia/Jaeger à entourage chromé, un beau volant Nardi en bakélite à jante fine et une radio d'époque complètent un habitacle de belle facture et très bien équipé.







Presented here in excellent condition, chassis number AM101.1365 has been fully restored with no expense spared by a marque specialist in Southern California, with the work being completed in 2014. Having spent most of its life in the United States and California in particular, the restoration started with an excellent original and rust-free example. The bodywork was refinished in its original and highly elegant shade of Argento Luna (Silver Moon) over dark blue leather upholstery with light grey carpeting and a new black soft top.

En excellent état, cette voiture (châssis n° AM101.1365) a été complètement restaurée sans considération de coût, par un spécialiste de la marque basé dans le sud de la Californie et qui a terminé les travaux en 2014. Ayant passé le plus clair de son existence aux États-Unis et en Californie en particulier, elle était dénuée de rouille quand la restauration a commencé. La carrosserie a été peinte dans sa teinte d'origine "Argento Luna", très élégante, avec une sellerie bleu foncé, des moquettes grises et une capote noire.









The fuel system was updated to triple Weber 42 DCOE carburettors, which were indeed fitted to the 1957–1960 3500 GTs, by a previous owner. This was a relatively common change, which occurred even in the Sebrings and Mistrals, as the carburettors offered similar performance without the maintenance hassle of the Lucas fuel-injection equipment. Following the completion of its restoration, the car was purchased by its current Italian owner.

The Maserati still remains in splendid condition throughout. It is an extremely valid alternative to a Ferrari 250 PF Cabriolet or an Aston Martin DB5 Convertible and would be a gorgeous addition to any collection. Simply stated, this is stylish Italian open-top motoring at its most glamorous.

Le système d'alimentation a été modifié par un propriétaire précédent et comporte trois carburateurs Weber 42 DCOE, ceux-là même qui équipaient les 3500 GT de 1957 à 1960. Il s'agissait d'un remplacement relativement fréquent, qui était effectué même sur les Sebring et Mistral, car les carburateurs offraient les mêmes performances que l'injection Lucas, sans en subir les problèmes d'entretien. A la suite de sa restauration, cette voiture a été achetée par l'actuel propriétaire italien.

Cette Maserati se présente en superbe état à tous points de vue. Elle constitue une alternative parfaitement valable à une Ferrari 250 GT cabriolet PF, ou une Aston Martin DB5 Convertible, et constituerait un ajout magnifique à toute collection. En un mot, elle symbolise l'automobile italienne découvrable dans toute son élégance et tout son prestige.

161

1934 ALFA ROMEO TIPO B P3

CHASSIS / CHÂSSIS: **50006** SCUDERIA FERRARI / SCUDERIA FERRARI: **46**

€3.800.000 – €5.000.000



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

The 6th of 7 second-series wide-body examples

One of three examples originally fitted with Dubonnet independent front suspension and reversed quarter-elliptical leaf springs

Campaigned by Scuderia Ferrari during the 1934 and 1935 Grand Prix seasons

Driven by racing luminaries Tazio Nuvolari, Achille Varzi, and Pierre Louis-Dreyfus

Well-documented ownership history; extremely authentic example

Sensational example of the first monoposto Grand Prix model

One of Alfa Romeo's most important pre-war race cars

Sixième de sept exemplaires de deuxième série à carrosserie large

Un des trois exemplaires équipés à l'origine d'une suspension avant Dubonnet indépendante et de ressorts arrière quart-elliptiques inversés

Engagée en course par la Scuderia Ferrari pour les saisons de Grand Prix 1934 et 1935

Pilotée par des champions comme Tazio Nuvolari, Achille Varzi et Pierre Louis-Dreyfus

Historique de propriété bien documenté ; exemplaire extrêmement authentique

Sensationnel exemplaire du premier modèle monoposto de Grand Prix

Une des plus importantes Alfa Romeo de course d'avant-guerre

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

255 bhp 2,905 cc DOHC supercharged inline eight-cylinder engine, three-speed manual transmission, front Dubonnet independent suspension, rear live-axle suspension with reversed quarter-elliptical leaf springs, and four-wheel mechanical drum brakes. Wheelbase: 2,642 mm

Moteur huit-cylindres en ligne, 2 905 cm3, 255 ch, 2 ACT, transmission manuelle trois rapports, suspension avant indépendante Dubonnet, essieu arrière rigide avec ressorts quart-elliptiques inversés, freins à tambour à commande mécanique sur les quatre roues. Empattement 2 642 mm.

DOCUMENTS
Proof of EC Taxes Paid

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.



THE ALFA ROMEO MONOPOSTO

In late 1931, Alfa Romeo engineer Vittorio Jano began designing a new Grand Prix car to compete with the latest models from Bugatti and Maserati. While a 2.6-litre version of Alfa's successful inline eight-cylinder was chosen as a powerplant, Jano sought a more purpose-built chassis and body than the sports car-style Monza spiders.

Using the two-seat P2 Grand Prix car as a foundation, Jano engineered an extremely light chassis, which he mounted with new centreline slipper-style single-seat coachwork that placed the driver at the car's exact centre, for ideal weight distribution. The resulting Tipo B, or P3, was noteworthy, as it was the first Grand Prix car to feature monoposto coachwork configuration.

L'ALFA ROMEO MONOPOSTO

A la fin de 1931, l'ingénieur Alfa Romeo Vittorio Jano dessinait une nouvelle voiture de Grand Prix pour lutter contre les derniers modèles de Bugatti et Maserati. Alors qu'une version 2,6 litres de l'excellent huit-cylindres en ligne était retenu, Jano étudiait un châssis et une carrosserie conçus plus spécifiquement pour les Grand Prix que les spiders Monza de sport.

Partant de la P2 de Grand Prix, Jano mettait au point un châssis extrêmement léger, sur lequel il installait une carrosserie monoplace effilée dans laquelle le pilote était situé exactement au centre, pour une distribution des poids idéale. La Tipo B, ou P3, qui en résultait était une voiture remarquable car c'était la première machine de Grand Prix à présenter une configuration de carrosserie "monoposto" (monoplace).

Weighing just 701 kilograms, the Tipo B was immediately successful during the 1932 season, as the legendary Tazio Nuvolari won the Monza Grand Prix, and team cars took 1-2-3 finishes at the French and German Grand Prix. Five initial Tipo B examples were built with the original 1932 specifications.

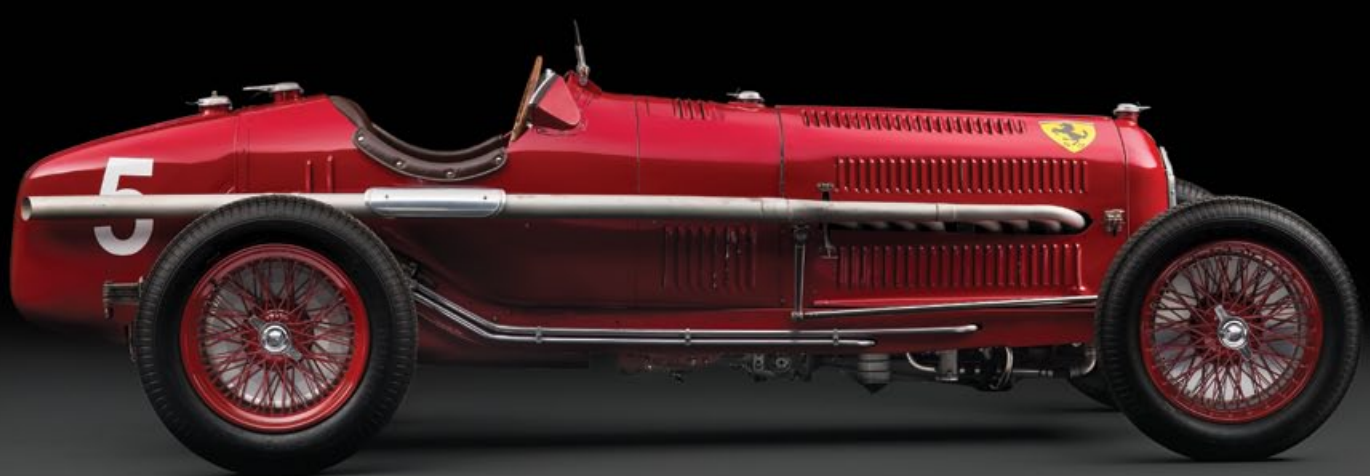
After the Great Depression forced Alfa Romeo into government receivership in 1933, the manufacturer was financially prohibited from racing expenditures and formally withdrew from competition. Management took exception, however, when the Maserati brothers' newer monoposto car beat an older 8C Monza being run by the Scuderia Ferrari, and consequently decided to entrust the newest factory cars to its unofficial team. The Scuderia Ferrari took full advantage of the Tipo B, using it to win the Coppa Acerbo and the Italian and Spanish Grand Prix.

In 1934, formula rules changed to demand wider and heavier cars, and Alfa complied by widening the bodywork on the original five P3 cars. A batch of seven additional examples was then built to the newer specifications, and these cars received larger 2.9-litre engines. Numbering sequentially from chassis number 50001, these wide-body cars were often identified by their Scuderia Ferrari number.

Avec un poids de 701 kg, la Tipo B remportait un succès immédiat dès la saison 1932, le légendaire Tazio Nuvolari remportant le Grand Prix de Monza et les voitures de l'équipe signant les trois premières places aux Grand Prix de France et d'Allemagne. Cinq premiers exemplaires de Tipo B voyaient le jour aux spécifications 1932.

Après que la Grande Dépression ait obligé Alfa Romeo à être placé en 1933 sous administration judiciaire, le constructeur n'était plus autorisé à effectuer des dépenses dans le domaine de la course automobile et se retirait officiellement de la compétition. Mais une exception était consentie après la victoire de la nouvelle monoplace des frères Maserati sur une 8C Monza vieillissante, gérée par la Scuderia Ferrari. La direction d'Alfa Romeo décidait alors de confier les dernières voitures d'usine à l'écurie non officielle, et la Scuderia Ferrari tirait le meilleur parti de la Tipo B, l'amenant à la victoire à la Coppa Acerbo et aux Grand Prix d'Italie et d'Espagne.

En 1934, la règlementation changeait et exigeait des voitures plus larges et plus lourdes. Alfa s'y conformait en élargissant la carrosserie des cinq premières P3. Une série de sept exemplaires supplémentaires était alors produite aux nouvelles spécifications, et ces voitures recevaient un plus gros moteur 2,9 litres. Les numéros de châssis étant séquentiels à partir de 50001, ces voitures à carrosserie large sont souvent identifiées par leur numéro au sein de la Scuderia Ferrari.





Ron Ashby at speed at Brooklands in August of 1939 behind the wheel of chassis number 50006. *Courtesy of the Simon Moore Collection.*

The new cars continued to perform admirably, winning in Monaco, Alessandria, Tripoli, and Casablanca, as well as the Targa Florio. By mid-1934, however, the competition had caught up and the Tipo B's dominance began to wane, though Louis Chiron and Achille Varzi contributed to a 1-2-3 finish at the French Grand Prix, while Varzi won the event at Nice later that year.

During the off-season, Enzo Ferrari enticed Nuvolari to return to the Scuderia, and the Tipo B cars were further modified with the introduction of Dubonnet-style independent front suspension and reversed quarter-elliptical leaf springs at the rear (which Nuvolari had pioneered to great effect with the Bugatti Type 59). In this configuration, Nuvolari won the 1935 Pau and German Grand Prix, while Carlo Pintacuda won the Mille Miglia, and Chiron and Brivio finished 1-2 at the Targa Florio. Numerous other wins followed at minor events like at Bergamo, Biella, Turin, and Dieppe.

Les nouveaux modèles ont continué à se comporter magnifiquement, remportant la victoire à Monaco, Alexandrie, Tripoli et Casablanca ainsi qu'à la Targa Florio. Mais à partir de la mi-saison 1934, la concurrence avait rattrapé son retard et la domination de la Tipo B commençait à être menacée, même si Louis Chiron et Achille Varzi contribuaient aux trois premières places obtenues au Grand Prix de France, et si Varzi remportait la course de Nice plus tard dans l'année.

Entre les deux saisons, Enzo Ferrari réussissait à convaincre Nuvolari de revenir à la Scuderia, et les Tipo B recevaient d'autres modifications avec l'introduction de la suspension avant indépendante type Dubonnet, et les ressorts quart-elliptiques à l'arrière (inaugurés avec succès par Nuvolari sur la Bugatti Type 59). Dans cette configuration, Nuvolari remportait les Grand Prix de Pau et d'Allemagne 1935, Carlo Pintacuda s'adjugeant les Mille Miglia, et Chiron et Brivio terminant premier et deuxième à la Targa Florio. De nombreuses autres victoires ont suivi lors d'évènements mineurs à Bergame, Biella, Turin et Dieppe.

SCUDERIA FERRARI NUMBER 46

Chassis number 50006 is the sixth example of the seven second-series wide-body cars, and one of three originally fitted with the Dubonnet suspension and reversed quarter-elliptical leaf springs (as opposed to being converted by the factory following initial manufacture). Stamped with Scuderia Ferrari number 46, this car interchangeably participated in the campaigns of 1935 with the other Tipo B cars. Individual chassis records were not recorded by the factory or the Scuderia, so it is nearly impossible to determine with any certainty which chassis was used in any given race. It is nevertheless strongly believed that this car was piloted and tested by vaunted drivers like Nuvolari and Varzi. However, it can be proven that this car was indeed campaigned at the 1935 Masyrk Grand Prix in Brno, Czechoslovakia, with Antonio Brivio, placing 4th overall. For the 1935 season, the Tipo B proved to be a highly competitive car and accrued a number of overall victories that year, including at the Targa Florio, Modena Grand Prix, and the Nuvolari's highly celebrated victory at the German Grand Prix at the Nürburgring

In late 1936, the Scuderia Ferrari sold this P3 to Frank Ashby, an English engineer who ran the car at the Brighton Speed Trials in October. He continued to campaign it in hill climbs and other events over the next two years at venues like Brooklands. When the original engine began to crack, Ashby built and installed a new cylinder head and undertook modifications to the radiator and exhaust. His local racing exploits were covered by the British motoring press in magazines like *Motor Sport* and *The Light Car*. Ashby later emigrated to Sydney, Australia, where he reportedly befriended a young Jack Brabham and recommended engineering modifications that helped propel the talented driver to his successful multi-championship career.

The Tipo B was sold in 1946 to Ken Hutchison, a wealthy British enthusiast who wrote about his experiences with the car in an extended cover feature in the January 1948 issue of *Motor Sport* magazine. The

SCUDERIA FERRARI NUMÉRO 46

La voiture portant le n° de châssis 50006 est le sixième exemplaire de sept voitures de deuxième série à carrosserie large, et l'un des trois équipés à l'origine de la suspension Dubonnet et des ressorts quart-elliptiques (et non pas convertie par l'usine après la sortie des ateliers). Frappée du numéro 46 de la Scuderia Ferrari, cette voiture a pris part aux épreuves de 1935, au même titre que les autres Tipo B de Grand Prix. L'usine ou la Scuderia ne tenant pas d'archives répertoriées par châssis, il est presque impossible de savoir avec certitude quelle voiture était utilisée dans chaque course. Toutefois, il existe une forte présomption que cette présente voiture a été pilotée et essayée par des pilotes confirmés, comme Nuvolari et Varzi. De plus, il peut être prouvé que cette voiture a été utilisée au Grand Prix de Brno (Tchécoslovaquie) 1935, entre les mains d'Antonio Brivio, qui a décroché la quatrième place. Pour la saison 1935, la Tipo B s'est montrée extrêmement compétitive avec un grand nombre de victoires, dont la Targa Florio, le Grand Prix de Modène, et la célèbre victoire de Nuvolari au Grand Prix d'Allemagne, sur le circuit du Nürburgring.

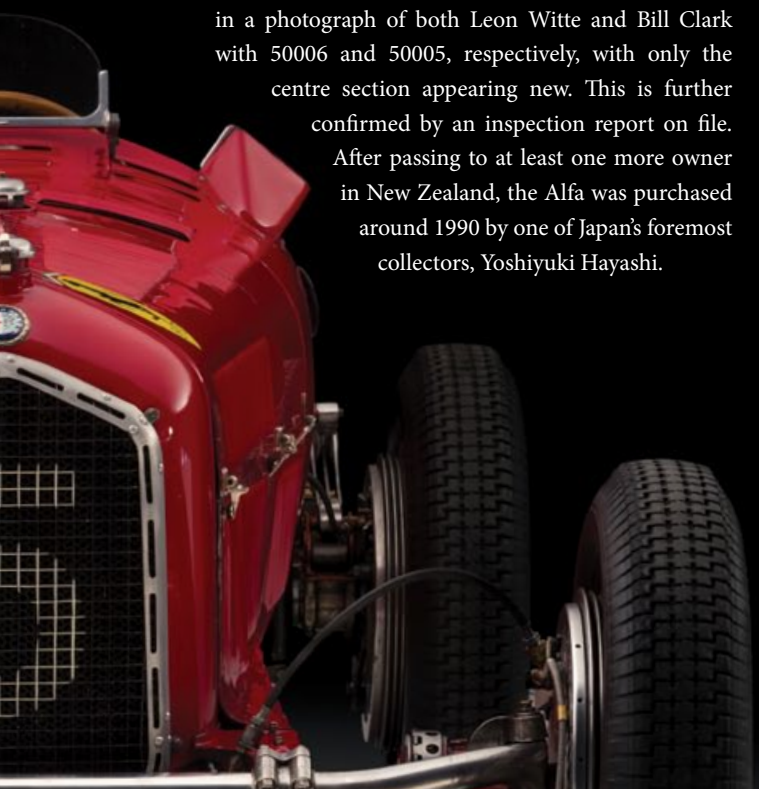
A la fin de 1936, la Scuderia Ferrari vendait cette P3 à Frank Ashby, un ingénieur anglais qui utilisait la voiture aux Brighton Speed Trials, au mois d'octobre. Il continuait à participer à des courses de côte et autres évènements pendant les deux années suivantes, sur des circuits comme Brooklands. Lorsque le moteur d'origine commençait à montrer des signes de faiblesse, Ashby construisait et installait une culasse neuve et entreprenait des modifications du radiateur et de l'échappement. Ses exploits en courses locales étaient relatés dans la presse automobile britannique, par des magazines comme *Motor Sport* et *The Light Car*. Ashby émigrait par la suite à Sydney (Australie), où il se serait lié d'amitié avec un jeune Jack Brabham à qui il aurait recommandé des modifications



Alfa's road manners were also described in a 1947 issue of *The Motor* as being 'marvellous, even, and tight . . . the whole car seemed absolutely perfectly balanced.'

The car continued to see racing use through 1950, sold to enthusiast Joe Goodhew in the winter of 1949. In 1953, he sold the car to Josh McMillan of New Zealand, who immediately campaigned it in the New Zealand GP in January 1954. The Tipo B saw additional time on the local circuit through the ownerships of Ernie Sprague and Bill Harris of Christchurch. Leon Witte of Lyttleton then purchased the car and undertook restoration of the bodywork.

Prior to 50006 making its way to New Zealand, modifications to the bodywork were carried out to an otherwise extremely original 50006. During 50006's life in England, a narrow body had been constructed and fitted. Leon Witte decided that the car should be put back to its original wider cockpit as campaigned by Scuderia Ferrari. At the time of restoration, Bill Clark owned 50005, and an exact copy of the original wide cockpit used during the Scuderia Ferrari era was crafted using 50005 as a guide. According to the noted Alfa Romeo historian Simon Moore's *Magnificent Monopostos* text, it is believed that 'only the centre section of the body had to be replaced, the rest being original'. Further evidence of this is noted in a photograph of both Leon Witte and Bill Clark with 50006 and 50005, respectively, with only the centre section appearing new. This is further confirmed by an inspection report on file. After passing to at least one more owner in New Zealand, the Alfa was purchased around 1990 by one of Japan's foremost collectors, Yoshiyuki Hayashi.



techniques ayant ensuite contribué à propulser le pilote talentueux vers sa carrière couronnée de succès.

La Tipo B était vendue en 1946 à Ken Hutchison, un passionné anglais aisé qui a écrit sur la voiture dans un grand article annoncé en couverture du numéro de janvier 1948 du magazine *Motor Sport*. Le comportement de l'Alfa Romeo était également décrit dans un numéro de 1947 de The Motor comme étant "merveilleux, sain et précis... La voiture semblait d'un équilibre parfait."

La voiture continuait à courir jusqu'à 1950, tout en étant vendue pendant l'hiver 1949 au passionné Joe Goodhew. En 1953, il la cédait à Josh McMillan, un Néo-Zélandais qui l'engageait immédiatement au Grand Prix de Nouvelle-Zélande 1954. La Tipo B restait dans le pays en passant entre les mains de Ernie Sprague et Bill Harris, de Christchurch. Leon Witte, de Lyttleton, l'achetait ensuite et se lançait dans une restauration de carrosserie.

Avant son départ pour la Nouvelle-Zélande, des modifications de carrosserie avaient été effectuées sur cette voiture portant le n° de châssis 50006, par ailleurs extrêmement originale. Pendant sa vie en Angleterre, une carrosserie étroite avait été construite et installée. Mais pour Leon Witte, la voiture devait revenir à sa configuration plus large d'origine, comme au temps de la Scuderia Ferrari. A l'époque de la restauration, Bill Clark possédait 50005, et une copie exacte de la carrosserie large d'origine, utilisée pendant l'ère Scuderia Ferrari, était fabriquée en utilisant 50005 comme guide. D'après le texte publié dans *Magnificent Monopostos*, l'ouvrage de l'historien réputé Simon Moore, il apparaîtrait que "seule la section centrale de la carrosserie devait être remplacée, le reste étant d'origine." Une autre preuve de cela apparaît sur une photo où Leon Witte et Bill Clark apparaissent avec 50006 et 50005 respectivement, où seule la section centrale apparaît neuve. Cet état de fait est confirmé également par le rapport d'inspection qui se trouve dans le dossier de la voiture. Après être passée entre les mains d'au moins un autre propriétaire en Nouvelle-Zélande, l'Alfa Romeo était acquise par un des collectionneurs les plus importants du Japon, Yoshiyuki Hayashi.

In 2000, chassis number 50006 was purchased by noted American collector Bruce McCaw, who retained the car until 2007. At that time, the Tipo B was purchased by Umberto Rossi, and he commissioned an inspection and report from both the esteemed Hall & Hall in Lincolnshire, England, and one of the most pedigreed British motor racing authors and experts (who had previously inspected the car during Hayashi's ownership).

Today, thanks to a remarkable unbroken chain of documented ownership, chassis 50006 is confirmed to retain almost all factory-original components. It is truly remarkable that in the car's 80-plus year history, it was never derelict nor neglected like so many other cars. It has remained intact all its life and was never rebuilt from an assemblage of parts or discarded for years on end. In addition to its original chassis, the very precious 3.2L SF-50-A motor from the famous Bimotore car is included with the sale.



The crankcases of 50005 and 50006, as well as the one from the Alfa Aitken, were interchanged when all three cars were in New Zealand. Bill Clark acquired all of these engine parts when he bought 50005. Eventually, SF-50-A was paired with 50006. Taking into account the historical importance of SF-50-A, the decision was made to construct a totally authentic modern engine for racing and to put SF-50-A on a stand in an effort to preserve it. The new engine parts were supplied through the Jim Stokes Group and then assembled and tuned by Hall & Hall.

With the exception to the aforementioned restored cockpit section of the bodywork, the bonnet panels are largely original. Stampings throughout the car appear to be entirely genuine upon examination. Of course, all of these cars were raced in period and parts were exchanged and replaced as necessary to keep them competitive. Thus, finding a wholly original P3 is next

En 2000, cette voiture châssis 50006 était acquise par le collectionneur américain réputé Bruce McCaw, qui la gardait jusqu'en 2007. La Tipo B était alors achetée par Umberto Rossi, qui demandait une inspection et un rapport à Hall & Hall, établissement renommé du Lincolnshire, et à un expert et auteur anglais des plus réputés dans le domaine du sport automobile (et qui avait déjà inspecté la voiture quand elle appartenait à Hayashi).

Aujourd'hui, grâce à une remarquable chaîne de propriété ininterrompue et documentée, le châssis 50006 est confirmé comme comportant presque tous ses composants d'usine d'origine. Il est particulièrement remarquable que, au cours d'une histoire de plus de 80 ans, cette voiture n'ait jamais été abandonnée ou négligée comme c'est souvent la cas. Elle est restée intacte toute sa vie et n'a jamais été reconstruite à partir d'un assemblage de pièces ou mise de côté pendant des années. En plus de son châssis d'origine, le très précieux moteur 3.2L SF-50-A, provenant de la célèbre Bimotore, est inclus dans la vente.

Le carter inférieur de 50005 et 50006, de même que celui de l'Alfa Aitken, ont été interchangés lorsque les trois voitures étaient en Nouvelle-Zélande. Bill Clark a acquis toutes ces pièces moteur lorsqu'il a acheté 50005. Finalement, SF-50-A a été installé dans 50006. En tenant compte de l'importance historique de 50006, la décision a été prise de construire un moteur moderne complètement authentique pour la course et de placer SF-50-A sur un socle, dans le but de le préserver. Les pièces moteur neuves ont été fournies par Jim Stokes Group, puis assemblées par Hall & Hall qui a procédé à la mise au point finale.

A l'exception de la section centrale restaurée de la carrosserie, les panneaux de capot sont largement d'origine. Les marquages qui sont sur la voiture apparaissent après examen comme entièrement d'origine. Bien entendu, toutes ces voitures ont couru à l'époque et les pièces ont été échangées et remplacées lorsque

to impossible. Importantly, documentation on file asserts that chassis number 50006 'incorporates many original components from the Scuderia Ferrari/ Alfa Romeo stock of the 1934–1935 period'. Finally, documentation on file further attests and confirms chassis number 50006 benefits from 'a substantially unbroken provenance line extending from the Scuderia Ferrari to the present owner', confirming its authenticity as a true Scuderia Ferrari-campaigned P3 and therefore, a true piece of motorsport history. The car is further documented by an FIA Heritage Certificate, issued in 2007.

In conclusion, this rare and extremely authentic Tipo B offers discerning collectors an opportunity to acquire an important intersection of the history of Alfa Romeo and the Scuderia Ferrari, as well as one of the earliest monoposto Grand Prix cars ever built. Driven by some of racing's most celebrated drivers, including the Flying Mantuan himself, this important pioneering Tipo B would crown any collection and should expect a warm welcome at exclusive events such as Villa d'Este and Pebble Beach. Many would argue that perhaps the best place for chassis number 50006 to be enjoyed would be on the track, where it would undoubtedly be a thrill to not only the driver, but to all in attendance, just as Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari, and Achille Varzi would have wanted.

c'était nécessaire, pour pouvoir continuer à les faire courir. Ainsi, trouver une P3 entièrement d'origine est pratiquement impossible. Ce qui est important, c'est que la documentation figurant au dossier affirme que la voiture portant le n° de châssis 50006 "comporte de nombreux composants d'origine provenant du stock Scuderia Ferrari/Alfa Romeo de la période 1934-1935." Enfin, la documentation qui est au dossier atteste et confirme que le châssis n°50006 bénéficie d'une "ligne de propriété pratiquement ininterrompue, depuis la Scuderia Ferrari jusqu'au propriétaire actuel", ce qui confirme son authenticité en tant que P3 ayant été engagée en course par la Scuderia Ferrari. Il s'agit donc d'une vraie pièce d'histoire du sport automobile. La documentation comporte aussi un FIA Heritage Certificate délivré en 2007.

En conclusion, cette rare et extrêmement authentique Tipo B offre aux collectionneurs avertis l'opportunité d'acquérir une pièce importante qui témoigne du croisement des histoires d'Alfa Romeo et de la Scuderia Ferrari, tout en étant une des premières monoposto de Grand Prix. Pilotée par certains des pilotes les plus talentueux, dont le Mantouan Volant lui-même, cette importante Tipo B couronnerait n'importe quelle collection et devrait recevoir un accueil bienveillant lors d'évènements exclusifs comme Villa d'Este et Pebble Beach. Certains pourraient peut-être affirmer que le meilleur endroit pour profiter de 50006 serait un circuit, où elle ferait sensation non seulement sur son pilote, mais aussi sur le public, comme Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari et Achille Varzi l'auraient souhaité.



162

1975 PORSCHE 911 CARRERA 2.7 MFI

CHASSIS / CHÂSSIS: **9115600208** ENGINE / MOTEUR: **6650223**

€170.000 – €200.000



Delivered new to France
Fully restored with a complete engine rebuild
Matching numbers throughout, including original chassis, engine, and gearbox

Voiture livrée neuve en France
Entièrement restaurée avec une réfection complète du moteur
Numéros de châssis, de moteur et de boîte de vitesses d'origine ("matching numbers")

Due to newly enacted crash safety standards in the United States, the new for 1974 G-series of 911 featured shock-mounted bumpers, a stronger floor pan, and revised lighting, amongst other new features. However, the 1974 Carrera would retain the wonderful 210 brake horsepower, type 911/83 2.7-litre mechanically fuel-

Du fait de nouvelles règlementations portant sur la sécurité aux USA, les 911 millésime 1974 de la série G comportaient des pare-chocs absorbeurs, des planchers renforcés, un éclairage modifié, parmi d'autres nouvelles caractéristiques. Toutefois, la Carrera 1974 conservait le merveilleux moteur 911/83 de 2,7 litre de la Carrera

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

210 bhp, 2,687 cc Type 911/83 air-cooled horizontally opposed six-cylinder engine with Bosch mechanical fuel injection; five-speed manual transmission; independent front suspension with torsion bars, McPherson struts, and an anti-roll bar; independent rear suspension with torsion bars, trailing arms, tubular dampers, and an anti-roll bar; and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,271 mm

Type 911/83. Six-cylindres à plat avec injection mécanique Bosch, refroidissement par air, 2 687 cm^3, transmission manuelle à cinq rapports, suspension avant indépendante avec barres de torsion, jambes McPherson et barre antiroulis, suspension arrière avec barre de torsion, bras oscillants amortisseurs tubulaires et barre antiroulis, freins à disque sur les quatre roues. Empattement : 2 271 mm

DOCUMENTS
French Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

injected engine from the 1973 Carrera RS. This was a big difference from the U.S.-specification cars, which retained the 2.7-litre engine as found in the 911 S. Furthermore, the fenders and rear quarters were tastefully flated to accept seven- and eight-inch-wide Fuch forged alloy wheels, giving the car a slightly more aggressive stance.

Produced in late 1974 according to its accompanying Porsche Certificate of Authenticity, this particular 2.7 MFI was completed in November of 1974 and was delivered new to France outfitted with Dunlop tires, heated windscreen, and tinted windows. Finished in Grey metallic with a black interior and retaining its original chassis, engine, and gearbox, the car still resides in France today and has recently been fully restored with a complete engine rebuild. The car comes with numerous invoices chronicling the restoration and engine rebuild.

Offering similar performance to the legendary 1973 Carrera 2.7 RS, the 2.7 MFI offers a largely similar driving experience for a fraction of the price. Finished in silver with a black interior and plaid seat inserts, but without the iconic ducktail rear spoiler, this is the perfect 'sleeper' 911 for spirited Parisian driving.

RS de 1973 développant 210 ch, alimenté par une injection mécanique. Cela constituait une grosse différence par rapport aux voitures aux spécifications américaines, qui étaient équipées du moteur 2,7 litre de la 911 S. De plus, les ailes et pare-chocs étaient suffisamment élargis pour accueillir des jantes Fuchs en aluminium de 7 ou 8 pouces de large qui conféraient à la voiture un style légèrement plus agressif.

Construite en 1974 comme l'indique son Certificat d'Authenticité Porsche, la 2,7 litres MFI qui nous intéresse est sortie d'usine en novembre 1974 et a été livrée en France équipée de pneus Dunlop, d'un pare-brise chauffant et de vitres teintées. De couleur gris métallisé avec un intérieur noir, ayant conservé ses châssis, moteur et boîte de vitesses d'origine, la voiture se trouve toujours en France aujourd'hui ; elle a été récemment complètement restaurée, avec une remise en état complète du moteur. Les nombreuses factures fournies avec l'auto témoignent de ces travaux de restauration et de reconstruction mécanique.

Proposant des performances similaires à celles de la légendaire Carrera 2,7 RS de 1973, la 2,7 MFI offre des sensations de conduite identiques pour une fraction du prix de cette dernière. De couleur gris argenté avec un intérieur noir et des inserts à carreaux sur les sièges, mais dépourvue du fameux aileron en queue de canard, c'est une voiture qui cache bien son jeu et qui enchantera son propriétaire lors d'une balade parisienne.



163

1932 500 RUDGE TT

FRAME / CADRE: **48255** ENGINE / MOTEUR: **SF 135**

€50.000 – €150.000



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

Engine stamped with 'SF 135', believed to be one of the Scuderia Ferrari team motorcycles

Very original, with a 1998 German Fahrzeugpass included

Restored to improve handling and mechanics

Moteur frappé "SF 135", ce qui pourrait correspondre à une moto de la Scuderia Ferrari

Presque entièrement d'origine, avec un "Fahrzeugpass" allemand de 1998

Restaurée pour améliorer le comportement et la mécanique

Though little is known about the short-lived Scuderia Ferrari Motorcycle Team, in just three years they had won three national titles and 44 overall victories. Run in a similar fashion to his motor racing division, Enzo Ferrari began his foray into motorcycle racing by purchasing motorcycles from two of the best marques available at the time.

Bien que l'on sache peu de choses de l'équipe moto de la Scuderia Ferrari, en trois ans elle a remporté trois titre nationaux et 44 victoires au classement général. En la gérant de la même façon que sa division dédiée au sport automobile, Enzo Ferrari a commencé son incursion dans la course moto en achetant des machines auprès des meilleures marques de l'époque.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

28 bhp, 499 cc cast iron TT-type open-valve fully radial cylinder head, four-speed close-ratio transmission, and 8-inch front and rear brakes, coupled with steel shoes.

Monocylindre, 499 cm3, culasse à soupapes radiales, 28 ch, transmission quatre rapports rapprochés, freins à tambours 8 pouces avant et arrière, segments acier.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Shockingly, Ferrari's choice of motorcycles for his Scuderia were English made; in 1932 he purchased Rudge 'TT Replicas', competitors to well-known Italian marques Bianchi and Moto Guzzi. It was thought by some that Enzo was being unpatriotic – the fact was that his tests of an in-house–made motorcycle engine proved no match for the English motorcycles. Enzo's love of victory simply outshone his love of country.

With riders such as Giordano Aldrighetti, Aldo Pigorini, Mario Ghersi, and Piero Taruffi, Scuderia Ferrari soon made a name for itself. Notable wins include the 1932 European GP, the 1933 and 1934 Targa Florios, and the 1934 International Trophy for Speed. The end of the team came as suddenly as the beginning; by the end of the 1934 season, push-rod engines were falling out of use and the team was no nearer to supporting itself financially, and Enzo called it quits. Enzo rarely spoke about his motorcycle team, choosing instead to focus solely on cars.

Tied up in this astounding and mysterious history is the Rudge TT 500 offered here. Stamped with 'SF 135', this motorcycle is believed to be one of several raced by the successful Scuderia Ferrari. The German Fahrzeugpass records it as being nearly entirely original and of the correct time period; upgrades made to the handlebars, oil pump, silencers, and clutch are in line with historic racing regulations.

Étonnamment, le choix de Ferrari pour sa Scuderia s'est porté sur des marques anglaises ; en 1932, il a acheté des Rudge TT Replica, concurrentes bien connues des marques italiennes Bianchi et Moto Guzzi. Certains ont alors considéré Enzo comme peu patriote, mais la réalité était que ses essais d'une moto à moteur réalisé par eux n'était pas à la hauteur des machines britanniques. Pour Enzo, la recherche de la victoire passait avant son attachement à son pays.

Avec des pilotes comme Giordano Aldrighetti, Aldo Pigorini, Mario Ghersi et Piero Taruffi, la Scuderia Ferrari a commencé à se faire un nom. On compte parmi les victoires remarquables le GP d'Europe 1932, la Targa Florio 1933 et 1934, et l'International Trophy for Speed 1934. L'équipe s'est arrêtée aussi soudainement qu'elle était née ; à la fin de la saison 1934, les moteurs culbutés tombaient en désuétude et l'écurie ne parvenait plus à faire face à ses besoins financiers, si bien qu'Enzo mettait un terme à l'aventure. Il évoquait rarement son écurie moto, préférant se concentrer uniquement sur les voitures.

La Rudge 500 proposée ici est impliquée dans cette étonnante et mystérieuse histoire. Frappée "SF 135", cette moto est supposée faire partie de celles qui ont été utilisées avec succès par la Scuderia Ferrari. Le "Fahrzeugpass" allemand l'indique comme étant presque entièrement d'origine, et de l'époque correcte ; les améliorations apportées à plusieurs éléments comme le guidon, la pompe à eau, l'échappement et l'embrayage correspondent à la règlementation pour les compétitions historiques.







164

1973 PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING

CHASSIS / CHÂSSIS: **9113600305** ENGINE / MOTEUR: **6630326**

€495.000 – €545.000



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

A highly desirable, first-series Carrera RS
Believed to be three owners from new
Retains its original engine
Fully restored to original specifications

Carrera RS de la première série, extrêmement séduisante
Trois propriétaires seulement depuis l'origine
Moteur d'origine
Totalement restaurée conformément à ses spécifications d'origine

One of the most desirable Porsches ever produced, the 1973 911 Carrera RS was built to allow Porsche to continue its success in motorsport following the retirement of the 917. The goal was to prepare an all-out campaign in the new European Grand Touring Championship Group 5 with a 911-based model called the RSR. To meet the FIA's

Considérée comme l'une des Porsche les plus désirables jamais construite, la 911 Carrera RS de 1973 a été produite afin de perpétuer les succès en compétition de Porsche, après le retrait de la 917. L'objectif était alors de mener une campagne victorieuse dans la catégorie Groupe 5 du nouveau Championnat d'Europe GT avec une

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

210 bhp, 2,687 cc SOHC air-cooled horizontally opposed six-cylinder engine with Bosch mechanical fuel injection, five-speed manual transmission, independent front suspension with MacPherson struts, torsion bars, and an anti-roll bar; independent rear suspension with transverse torsion bars, tubular shock absorbers, and an anti-roll bar; and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,270 mm

Moteur six-cylindres à plat, refroidissement par air, 2 687 cm³, 1 ACT par banc, 210 ch, transmission manuelle à cinq rapports, suspension avant indépendante avec jambes McPherson, barres de torsion et barre antiroulis, suspension arrière avec barres de torsion transversales, amortisseurs télescopiques et barre antiroulis, freins à disque sur les quatre roues. Empattement 2 270 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

production requirements, Porsche would have to construct at least 500 examples of a Group 4-legal model with a 2.7-litre engine that could be enlarged to the Group 5 maximum of 3.0 litres. Using the 911 S as a starting point, the Carrera RS boasted numerous changes in an effort to reduce weight and add power. Weighing just 2,370 pounds, the Carrera RS boasted a top speed of 150 mph and a 0–60 mph time of just 5.5 seconds.

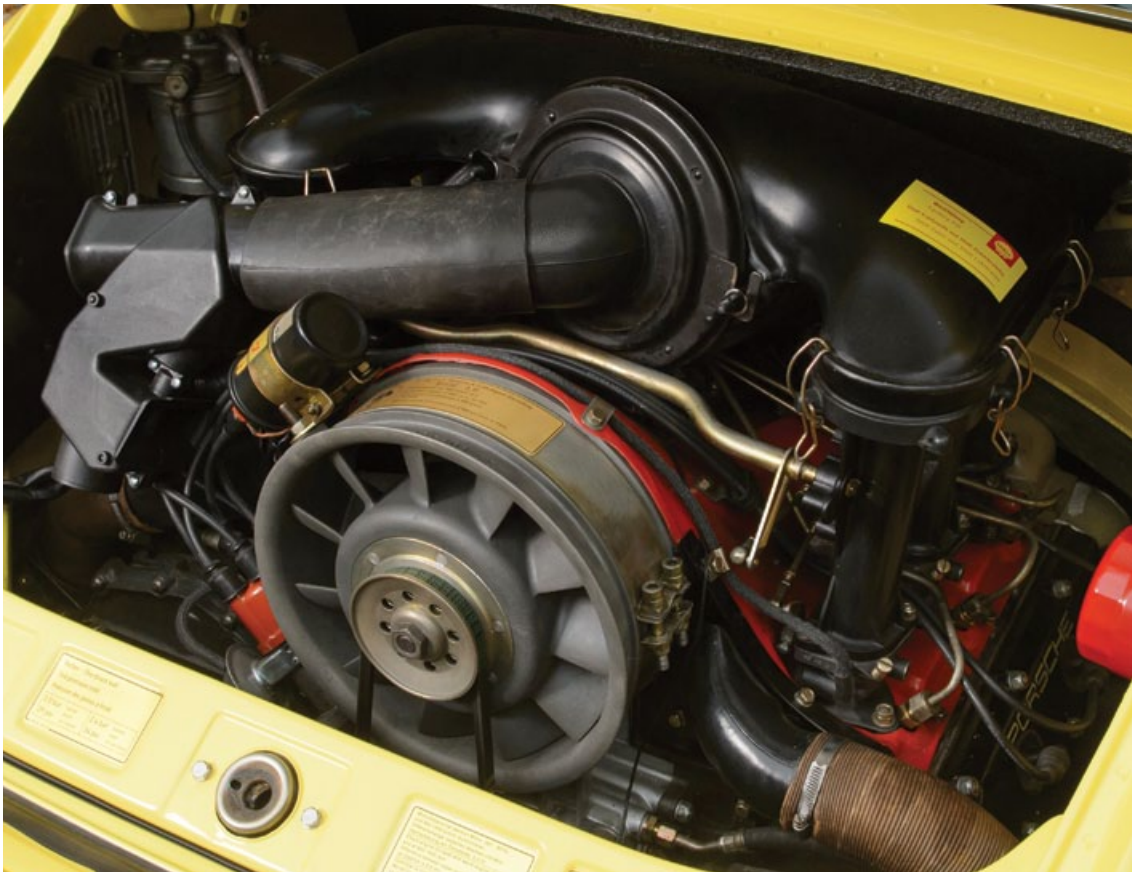
One of the highly desirable, first 500 Carrera RS examples built, chassis number 9113600305 was built to M472 Touring specification and originally finished in Light Yellow, destined for its home market of West Germany. Built in December of 1972, it was outfitted with Recaro sport seats with head rests, seat belts, and a retractable antenna and loudspeaker. Its first owner was a prominent German industrialist who owned the car from 1973 to 1996. During his ownership, the car's original gearbox was replaced and upgraded with a correct-type limited-slip differential gearbox, a factory option available at the time. Also during his ownership, the car was refinished to Carrera White with red script and upgraded to M471 Lightweight configuration.

version dérivée de la 911, du nom de RSR. Afin de répondre aux exigences de la réglementation FIA, Porsche était tenu de construire au minimum 500 exemplaires conformes à la réglementation Groupe 4, équipées d'un moteur de 2,7 litres de cylindrée pouvant être réalésé jusqu'aux 3 litres autorisés en Groupe 5. En utilisant la 911 S comme base de départ, la Carrera RS bénéficiait de plusieurs modifications effectuées dans le but de réduire le poids et d'accroître la puissance. Ne pesant que 1 075 kg, la Carrera RS affichait une vitesse maxi de plus de 240 km/h et accélérait de 0 à 100 km/h en 5,5 s.

Faisant partie des 500 premières Carrera RS fabriquées, extrêmement convoitées, le châssis n° 9113600305 a été construit conformément aux spécifications M472 des modèles Touring et livré en Allemagne en couleur jaune pâle. Sortie d'usine en décembre 1972, elle était équipée de sièges de sport Recaro avec appuie-tête, ceintures de sécurité, antenne rétractable et haut-parleurs. Son premier propriétaire était un industriel allemand important qui l'a gardée de 1973 à 1996. Pendant cette période, la transmission d'origine a été remplacée par une boîte de vitesses conforme, mais améliorée puisque comprenant un différentiel autobloquant, une option d'usine disponible à l'époque. A la même période également, la voiture a été repeinte en blanc Carrera, avec lettrage de couleur rouge, et configurée dans les spécifications M471 propres aux versions Lightweight.




Carrera



The Carrera RS was then sold to a significant collector in Japan and was restored by him during his ownership. Purchased by its current owner in 2014, it was decided that the car would be restored back to its original configuration by a specialist in the United Kingdom. Over the course of 650 hours, the car was painstakingly put back to its original M472 Touring specification and returned to its proper Light Yellow paintwork. It was confirmed during the restoration that it retains its matching-numbers chassis and engine, and still retains its proper 0.8-millimetre thick bodywork as found on the first 500 Carrera RS examples. The car is also accompanied by extensive photographs of the restoration and a full report done by Andy Prill of Prill Porsche Classics.

A motorsport icon, the Carrera RS is considered by many to be the greatest 911 of all time. Following a complete restoration to original specifications, this example surely will not disappoint.

Cette Carrera RS a ensuite été vendue à un important collectionneur japonais, qui lui a offert une restauration. Son propriétaire actuel, qui l'a achetée en 2014, a souhaité qu'elle retrouve sa configuration d'origine et l'a confiée à un spécialiste en Grande-Bretagne. Après 650 heures passées en atelier, la voiture a été méticuleusement remise dans sa spécification M472 Touring, retrouvant aussi sa couleur jaune pâle d'origine. Pendant ces travaux de restauration, il a été confirmé que la voiture était toujours équipée de son châssis et de son moteur d'origine ("matching numbers"), et que sa carrosserie comportait bien l'acier de 0,8 mm d'épaisseur, conformément à la norme pour les 500 premières Carrera RS. La voiture est accompagnée d'un important dossier de photos de la restauration et d'un rapport complet effectué par Andy Prill, de Prill Porsche Classic.

Icône du sport automobile, la Carrera RS est considérée par beaucoup comme la meilleure des 911. Après sa restauration complète menée en conformité par rapport aux spécifications d'origine, cet exemplaire ne pourra que satisfaire son nouveau propriétaire.

165

1989 FERRARI F40

CHASSIS / CHÂSSIS: **ZFFGJ34B000080747** ENGINE / MOTEUR: **16924**

€950.000 – €1.050.000



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

Two owners from new, with single private ownership for over 25 years
Desirable 'Non-Cat, Non-Adjust' version
Air conditioning, wind-up windows, and four-point Sabelt harnesses
Recently serviced by Maranello Egham
Ferrari Classiche certified

Deux propriétaires depuis l'origine, dans les mêmes mains pendant plus de 25 ans
Désirable version non catalysée, suspension non pilotée
Air conditionné, vitres manuelles, harnais Sabelt quatre points
Révision récente chez Maranello Egham
Certificat Ferrari Classiche

Built in celebration of the legendary Maranello company's 40th birthday, the Ferrari F40 was the company's shining star of the 1980s. At its heart was a twin-turbocharged V-8, which was developed from the engine first found in the 288 GTO. However, the F40's powerplant received bigger

Produite afin de célébrer les 40 ans de la firme légendaire de Maranello, la Ferrari F40 était l'icône de l'entreprise dans les années 1980. En son cœur, on retrouvait le V8 à deux turbocompresseurs dérivé du moteur initialement proposé sur la 288 GTO. Toutefois, l'alésage était plus

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

478 bhp, 2,936 cc DOHC twin-turbocharged 90-degree V-8 engine with Weber-Marelli engine management and fuel injection, five-speed manual transmission, tubular steel and carbon composite chassis, independent double-wishbone suspension with Koni hydraulic shock absorbers and front and rear anti-roll bars, and four-wheel steel ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,450 mm

Moteur V8 à 90°, 2 936 cm³, 2 ACT par banc, 478 ch, double turbo, gestion électronique et injection Weber-Marelli, transmission manuelle cinq rapports, châssis en tubes d'acier et fibre de carbone, suspension indépendante à double triangulation, amortisseurs hydrauliques Koni, barres antiroulis avant et arrière, freins à disque sur les quatre roues. Empattement : 2 450 mm

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

bores and a shorter stroke, raising total output to 478 horsepower. A sprint from 0–60 took just 3.8 seconds, and the car could rocket itself to a quarter-mile in 11.8 seconds. Braking was equally impressive, and the F40 could go from 60 mph to a grinding halt in just 119 feet. With the Porsche 959's record-breaking top speed of 197 mph firmly in its sights, the F40 shattered not only the 959's record for fastest production car ever built, but also broke through the mythical 200 mph barrier with a top speed of 201.4 mph.

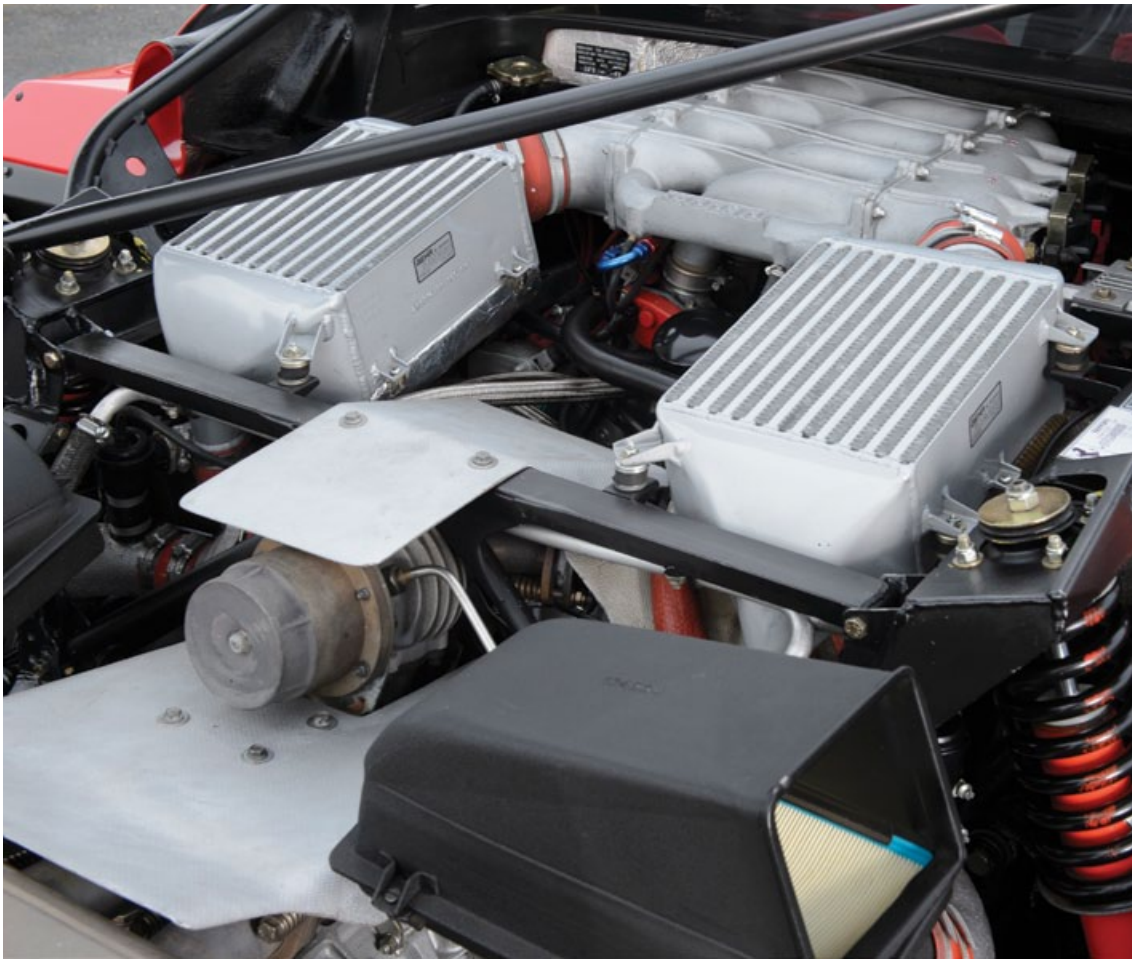
Pioneering the use of carbon fibre, the F40 tipped the scales at just 1,088 kilos. Its bodywork was designed with aerodynamics in mind and provided incredible high-speed stability and channelled lots of airflow to its engine. Inside, the F40 made no concessions for luxury and with lightweight bucket seats, no carpets, door pulls instead of door handles, and the option of either roll-up or fixed windows, Ferrari's engineers knew that every ounce counted in the pursuit of performance.

élevé et la course plus courte sur le moteur de la F40 qui délivrait la puissance de 478 ch. Le 0 à 100 km/h était couvert en 3,8 s et la voiture pouvait se propulser sur 400 m en 11,8 s. Le freinage était tout aussi impressionnant, la F40 n'ayant besoin que de 36 m pour décélérer de 100 km/h à l'arrêt. Avec les 317 km/h de la Porsche 959 en ligne de mire, la F40 a fait voler en éclats le record du monde de vitesse pour une voiture de série jusque là détenu par sa concurrente allemande, en atteignant la vitesse de 323 km/h, dépassant ainsi la barre symbolique des 200 mph (321 km/h).

Révolutionnaire pour l'utilisation de la fibre de carbone, la F40 affichait un poids qui se limitait à 1 088 kg. Les considérations aérodynamiques ont bien sûr influencé le dessin de sa carrosserie, ce qui lui conférait une incroyable stabilité à haute vitesse et canalisait d'importants flux d'air vers le moteur. Aucune concession n'était accordée au confort et, qu'il s'agisse des sièges baquet ultralégers, de l'absence de moquettes et de poignées de porte, ou encore des vitres coulissantes ou fixes selon les modèles, les ingénieurs de Ferrari savaient que chaque kilo économisé était important dans la quête de performances.







Chassis number 80747 was delivered new to Italy and has led a fascinating life. A highly desirable example without catalytic converters and non-adjustable suspension, this F40 was delivered new to Motor Service S.r.l. in Modena directly to the owner's mechanic. Fitted with air conditioning, wind-up windows, and four-point Sabelt racing harnesses, it remained with the same family in Italy until 2014.

Unfortunately, in September 1989, the car was stolen; however, it was quickly recovered undamaged and a new set of locks was fitted. The owner again sent his mechanic to collect the car. Whilst driving the F40 home, he was stopped by the police. Unfortunately for him, the officials had not updated their system and believed the car was in fact still stolen. The mechanic was arrested and spent one night in jail, until the police realised their mistake and he was released!

Le châssis n° 80747 a été livré neuf en Italie et a connu une vie peu banale. Exemplaire particulièrement désirable dépourvu de pot catalytique et des suspensions pilotées, cette F40 a été livrée neuve au mécanicien de son premier propriétaire par la société Modena Classic. Equipée de l'air conditionné, de vitres à remontage manuel et de harnais à quatre points Sabelt, elle est restée dans la même famille jusqu'en 2014.

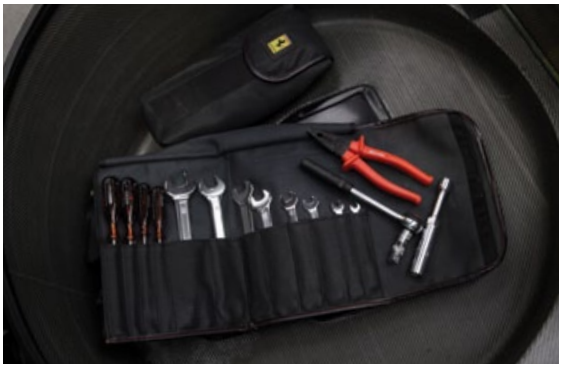
En septembre 1989, la voiture a été malheureusement volée, avant d'être rapidement retrouvée sans dommages. Son propriétaire a chargé son mécanicien d'aller la récupérer mais, sur le chemin du retour, celui-ci s'est fait arrêté par la police qui, n'ayant pas mis à jour ses informations, pensait que la voiture était toujours déclarée volée. Le malheureux conducteur a donc passé une nuit en prison, avant que la police ne réalise son erreur et le relâche ! De nouvelles serrures ont été montées.

Following the original owner's passing, the car remained with his trusty mechanic, who treated this car as if it were his own child, servicing it meticulously and always cleaning it thoroughly after every outing. He even created a bespoke secure storage box for the car in his garage. The car had to be pushed into the box and winched out, as the doors could not be opened once in the box.

Prior to its sale to the current owner in September of 2014, the F40 was shipped home to the Ferrari factory, where it was inspected and certified by Ferrari Classiche. Also in 2014, prior to its purchase by the current owner, the car was fully serviced by Motor Service S.r.l., which included

Après le décès de son premier propriétaire, la voiture est restée aux bons soins de son valeureux mécanicien, qui en a pris soin comme s'il s'agissait de son propre enfant, s'assurant de son bon entretien et la nettoyant après chaque sortie. Il a même conçu un système de stockage spécial et sécurisé dans son propre garage : la voiture devait être poussée à la main pour être garée, les portes ne pouvant plus s'ouvrir lorsqu'elle était dans son box.

Avant d'être vendue à son propriétaire actuel en septembre 2014, la F40 a été envoyée à l'usine Ferrari, où elle a été examinée et certifiée par Ferrari Classiche. A la même époque, avant que l'actuel propriétaire ne









replacing the cam belts, replacing all the fluids, and properly setting the fuel injection. The engine was also subject to a compression test, the gearbox oil was changed, and the brakes were overhauled. Finally, the car received a full set of new tyres. More recently under the custodianship of its second and current owner, the car was fully serviced by Maranello Egham in the United Kingdom and received new fuel tanks as well as a new clutch. The seats have also been recently retrimmed by O'Rourke Coach Trimmers in Rudgwick, West Sussex.

Today, the F40 presents exceptionally well with no known accident damage, just as one would expect for a two-owner F40. This truly exceptional example is worthy of inclusion into the finest of collections.

l'achète, la voiture a connu une révision complète chez Motor Service, incluant le remplacement des courroies de distribution, de l'ensemble des fluides et un réglage de la pompe à injection. Les compressions du moteur ont été vérifiées, l'huile de boîte changée et les freins révisés. Les pneus ont également été remplacés. Plus récemment, son actuel propriétaire l'a confiée à Maranello Egham en Grande Bretagne ; elle y a bénéficié d'une révision et les réservoirs d'essence ainsi que l'embrayage ont été changés. La sellerie des sièges a également été refaite chez O'Rourke Coach Trimmers, à Rudgwick, dans le West Sussex.

Aujourd'hui, cette F40 se présente dans un état exceptionnel, n'ayant manifestement jamais été accidentée, tout ce que l'on peut espérer pour une voiture n'ayant eu que deux propriétaires. Cet exemplaire exceptionnel mérite de s'intégrer dans les plus belles collections.

166

1968 FERRARI DINO 206 GT

COACHWORK / CARROSSERIE: **SCAGLIETTI** CHASSIS / CHÂSSIS: **00238** ENGINE / MOTEUR: **161**

€475.000 – €575.000



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

Ferrari Classiche certified

One of only 154 aluminium-bodied Dino 206s produced

Finished in its original colours of Argento Auteuil Metallizzato over Nero with blue cloth inserts

Certificat Ferrari Classiche

Une des 154 Dino 206 à carrosserie aluminium

Teintes d'origine "Argento Auteuil Metallizzato" avec intérieur noir et inserts en tissu bleu

The importance of the Dino as Ferrari's first production, mid-engined sports car should not be underestimated. The car's DNA runs through all subsequent two-seater models through to today's 488 GTB and Spider.

La Dino, première Ferrari de série à moteur central-arrière, occupe une place importante dans l'histoire de la marque. Son ADN se retrouve dans toutes les berlinettes deux places de la marque, jusqu'aux 488 GTB et Spider actuelles.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

180 bhp, 1,987 cc DOHC Tipo 135 B transversely mounted alloy V-6 engine with three Weber carburettors, five-speed manual transmission, front and rear independent wishbone suspension with coil springs and telescopic dampers, and four-wheel ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,280 mm

Moteur V6 alliage transversal Tipo 135 B, 1 987 cm^3, 2 ACT par banc, 180 ch, transmission manuelle à cinq rapports, suspensions avant et arrières triangulées avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, freins à disque ventilés sur les quatre roues. Empattement : 2 280 mm

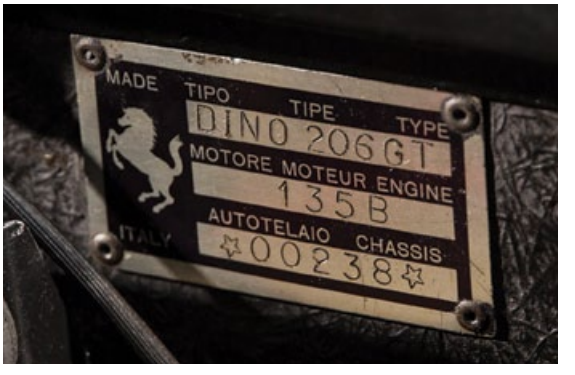
DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

The Dino name had already appeared in relation to a number of Ferrari V-6 racing engines in the late 1950s and '60s as a tribute to Enzo Ferrari's son Alfredo 'Dino' Ferrari, who had participated in the development of these engines before tragically passing away at the age of 24. However, the road car project was born of a joint venture with Fiat to provide a V-6 Dino engine for a run of a new high-performance Fiat GT car. Timing of the launch was designed to coincide with the need for a homologated V-6 engine block for the 1967 Formula 2 season. Following a couple of years of development, Ferrari eventually launched its own Dino in 1968.

L'appellation Dino avait déjà fait son apparition sur de nombreux moteurs V6 de compétition à la fin des années 1950 et dans les années 1960, en hommage au fils d'Enzo Ferrari, Alfredo "Dino" Ferrari, qui avait pris part au développement de ces moteurs avant de disparaître à l'âge de 24 ans seulement. Ce concept de voiture de route découlait d'un projet commun établi entre Fiat et Ferrari, avec pour objectif de fournir un V6 Dino pour une Fiat de grand tourisme à hautes performances. Le programme de lancement était prévu pour correspondre au besoin d'un bloc-moteur V6 homologué pour la saison 1967 de Formule 2. Après deux années de développement, Ferrari a fini par lancer en 1968 sa propre Dino.









Chassis number 00238 is one of only 154 206 GT Dinos built, incorporating aluminium bodywork. The car was delivered new to Rome and in the early years of its life it passed through the hands of a succession of Italian owners in Rome, and then in Palermo. In 1978, a British visitor to Sicily purchased the car and drove it back to the United Kingdom, where it has remained ever since. According to the consignor, the car's next British owner was a restaurateur, who appropriately owned an establishment called 'Dino's'. The car received its first restoration during the 1980s while in the ownership of a Mr Dean, in Tetbury. The restored car was featured in *Classic and Sports Car* magazine in 1982. At this time, the engine block was replaced and a correct 2-litre replacement was sourced. During the late 1990s, the car benefitted from a full restoration and was then used very sparingly, with invoices on file for routine maintenance during this period.

Le châssis n° 00238 est un des 154 exemplaires de Dino 206 GT dotées d'une carrosserie en aluminium. La voiture, livrée neuve à Rome, a appartenu à plusieurs propriétaires successifs basés à Rome, puis Palerme. En 1978, un Britannique en visite en Sicile s'en est rendu acquéreur avant de prendre le volant pour rentrer en Grande Bretagne, où la voiture est toujours restée depuis. D'après le transitaire, le propriétaire britannique possédait (ce qui convenait parfaitement aux circonstances) un restaurant dénommé le « Dino's ». La voiture a connu sa première restauration dans les années 1980, alors qu'elle appartenait à M. Dean, de Tetbury. Elle est ensuite apparue en 1982 dans le magazine *Classic and Sports Car*. A cette époque, le moteur a été remplacé par un bloc 2 litres conforme à l'origine. A la fin des années 1990, la voiture a bénéficié d'une restauration complète et, depuis, a été utilisée modérément. Pour cette période, des factures attestant d'un entretien régulier sont disponibles.

Recently the car was returned to its attractive original colour combination of Argento Auteuil Metallizzato over Nero with blue cloth inserts. A correct exhaust system was fabricated, and the replacement engine authenticated and stamped by Ferrari Classiche as a correct 2-litre, type 135 B unit and received Ferrari Classiche certification.

While the Dino grew over time in size, engine displacement, and complexity, it is the earliest 206 Dino and remains the most treasured by collectors. This highly attractive and authentically restored example of Ferrari's rarest mid-engined car would be an excellent addition to any Ferrari collection.

Récemment, la voiture a retrouvé sa combinaison de teintes d'origine, peinture "Argento Auteuil Metallizzato" assortie à un intérieur noir avec des inserts en tissu bleu. Un nouvel échappement a été spécialement fabriqué, le moteur en place a été dûment authentifié et frappé par Ferrari Classiche comme un Tipo 135 B 2 litres conforme, et la voiture a donc reçu la certification Ferrari Classiche.

Alors que la Dino n'a cessé de se développer en termes de taille, de cylindrée et de complexité, la Dino 206 initiale, une des Ferrari à moteur central les plus rares, demeure la plus appréciée des collectionneurs. Cet exemplaire extrêmement séduisant et certifié constituera un excellent apport dans n'importe quelle collection de Ferrari.

167

2010 PORSCHE 911 SPEEDSTER

CHASSIS / CHÂSSIS: **WP0ZZZ99ZBS795073** SERIAL / SÉRIE : **098/356**

€200.000 – €250.000



The 98th example of just 356 997 Speedsters built
Just under 5,300 kilometres from new

An icon of 1950's motoring, the Porsche 356 Speedster has been plucking at enthusiasts' heartstrings since the day it debuted. Making a comeback for the G-Series, 964, and even a handful of 993-generation 911s, the Speedster body style was always one of the most desirable models in the range and a car that always kept Porsche in touch with its roots. For the 997 generation of 911, the new Speedster was introduced at the 2010 Paris Motor Show and true

98e exemplaire de 356 Speedster 997 produits
Seulement 5 300 km d'origine

Icône des années 1950, la Porsche 356 Speedster a d'emblée touché les cordes sensibles de passionnés. En effectuant un retour sur la 964 Série G, et même sur une poignée de 911 génération 993, le style de carrosserie Speedster a toujours fait partie des modèles les plus désirables de la gamme. De plus, il s'agit de voitures qui ont maintenu Porsche près de ses racines. Pour la génération 997, le nouveau Speedster était dévoilé au

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 997. 408 bhp, 3,824 cc horizontally opposed engine, seven-speed PDK transmission, front suspension with MacPherson struts and anti-roll bar and multi-link LSA rear suspension with anti-roll bar, and four wheel carbon-ceramic brakes. Wheelbase: 2,451 mm

Type 997. Six-cylindres à plat, 3 824 cm3, 408 ch, transmission PDK sept rapports, suspension avant avec jambes McPherson et barre antiroulis, arrière LSA multibras et barre antiroulis, freins à disque carbone-céramique sur les quatre roues. Empattement 2 451 mm.

DOCUMENTS
Swiss Carte Grise

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

to its roots, it was considered an instant, modern-day collectable.

Using the Carrera GTS as basis with the Powerkit-equipped 3.8-litre flat-six at its heart, the Speedster came equipped with virtually every available option, including the Sport Chrono package, carbon-ceramic brakes, and the PASM suspension. Porsche's Exclusive department seized the opportunity to use the Speedster as a showcase of its capabilities, and it came with a number of special features to showcase their capabilities. This included Fuchs-style wheels, a 70-millimetre shorter windshield, black seats with a chequered flag pattern, a unique aero kit, and contrasting stitching throughout, as well as a number of contrasting trim panels and Speedster-specific motifs. Only two standard colours were offered for the new Speedster: Pure Blue, which was a unique colour to the speedster, and Carrera White.

Presented here is the 98th example of just 356 produced. Finished in Pure Blue, the car has been driven just under 5,300 kilometres. As a result, it presents exceptionally well throughout. The words 'Porsche' and 'Speedster' together tug at the heartstrings of enthusiasts the world over, making for some of the most beloved cars the world has ever seen. This superb example of a very special homage to one of Porsche's most illustrious early models continues this tradition in the best possible way.

Salon de Paris 210 et, fidèle à son passé, il était considéré comme immédiatement collectionnable.

Issu de la Carrera GTS et recevant le six-cylindres à plat 3,8 litres doté du Powerkit, le Speedster était équipé de pratiquement toutes les options disponibles, dont le package Sport Chrono, des freins en carbone-céramique et une suspension PASM. Le département Porsche Exclusive profitait de cette opportunité et utilisait le Speedster pour montrer ses capacités, si bien que la voiture comportait plusieurs équipements spécifiques. Il s'agissait notamment de jantes de style Fuchs, d'un pare-brise plus bas de 70 mm, de sièges noirs avec motif en forme de drapeau à damiers, de surpiqûres de teinte contrastée, d'attributs aérodynamiques spéciaux, de garnitures particulières et de motifs Speedster spécifiques. La voiture n'était disponible qu'en deux couleurs standard, "Pure Blue", teinte unique au Speedster, et "Carrera White".

Le Speedster présenté ici est le 98e d'une série qui s'est limitée à 356 exemplaires produits. De teinte "Pure Blue", cette voiture a parcouru à peine 5 300 km, et se présente pas conséquent exceptionnellement bien à tous niveaux. Réunis, les mots "Porsche" et "Speedster" touchent la corde sensible des amateurs du monde entier et correspondent à certaines des voitures les plus recherchées de l'histoire de l'automobile. Ce superbe exemplaire constitue un hommage très spécial à l'un des plus illustres des premiers modèles de Porsche, et poursuit la tradition avec panache.





168

1954 OSCA MT4 1500

COACHWORK / CARROSSERIE: **FRUA** CHASSIS / CHÂSSIS: **1142**

€975.000 – €1.175.000



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

One of approximately 72 MT4-based examples built
Veteran of the 1954 Mille Miglia and the 1954 Carrera Panamericana
Driven by the legendary Marquis Alfonso de Portago
Formerly part of the well-known Rosso Bianco Collection
Eligible for the finest vintage driving events worldwide

The Maserati brothers returned to Bologna in 1947, exiting the eponymous company they founded and later sold to industrialist Adolfo Orsi. Reclaiming their original competition mandate, they founded the Officine Specializzate Costruzioni Automobili, or OSCA.

Environ 72 exemplaires sur base MT4
Ancienne voiture des Mille Miglia 1954 et de la Carrera Panamericana 1954
Pilotée par le célèbre marquis Alfonso de Portago
Ancienne voiture de la collection Rosso Bianco
Éligible aux événements historiques les plus prestigieux du monde

Les frères Maserati sont revenus à Bologne en 1947, après avoir quitté l'entreprise éponyme qu'ils avaient créée et vendue à l'industriel Adolfo Orsi. Souhaitant à nouveau s'impliquer dans la compétition, ils ont fondé l'Officine Specializzate Costruzioni Automobili, ou OSCA.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

135 bhp 1,491 cc DOHC inline four-cylinder engine, four-speed manual transmission, independent front suspension with coil springs and anti-roll bar, rear live axle with leaf springs and control arms, and four-wheel drum brakes. Wheelbase: 2,200 mm

Quatre-cylindres en ligne, 1 491 cm3, 2 ACT, 135 ch, transmission manuelle quatre rapports, suspension avant indépendante par ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis, essieu arrière rigide avec ressorts à lames et jambes de force, freins à tambours sur les quatre roues. Empattement 2 200 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Focusing on sports car racing, they engineered a spry lightweight tube-frame chassis with independent front suspension and equipped it with a proprietary twin-cam 750-cubic centimetre inline four-cylinder motor. Earlier cars were mounted with arresting open-mouth spider coachwork from Frua, while later examples were clothed by Morelli.

The Maserati Tipo 4, or MT4, was eventually produced with increasing engine displacements, and the 1.5-litre MT4 1500 was a force in small-displacement classes during 1954. With winning drivers, including Gentleman Jim Kimberly and Siata tuner Otto Linton, among many others, the MT4 1500 experienced its greatest success at the 12 Hours of Sebring in March 1954, where Stirling Moss captured 1st overall in chassis number 1137 on behalf of Briggs Cunningham's team. It is estimated that no more than 72 cars were built on the MT4 platform in total, of which roughly 50 were clothed in the original Frua design. They have grown to be some of the most collectible hand-built Italian sports racers of the 1950s, offering boutique craftsmanship with the cachet of the vaunted Maserati name.

Concentrés sur le sport automobile, ils ont imaginé un châssis tubulaire léger doté d'une suspension avant indépendante et équipé d'un moteur quatre-cylindres en ligne double arbre de 750 cm3 de leur propre conception. Les premières voitures recevaient une carrosserie saisissante dotée d'une grosse prise d'air de calandre et fabriquée par Frua, alors que par la suite la réalisation des carrosseries est revenue à Morelli.

La Maserati Tipo 4, ou MT4, était produite ensuite en bénéficiant de moteurs de cylindrée un peu plus élevée, et la MT4 1500 était en 1954 une des meilleures voitures de sa catégorie. Avec de brillants pilotes comme, entre autres, le gentleman Jim Kimberly et le metteur au point de Siata, Otto Linton, la MT4 1500 connaissait son succès le plus marquant aux 12 Heures de Sebring, en mars 1954, où Stirling Moss remportait la victoire à bord de la voiture portant le numéro de châssis 1137, pour le compte de l'équipe de Briggs Cunningham. On estime à 72 le nombre de voitures fabriquées sur le châssis MT4, dont une cinquantaine habillées de la carrosserie dessinée par Frua. Elles font aujourd'hui partie des voitures de compétition artisanales italiennes des années 1950 les plus intéressantes à collectionner, offrant la qualité et le charme de voitures de toute petite série, en plus du cachet qu'apporte le nom Maserati.





Alfonso de Portago and co-driver Edmund Nelson as seen at the 1954 Tour de France. *Copyright Archives Marice Louche.*

Claiming important race history and use by one of the era's most celebrated drivers, chassis 1142 is also believed to be the first MT4 1500 example to be equipped with twin-ignition. According to the archives of Dr-Ing. Alfieri Maserati, this car was originally invoiced on 8 April 1954 to Giulio Cabianca, an Italian privateer. Wearing Frua coachwork finished in red paint, the handsome spider was registered with Verona tags.

An impressive competition campaign soon commenced at the Corsa sulle Toricelle on 28 March, where Cabianca finished 1st in class and 3rd overall. For the Giro di Sicilia on 4 April, the OSCA was decorated with #335, and a third driving light was fitted at the centre-top of the grille, but the car retired early. The driving lamp would remain on the OSCA for its next few races, as evidenced by numerous period photographs.

On 11 April, Cabianca placed 1st in class and 16th overall at the Coppa della Toscana, but 1142's greatest performance would soon transpire at the notoriously dangerous Italian long-distance race held in early May. At the Mille Miglia on 2 May, wearing #343, the OSCA roared to an impressive 10th-overall finish and 2nd in class, essentially finishing behind factory entries from Ferrari, Lancia, Porsche, and Maserati. The MT4 then experienced two more DNFs at the Targa Florio and the Imola Grand Prix before bouncing back with a 2nd-in-class finish at the Coppa d'Oro delle Dolomiti on 11 July.

Riche d'un bel historique en course et utilisée par un des pilotes les plus célèbres de son époque, la voiture portant le n° de châssis 1142 est aussi probablement le premier exemplaire de MT4 1500 équipé d'un double allumage. Selon les archives d'Alfieri Maserati, cette voiture a été à l'origine facturée le 8 avril 1954 à Giulio Cabianca, pilote privé italien. Avec sa carrosserie Frua et peinte en rouge, la jolie barquette était immatriculée à Vérone.

Son impressionnante carrière en compétition commençait immédiatement, le 28 mars, à la Corsa sulle Toricelle, où Cabianca remportait la victoire de catégorie en terminant troisième au classement général. Au Giro di Sicilia, le 4 avril, l'OSCA affichait le numéro 335, et un troisième phare était ajouté à l'avant au-dessus de la calandre, mais la voiture était rapidement contrainte à l'abandon. Le phare supplémentaire restait pour les épreuves suivantes, comme le montrent de nombreuses photos d'époque.

Le 11 avril, Cabianca signait la victoire de sa catégorie et la seizième place au général à la Coppa della Toscana, mais la plus belle performance de 1142 n'allait pas tarder à apparaître, lors de la course italienne la plus prestigieuse et la plus dangereuse, au début du mois de mai. Portant le numéro 343, l'OSCA signait le 2 mai aux Mille Miglia une impressionnante dixième place au classement général, en remportant la deuxième place de sa catégorie, finissant presque uniquement derrière des voitures d'usine engagées par Ferrari, Lancia, Porsche et Maserati. La MT4 connaissait ensuite deux abandons à la Targa Florio et au Grand Prix d'Imola, avant de remporter une deuxième place de catégorie à la Coppa d'Oro delle Dolomiti, le 11 juillet.

Shortly thereafter, Cabianca sold the OSCA and it passed through the possession of respected Ferrari historian Hans Tanner before being purchased by the Marquis Alfonso de Portago, the daring Spanish aristocrat who soared through the ranks of top drivers. The MT4 was refinished in black paint with longitudinal stripes in yellow and red, and campaigned under the Scuderia Espagna, initially retiring early at the Nürburgring Rhineland Cup on August 1. Portago and his long-time friend and co-driver Edmund Nelson similarly did not finish at the Tour de France a month later.

In October 1954, the OSCA was registered to Giannino Parravicini in Milan, although there is some speculation that this was for tax purposes. In any event, the car was soon exported to Mexico for entry in the fifth (and final) Carrera Panamericana, where it joined two other OSCAs in squaring off against a strong class of Porsche 550s and Borgwards. With Roberto Mieres behind the wheel while wearing #52, and sponsored by Suixtil and the Club Automovil Sport, 1142 successfully completed the race's first three legs before

Peu de temps après, Cabianca vendait l'OSCA et elle passait entre les mains de Hans Tanner, historien Ferrari connu, avant d'être achetée par le marquis Alfonso de Portago, l'intrépide aristocrate espagnol qui faisait partie des meilleurs pilotes de son temps. La MT4 était repeinte de teinte noire avec des bandes longitudinales jaunes et rouges, et engagée par la Scuderia Espagna. Elle abandonnait à la Nürburgring Rhineland Cup, le 1er août et, un mois plus tard au Tour de France Auto, Portago et son ami de longue date et coéquipier Edmund Nelson ne franchissaient pas non plus la ligne d'arrivée.

En octobre 1954, l'OSCA était immatriculée au nom de Giannino Parravicini, à Milan, bien qu'il y ait des suppositions que cela ait été effectué pour des raisons fiscales. Quoi qu'il en soit, la voiture était exportée au Mexique pour prendre part à la cinquième (et dernière) édition de la Carrera Panamericana, où elle rejoignait deux autres OSCA qui s'opposaient dans leur catégorie à un peloton de Porsche 550 et de Borgward. Confiée à Roberto Mieres sous le numéro 52, et sponsorisée par Suixtil et le Club Automovil Sport, 1142 terminait les trois premières manches avant



The OSCA as seen at the start of the 1954 Mille Miglia, where it placed 10th overall and 2nd in class. *Courtesy of the REVS Institute of Automotive Research.*

the fourth stretch from Puebla to Mexico City ended in engine failure. (Of note, however, was Louis Chiron's dominating performance in one of the other OSCA spiders two days earlier, when his MT4 1500 finished second only to Phil Hill's 4.5-litre Ferrari. Chiron would go on to finish 8th overall, further establishing the model's credentials.)

After returning to Milan, the OSCA apparently saw little action during the 1955 season. On 26 August 1956, the car placed 2nd in class at the Ollons Villars hill climb while driven by Swiss dealer Robert Jenny, who had borrowed it for the event. This would appear to mark the end of 1142's competition record, and little is currently known of its median history until October 1987, when it was purchased by collector Peter Kaus for his well-known Rosso Bianco Collection.

Later passing to Peter Wunsch of Herrsching, this beautiful Frua-bodied spider was acquired in September 2003 by the consignors, a pair of collectors based in Dusseldorf, Germany. During their stewardship, the car was fully restored over the course of five years, which involved OSCA specialist Heinz Kosler. Detail of the restoration is included in the history file, with careful attention paid to authenticity and preservation. According to the photos of the restoration, it is noted that a section of the rear chassis was replaced by necessity, and a new cylinder block was cast at Hall & Hall using an original block as a pattern.

d'abandonner dans la dernière sur défaillance moteur, entre Puebla et Mexico City. (Il convient toutefois de noter la performance de Louis Chiron deux jours plus tôt au volant d'une autre barquette OSCA, sa MT4 terminant deuxième juste derrière la Ferrari 4,5 litres de Phil Hill. Chiron allait signer la huitième place au classement général, ce qui confirmait l'efficacité du modèle).

Après son retour à Milan, l'OSCA était apparemment peu utilisée pendant la saison 1955. Le 26 avril 1956, elle remportait la deuxième place à la course de côte d'Ollons Villars entre les mains de Robert Jenny, un revendeur suisse qui l'avait empruntée pour l'occasion. Cette course allait marquer la fin de l'histoire en compétition de 1142. L'on sait peu de chose de son historique intermédiaire, jusqu'à octobre 1987 où elle était achetée par le collectionneur Peter Kaus pour sa célèbre collection Rosso Bianco.

Cédée ensuite à Peter Wunsch, de Herrsching, cette superbe barquette Frua était achetée en septembre 2003 par les actuels propriétaires, deux collectionneurs basés à Düsseldorf, en Allemagne. Entre leurs mains, la voiture a bénéficié d'une restauration qui a duré cinq ans et qui a impliqué le spécialiste OSCA Heinz Kosler. Les détails de la remise en état sont inclus dans le dossier, une grande attention étant apportée à l'authenticité et la préservation. Selon les photos de la restauration, il convient de noter qu'une section arrière du châssis a été remplacée par nécessité, et qu'un nouveau bloc-moteur a été coulé par Hall & Hall en utilisant le bloc d'origine comme modèle.





Since then, the OSCA has participated in a number of important vintage motoring events, including the 2009 and 2010 Mille Miglia Storica, the 2009 Nürburgring OGP, the 2010 Goodwood Festival of Speed, and the 2011 Schloss Bensberg Classic.

Eligible to run the world's most prestigious events, including the Monaco Historic Grand Prix, Le Mans Classic, and the Mille Miglia Storica, this historically rich OSCA epitomizes the finest qualities of 1950s Italian sports racing cars, encapsulating striking design, cutting-edge engineering, and competition pedigree. It is currently fitted with a Hall & Hall-built engine stamped to match the original with a correct cylinder head and is accompanied by a deep file of period racing photos, as well as period research provided by respected Maserati historian Walter Baumer. This beautiful vintage spider offers future ownership the chance to run some of the world's greatest driving events and should expect a warm welcome at premium concours d'elegance around the world.

Depuis, l'OSCA a pris part à d'importants évènements automobiles historiques, dont les Mille Miglia Storica 2009 et 2010, le Nürburgring OGP 2009, le Goodwood Festival of Speed 2010 et le Schloss Bensberg Classic 2011.

Éligible aux événements les plus prestigieux du monde, dont le Grand Prix Historique de Monaco, Le Mans Classic et les Mille Miglia Storica, cette OSCA dotée d'un bel historique incarne les meilleures qualités des machines de compétition italiennes des années 1950, avec un dessin superbe, une technique de pointe, et un palmarès brillant. Elle est aujourd'hui équipée du moteur fabriqué par Hall & Hall et frappé pour correspondre au moteur d'origine, avec une culasse correcte, et elle est accompagnée d'un volumineux dossier de photos de compétition d'époque, ainsi que d'une recherche effectuée par Walter Baumer, historien Maserati connu. Cette magnifique barquette offre à son futur propriétaire l'occasion de participer aux événements sportifs les plus en vue du monde, et elle devrait recevoir un accueil chaleureux lors de tout concours d'élégance international de haut niveau.

169

1966 ASTON MARTIN DB6 VANTAGE

CHASSIS / CHÂSSIS: **DB6/2988/L** ENGINE / MOTEUR: **400/2984/V**

€375.000 – €425.000



Desirable factory left-hand-drive DB6 Vantage

Original, numbers-matching Vantage specification engine

Delivered new to elusive Dutch millionaire and music impresario Stanley Miesegaes

Recent service and detail by Aston Martin main agents

Conduite à gauche d'origine

Moteur d'origine (numéros concordants) aux spécifications Vantage

Livrée neuve à Stanley Miesegaes, énigmatique millionnaire hollandais et impresario dans le monde de la musique

Révision et travaux de finition récents par un des principaux agents Aston Martin

In 1958, Aston Martin launched the legendary DB series with the introduction of the DB4. The idea of a longer chassis GT car capable of carrying four adults in comfort had first been muted in 1960, but in 1965 the numbered DB series had reached its ultimate evolution with the

En 1958, Aston Martin lançait la légendaire série DB en dévoilant la DB4. L'idée d'une GT à châssis plus long capable de transporter confortablement quatre adultes s'était traduite modestement en 1960, mais avait surtout trouvé son accomplissement avec la

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

325 bhp, 4,200 cc DOHC inline six-cylinder engine with triple Weber carburettors, ZF five-speed manual transmission, front suspension with upper and lower A-arms, coil springs, and an anti-roll bar; rear suspension with a live axle, Watts linkage, radius rods, and coil springs; and four-wheel Girling disc brakes. Wheelbase: 2,578 mm

Moteur six-cylindres en ligne, 4 200 cm3, 325 ch, 2 ACT, trois carburateurs Weber, transmission manuelle ZF cinq rapports, suspension avant indépendante à triangles supérieurs et inférieurs, ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis ; essieu arrière rigide avec ressorts hélicoïdaux, jambes de force et barre de Watt ; freins à disques Girling sur les quatre roues. Empattement 2 578 mm.

DOCUMENTS

Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

DB6, as the idea came to full fruition. In the uprated Vantage state of tune, the Tadek Marek-designed and race-developed inline six-cylinder was improved to produce 325 horsepower, while Touring of Milan's celebrated coachwork design, now with its restyled rear section, was stretched to accommodate a wheelbase 3.75 inches longer than its predecessor. The addition of a Kamm-style tail distinguished the DB6 from its predecessors and endowed the car with a distinctive purposeful presence that was considered very aerodynamically advanced for its day.

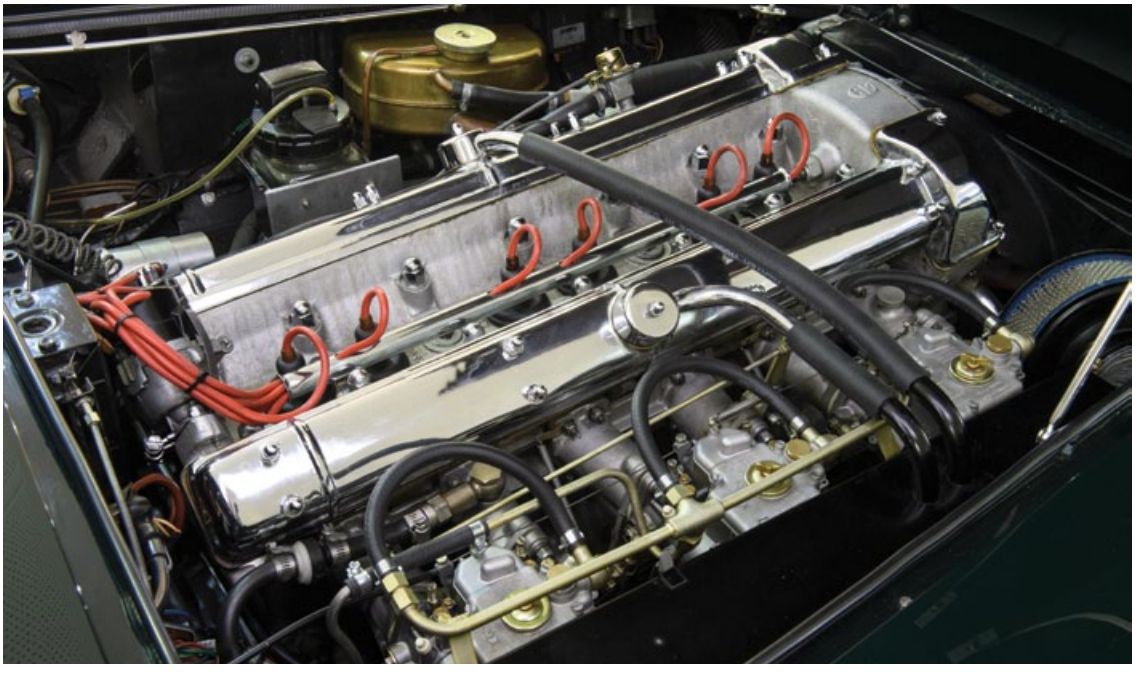
Many enthusiasts consider this final series of Touring-designed Aston Martins to be the best driving of all, as they offered the most sublime combination of gentlemanly luxury, refined motorway manners, and impressive straight-line performance.

DB6, ultime évolution de la série DB numérotée. Dans la version Vantage, techniquement la plus évoluée, le six-cylindres conçu par Tadek Marek et issu de la compétition développait 325 ch. La superbe forme de Touring, dont l'arrière était modifié, présentait un empattement allongé de 9,5 cm par rapport à ses devancières. Le choix d'un pan arrière coupé de style Kamm différenciait la DB6 des modèles précédents, et lui donnait une présence affirmée ainsi que des qualités aérodynamiques avancées pour l'époque.

De nombreux passionnés considèrent la dernière série des Aston Martin dessinées par Touring comme étant la plus agréable à utiliser, car elle présente la plus extraordinaire combinaison de luxe, de comportement raffiné et de performances impressionnantes.









The car offered here is one of the original Vantage-specification DB6s produced in this desirable specification; factory left-hand drive, with the high-performance Vantage-specification engine, five-speed manual gearbox, limited-slip differential, and for those who enjoy driving in sunny climes, a Webasto sunroof.

Chassis number DB6/2988/L was originally delivered to Mr Stanley 'Sam' Miesegaes in Switzerland, near Geneva, in October 1966. Mr Miesegaes was a personal friend of Supertramp founder Rick Davies and played an instrumental role in the founding of the legendary progressive rock group when he agreed to fund the project

La voiture proposée fait partie des authentiques DB6 aux spécifications Vantage, dans cette désirable configuration : conduite à gauche d'usine, moteur hautes performances aux spécifications Vantage, boîte de vitesses manuelle à cinq rapports, différentiel autobloquant et, pour ceux qui aiment conduire par beau temps, un toit ouvrant.

Cette voiture (châssis n°DB6/2988/L) a été livrée neuve en octobre 1966 à Stanley "Sam" Miesegaes, en Suisse, près de Genève. M. Miesegaes était un ami personnel de Rick Davies, fondateur de Supertramp, et il a joué un rôle important dans la création du

in 1969. Supertramp dedicated their third album, 'Crime of the Century', to their Aston Martin driving benefactor. Today, DB6/2988/L retains its original instruction book, jack, and tool kit and is attractively finished in period-correct Goodwood Green over natural leather.

In 2009, the car was purchased in Germany and immediately shipped to Roos Engineering in Switzerland to bring the car up to the new owner's exacting standard. Work included a full service, including a replacement brake servo, the rebuilding of the steering rack, and new engine mounts. In total, 33,000 CHF of work was completed on the car at this time. Since then, the DB6 has been treated to a recent service by Aston Martin main agents as well as a complete detail programme. Furthermore, the car is accompanied by a correct owner's handbook, tool kit, and jack.

Today, this DB6 Vantage represents a superb opportunity to acquire one of the finest and most useable GT cars of its era, in its most potent configuration.

légendaire groupe de rock, en acceptant de financer le projet en 1969. Supertramp dédicaçait son premier album, "Crime of the Century", à son bienfaiteur et utilisateur d'une Aston Martin. Aujourd'hui, DB6/2988/L est accompagnée de son manuel d'instructions d'origine, de sa trousse à outils, et elle présente une belle finition dans les teintes d'époque correctes, "Goodwood Green" avec cuir naturel.

En 2009, la voiture était achetée en Allemagne et immédiatement envoyée à Roos Engineering, en Suisse, pour l'amener au niveau des exigences de son propriétaire. Les travaux ont comporté une révision complète, le remplacement du servofrein, la réfection de la crémaillère de direction et la pose de supports moteur neufs. Un total de 33 000 francs suisses a été alors dépensé pour cette voiture. Depuis, cette DB6 a bénéficié d'une révision récente chez un des principaux agents Aston Martin, ainsi que d'un programme de finition complet. Par ailleurs, elle est accompagnée d'un manuel d'utilisateur, d'une trousse à outils et d'un cric corrects.

Aujourd'hui, cette DB6 Vantage représente une superbe opportunité d'acquérir une des GT les plus attirantes et les plus utilisables de son époque, dans sa configuration la plus puissante.



170

1977 PORSCHE 911 CARRERA 3.0 'TURBO LOOK' TARGA

CHASSIS / CHÂSSIS: **9117610110** ENGINE / MOTEUR: **6670310**

€175.000 – €225.000



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

The 110th of 646 Carrera 3.0 Targas produced for 1977
Unusual 'Works Turbo Look' bodywork
Specially built for Glöckler of Frankfurt
Recently restored

Presented here is a lovely Porsche Carrera 3.0 Targa that was specially built for one of the largest Porsche dealers in Germany at that time, Glöckler of Frankfurt. Completed on 13 August 1977, this unusual 3.0 Carrera Targa was finished in 'Hellgelb' (Light Yellow) with a black leatherette interior and black carpeting, black anodized

110ème des 646 Carrera 3.0 produites en 1977
Carrosserie « Turbo Look Usine » peu commune
Réalisée spécialement pour l'agent Porsche Glöcker de Francfort
Restauration récente

La Porsche présentée ici, une séduisante Carrera 3.0 Targa, a été spécialement réalisée pour l'un des principaux agents Porsche allemand de l'époque, Glöcker, de Francfort. Sortie d'usine le 13 août 1977, cette Carrera 3.0 particulière fut livrée avec une peinture « Hellgelb » (jaune pâle), un intérieur en simili cuir noir, des tapis de

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

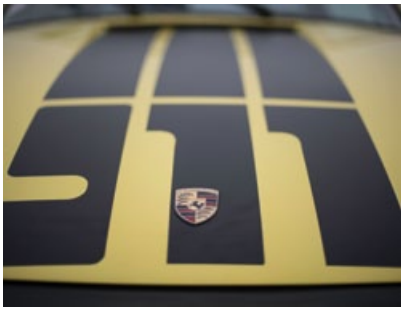
200 bhp, 2,994 cc SOHC air-cooled horizontally opposed six-cylinder engine with Bosch K-Jetronic fuel injection, five-speed manual transmission, front and rear independent suspension, and four-wheel ventilated disc brakes. Wheelbase: 2,273 mm

Moteur six-cylindres à plat refroidi par air, 2 994 cm^3, 200 ch, 1 ACT, injection Bosch K-Jetronic, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant et arrière indépendante, freins à disques ventilés sur les quatre roues. Empattement 2 273 mm.

DOCUMENTS
German Fahrzeugbrief

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

exterior trim, and a black Targa top insert. Its Certificate of Authenticity, issued by Porsche Deutschland GmbH on 9 July 2010, notes that the driver and passenger seats included pinstriped corduroy inserts. There were some interesting options specified by Glöckler, the most noteworthy being the M451 'Turbo Look' body package, which included widened front and rear fenders and quarter panels, a large rubber-edged whale-tail spoiler, a rubber front air dam, 7-inch and 8-inch wide, 16-inch diameter Fuchs light alloy wheels mounting 205/55 and 225/50 series radial tires, and a set of wheel spacers. This option package appears to pre-date the 'Works Turbo Look' that became available on production order sheets in 1984.



In 1974, Porsche 911s introduced the 'impact-bumper' design, with a shorter front hood panel. Mandated by new U.S. safety regulations, these bumpers were tied by shock absorbers to a strengthened inner structure at both front and rear, and they could withstand a 5 mph collision without damage. A full-width reflector panel separated the tail-lamp assemblies.

This Targa was ordered with Bilstein shock absorbers, tinted glass, a Blaupunkt Coburg radio and speaker package, a set of black 'Porsche' door panel stripes, and a black stripe kit for the front hood, which included the '911' identifier, an option that was introduced in 1974. It is also fitted with dual mirrors and headlamp washers, and the engine has been upgraded with a set of oil-fed Carrera chain tensioners, and there is a leather-wrapped sport steering wheel.

Factory-equipped with a 3.0 air-cooled engine that was a direct development of the 2.8 RSR racing engine of 1974, Porsche's Carrera 3.0, in either coupe or Targa form, was a rare and very desirable vehicle. This interesting wide-bodied example offers a distinctive, one-of-a-kind appearance that is unlikely to be found anywhere else.

sol noirs, des enjoliveurs extérieurs anodisés noirs et le panneau de toit Targa noir. Son certificat d'authenticité, émis par Porsche Allemagne le 9 juillet 2010, précise que les sièges conducteur et passager comprennent des inserts en velours rayé. Parmi les intéressantes options demandées par Glöcker, le package « Turbo Look » M451 est le plus notable. Il inclut des ailes avant et arrière élargies, le grand aileron arrière pourvu d'un pourtour en caoutchouc noir, un spoiler avant entouré de caoutchouc et des jantes Fuchs en aluminium de 16 pouces de diamètre et 7 et 8 pouces de large, chaussées de pneus radiaux 205/55 et 225/50, avec des élargisseurs de voie.

L'ensemble de ces équipements préfigure le « Turbo Look » d'usine proposé à partir de 1984.

Dès 1974, Porsche avait déjà introduit le nouveau design de ses pare-chocs "antichocs", avec un capot avant plus court. Imposés par les nouvelles réglementations américaines, ces pare-chocs s'appuyaient sur un structure renforcée et des amortisseurs, à l'avant et à l'arrière, capables d'accepter sans dommage des chocs jusque 8 km/h. Une plaque de plastique s'insérait entre les deux blocs de feux arrière.

Cette Porsche Targa a été livrée avec des amortisseurs Bilstein, des vitres teintées, un ensemble audio Blaupunkt Coburg fourni avec ses haut-parleurs, un jeu de panneaux de porte Porsche rayés noirs, et une bande noire sur le capot avant, avec le sigle "911", ce qui correspond à une option lancée en 1974. La voiture est équipée de deux rétroviseurs, de lave-phares, d'un volant sport gainé de cuir, et le moteur a été amélioré avec des tendeurs de chaîne Carrera à pression d'huile.

Equipée d'origine du moteur 3 litres à refroidissement par air d'origine, une évolution du 2,8 litres RSR de compétition, la Porsche Carrera 3 litres, sous forme coupé ou Targa, était une auto éminemment désirable. Cet exemplaire, avec sa carrosserie élargie, propose une allure unique et exclusive, certainement difficile à retrouver ailleurs.

171

1973 ALFA ROMEO MONTREAL

COACHWORK / CARROSSERIE: **BERTONE** CHASSIS / CHÂSSIS: **AR 1426330** ENGINE / MOTEUR: **AR00564 02373**

€80.000 – €100.000



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

Beautifully finished in white over a grey interior
Cosmetically restored in 2011 by a team of marque specialists

Magnifique finition de teinte blanche avec intérieur gris
Restauration cosmétique en 2011 par une équipe de spécialistes de la marque

First shown to the public at the 1967 Montreal World Exhibition, the Alfa Romeo Montreal combined futuristic aesthetics with competition performance in a car that was suitable for use on the town. Designed by Bertone styling legend Marcello Gandini at the behest of the organisers of Expo 67, the prototype Montreal proved so popular that Alfa Romeo jumped to put it into production.

Présentée pour la première fois à l'Exposition Universelle de Montréal 1967, l'Alfa Romeo Montreal combinait une esthétique futuriste et des performances de haut niveau, dans une voiture qui pouvait être utilisée en ville. Dessinée par le talentueux Marcello Gandini, styliste chez Bertone, à la demande des organisateurs de l'Expo 67, le prototype de la Montreal connaissait un tel succès qu'Alfa Romeo décidait d'en lancer la production en série.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

200 bhp, 2,593 cc DOHC V-8 engine with Spica mechanical fuel injection, five-speed manual transmission, front independent suspension, live rear axle with coil-spring suspension, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,527 mm

Moteur V8, 2 593 cm3, 200 ch, 2 ACT par banc, injection mécanique Spica, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant indépendante, essieu arrière rigide avec ressorts hélicoïdaux, freins à disques sur les quatre roues. Empattement 2 527 mm.

DOCUMENTS
Bill of Sale

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Although the prototype had been powered by the standard four-cylinder inline, it was clear that something of the Montreal's magnitude needed a far more powerful and robust engine. Luckily for Alfa Romeo, Autodelta was just about to unveil the street-tuned version of Carlo Chiti's 90-degree, quad-overhead-camshaft V-8 engine. The engine was upgraded to 2,593 cubic centimetres, increasing power output to 200 brake horsepower. The new engine required a bonnet bulge, which led to the inclusion of one of the most recognisable features of the Montreal: the NACA duct.

Discovered by long-time Pebble Beach judge John Ling in late 2011, chassis AR 1426330 was treated to a full cosmetic restoration, with a sympathetic mechanical rebuild by the Silverstone Company in Waukesha, Wisconsin. The respected Scott Grundfor oversaw the car's final assembly, completion, and detailing, ensuring the Alfa presents in outstanding condition today.

Despite having had two owners since this restoration, the Montreal has seen little use since its restoration and is now ideally suited for driving pleasure, while still remaining show-worthy in presentation.

Bien que le prototype ait été équipé du quatre-cylindres en ligne standard, il apparaissait clairement que la ligne majestueuse de la Montreal réclamait une mécanique beaucoup plus puissante. Par chance pour Alfa Romeo, Autodelta était sur le point de dévoiler la version route du V8 à 90° et à 4 ACT conçu par Carlo Chiti. Sa cylindrée était augmentée à 2 593 cm3, ce qui permettait de faire passer la puissance à 200 ch. Le nouveau moteur réclamait une modification du capot qui débouchait sur un des traits les plus caractéristiques de la Montreal : les prises d'air NACA.

Découverte en 2011 par John Ling, depuis longtemps membre du jury de Pebble Beach, cette voiture (châssis AR 1426330) a bénéficié d'une restauration cosmétique complète, avec une remise en état mécanique par Silverstone Company, à Waukesha (Wisconsin). Scott Grundfor, spécialiste respecté, supervisait l'assemblage final de la voiture et sa finition, pour s'assurer qu'elle se présente aujourd'hui dans un état irréprochable.

Bien qu'elle ait connu deux autres propriétaires depuis sa restauration, cette Montreal a été peu utilisé depuis cette remise en état. Elle constitue maintenant une voiture idéale pour le plaisir de conduire, tout en gardant une présentation digne des meilleures expositions.



172

1958 LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBLE

COACHWORK / CARROSSERIE: **PININ FARINA** CHASSIS / CHÂSSIS: **B24S-1697** ENGINE / MOTEUR: **B24S-1813**

€300.000 – €350.000



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

One of only 521 built; highly desirable
Original engine, original manufacturer's data included
Invoices totalling over €55.000 detailing mechanical work included

Seulement 521 exemplaires produits ; extrêmement désirable
Moteur d'origine, informations usine d'origine incluses
Factures totalisant plus de 55 000 € incluant des travaux de finition mécanique

When the Aurelia B10 had debuted in 1950, it was truly ground-breaking, as it introduced the world's first production V-6 engine in an advanced unitary-construction design. Lancia's development of the Aurelia GT, itself a derivative of the B10 Aurelia Saloon, continued and at the Brussels Motor Show of January 1955, they unveiled an arresting wraparound-windscreen

Lors de son lancement en 1950, l'Aurelia B10 était vraiment avant-gardiste car elle était la première voiture de série au monde à recevoir un moteur V6, et elle était équipée d'une carrosserie monocoque. L'évolution du modèle se poursuivit avec la Lancia Aurelia GT, elle-même dérivée de la berline B10 et, au Salon de Bruxelles 1955, était dévoilée un spider intéressant doté d'un pare-brise panoramique,

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

118 bhp, 2,451 cc overhead-camshaft V-6 engine with dual twin-choke Weber 40 DCL5 carburettors, four-speed manual transaxle, independent sliding-pillar front suspension, de Dion rear axle with leaf springs and shock absorbers, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,451 mm

Moteur V6, 2 451 cm3, 118 ch, soupapes en tête, deux carburateurs double corps Weber 40 DCL, transmission manuelle quatre rapports avec boîte-pont, suspension avant coulissante indépendante, essieu arrière De Dion avec ressorts semi-elliptiques et amortisseurs ; freins à tambours à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 451 mm.

DOCUMENTS
Austrian Vehicle Registration

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

spider, designated the B24. The competition successes of the Aurelia GT in the early 1950s had encouraged Lancia to offer increasingly sporting body styles for customers, and renowned U.S. importer Max Hoffman pitched numerous European manufacturers on embracing the potential of the American marketplace for dual-purpose open-top sports cars. Accordingly, between December 1954 and October 1955, Pinin Farina bodied 240 examples of the dynamic B24 Spider on the fourth-series Aurelia GT chassis.

The B24 Spider America was a sleek, minimalist car with no exterior handles, removable side windows, and a wrap-around windshield. For the first time, left-hand-drive cars were available, and these cars were marked by an 'S' for *sinestra* ('left' in Italian). Only 240 were built over the course of one year, right before the almost equally sporting but more comfortable B24 Convertible was announced in 1956.

Again the work of Pinin Farina, the B24 Convertible looked superficially very similar, but in fact was a total redesign. With a more upright straight-sided windshield, deeper doors with roll-up windows, and exterior and interior handles, the B24 Convertible successfully extended the appeal of the car to an audience concerned with comfort as much as sporting ability and style.

Bought by the present owner in Italy in 2006, chassis number 1697 has since then undergone an extensive restoration. Bodywork was performed by Italy's most celebrated restorer, Dino Cognolato, and mechanical work was undertaken by Noci Motor and Peter Bazille. Today this B24S presents in beautiful condition and offers a chance to enjoy a celebrated Italian sports car.

dénommé B24. Les succès en compétition de l'Aurelia GT au début des années 1950 avaient incité Lancia à proposer à ses clients des types de carrosseries de plus en plus sportives, et le célèbre importateur aux États-Unis, Max Hoffman, suggérait à plusieurs constructeurs européens de s'intéresser au marché américain des voitures de sport à deux places. Ainsi, entre décembre 1954 et octobre 1955, Pinin Farina carrossait 240 exemplaires du rapide Spider B24, sur le châssis de l'Aurelia GT quatrième série.

La B24 Spider America était une voiture fine, minimaliste, dépourvues de poignées de portes extérieures et dotée de vitres latérales amovibles et d'un pare-brise panoramique. Pour la première fois, des versions à conduite à gauche étaient disponibles, et leur appellation recevait la lettre "S", pour "sinestra" ("gauche" en italien). Seulement 240 exemplaires voyaient le jour en un an, juste avant que la B24 Convertible, presque aussi sportive mais plus confortable, ne soit présentée.

Également réalisée par Pinin Farina, la B24 Convertible présentait une apparence très proche, mais elle avait été complètement repensée. Avec un pare-brise plus vertical, des portes plus hautes avec vitres remontantes et des poignées de portes intérieures et extérieures, la B24 Convertible étendait l'attrait du modèle à une clientèle recherchant le confort, en plus du style et de la sportivité.

Achetée par l'actuel propriétaire en 2006 en Italie, cette voiture (châssis 1697) a bénéficié depuis d'une restauration complète. La carrosserie a été confiée à Dino Cognolato, le restaurateur le plus connu d'Italie, les travaux mécaniques étant réalisés par Noci Motor et Peter Bazille. Aujourd'hui, cette B24 S se présente en superbe état et offre l'occasion de profiter d'une célèbre voiture italienne de sport.





173

1958 PORSCHE 356 A 1600 SUPER COUPÉ

COACHWORK / CARROSSERIE: **REUTTER** CHASSIS / CHÂSSIS: **103435** ENGINE / MOTEUR: **81936**

€120.000 – €140.000



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

Desirable Sunroof Coupé body style
Retains its original engine and gearbox
Used as a press car by Porsche when new

Séduisant coupé avec toit ouvrant
Moteur et boîte de vitesses d'origine
Utilisée à l'origine comme voiture du service de presse Porsche

Without Porsche's diminutive 356, the company would not be where it is today. Over 76,000 were built from 1948 to 1965 in coupé, cabriolet, and speedster body style. The first major update to the 356 platform was the 356 A, which was introduced in 1956 and featured a curved windshield and slightly modified suspension. A new 1,600-cubic centimetre engine replaced the

Sans la Porsche 356, le constructeur n'en serait pas au niveau qu'il a atteint aujourd'hui. Plus de 76 000 exemplaires en ont été produits entre 1948 et 1965 dans leurs différentes versions, coupé, cabriolet et Speedster. La première évolution majeure du modèle a été la 356 A, présentée en 1956 avec un pare-brise incurvé et des suspensions légèrement modifiées. Un nouveau moteur

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

88 bhp, 1,582 cc OHV horizontally opposed four-cylinder engine, four-speed manual transmission, torsion bar independent front suspension, swing axle independent rear suspension, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,100

Moteur quatre-cylindres à plat refroidi par air, 1 582 cm^3, soupapes en tête, 88 ch, transmission manuelle à quatre rapports, suspension avant indépendante avec barre de torsion, suspension arrière indépendante avec demi-essieux oscillants, freins à tambours à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 100 mm.

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

1.5-litre engine. These cars also received a new instrument panel, which included a tachometer and a fuel gauge, and also featured a lowered floor, which helped to improve legroom. The top-shelf engine for the 356 A was the 'Super' version, which produced 88 horsepower.

Built as a 356 A 1600 Super for the 1958 model year, chassis number 103435 boasts the desirable sunroof coupé body style. Originally finished in Ivory and fitted with rare accessories, including wind deflectors, headrests, and a horn-push ring, the car was retained by Porsche when new as a press car. It is believed that the car used to be owned by a French Porsche dealer, who restored the car to its current configuration upon his retirement, and that it was retained by him for many years thereafter. Acquired by the current owner from classic Porsche dealer Serge Heitz in early 2014, the car was bought on the advice of noted Porsche specialist Andy Prill, who confirmed the car's status as a genuine sunroof coupé and press car. The car retains its original engine and gearbox, and the bootlid and doors are stamped with their proper body numbers.

Simply stated, this is a 356 to cherish and enjoy, and one that will not disappoint.

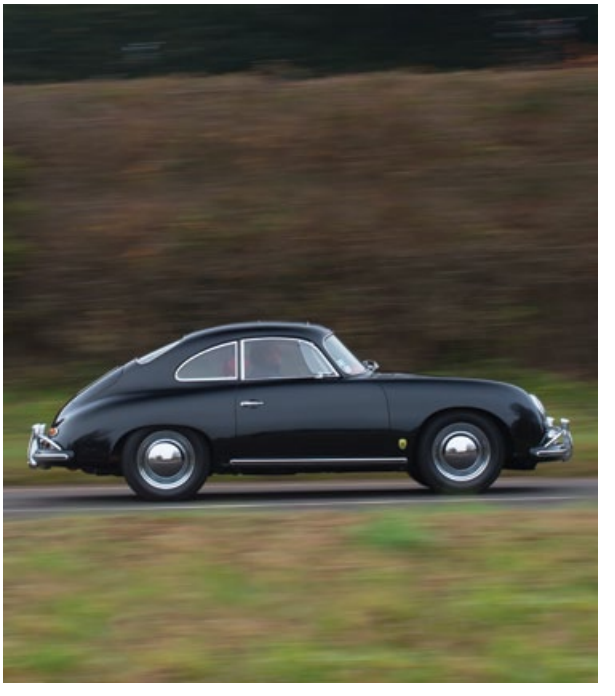
de 1 600 cm^3 venait alors remplacer le 1,5 litre initial. La voiture héritait d'un nouveau tableau de bord comprenant un compte-tours et une jauge à essence, mais aussi d'un plancher abaissé, ce qui offrait davantage d'espace pour les jambes. Le moteur le plus affûté de la 356A était la version "Super", qui développait 88 ch.

Produite en version 356A 1600 Super pour l'année-modèle 1958, cette voiture (châssis n°103435) se présente dans une séduisante version coupé à toit ouvrant. Peinte à l'origine de teinte ivoire et équipée de rares accessoires tels que des déflecteurs, des appuie-tête et un cerclo-avertisseur, la voiture a été choisie à l'origine par Porsche pour être utilisée par son service de presse. Il semblerait qu'elle ait appartenu à un agent Porsche français qui l'a restaurée dans sa configuration actuelle après sa retraite, et l'a ensuite conservée pendant de nombreuses années. Acquise par l'actuel propriétaire chez le revendeur Porsche Serge Heitz au début de 2014, cette Porsche 356 a été achetée sur les conseils du spécialiste Porsche Andy Prill qui a confirmé son authenticité de coupé toit ouvrant et d'ancienne voiture de presse. Elle est équipée de son moteur et de sa boîte de vitesses d'origine, le couvercle de coffre et les portes étant frappés de leur numéro propre.

En un mot, cette 356 est une voiture à choyer et apprécier, et elle apportera toute satisfaction à son propriétaire.







174

1965 MERCEDES-BENZ 600 SEDAN

CHASSIS / CHÂSSIS: **100.012.12.000297** ENGINE / MOTEUR: **100.980.12.000313**

€70.000 – €95.000



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

A wonderfully preserved example in very good condition

Presented with its original specification navy blue paint and velour interior

Ordered new with several desirable options, including air conditioning and rear door curtains

Exemplaire magnifiquement préservé et en excellent état

Présentée dans sa teinte d'origine bleu marine, avec intérieur en velours

Commandée neuve avec plusieurs options désirables, dont un système d'air conditionné et des rideaux de portes arrière

As a worthy successor to the 'Grosser' Mercedes-Benz 770, the all-new 600 sedan debuted at the Frankfurt Auto Show in 1963. Representing state-of-the-art automotive engineering in just about every department, the newcomer featured an overhead camshaft, fuel-injected 6.3-litre V-8 engine, air suspension with variable ride control, a

Digne héritière des Mercedes 770 "Grosser", la toute nouvelle limousine 600 était dévoilée au Salon de Francfort 1963. Représentant le nec plus ultra de la technique dans tous les domaines, le nouveau modèle était équipé d'un moteur V8 de 6,3 litres à injection et doté d'un ACT par banc, d'une suspension pneumatique avec correcteur

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

250 hp, 6,332 cc SOHC V-8 engine with Bosch mechanical fuel injection, four-speed automatic transmission, double-wishbone hydraulic front suspension, low-pivot swing-axle rear suspension, adjustable hydraulic self-levelling, and four-wheel servo-assisted hydraulic disc brakes. Wheelbase: 3,302 mm

Moteur V8, 6 332 cm3, 250 ch, 1 ACT par banc, injection mécanique Bosch, transmission automatique quatre rapports, suspension avant hydraulique à doubles triangles, suspension arrière à bras oscillants, système de correcteur d'assiette hydraulique, freins à disques à assistance hydraulique sur les quatre roues. Empattement 3 302 mm.

DOCUMENTS
Irish Vehicle Registration Document

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

four-speed automatic transmission, four-wheel disc brakes, power-assisted steering, central locking, and separate heating and ventilation systems for the front and rear compartments. Mercedes-Benz's pioneering engineering approach with the 600 set a precedent for its luxury saloons, which continues to this day.

The early short-wheelbase example offered here was delivered via Cologne on 25 May 1965 to a well-known Dutch industrial family in the believed unique colour of dark navy blue. Several expensive options were ordered, including air conditioning, velour interior, rear door curtains, and a twin rear-view mirror, which allowed the driver to view the passengers. Being an early 600, it was also built with several desirable features, including a veneered instrument binnacle and soft closing doors.

Presented today in largely original condition, this 600 is being offered from the personal collection of a Mercedes-Benz restorer who has subjected it to a full respray. The chrome has been maintained from new and presents very well, whilst the panel gaps are still commensurate with factory standards. The original velour is very much the same and wear is consistent with the mileage of just over 56,000 miles. Mechanically, this 600 has received attention whilst in the current ownership and is in good running order. It should be noted that the matching-numbers engine is in fact a period factory replacement, something which is common amongst the early 600s. Furthermore, the car has been fully repainted following the catalogue photography.



The 'Grosser Mercedes' is an iconic symbol of motoring wealth and an automobile whose price new today would be almost unimaginable. It stands as a highlight of the 20th century production of Mercedes-Benz, and this example is sure to meet the standards of one seeking a fine example of this legendary automobile.

d'assiette, d'une boîte automatique quatre rapports, de freins à disques sur les quatre roues, d'une assistance de direction, d'une fermeture centralisée et de systèmes de chauffage et ventilation séparés pour les compartiments avant et arrière. L'approche avant-gardiste que montrait Mercedes avec sa 600 établissait un précédent pour ses futures conduites intérieures de luxe, selon une tradition qui se poursuit encore aujourd'hui.

L'exemplaire châssis court que nous proposons a été livré le 25 mai 1965 à Cologne à une famille d'industriels hollandais connue, dans la teinte bleu marine probablement unique. De nombreuses options coûteuses faisaient partie de la commande, comme un système d'air conditionné, une sellerie en velours, des rideaux de portes arrière et un double rétroviseur, ce qui permettait au chauffeur de voir les passagers. S'agissant d'une des premières 600, elle présente aussi plusieurs équipements désirables, comme un support d'instruments de tableau de bord en bois et des portes à fermeture douce.

Aujourd'hui en état quasiment d'origine, cette 600 provient de la collection d'un restaurateur de Mercedes qui lui a fait bénéficier d'une peinture complète. Les chromes ont été entretenus depuis l'origine et ont une belle présentation, alors que les ajustements de panneaux de carrosserie sont encore conformes aux standards usine. Le velours d'origine n'a guère souffert et son usure correspond au kilométrage d'un peu plus de 90 120 km. Mécaniquement, cette 600 a été bien traitée entre les mains de l'actuel propriétaire et se présente en bon état de fonctionnement. Il est à noter que le moteur (dont le numéro concorde) est en réalité un remplacement d'usine d'époque, ce qui est assez commun avec les premières 600.

Cette imposante Mercedes est un symbole emblématique d'aisance automobile, et une voiture dont le prix neuf aujourd'hui serait presque inimaginable. Elle représente un sommet dans la production automobile Mercedes du 20e siècle, et celle que nous proposons ici est certaine de répondre aux critères de celui qui recherche un bel exemplaire de cette automobile de légende.

175

1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

COACHWORK / CARROSSERIE: **BERTONE** CHASSIS / CHÂSSIS: **AR 613457**

€350.000 – €425.000



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

One of only 501 examples constructed
One of the first 50 GTAs produced in the model's first year
Original engine fitted
Documented in 'Alleggerita', by Tony Adriaensens

Seulement 501 exemplaires produits
Fait partie d'une des 50 premières séries de GTA, fabriquée durant la première année du modèle
Équipée de son moteur d'origine
Documentée dans l'ouvrages de Tony Adriaensens, "Alleggerita"

With five European Touring Car Championship manufacturer's titles between 1965 and 1972, the Alfa Romeo GTA (and its GTAm derivative) sits comfortably alongside the Mini Cooper, Lotus Cortina, and BMW M3 as one of the all-time Touring Car greats. That they were driven by the likes of Jochen Rindt, Andrea de Adamich, Ignazio Giunti, and Spartaco Dini—some of the most

Avec à son actif cinq titres constructeurs au Championnat d'Europe des voitures de tourisme en 1965 et 1972, l'Alfa Romeo GTA (ainsi que la version GTAm) fait partie, à côté des Mini Cooper, Lotus Cortina et BMW M3, des voitures les plus légendaires de cette catégorie. Elle a été pilotée par des pilotes de la trempe de Jochen Rindt, Andrea de Adamich, Ignazio Giunti et Spartaco Dini, parmi les plus charismatiques

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

150 hp, 1,570 cc twin-overhead cam inline 4 engine, twin Weber 45 DCOE14 carburettors, five-speed manual transmission, independent front suspension with twin wishbones and coil spring/damper units, and rigid axle rear suspension with coil spring/dampers. Wheelbase: 2,350 mm

Moteur quatre-cylindres en ligne, 1 570 cm^3, 150 ch, 2 ACT, deux carburateurs Weber 45 DCO14, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant indépendante à doubles triangles et combinés ressorts-amortisseurs, essieu arrière rigide avec combinés ressorts-amortisseurs. Empattement 2 350 mm.

DOCUMENTS
Belgian Certificat d'Immatriculation

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

charismatic and spectacular drivers of their generation—merely reinforces that reputation.

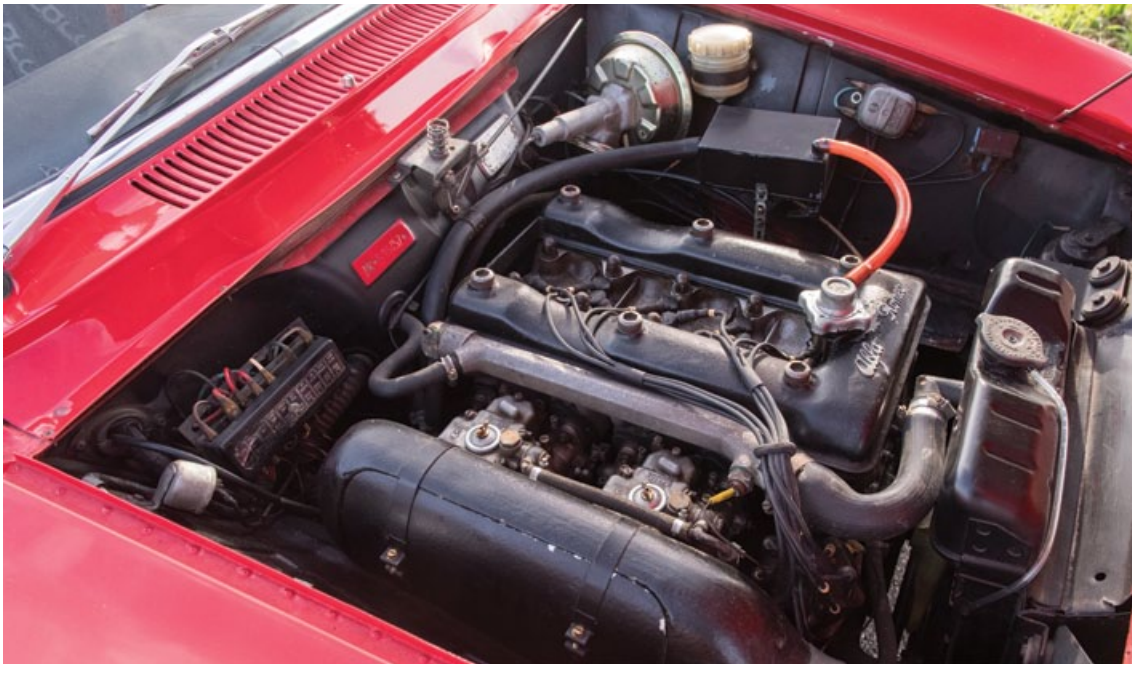
Outwardly similar to the road-going Giulia GT, the GTA was unashamedly a homologation special for racing purposes, with a mere 501 cars built between 1965 and 1969. A twin-plug cylinder head with larger valves raised power from the 105 horsepower of the standard GT to 115 horsepower for the GTA 'Stradale', and anything from 150–170 horsepower for the racing versions. Extensive use of lightweight engine components, a spartan racing interior, magnesium alloy wheels, and ultra-thin 'Peraluman' alloy bodywork led to the GTA tipping the scales at 740 kilograms dry – some 200 kilograms lighter than the GT.

Chassis number AR 613457 was delivered on 8 June 1965 to the 'Societa per il Commercio dei Prodotti Alfa Romeo' dealership in Agno, Switzerland, and the fitment of several period 'Autodelta' factory racing options (including original sliding-type windows, aluminium bellhousing, alloy airbox, fibreglass doors, oil catch tank, and extra-wide Campagnolo magnesium wheels) points towards the car having competed in some sort of motorsport early in its life.

et spectaculaires de leur génération, ce qui ne fait que renforcer sa réputation.

Identique extérieurement à la Giulia GT de route, la GTA était une spéciale d'homologation destinée à la compétition, avec une production qui s'est limitée à 501 exemplaires entre 1965 et 1969. Une culasse double allumage et des soupapes plus grosses permettaient de faire passer la puissance de 105 ch sur le modèle standard à 115 ch sur la GTA "Stradale", et même autour de 150 à 170 ch sur les versions compétition. L'utilisation d'alliage pour les composants mécaniques, un aménagement intérieur dépouillé, des jantes magnésium et une carrosserie ultra-fine en alliage de "Peraluman" permettait au poids de la GTA de s'établir à 740 kg à sec, quelque 200 kg de moins que la GT de série.

La voiture portant le n° de châssis AR 613457 a été livrée le 8 juin 1965 à la concessions du nom de "Societa per il Commercio dei Prodotti Alfa Romeo", à Agno, en Suisse. La présence d'options compétition d'époque "Autodelta" d'usine (comme des vitres coulissantes, une cloche d'embrayage en aluminium, une boîte à air en alliage, des portes en fibre de verre, un réservoir de récupération d'huile, des jantes larges Campagnolo en alliage) laisse entendre que la voiture a pris part à quelques courses au début de son existence.









It would remain in Switzerland until 1980, thereafter being sold to three successive German owners – including the renowned Alfa Romeo collector Siegfried Otto Hepp – the last of whom retained the car until 2015. Significantly, its time in Germany was very much one of conservation and occasional demonstration appearances. At a time when the European Historic Racing scene was becoming increasingly competitive, with some GTAs being developed beyond period specification, AR 613457 remained in unmolested and original form.

Elle est restée en Suisse jusqu'en 1980, puis vendue à trois propriétaires allemands successifs dont Siegfried Otto Hepp, le collectionneur Alfa Romeo connu. Le dernier d'entre eux a conservé la voiture jusqu'en 2015. Il est intéressant de noter que son séjour en Allemagne a correspondu surtout à une période de préservation, avec quelques démonstrations occasionnelles. A une époque où le championnat d'Europe historique devient de plus en plus compétitif et où certaines GTA sont préparées au-delà de leurs spécifications d'origine, AR 613457 est restée dans sa forme d'origine, non modifiée.

Consequently, the car retains its original 1,600-cubic centimetre twin-plug engine (including the correct magnesium valve cover, sump, and Weber 45 DCOE14 carburettors), as well as other GTA-specific components, including the five-speed close-ratio gearbox, differential, driveshafts, oil and water radiators, and rare GTA seats and floor covering. Unusually, whereas many 1600 GTAs have been fitted with the later type 1300 GTA cylinder head—introduced in 1967, and affording a higher compression ratio and consequently higher power output—this car retains its original 1965-specification 1,600 unit.

As in period, the GTA remains a remarkably versatile and capable car. Whether it be the Tour Auto, Spa 6 Hours, U2TC series, or merely a spirited country drive, they are capable of performing all with equal aplomb. To do so in such a remarkably preserved and correct example as this would surely be a rare opportunity indeed.

Par conséquent, la voiture est équipée de son moteur 1600 double allumage d'origine (avec le couvre arbres à cames, le carter en magnésium et les carburateurs 45 DCOE14 corrects), de même que d'autres composants spécifiques à la GTA, dont la boîte à cinq rapports rapprochés, le pont arrière, les arbres de transmission, les radiateurs d'huile et d'eau, ainsi que de rares sièges et protections de planchers GTA d'origine. Alors que certaines GTA 1600 ont été équipées d'une culasse plus tardive de GTA 1300 (introduite en 1967 et permettant un taux de compression plus élevé), la présente voiture est dotée de son moteur 1600 aux spécifications 1965 d'origine.

Comme à l'époque, la GTA est une voiture extrêmement polyvalente et performante. Qu'il s'agisse du Tour Auto, des Spa 6 Hours, des séries U2TC ou simplement de balades sur des routes de campagne, elle est parfaitement à son aise dans tous ces contextes. Profiter de toutes ses qualités au volant d'un exemplaire aussi remarquablement préservé constitue une opportunité particulièrement rare.



176

1986 FERRARI TESTAROSSA 'MONOSPECCHIO'

CHASSIS / CHÂSSIS: **ZFFTA17B000066437** ENGINE / MOTEUR: **00019**

€130.000 – €150.000



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

Early single-mirror, Italian-delivery example
The most desirable iteration of the 1980s icon
18,000 kilometres and three owners from new, with books and tools

Un des premiers modèles avec rétroviseur unique, livrée neuve en Italie
Version la plus désirable de cette icône des années 80
18 000 km d'origine et seulement trois propriétaires, avec manuels et trousse à outils

Introduced the night before the opening of the 1984 Paris Motor Show at the famed Lido nightclub on the Champs-Élysées, Ferrari's dramatic Testarossa took the world by storm. It quickly proved to be one of Ferrari's most popular models and earned a place of honour on many a bedroom wall, becoming the poster child for a generation.

Présentée en 1984 au Lido, sur les Champs-Elysées, la veille de l'ouverture du Salon de Paris, la spectaculaire Ferrari Testarossa a immédiatement fait fureur. Elle est rapidement devenue l'une des Ferrari les plus recherchées et a pris une place de choix comme poster affiché au mur des chambres, devenant une figure emblématique pour toute une génération.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

380 bhp, 4,943 cc DOHC horizontally opposed 12-cylinder engine with Bosch K-Jetronic fuel injection, five-speed manual transmission, four-wheel independent suspension with unequal-length wishbones, coil springs, and anti-roll bars; and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,550 mm

Moteur douze-cylindres à plat, 4 943 cm^3, 2 ACT par banc, 380 ch, injection Bosch K-Jetronic, transmission manuelle cinq rapports, suspension à quatre roues indépendantes à double triangles inégaux, ressorts hélicoïdaux et barres antiroulis, freins à disque à commande hydraulique sur les quatre roues. Empattement 2 550 mm

DOCUMENTS
UK V5

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Ferrari took its customers' comments on the Berlinetta Boxer models to heart when designing the Testarossa to be a more user-friendly car overall. Increasing the Testarossa's width by nearly 15 centimetres and its wheelbase by 63.5 millimetres, it offered passengers more interior room while also giving it a more menacing stance on the road. The flat-12 cylinder engine was redesigned with four valves per cylinder and received a new clutch as well. Horsepower was increased to 380, which provided the car with a 0–60 mph time of just over five seconds and a top speed of just under 180 mph.

The most sought-after Testarossas include both the early single-mirror examples for their unique looks as well as European-specification models for their free-flowing exhaust, lack of catalytic converters, smaller rear bumper, and increased performance.

This particular Testarossa, one of these highly desirable 'Monospecchio', European-delivery examples, was sold new to Italy in 1986. Ordered in the classic combination of Rosso Corsa over Tan, the original and unmolested paint and interior still presents extremely well. Up until 2015 when it was acquired by the current owner, this Testarossa had been enjoyed by just two Italian owners and driven only 18,000 kilometres. It is also accompanied by its original books and tools and has been recently serviced by Simon Furlonger. For the individual looking for that quintessential 1980s red Ferrari, this would be an excellent choice.

En développant la Testarossa, Ferrari a pris à cœur de tenir compte des commentaires émis par ses clients à propos de la Berlinetta Boxer, afin de rendre cette nouvelle voiture globalement plus facile à utiliser. En augmentant la largeur de la voiture de près de 15 cm et son empattement de 63,5 mm, les occupants disposaient d'un habitacle plus spacieux, sous une carrosserie qui présentait une allure plus menaçante sur la route. Le moteur douze-cylindres à plat avait été modifié et recevait quatre soupapes par cylindre, tout en étant relié à un nouvel embrayage. La puissance passait à 380 ch, ce qui permettait à ce bolide d'accélérer de 0 à 100 km/h en à peine plus de 5 s et d'atteindre une vitesse de pointe de près de 290 km/h.

Les Testarossa les plus recherchées présentent quelques particularités qui les distinguent : le rétroviseur extérieur unique des premières versions, mais aussi l'échappement plus "libre" propre aux modèles aux spécifications européennes, leur absence de pot catalytique, leur pare-chocs arrière plus petit et leurs performances plus élevées.

Cette Testarossa en particulier, issue de la série très désirable des "Monospecchio" réservées au marché européen, a été livrée neuve en Italie en 1986. Elle a été commandée dans la combinaison classique "Rosso Corsa" et intérieur brun ; la peinture extérieure et la sellerie d'origine ont encore une très belle apparence. Jusqu'à ce qu'elle soit acquise en 2015 par son propriétaire actuel, cette Testarossa n'a été utilisée que par deux précédents propriétaires italiens et n'affiche que 18 000 km d'origine. Elle vient avec ses manuels et sa trousse à outils d'origine, et elle a récemment été révisée par Simon Furlonger. Pour ceux qui recherchent cette Ferrari emblématique des années 1980, cet exemplaire sera un excellent choix.





177

1992 PORSCHE 911 CARRERA RS

CHASSIS / CHÂSSIS: **WPOZZZ96ZNS491688** ENGINE / MOTEUR: **62N82504**

€175.000 – €225.000



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

Single ownership and 17,300 kilometres from new
One of just 1,916 M001-specification Carrera RS Coupés produced

Described by Paul Frere as 'virtually a road-legal version of the Carrera Cup model', the 964 RS is a true track-day weapon for the street. Utilizing the uprated Type M64/03 air-cooled flat-six, a lightened flywheel helped to improve engine response. Power is managed through a G50/10 five-speed manual transmission with closer ratios and steel synchronisers, along with a limited-slip differential.

Un seul propriétaire et 17 300 km depuis l'origine
Seulement 1 916 exemplaires de Carrera RS aux spécifications M001

Présentée par Paul Frère comme "pratiquement une version route de la Porsche Carrera Cup", la 964 RS est une véritable machine de piste pour la route. Elle est équipée du six-cylindres à plat Type M64/03 amélioré, avec un volant d'inertie plus léger pour une meilleure réactivité du moteur. La puissance est transmise à une boîte de vitesses G50/10 cinq rapports, avec des rapports

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Type 964. 260 bhp, 3,600 cc SOHC air-cooled horizontally opposed six-cylinder engine, electronic fuel injection with DME management, five-speed manual transmission, four-wheel independent suspension with front coil springs and McPherson struts, rear semi-trailing arms, adjustable anti-roll bars, and four-wheel hydraulic disc brakes with ABS. Wheelbase: 2,270 mm

Type 964. Six-cylindres à plat, refroidissement par air, 3 600 cm3, 1 ACT par banc, 260 ch, injection électronique, transmission manuelle cinq rapports, suspension avant et arrière indépendante avec jambes McPherson et ressorts hélicoïdaux à l'avant, bras semi-tirés à l'arrière, barres antiroulis réglables, freins à disque sur les quatre roues avec ABS. Empattement 2 270 mm.

DOCUMENTS
German Fahrzeugbrief

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

Furthermore, the 964 RS was lowered by 40 millimetres from the standard ride height, and the suspension was fitted with stiffer springs and shocks in addition to adjustable anti-roll bars. The body shell was entirely seam-welded for increased stiffness, light alloy was used for the front bonnet, and thinner glass was employed for some of the windows. Tipping the scales at just over 1,230 kilograms (2,712 pounds), the RS was a sparkling performer and could easily hold its own on the track against almost any competitor in skilled hands.

Purchased new by a German collector of Porsches and offered by him today, this particular Guards Red over Black 964 RS has travelled just 17,300 kilometres from new under his custodianship. It has been properly cared for and routinely maintained its entire life, and it is accompanied by a complete set of owner's manuals and a file of service invoices.

It is often argued that the best Porsches are the lightweight, track-ready variants, and many would argue that the Carrera RS is the most exciting of the 964 generation. This example certainly will not disappoint.

plus courts et des synchros acier. Elle est reliée à un différentiel autobloquant.

Par ailleurs, la 964 RS était abaissée de 40 mm par rapport à la version standard et la suspension recevait des ressorts et amortisseurs plus durs, en plus de barres antiroulis réglables. Entièrement soudée pour améliorer la rigidité, la carrosserie comportait un capot avant en alliage et certains vitrages bénéficiaient d'un verre plus fin. Avec un poids de 1 230 kg, la RS offrait de brillantes accélérations et pouvait se mesurer sur la piste à n'importe quelle autre concurrente en bonnes mains.

Achetée neuve par un collectionneur de Porsche allemand qui la propose aujourd'hui à la vente, cette 964 RS rouge avec intérieur noir n'a parcouru que 17 300 km depuis l'origine, entre ses mains. Ayant toujours reçu des soins suivis, elle est accompagnée d'un jeu complet de manuels d'utilisation et d'un dossier de factures d'entretien.

Les versions allégées, prévues pour la piste, sont souvent considérées comme les meilleures Porsche et certains affirment que la Carrera RS est la plus excitante de la gamme 964. Cette exemplaire ne risque pas de décevoir.



178

1993 BENTLEY CONTINENTAL R

COACHWORK / CARROSSERIE: **MULLINER PARK WARD** CHASSIS / CHÂSSIS: **SCBZ803D4PCX42719**

€50.000 – €70.000



Under 35,000 kilometres from new
First new-style Bentley in two decades
In the tradition of the golden era of Continental motoring

Moins de 35 000 km d'origine
Première Bentley affichant un nouveau style, en 20 ans
Dans la lignée de l'âge d'or des Continental

The first Bentley since 1963 not to share a body with a Rolls-Royce, the Continental R combined traditional elements with modern innovations to create a car that helped re-establish Bentley as a producer of ultra-exclusive luxury vehicles.

Première Bentley à ne plus partager sa carrosserie avec une Rolls-Royce depuis 1963, la Continental R représentait une combinaison d'éléments traditionnels et d'innovations dans le but de créer une voiture capable de redonner à Bentley sa position de constructeur de voitures de luxe extrêmement exclusives.

SPECIFICATIONS / CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

360 bhp, 6,750 cc turbo V-8 with Bosch K-Motronic fuel injection, four-speed automatic transmission, all-wheel independent suspension with front wishbones and coil springs, rear semi-trailing arms with self-levelling control and hydraulic telescopic dampers, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 3,061 mm

Moteur V8 turbocompressé, 6 750 cm^3, 360 ch, injection Bosch K-Motronic, transmission automatique à quatre rapports, quatre roues indépendantes avec triangles de suspension et ressorts hélicoïdaux à l'avant, bras semi-oscillants, correcteur d'assiette et amortisseurs télescopiques à l'arrière, freins à disque sur les quatre roues. Empattement 3 061 mm.

DOCUMENTS
Italian Libretto

See page 6-7 for VAT status explanation.
Voir page 6-7 pour information concernant la TVA et les taxes d'importation.

The idea for an entirely new Bentley began in the mid-'80s, when 'Project 90' – a full-size, fibreglass mock up – was exhibited at the 1985 Geneva Motor Show. The project was so well received that Bentley hired John Heffernan and Ken Greenley to aid in the design of a standalone two-door coupe to wear the Bentley badge. Codenamed 'Nepal', what would become the Continental R had to call back to the decades of Bentley tradition while also propelling the company into the next millennium.

The Continental R was the first Bentley Continental to have an all-steel body, with the shape designed to lower drag co-efficient and enhance performance. Mechanically, Bentley used this opportunity to introduce the latest four-speed automatic transmission and place the gear lever in the centre console for a change. The interior was the height of luxury, using the traditional high-quality wood veneer, in addition to electrically controlled seats and a full-length console, which could be removed for an additional rear seat. The Continental R handled impressively, and the turbocharged engine provided top speeds of 145 mph.

Presented here is one of the last chassis to roll out for the 1993 model year, with remarkably low mileage. Offered from its current custodian in Italy, the car's last service was in June of 2013, but it has only travelled 3,000 kilometres since. It is also accompanied by a full set of owner's manuals. One notable feature of the 1993 model year is that all the Bentley badges were enamelled in green, a characteristic this car shares. One of the last Bentleys that truly recalls the golden days of high-speed Continental motoring, purely for pleasure and presented here in the desirable, elegant colours of Brooklands Green over Tan leather, a more elegant and luxurious example would be hard to find.

L'idée de produire une Bentley entièrement nouvelle a germé dans les années 1980, lorsque le « Projet 90 », une maquette à l'échelle 1 en fibre de verre, fut présentée au Salon de Genève en 1985. Cette étude rencontra un tel succès que Bentley fit appel à John Heffernan et Ken Greenley pour qu'ils participent à la conception d'un projet indépendant de coupé deux portes portant l'écusson Bentley. Sous le nom de code « Nepal », celle qui allait devenir la Continental R se devait de remémorer des décennies de tradition Bentley tout en propulsant la marque vers le nouveau millénaire.

La Continental R était la première Bentley disposant d'une carrosserie entièrement en acier, dont a forme était conçue pour limiter le coefficient aérodynamique et améliorer les performances. Mécaniquement, Bentley a profité de cette opportunité pour introduire une toute nouvelle transmission automatique à quatre rapports dont le levier de commande se situait désormais sur la console centrale. L'habitacle de grand luxe bénéficiait de placages de bois précieux et comportait des sièges à réglages électriques et d'une console centrale sur toute la longueur de l'habitacle, qui pouvait être enlevée pour gagner une place supplémentaire à l'arrière. La Continental R impressionnait par son comportement, et son moteur turbocompressé permettait d'atteindre la vitesse maximale de 233 km/h.

L'exemplaire présenté ici est l'un des derniers châssis de l'année-modèle 1993, avec un kilométrage remarquablement faible. Proposé par son actuel utilisateur basé en Italie, sa dernière révision a été effectuée en 2013 et seulement 3 000 km ont été parcourus depuis. Elément notable sur les Bentley produites en 1993, les écussons étaient en émail vert, caractéristique que l'on retrouve sur cette voiture. Dans son élégante combinaison vert Brooklands avec intérieur en cuir brun, il s'agit là d'une des dernières Bentley rappelant l'âge d'or des Continental et de leur pur plaisir de conduite. Un exemplaire plus élégant et luxueux s'avérera difficile à trouver.





ACKNOWLEDGEMENTS

PHOTOGRAPHY

Simone Caldirola
Simon Clay
Remi Dargegen
Dirk De Jager
Jason Dodd
Tom Gidden
Darin Schnabel
Tim Scott
Tom Wood

CREATIVE DEPARTMENT MANAGER

Craig Plowman

CREATIVE DEPARTMENT

Adriaan Geluk
Joe Martin
Patrick Olds
Anthony Poupard
Martin Steele
Jordan Kwasnycia
Kristen Robert

PRINTER

L&S Printing
London, UK

RESEARCH & EDITORIAL

Melissa Al-Jaishi
Katie Blaszkiewicz
Diane Brandon
Mike Daly
Paul Darvill
Greg Duckloe
Simon Ham
Peter Linsky
Eugene Robertson
Jarrett Rothmeier
Jonathan Sierakowski
Michael Squire
Chris Summers
Lauren Warchol

SPECIAL THANK YOU

Angelo Amadesi
Aston Martin Heritage Trust
Aston Service Dorset
Corsaresearch
Jürgen Barth
Matthew Bennett
Philip Boulton
Fred Blogs
British Motor Industry Heritage Trust
Fabio Collina
Ferrari Classiche
Jaguar Heritage Trust
LAT Images
Maurice Louche
Maranello Concessionnaires Archive
Marcel Massini
Mercedes-Benz Classic Center
Simon Moore
Porsche Cars North America
Prill Porsche Classics
Rolls-Royce Enthusiasts' Club (Hunt House)
Rolls-Royce Foundation
Steve Waddingham





RM AUCTIONS | Sotheby's



VIEW LOTS • CONSIGN • REGISTER TO BID

www.rmsothebys.com



A GENTLEMAN'S COLLECTION

THE PRIDE & PASSION OF *Orin Smith*

An Exclusive Friday Evening at

AMELIA ISLAND • 10-11 MARCH 2017

THE RITZ-CARLTON, AMELIA ISLAND, FLORIDA

Register to Bid Today



RM AUCTIONS | Sotheby's

CORPORATE +1 519 352 4575 CALIFORNIA +1 310 559 4575 UK +44 (0) 20 7851 7070

www.rmsothebys.com

BUYING AT AUCTION

KEY TO LOT SYMBOLS

The following symbols, if utilised in this auction catalogue, are identified below in their meaning. Please contact the management of RM Sotheby's with any inquiries prior to bidding.

† **Import Duty Applicable**

Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission).

BUYER'S PREMIUM

• 12% + VAT for automotive lots

• 17% + VAT for all other lots (including motorcycles and memorabilia)

This sale will be conducted in euros, and as such, all bids must be submitted in euros. Estimates given in this catalogue in any other currency have been calculated using an exchange rate determined by RM at the time of printing and are provided purely for the convenience of our international bidders.

POST-SALE SETTLEMENT

In the event of a successful bid, our Administration department will e-mail you a copy of your Bill of Sale and wire transfer instructions following the sale. We ask that all payments be received by wire transfer in full on or before 5:00 p.m. on the first business day following the auction. International clients are advised that wire transfers may take multiple days for funds to transfer, and as such, we ask for banking institutions to confirm the transfer directly with our Administration department once initiated.

ADDITIONAL FEES AND TAXES

In addition to your final bid price, you are responsible to pay a 12% + VAT buyer's commission on all automotive lots purchased and/or a 17% + VAT buyer's commission on all non-automotive lots purchased. International clients are also advised to inform themselves of potential import duties that would be due upon import of the lot to its final destination.

ACHETER AUX ENCHÈRES EN VENTE PUBLIQUE

SYMBOLES ACCOMPAGNANT LES LOTS

Les symboles suivants, s'ils sont utilisés dans ce catalogue, correspondent à l'explication ci-dessous. Veuillez contacter la direction de RM Sotheby's pour toute information avant d'enchérir.

† **Droits de douane applicables**

Veuillez noter que ce lot est soumis à la TVA sur le prix d'achat total (prix au marteau plus commission)

COMMISSION ACHETEUR

• 12% + TVA pour tous les lots automobiles

• 17% + TVA pour tous les autres lots (y compris motocyclettes et automobilia)

Cette vente sera menée en euros et, par conséquent, toutes les enchères seront portées en euros. Les estimations indiquées dans le présent catalogue dans toutes autre devise ont été calculées à un taux de change déterminé par RM au moment de mettre sous presse et sont fournies uniquement pour le confort de nos enchérisseurs internationaux.

RÈGLEMENT APRÈS LA VENTE

Dans le cas où le lot vous est adjugé, notre Département Administration vous enverra après la vente par e-mail une copie de votre bordereau d'achat et les instructions pour le virement. Nous demandons que tous les règlements nous parviennent par virement bancaire en totalité au plus tard ou avant 17 heures le premier jour ouvrable suivant la vente. Les clients internationaux sont avertis que les virements bancaires peuvent demander plusieurs jours avant que les fonds ne soient effectivement transférés et, dans ce cas, nous demandons aux institutions bancaires de confirmer directement le virement dès que celui-ci est lancé auprès de notre Département Administration.

FRAIS ET TAXES ADDITIONNELS

Sur le prix d'adjudication, l'enchérisseur devra payer des frais acheteur au taux de 12 pour cent + TVA sur tous les lots automobiles et/ou de 17 pour cent + TVA sur tous les lots non automobiles qu'il aura acquis. Il est aussi vivement conseillé aux clients internationaux de s'informer par eux-mêmes du montant des droits de douane qui pourraient être dus du fait de l'importation du lot dans son pays de destination.

AMELIA ISLAND • 10-11 MARCH 2017

THE RITZ-CARLTON, AMELIA ISLAND, FLORIDA



1961 FERRARI 250 GT SWB BERLINETTA
COACHWORK BY SCAGLIETTI; CHASSIS NO. 2639
Ferrari Classiche certified; Multiple Platinum Award winner
Best of Show at Concorso Italiano 2015; Ferrari Classiche Cup at Cavallino 2016

RM AUCTIONS | Sotheby's

VISIT US ONLINE FOR ADDITIONAL CARS ON OFFER

www.rmsothebys.com

IMPORTANT NOTICE TO BUYERS AND SELLERS

Please note that RM Auctions has put in place a guarantee with Catlin Insurance Company UK Limited, via Aquila Underwriting LLP trading as Vectura Underwriting, with registered offices at 1st floor, 80 Leadenhall Street, London, EC3A 3DH, contact Stephen Fletcher, to secure the availability of sale proceeds as required by law. Please be aware that this sale is conducted in accordance with our Conditions of Business printed at the back of this catalogue. Potential bidders should familiarise themselves with this important information prior to registering to bid. Any queries relating to the operation of this sale or its content should be addressed to RM Auctions Ltd.

IMPORT TO THE U.S.A.

Please be aware that certain vehicles, including those less than 25 years old, may not be eligible for import into the United States. Interested parties are advised to consult with a licensed U.S. customs broker to make their own determinations prior to bidding on any lot in the sale. In any event, RM and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

IMPORT TO CANADA

Please be aware that most vehicles less than 15 years old cannot be imported to Canada. Import rules are subject to change, and interested parties are advised to make their own determinations prior to bidding on any lot in the sale. In any event, RM and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

LOTS UNDER TEMPORARY IMPORT

Following the sale, those lots under temporary import will remain under the control of RM Auctions until payment of local tax or re-exportation outside of the EU.

AVIS IMPORTANT AUX ACHETEURS ET AUX VENDEURS

Veuillez noter que RM Auctions s'est assurée auprès de Catlin Insurance Company UK Limited, par l'intermédiaire d'Aquila Underwriting LLP agissant sous le nom de Vectura Underwriting dont le siège est domicilié 1st Floor, 80 Leadenhall Street, London, EC3A 3DH, représenté par Stephen Fletcher, afin de garantir la disponibilité des produits de la vente comme la loi l'exige. Nous vous prions de bien noter que cette vente est conduite dans le respect des Conditions Générales qui figurent au dos de ce catalogue. Les enchérisseurs potentiels sont réputés avoir pris connaissance de ces importantes informations avant de se faire inscrire en tant qu'enchérisseur. Toute demande d'information sur la tenue de cette vente ou sur son contenu (les Lots) doit être adressée à RM Auction Ltd.

IMPORTATIONS AUX USA

Veuillez noter que certains véhicules y compris ceux âgés de moins de 25 ans peuvent être interdits d'importation aux USA. Il est conseillé aux personnes intéressées de consulter un transitaire en douanes américain avant de décider d'enchérir sur un lot quelconque de la vente. En aucun cas, RM et ses affiliés ne fournissent des indications de quelque nature que ce soit concernant les conditions d'importation, quel que soit le pays et l'âge du lot.

IMPORTATIONS AU CANADA

Veuillez noter que la plupart des véhicules âgés de moins de 15 ans peuvent être interdits d'importation au Canada. En raison d'un changement toujours possible de la réglementation, il est conseillé aux personnes intéressées de ne se décider qu'en toute connaissance de cause avant d'enchérir sur un lot quelconque de la vente. En aucun cas, RM et ses affiliés ne fournissent des indications de quelque nature que ce soit concernant les conditions d'importation, quel que soit le pays et l'âge du lot.

LOTS EN IMPORTATION TEMPORAIRE

Après la vente, les lots admis sous le régime de l'importation temporaire resteront sous le contrôle de RM Auctions jusqu'à complet paiement des taxes locales ou la réexportation en dehors de l'UE.



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE
dal
1929

BMW
GROUP
Classic

Rolls-Royce

RM AUCTIONS | Sotheby's

www.rmsothebys.com

The RM Sotheby's Villa Erba sale is held in partnership with the revered Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

BIDDING INCREMENTS

Under normal circumstances, the auction estimate of the lot being auctioned off will determine the minimum increment the auctioneer will accept according to the following schedule. Please note that due to the nature of a live auction, it is at the auctioneer's sole discretion to accept bids outside of what is being asked for during the live auction.

ESTIMATE	MINIMUM INCREMENT
€50.000	€2.500
€250.000	€5.000
€500.000	€10.000

TRANSPORTATION, SHIPPING, AND STORAGE

We strongly advise buyers to make immediate arrangements for the collection and transport of a purchased lot(s). It is the buyer's responsibility to make their own arrangements, but RM is pleased to offer our clients the services of the following companies:

CARS
James Walker
t: +44 (0) 12 8485 0950 (ext. 210)
m: +44 (0) 79 0864 5852
james@carseurope.net

Cosdel UK Ltd.
Peter Matcham
t: +44 (0) 13 0480 3000
peter@cosdel.com

Roger Benaim
Frank Benaim
t: +33 146 27 4848
frank@rogerbenaim.com

ADMINISTRATION CONTACT INFORMATION

PAS D'ENCHÈRE

Dans des circonstances normales, le montant de l'estimation du lot mis aux enchères déterminera le pas d'enchère (le supplément de somme ajouté à la dernière enchère) que le commissaire priseur acceptera selon le tableau ci-dessous. Veuillez noter, en raison de la nature d'une vente aux enchères publiques, qu'il appartient au seul commissaire priseur d'accepter de prendre des enchères en dehors de ce qui est normalement demandé au cours de la vente publique.

ESTIMATION	PAS D'ENCHÈRE MINIMUM
€50.000	€2.500
€250.000	€5.000
€500.000	€10.000

TRANSPORT, EXPÉDITION ET STOCKAGE

Nous conseillons vivement aux acheteurs de prendre immédiatement toutes les dispositions nécessaires à la collecte et au transport du ou des lots achetés. Ces dispositions personnelles relèvent de la responsabilité de l'acheteur, mais RM est en mesure de proposer à ses clients les services des entreprises suivantes :

CARS
James Walker
t: +44 (0) 12 8485 0950 (ext. 210)
m: +44 (0) 79 0864 5852
james@carseurope.net

Cosdel UK Ltd.
Peter Matcham
t: +44 (0) 13 0480 3000
peter@cosdel.com

Roger Benaim
Frank Benaim
t: +33 146 27 4848
frank@rogerbenaim.com



NATALIE KEOGH

t : +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7538 096 696
nkeogh@rmsothebys.com



REBECCA JOHNSON

t: +1 519 352 4575
m: +1 226 229 0662
rjohnson@rmsothebys.com



TANYA PAWLAK

t: +1 519 437 3029
m: +1 734 660 0015
tpawlak@rmsothebys.com

Carnet de Passages en Douane
Provided under agreement with FIA and AIT

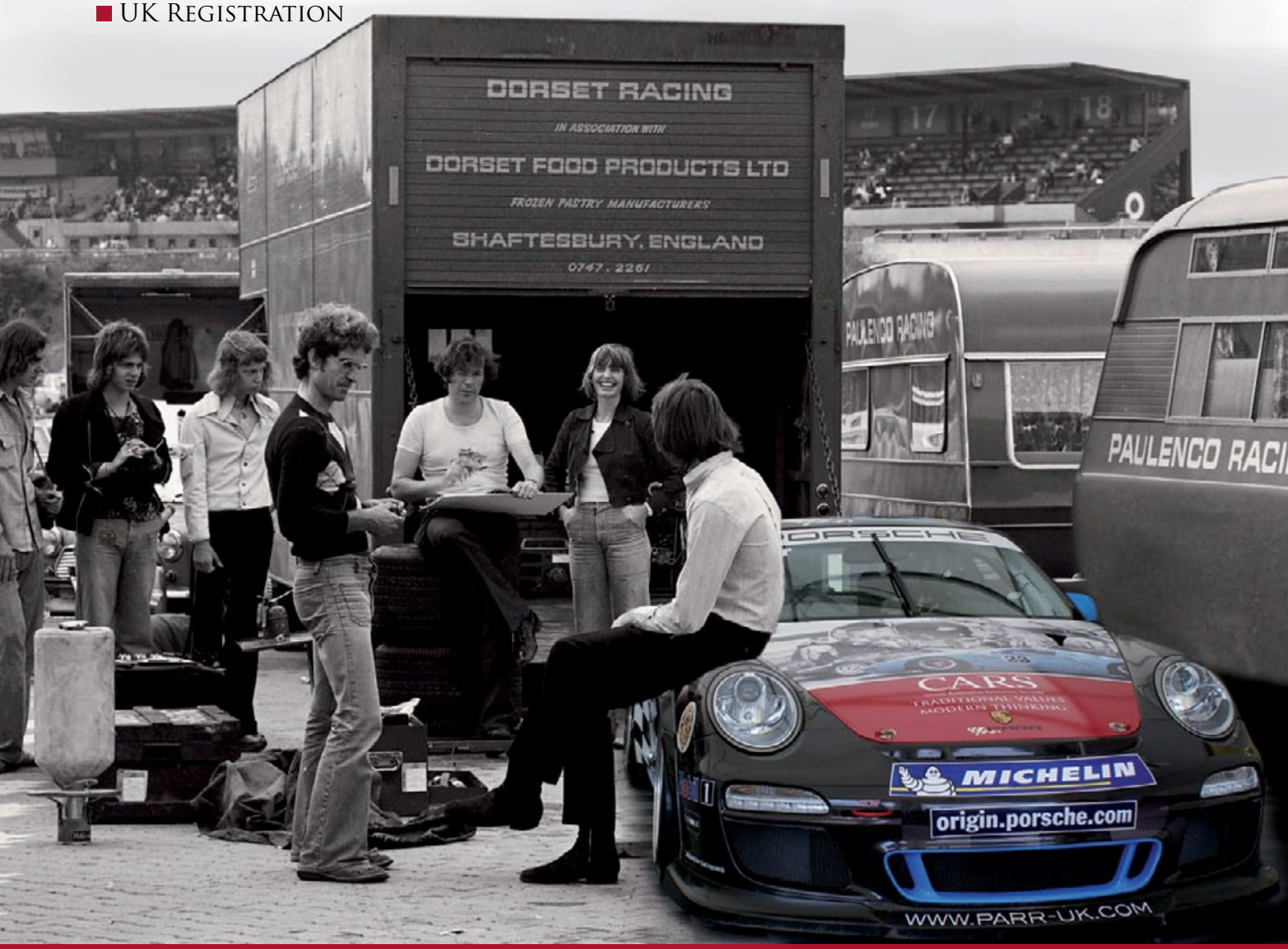
Tel: +44 (0) 1284 333 812
Email: carnetservices@carseurope.net

CARS

Classic Automotive Relocation Services

TRADITIONAL VALUES
MODERN THINKING

- Sea and Air Freight
- Worldwide Customs Brokerage
- Race and Rally Transportation
- International Storage
- UK and European Trucking
- UK Registration



JAPAN
Tel: +81 (0)45 306 7043
Email: info@carsjp.net
Web: www.carsjp.net

LOS ANGELES
Tel: +1 310 695 6403
Email: info@carsusa.com
Web: www.carsusa.com

NEW YORK
Tel: +1 516 210 6868
Email: info@carsusa.com
Web: www.carsusa.com

EUROPE
Tel: +44 (0) 1284 850 950
Email: info@carseurope.net
Web: www.carseurope.net

REMOVAL OF PURCHASED LOTS

All purchased lots will be removed from the auction site immediately following the auction and taken to a secure storage facility that is operated by CARS. The fee for this removal is €500 + VAT per lot, which will be charged to the Buyer. Day-to-day storage fees will be charged at €40 + VAT per day, per lot, commencing on Saturday, 11 February, until full payment and instructions for transportation have been received. Please note that the Buyer is required to insure their lot while it is being stored on their behalf.

CARS
Hayley Painter
t: +44 1284 850 950
hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

IMPORTANT NOTE: Any party wishing to collect a car from the Paris storage facility must first call CARS in advance of arrival to arrange payment and to confirm that CARS has a release from RM Sotheby's.
Please note that cars will be removed from temporary storage in Paris on Friday, 10 March, and delivered to CARS' UK base at the owner's expense.

RETRAIT DES LOTS

Tout lot adjugé sera retiré du lieu de la vente immédiatement après celle-ci et conduit dans un lieu de stockage sécurisé géré par CARS. Les frais de stockage qui s'élèvent à €500 + TVA par lot seront à la charge de l'Acheteur. Les frais de stockage par jour et par lot s'élèvent à €40 + TVA à compter du samedi, 11 février, jusqu'à réception du règlement complet et des instructions concernant le transport du lot. Veuillez noter que l'Acheteur est tenu d'assurer lui-même son ou ses lots lorsque ceux-ci sont stockés en son nom par nos soins.

CARS
Hayley Painter
t: +44 1284 850 950
hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

NOTE IMPORTANTE : Toute personne désirant prendre possession de lots qui lui ont été adjugés et stockés dans le magasin sécurisé devra prendre contact auparavant avec Hayley Painter de CARS.

TRANSPORTATION CONTACT INFORMATION



NATALIE KEOGH

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7538 096 696
nkeogh@rmsothebys.com



GREG ANDERSON

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 79 6006 8687
ganderson@rmsothebys.com

EXPOSITION
CONCEPT CARS ET DESIGN AUTOMOBILE



OPEL GT CONCEPT

FESTIVAL AUTOMOBILE INTERNATIONAL

32EME EDITION

PARIS, LES INVALIDES

DU 1ER AU 5 FÉVRIER 2017

WWW.FESTIVALAUTOMOBILE.COM

M6 · JCDecaux · Le Point · AKKA TECHNOLOGIES · CEREALIS · Europe 1 · Lagardère publicité

DASSAULT SYSTEMES · Musée de l'Armée Invalides · Gouverneur Militaire de Paris · LALIQUE · GQ · RM Auctions · Sotheby's · Château Phélan Ségur · Le Point Auto · Lydéric Événement

CONDITIONS OF BUSINESS

GENERAL

The following Conditions of Business ("Conditions") apply to all sales by RM at Auction to the exclusion of any other terms that the Buyer, the Seller, or any bidder seek to impose or incorporate, or which are implied by custom, practice, or course of dealing in the field of the sales at Auction.

No alteration to the Conditions will be binding unless accepted by RM in writing. The Conditions are subject to amendment by RM by the posting of notices or by oral announcement made by the Auctioneer prior to or during the sale, provided it is reasonable for it to do so.

Participation in the sale implies acceptance of the Conditions.

1. DEFINITIONS

In these conditions:

1.1 "Auction" means the Auction sale in respect of which a Lot is consigned for sale according to applicable law.

1.2 "Auctioneer" means the person who will conduct the Auction.

1.3 "Buyer" means the person to whom a Lot is knocked down by the Auctioneer.

1.4 "Buyer's Premium" shall have the meaning given in Condition 21.1.

1.5 "Catalogue" includes any advertisement, brochure, estimate, price list or other publication relating to one or more Lots.

1.6 "Expenses" in relation to the Auction of any Lot means RM's charges and expenses including, but not limited to, insurance, storage, illustrations, photography costs, cataloguing costs, special advertising, packing and freight of that Lot and any VAT or other tax in lieu of VAT at the applicable rate.

1.7 "Hammer Price" means the price in the currency in which the Auction is conducted at which a Lot is knocked down by the Auctioneer to the Buyer.

1.8 "Lot" means any item(s) consigned with the view to its or their sale at Auction.

1.9 "Motor Vehicle" means any item included or proposed to be included in a sale of Motor Vehicles.

1.10 "Purchase Price" means the Hammer Price together with the Buyer's Premium and any VAT or other tax in lieu of VAT at the applicable rate, Expenses and any additional charges due.

1.11 "Reserve" means the minimum Hammer Price agreed between RM and the Seller at which a Lot may be sold.

1.12 "RM" means RM Auctions Limited (co. no. 5812660).

1.13 "Sale Proceeds" means the net amount due to the Seller being the Hammer Price less the Seller's Commission, Expenses and any other amount due to RM from the Seller plus any VAT or other tax in lieu of VAT at the applicable rate.

1.14 "Seller" means the person who offers the Lot for sale.

1.15 "Seller's Commission" shall have the meaning given in Condition 12.1.

1.16 "VAT" means Value Added tax applicable at the prevailing rate in France on the date of the Auction.

2. RM AS AGENT

Except where it is expressly stated to be selling as principal, RM sells as agent for the Seller.

3. RM'S DISCRETION

3.1 RM has the right at its sole discretion to refuse any bid, to divide any Lot, to combine two or more Lots, to withdraw any Lot and, in the case of dispute, to put any Lot up for Auction again.

3.2 If RM is notified about the Seller's alleged breach of any of the Conditions before it has remitted the Sale Proceeds to the Seller, it may at its sole discretion withhold payment until that dispute is resolved. RM may, however, deduct any sums that are due to it from the sum held.

CONDITIONS GÉNÉRALES

GÉNÉRALITÉS

Les conditions générales suivantes (les « Conditions ») s'appliquent à toutes les ventes aux enchères réalisées par RM à l'exclusion de toutes autres conditions que l'Acheteur, le Vendeur ou tout enchérisseur cherche à imposer ou à inclure, ou qui sont implicites de par les usages en vigueur dans le domaine des Ventes.

Aucune modification des Conditions n'aura force obligatoire à moins d'être acceptée par RM par écrit. Les Conditions sont susceptibles d'être modifiées par RM, à condition que ces modifications soient raisonnables, par l'affichage d'avis ou des annonces orales par le Commissaire-priseur avant ou pendant une Vente.

La participation à une Vente implique l'acceptation des Conditions

1. DÉFINITIONS

Dans les présentes Conditions:

1.1 « Vente » désigne la vente aux enchères au cours de laquelle un Lot est proposé la vente, ainsi que toute autre vente de biens meubles conformément à la législation applicable.

1.2 « Commissaire-priseur » désigne la personne qui dirigera la Vente.

1.3 « Acheteur » désigne la personne à qui un Lot est adjugé par le Commissaire-priseur.

1.4 « Commission Acheteur » a la signification indiquée dans la Condition 21.1.

1.5 « Catalogue » désigne toute publicité, brochure, estimation, liste des prix ou autre publication concernant un ou plusieurs Lots.

1.6 « Frais », à propos de la vente d'un Lot quelconque, signifie les frais et dépens de RM y compris, sans limitation, assurance, stockage, illustrations, coûts des photographies, coûts d'élaboration des catalogues, publicité spéciale, conditionnement et transport , la TVA ou de toute autre taxe tenant lieu de TVA au taux en vigueur étant en sus.

1.7 « Prix Marteau » signifie le prix auquel un Lot est adjugé à l'Acheteur par le Commissaire-priseur dans la devise de la Vente.

1.8 « Lot » signifie tout(s) bien(s) meuble (s) consigné(s) dans le but d'être vendu(s) au cours de la Vente.

1.9 « Véhicule Automobile » signifie tout objet inclus ou qu'il est prévu d'inclure dans une Vente de véhicules automobiles.

1.10 « Prix d'Achat » signifie le Prix Marteau et la Commission Acheteur, les Frais et tous autres coûts qui sont dus, la TVA ou de toute autre taxe tenant lieu de TVA au taux en vigueur étant en sus.

1.11 « « Prix de Réserve » signifie le Prix Marteau minimum auquel un Lot peut être vendu, convenu entre RM et le Vendeur.

1.12 « RM » signifie RM Auctions Limited (co. no. 5812660).

1.13 « Produit de la Vente » signifie le montant net dû au Vendeur, soit le Prix Marteau moins la Commission Vendeur, les Frais et tout autre montant dû à RM par le Vendeur, la TVA ou de toute autre taxe tenant lieu de TVA au taux en vigueur étant en sus.

1.14 « Vendeur » signifie la personne qui propose un Lot à la Vente.

1.15 « Commission Vendeur » a la signification indiquée dans la Condition 12.1.

1.16 « TVA » signifie la taxe sur la valeur ajoutée applicable au taux en vigueur en France au jour de la Vente.

2. RM EN QUALITÉ DE MANDATAIRE

Sauf lorsqu'il est expressément stipulé qu'il vend pour son propre compte, RM agit en qualité de mandataire du Vendeur.

3. POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE DE RM

3.1 RM a le droit, à sa seule discrétion, de refuser toute enchère, de diviser tout Lot, de combiner deux ou plusieurs Lots, de retirer tout Lot et, en cas de litige, de remettre tout Lot à la Vente.

3.2 Si RM est informé du non-respect par le Vendeur d'une quelconque Condition avant d'avoir remis le Produit de la Vente au Vendeur, il peut à sa discrétion retenir le paiement tant que le litige n'aura pas été réglé. RM pourra cependant déduire des sommes retenues toutes sommes qui lui sont dues.

Sotheby's EST. 1744
Collectors gather here.



erotic
passion & desire

Auction London 16 February 2017

JACQUES LOYSEL
La Grande Névrose, circa 1896
Estimate £120,000–180,000

Viewing 10 – 15 February

34–35 NEW BOND STREET, LONDON W1A 2AA

ENQUIRIES +44 (0)20 7293 5704 CONSTANTINE.FRANGOS@SOTHEBYS.COM
SOTHEBYS.COM/EROTIC

DOWNLOAD SOTHEBY'S APP
FOLLOW US @SOTHEBYS

EST. 1744

CONDITIONS OF BUSINESS

4. LIABILITY

4.1 Nothing in these Conditions shall limit or exclude RM, Buyer or Seller liability for death or personal injury caused by its negligence, or the negligence of its employees, agents or subcontractors (as applicable), fraud or fraudulent misrepresentation or for any matter in respect of which it would be unlawful to exclude or restrict liability.

4.2 Subject to Condition 4.1:

4.2.1 RM shall not be liable to the Buyer, the Seller, any bidder or any other related person for any injury, damage or loss sustained by any person while on RM's premises (including any premises where an Auction may be conducted or where a Lot or part of a Lot may be on view from time to time);

4.2.2 RM shall not be liable to the Buyer, the Seller, any bidder or any other related person for any damage to or the loss or destruction of a Lot;

4.2.3 RM shall not be liable to the Buyer, the Seller, any bidder or any other related person for any injury, damage or loss caused by any Lot;

4.2.4 RM shall under no circumstances whatsoever be liable to the Buyer, the Seller, any bidder or any other person, whether in contract, tort (including negligence), breach of statutory duty or otherwise, for any loss of profit, or any indirect or consequential loss arising under or in connection with these Conditions;

4.2.5 RM's total liability to the Buyer in respect of all losses, whether in contract, tort (including negligence), breach of statutory duty or otherwise, shall be limited to the aggregate of the Hammer Price of the relevant Lot and the Buyer's Premium; and

4.2.6 RM's total liability to the Seller in respect of all losses arising under or in connection with these Conditions, whether in contract, tort (including negligence), breach of statutory duty or otherwise, shall be limited to the Sale Proceeds of the Lot.

5. GOVERNING LAW

5.1 These Conditions (and any dispute or claim relating to them or their subject matter, their enforceability or their termination [including non-contractual claims]) are to be governed by and construed in accordance with French law.

5.2 The Tribunal of Grande Instance of Paris shall have jurisdiction to settle any claim, dispute or issue whether arising out of or in connection with Conditions or otherwise (including non-contractual claims).

6. MONEY LAUNDERING

The Seller and the Buyer agree to provide all information and assistance reasonably requested by RM to enable RM to comply with the money laundering laws and regulations in force in France.

7. NOTICES

7.1 Any notice by RM to a Seller, Buyer or any other person under or in connection with these Conditions may be delivered by hand or sent by first class mail and shall be deemed to have been received:

7.1.1 If hand-delivered, at the time of delivery;

7.1.2 If sent by mail, two days after the date of posting.

7.2 In proving service by delivery:

7.2.1 By hand, it shall be necessary only to produce a receipt for the notice signed by or on behalf of the addressee;

7.2.2 By post, it shall be necessary only to prove that the notice was contained in a pre-paid envelope which was duly addressed and posted first class

CONDITIONS GÉNÉRALES

4. RESPONSABILITÉ

4.1 Aucune disposition des présentes ne peut limiter ou exclure la responsabilité de RM, de l'Acheteur ou du Vendeur en cas de décès ou de blessures corporelles résultant de leur négligence ou de la négligence de leurs employés, mandataires ou sous-traitants (selon le cas), fraude ou fausse déclaration ou dans tout autre cas pour lequel une exclusion ou limitation de responsabilité serait contraire à la loi.

4.2 Sous réserve de la Condition 4.1:

4.2.1 RM ne sera pas tenu responsable vis-à-vis de l'Acheteur, du Vendeur, de tout enchérisseur ou de toute autre personne concernée en cas de blessure, dégât ou perte subi par toute personne se trouvant dans les locaux de RM (y compris tous locaux dans lesquels une Vente peut avoir lieu ou dans lesquels un Lot ou une partie d'un Lot peut être exposé de temps à autre);

4.2.2 RM ne sera pas tenu responsable vis-à-vis de l'Acheteur, du Vendeur, de tout enchérisseur ou de toute autre personne concernée en cas de dégâts causés à un Lot ou de perte ou destruction d'un Lot;

4.2.3 RM ne sera pas tenu responsable envers l'Acheteur, le Vendeur, tout enchérisseur ou toute autre personne concernée en cas de blessure, dégât ou perte causé par un Lot;

4.2.4 RM ne sera en aucun cas tenu responsable envers l'Acheteur, le Vendeur, tout enchérisseur ou toute autre personne, que ce soit au titre de la responsabilité contractuelle ou délictuelle (même en cas de négligence), d'un manquement à une obligation légale, ou de quelque autre manière, de tout manque à gagner, ou de tout dommage indirect découlant ou étant en relation avec les Conditions;

4.2.5 La responsabilité totale de RM à l'égard de l'Acheteur que ce soit au titre de la responsabilité contractuelle ou délictuelle (même en cas de négligence), d'un manquement à une obligation légale, ou de quelque autre manière, sera limitée à la somme totale du Prix Marteau du Lot concerné et la Commission Acheteur; et

4.2.6 La responsabilité totale de RM l'égard du Vendeur, que ce soit au titre de la responsabilité contractuelle ou délictuelle (même en cas de négligence), d'un manquement à une obligation légale, ou de quelque autre manière, sera limitée au Produit de la Vente du Lot.

5. DROIT APPLICABLE

5.1 Les présentes Conditions (et tout litige ou réclamation les concernant ou concernant leur objet, leur caractère exécutoire ou leur résiliation (y compris les réclamations non contractuelles) sont régies par le droit français.

5.2 Le Tribunal de Grande Instance de Paris a compétence pour trancher toute réclamation, litige ou différend découlant de ou lié aux Conditions (y compris les réclamations non contractuelles).

6. BLANCHIMENT D'ARGENT

Le Vendeur et l'Acheteur s'engagent à fournir toutes les informations et l'assistance raisonnablement sollicitées par RM afin de permettre à RM de respecter les lois et règlements relatifs au blanchiment d'argent en vigueur en France.

7. AVIS

7.1 Toutee notification par RM à un Vendeur, à un Acheteur ou à toute autre personne, dans le cadre ou à propos des présentes Conditions, pourra être remis en main propre ou envoyé par courrier recommandé avec avis de réception et sera réputé avoir été reçu:

7.1.1 à la date de la remise s'il est remis en main propre;

7.1.2 Deux jours après la date de dépôt à la poste.

7.2 Comme preuve de remise par un service de livraison:

7.2.1 En main propre, le récépissé de l'avis signé par ou au nom du destinataire;

7.2.2 Par courrier, il faudra seulement prouver que l'avis était contenu dans une enveloppe en port payé dûment adressée et envoyée en recommandée.

Sotheby's EST. 1744
Collectors gather here.



NOW!

Auction Paris 23 February 2017

Viewing 18, 20, 21 and 22 February

76, RUE DU FAUBOURG SAINT-HONORÉ, 75008 PARIS

ENQUIRIES +33 (0)1 53 05 52 26 JONAS.TEBIB@SOTHEBYS.COM
SOTHEBYS.COM

DOWNLOAD SOTHEBY'S APP
FOLLOW US @SOTHEBYS

EST. 1744

CONDITIONS OF BUSINESS

8. GUARANTEE WITH CATLIN INSURANCE

8.1 Please note that RM Auctions have put in place a guarantee with Catlin Insurance Company UK Limited, via Aquila Underwriting LLP trading as Vectura Underwriting, with registered offices at 122 Leadenhall Street, London, EC3V 4AB, contact Steve Hall, to secure the availability of sale proceeds as required by law. Please be aware that this sale is conducted in accordance with our Conditions of Business printed at the back of this catalogue. Potential bidders should familiarise themselves with this important information prior to registering to bid. Any queries relating to the operation of this sale or its content should be addressed to RM Auctions Ltd.

THE SELLER'S CONDITIONS

9. WARRANTIES BY THE SELLER

9.1 The Seller represents and warrants to RM and to the Buyer that:

9.1.1 The Seller is the owner of the Lot or is properly authorized to sell the Lot by the owner and is able to sell the Lot with full title guarantee free from all encumbrances and third party claims or rights;

9.1.2 The Seller has complied with all requirements relating to any export or import of the Lot or has notified RM in writing of any failure to comply with such requirements by the Seller or any previous owner of the Lot;

9.1.3 The Seller has notified RM in writing of any material alterations to the Lot of which the Seller is aware and of any concerns expressed by third parties in relation to the authenticity, provenance, origin, age, condition or quality of the Lot and has provided RM with all such information in the Seller's possession or control;

9.1.4 The Motor Vehicle may lawfully be used on a road and complies with all statutory provisions and that there is in force any test certificate required by law in relation to such use or the Seller has notified RM in writing that the Motor Vehicle cannot lawfully be used on a road;

9.1.5 The information about the Lot given to RM, and statements made about it, are true and accurate. In the event of a Lot which is discovered not to be in the state in which the Seller represented to RM that it was, RM may at its absolute discretion whether before or after the Lot is sold carry out such work to the Motor Vehicle as is necessary to put it into the state that the Seller represented it to be and shall deduct the cost of such work from any sums due to the Seller.

9.2 The Seller shall compensate RM and the Buyer in full for all losses, damages, Expenses and other costs which are caused by the Seller's breach of any obligation of the Seller under the warranties set out in Condition 9.1.

10. VEHICLE REGISTRATION NUMBERS

10.1 If the Seller wishes to sell the Motor Vehicle but to retain the right to the registration number of the Motor Vehicle, it is the Seller's responsibility to notify RM in writing.

10.2 It shall be the Seller's responsibility to take all necessary steps to ensure that the current vehicle registration number is reserved and that a new number is allocated prior to the Motor Vehicle being sold at the Auction, and if he does not do so RM, shall not be responsible for any loss or damage whatsoever arising out of the sale of the Motor Vehicle or its registration number.

10.3 RM may, at its discretion (without any assumption of responsibility or duty toward the Seller or the Buyer), take such steps to facilitate the reservation or transfer of any particular registration number as it thinks fit in order to assist the Seller or Buyer but strictly on condition that no claim attaches to RM for taking any such steps whether arising out of RM's negligence or any other cause whatsoever.

CONDITIONS GÉNÉRALES

8. GARANTIE AUPRÈS DE CATLIN INSURANCE

8.1 Veuillez noter que RM Auctions s'est assurée auprès de Catlin Insurance Company UK Limited, par l'intermédiaire d'Aquila Underwriting LLP agissant sous le nom de Vectura Underwriting, dont le siège est domicilié 122 Leadenhall Street, London, EC3V 4AB, représenté par Steve Hall, afin de garantir la disponibilité des produits de la vente comme la loi l'exige. Nous vous prions aussi de bien noter que cette vente est conduite dans le respect des Conditions Générales qui figurent au dos de ce catalogue. Les acheteurs potentiels sont réputés avoir pris connaissance de ces importantes informations avant de se faire inscrire en tant qu'enchérisseur. Toute demande d'information sur la tenue de cette vente ou sur son contenu (les Lots) doit être adressée à RM Auction Ltd.

CONDITIONS DU VENDEUR

9. GARANTIES DU VENDEUR

9.1 Le Vendeur déclare et garantit à RM et à l'Acheteur que:

9.1.1 Le Vendeur est le propriétaire du Lot ou est dûment autorisé par le propriétaire à vendre le Lot et est en mesure de vendre le Lot en garantissant que son titre de propriété est libre de toutes garanties et de recours et droits de tiers;

9.1.2 Le Vendeur a rempli toutes les obligations relatives à l'exportation ou à l'importation du Lot ou a informé RM par écrit du non-respect de ces obligations par le Vendeur ou par tout propriétaire antérieur du Lot;

9.1.3 Le Vendeur a informé RM par écrit de toute importante altération du Lot dont le Vendeur a connaissance et tous problèmes exposés par des tiers concernant l'authenticité, la provenance, l'origine, l'âge, l'état ou la qualité du Lot et a communiqué à RM toutes les informations à ce sujet qui sont en sa possession ou sous son contrôle;

9.1.4 Le Véhicule Automobile peut être utilisé sur la route en toute légalité, il est conforme à toutes les dispositions légales et dispose des certificats d'essai éventuellement exigés par la loi concernant cette utilisation, ou le Vendeur a informé RM par écrit que le Véhicule Automobile ne peut pas être légalement utilisé sur une route;

9.1.5 Les informations concernant le Lot remis à RM, et les déclarations le concernant, sont exactes. S'il s'avère qu'un Lot n'est pas dans l'état déclaré par le Vendeur à RM, RM pourra, à son entière discrétion, soit avant soit après la vente du Lot, faire les travaux nécessaires sur le Véhicule Automobile pour le mettre dans l'état déclaré par le Vendeur et il déduira le coût de ces travaux des sommes dues au Vendeur.

9.2 le Vendeur dédommagera entièrement RM et l'Acheteur de tous dommages et pertes, Frais et autres coûts résultant du non-respect par le Vendeur de toute obligation du Vendeur au titre des garanties prévues dans cette Condition 9.1.

10. NUMÉROS D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES

10.1 Si le Vendeur souhaite vendre le Véhicule Automobile mais conserver le droit au numéro d'immatriculation du Véhicule Automobile, il incombe au Vendeur d'en informer RM par écrit.

10.2 Il incombe au Vendeur de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que le numéro d'immatriculation actuel du véhicule soit réservé et qu'un nouveau numéro soit affecté avant la Vente du Véhicule Automobile; s'il ne prend pas ces mesures, RM ne sera pas tenu responsable des pertes ou dommages éventuels de quelque nature que ce soit découlant de la Vente du Véhicule Automobile ou de son numéro d'immatriculation.

10.3 RM peut, à sa discrétion, (sans assumer aucune responsabilité ou obligation envers le Vendeur ou l'Acheteur de quelque nature que ce soit) prendre les mesures qu'il estimera nécessaires pour faciliter la réservation ou le transfert de tout numéro d'immatriculation particulier afin d'aider le Vendeur ou l'Acheteur, mais à la stricte condition qu'aucune réclamation ne soit formulée contre RM pour la prise de telles mesures, en raison de la négligence de RM ou de toute autre cause quelle qu'elle soit.

CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

DAYS OF ELEGANCE

26th - 28th May 2017 / Cernobbio, Lake Como (Italy)



Find more detailed information: www.concorsodeleganzavilladeste.com

BMW GROUP Classic

THE NEXT 100 YEARS

Rolls-Royce Motor Cars Limited

CONDITIONS OF BUSINESS

11. RESERVES
11.1 The Auctioneer will commence and advance the bidding at levels and in increments he considers appropriate and is entitled to place a bid or series of bids on behalf of the Seller, up to the Reserve on the Lot.
11.2 The Seller may place a Reserve on any Lot prior to the Auction, and once placed, it may not be changed without the written consent of RM. All Lots will be sold without Reserve unless a Reserve has been agreed by RM in writing.
11.3 Where a Reserve has been agreed, only RM may bid on behalf of the Seller. If the Seller makes a bid, then the Auctioneer may knock the Lot down to the Seller without observing any Reserve and the Seller shall pay to RM the Buyer's Premium in addition to the Seller's Commission and Expenses.
11.4 The Seller shall not bid on his own Lot.
11.5 Where a Reserve is agreed, RM may sell a Lot for less than the Reserve but shall account to the Seller as if the Lot had been sold for the Reserve.
11.6 If no Reserve has been placed on a Lot, RM shall in no way be held liable should the Lot be purchased for a price below any lowest estimate of the Lot given in any Catalogue.
11.7 Any Reserve agreed with the Seller in a currency other than that in which the Auction is conducted shall be converted into the currency in which the Auction is conducted on the day of the Auction at an exchange rate determined by RM acting in its sole discretion.

12. SELLER'S COMMISSION AND EXPENSES
12.1 RM shall be entitled to deduct from the Hammer Price and retain an amount equal to 10% of the Hammer Price or such other sum agreed by RM in writing ("Seller's Commission"), plus VAT or any other applicable sales tax on the Seller's Commission, together with Expenses and any other sums due from the Seller to RM.
12.2 The Seller acknowledges RM's right to retain the Buyer's Premium payable by the Buyer.

13. PHOTOGRAPHY AND ILLUSTRATIONS
The Seller permits RM to photograph and make illustrations of any Lot and to use at RM's discretion any photograph or illustration of or in respect of a Lot supplied by the Seller whether or not in conjunction with the Auction. The copyright for all photographs taken and illustrations made of any Lot by or on behalf of RM shall be the absolute property of RM.

14. RM'S ESTIMATES AND DESCRIPTIONS
14.1 RM gives no warranty or representation as to the selling price of any Lot. Any estimate given by RM, whether written or oral and whether or not printed in any Catalogue, as to the estimated selling price of any Lot is a statement of opinion only and may be subject to revision from time to time at RM's sole discretion and should not be relied upon as an indication of the actual selling price.
14.2 RM shall not be liable to the Seller for any error or misstatement in or omission from the description of any Lot in any Catalogue where RM has:
14.2.1 Been provided with such description by the Seller or any person on his behalf; or
14.2.2 Provided the Seller with a copy of such description prior to publication of the Catalogue, and neither the Seller nor any person on his behalf has notified RM in writing within 7 days of provision of such description of any error or misstatement in or omission from the description.
14.3 RM has no duty to the Seller or Buyer to investigate the accuracy of the description of any Lot provided by or on behalf of the Seller.

CONDITIONS GÉNÉRALES

11. PRIX DE RÉSERVE
11.1 Le Commissaire-priseur ouvrira et fera monter les enchères aux prix et selon les paliers qu'il estime adaptés, et il a le droit de porter une enchère ou une série d'enchères au nom du Vendeur dans la limite du Prix de Réserve du Lot.
11.2 Le Vendeur peut fixer un Prix de Réserve sur un lot quelconque avant la Vente et, une fois fixé, celui-ci ne peut pas être modifié sans le consentement écrit de RM. Tous les Lots seront vendus sans Prix de Réserve à moins qu'un Prix de Réserve ait été convenu par écrit par RM.
11.3 Lorsqu'un Prix de Réserve a été convenu, seul RM peut porter une enchère au nom du Vendeur. Si le Vendeur porte une enchère sur son propre Lot, le Commissaire-priseur peut adjuger le Lot au Vendeur sans observer de Prix de Réserve et le Vendeur règlera à RM la Commission Acheteur en sus de la Commission Vendeur et des Frais.
11.4 Le Vendeur ne doit pas enchérir sur son proper terrain.
11.5 Si un Prix de Réserve a été fixé, RM peut vendre un Lot à un prix inférieur au Prix de Réserve mais il se comportera vis à vis du Vendeur comme si le Lot avait été vendu au Prix de Réserve.
11.6 Si aucun Prix de Réserve n'a été fixé pour un Lot, RM ne sera en aucune manière tenu responsable si le Lot est acheté à un prix inférieur à l'estimation basse publiée dans un Catalogue pour ce Lot.
11.7 Tout Prix de Réserve convenu avec le Vendeur dans une devise autre que celle dans laquelle a lieu la Vente sera converti dans la devise dans laquelle a lieu la Vente le jour de la Vente à un taux de change fixé par RM à sa seule discrétion.

12. COMMISSION VENDEUR ET FRAIS
12.1 RM pourra déduire du Prix Marteau et retenir un montant égal à 10% du Prix Marteau ou tout autre montant convenu avec RM par écrit (« commission Vendeur »), plus la TVA ou toute autre taxe tenant lieu de TVA au taux en vigueur, ainsi que les frais et tous autres montants dus à RM par le Vendeur.
12.2 Le Vendeur reconnaît le droit de RM de recevoir la commission acheteur par l'acheteur.

13. PHOTOGRAPHIES ET ILLUSTRATIONS
Le Vendeur autorise RM, à titre gratuit, à photographier et à faire des illustrations de tout lot et à utiliser, comme RM l'entend, toute photographie ou illustration de ou relative à un lot fourni par le Vendeur que ce soit dans le cadre de la Vente ou non. le droit d'auteur de toutes les photographies prises et de toutes les illustrations faites de tout lot par ou au nom de RM sera l'entière propriété de RM.

14. ESTIMATIONS ET DESCRIPTIONS DE RM
14.1 RM ne donne aucune garantie ou déclaration quant au prix de vente d'un lot. Toute estimation faite par RM dudit prix de vente, qu'elle soit écrite ou orale et qu'elle figure ou non dans un catalogue, n'est qu'une opinion susceptible d'être modifiée à la seule discrétion de RM; elle ne pourra pas servir d'indication du prix de vente effectif.
14.2 RM ne sera pas tenu responsable envers le Vendeur en cas d'erreur ou de déclaration inexacte ou d'omission dans la description d'un lot dans un catalogue, dans le cas où RM:
14.2.1 A reçu cette description du Vendeur ou de toute personne agissant en son nom; ou
14.2.2 A soumis au Vendeur une copie de cette description avant publication du catalogue et ni le Vendeur ni personne en son nom n'a signalé à RM par écrit dans les 7 jours suivant la soumission de cette description qu'il y avait une erreur ou une déclaration inexacte ou une omission dans la description.
14.3 RM n'a aucune obligation envers le Vendeur ou l'acheteur de vérifier l'exactitude de la description de tout lot soumise par ou au nom du Vendeur.



MODENA CENTO ORE
ITALIA
MCO
CLASSIC
COMPETITION · REGULARITY

2017

COAST·TO·COAST

JUNE 6th to 11th

www.modenacentooreclassic.it

15. UNSOLD LOTS

15.1 It is the Seller's responsibility to check if a Lot has been sold.

15.2 Where any Lot fails to sell, RM will have the sole and exclusive right to sell the Lot by private treaty within 15 days of the Auction.

15.3 If RM sells the Lot by private treaty pursuant to condition 15.2, RM shall account to the Seller for a sum being not less than the sum due to the Seller as if the Lot had been sold for the Reserve, in case a Reserve has been agreed.

15.4 Any sale by private treaty shall be subject to the conditions and to Seller's commission and Expenses as if it had been sold by Auction.

15.5 RM shall have the right to exercise a charge or lien on the unsold Lot, or any other property belonging to the Seller in the possession of RM for any purpose, and to apply any money due or to become due to the Seller in or toward settlement of any sum due at any time to RM from the Seller.

16. RISK OF LOSS

16.1 The Lot shall at all times remain at the risk of the Seller until the Lot is knocked down by the Auctioneer to the Buyer, at which time risk of the Lot passes from the Seller to the Buyer under these conditions.

16.2 Subject to condition 4.1, the Seller shall indemnify and keep indemnified RM against all liabilities, costs, Expenses, damages and losses suffered or incurred by RM in connection with any claim made against RM in respect of:

16.2.1 Loss or damage to or destruction of a Lot; or

16.2.2 Injury, loss or damage caused by the Seller's negligence or any breach of these conditions by the Seller (including any breach of the Seller warranties contained at condition 9.1).

17. PAYMENT OF SALE PROCEEDS

17.1 RM shall pay the Sale Proceeds to the Seller within 28 days of the Auction provided that the Purchase Price has been received in full by RM. unless an alternative method of payment has been agreed by RM in writing, payment shall be made by wire transfer. In the event of an unsettled hire purchase, finance agreement or any other charge or lien affecting the Lot, RM reserves the right to settle the amount due of such charges not exceeding the Sale Proceeds, and if the Sale Proceeds are less than the charges outstanding, the Seller will be responsible for the settlement of the balance forthwith. Funds held by RM Auctions on behalf of third parties shall be held in an account opened for this sole purpose in a credit institution. In addition, RM Auctions has subscribed with Catlin Insurance company UK limited a guarantee securing the availability of these funds.

17.2 If the Purchase Price has not been received in full by RM within the time specified in condition 17.1, RM will pay the Sale Proceeds to the Seller within 7 days of the date on which the Purchase Price is received in full and clear funds from the Buyer.

17.3 In respect of road registered vehicles, RM reserves the right not to remit the Sale Proceeds to the Seller unless the Seller has deposited with RM the title or vehicle registration certificate relevant and appropriate to the country of origin of the Motor Vehicle, along with proof of taxes paid (where relevant) and any other documentation relating to the Motor Vehicle in the Seller's possession or control which he agreed with RM to supply.

17.4 If the Buyer fails to pay the Purchase Price within 28 days of the Auction, RM will notify the Seller who may instruct RM as to the appropriate course of action, including whether the Seller wants that the Lot be proposed for sale at the "folle enchère". RM may assist the Seller with such instructions, but RM shall be under no obligation to do so and shall not be under any obligation to institute proceedings in its own name or take any action which could adversely affect the goodwill of RM.

15. LOTS INVENDUS

15.1 Il incombe au Vendeur de s'informer et vérifier si un lot a été vendu.

15.2 Si un lot n'a pas été vendu, RM a le droit absolu et exclusif de vendre le lot de gré à gré dans les quinze (15) jours suivant la Vente.

15.3 Si RM vend le lot de gré à gré en vertu de la condition 15.2 et un Prix de Réserve avait été agréé, RM devra verser au Vendeur une somme au moins égale à la somme qui aurait été versée au Vendeur si le lot avait été vendu au Prix de Réserve.

15.4 Toute vente de gré à gré sera soumise aux conditions et à la commission Vendeur et aux frais comme si le lot avait été vendu aux enchères.

15.5 RM aura le droit de prendre une sûreté sur le lot invendu, ou tout autre bien appartenant au Vendeur se trouvant entre les mains de RM à quelque titre que ce soit, et d'affecter au règlement de toute somme due à RM par le Vendeur à tout moment les sommes dues ou qui deviendraient dues au Vendeur.

16. RISQUE DE PERTE

16.1 Les risques sur un lot, ne seront transférés du Vendeur à l'acheteur qu'en cas d'adjudication de ce lot. Autrement, ces risques restent à la charge exclusive du Vendeur.

16.2 Sous réserve de la condition 4.1 le Vendeur dédommagera RM pour toutes pertes, coûts, frais, manques à gagner subis ou engagés par RM dans le cadre de toute réclamation dont il est l'objet en cas de:

16.2.1 Perte, dommage ou destruction d'un lot; ou

16.2.2 Blessures corporelles, pertes ou dommages causés par le Vendeur en raison de sa négligence ou de non-respect des présentes conditions (y compris tout non-respect des garanties du Vendeur prévues dans la condition 9.1).

17. RÈGLEMENT DU PRODUIT DE LA VENTE

17.1 RM versera le Produit de la Vente au Vendeur dans les 28 jours suivant la Vente à condition que la totalité du Prix d'achat ait été reçue par RM. le paiement sera effectué par virement bancaire à moins qu'un autre moyen de paiement ait été convenu par écrit par RM. En cas de non règlement d'une vente à tempérament, contrat de financement ou autre hypothèque ou nantissement sur le lot, RM se réserve le droit de régler le montant dû jusqu'à concurrence du Produit de la Vente et si le Produit de la Vente est inférieur aux sommes dues le Vendeur devra immédiatement régler le solde. Les fonds détenus pour le compte de tiers par RM sont crédités sur un compte ouvert à cet effet dans un établissement de crédit. En outre, RM a souscrit une assurance garantissant la représentation de ces fonds auprès de Catlin Insurance company UK limited.

17.2 Si la totalité du Prix d'achat n'a pas été reçue par RM dans les délais prévus à la condition 17.1, RM versera au Vendeur le Produit de la Vente dans les 7 jours suivant la date à laquelle le Prix d'achat est payé en totalité par l'acheteur et reçu en fonds disponibles.

17.3 En ce qui concerne les véhicules routiers immatriculés, RM se réserve le droit de ne pas remettre le Produit de la Vente au Vendeur tant que le Vendeur n'aura pas fourni à RM le titre de propriété ou le certificat d'immatriculation du véhicule correspondant au pays d'origine du Véhicule automobile, accompagné de la preuve du versement des taxes de l'uE (le cas échéant) et de tout autre document concernant le Véhicule automobile qui se trouve en la possession ou sous le contrôle du Vendeur et qu'il a convenu avec RM de fournir.

17.4 Si l'acheteur n'a pas réglé le Prix d'achat dans un délai de 28 jours suivant la Vente, RM notifiera le Vendeur qui pourra indiquer à RM les démarches à entreprendre, notamment si il souhaite de remettre le lot à la vente sur la folle enchère. RM pourra assister le Vendeur dans le cadre de ces démarches, mais quelconque obligation à cet égard et sans être obligé d'engager une procédure en son propre nom ou de prendre toute mesure susceptible de l'affecter négativement.

A Qualifying Round Of The 2017 HERO Cup, In Association With EFG Private bankers & ZENITH WATCHES



Royal Automobile Club 1000 Mile Trial

9th - 14th July 2017

The Benchmark Event Exclusively for Pre-War Cars

BICESTER HERITAGE · RM AUCTIONS | Sotheby's · THE CLASSIC YACHT EXPERIENCE · MOTORS TV · SOS CHILDREN'S VILLAGES UNITED KINGDOM

+44 (0)1656 740 275 · ENQUIRIES@HEROEVENTS.EU · WWW.HEROEVENTS.EU · @HERO_CRA · HERORALLY

17.5 In the absence of any written instructions from the Seller to RM within 7 days of RM having notified the Seller under condition 17.4, RM shall be entitled to do any of the following:
17.5.1 Agree terms for the payment of the Purchase Price;
17.5.2 Remove, store and insure the Lot;
17.5.3 Settle claims and/or proceedings made by or against the Buyer on such terms as RM shall at its absolute discretion think fit;
17.5.4 Take such steps as RM shall, at its absolute discretion, consider necessary to collect the monies due from the Buyer;
17.5.5 Where appropriate, to rescind or declare void the sale and refund any monies to the Buyer;
17.5.6 To offer the Lot for re-sale by Auction or private treaty, with or without Reserve;
17.5.7 Where appropriate, to rescind or declare void the contract with the Buyer and to purchase the Lot itself. If it does so, ownership of the Lot shall pass to RM on its election, and RM shall remit the Purchase Price to the Seller within 14 days of its election less the Seller's commission and Expenses or sums due to RM which would have been payable had the contract not been rescinded;
17.5.8 To appoint a solicitor and/or other agent to pursue any of the courses of action referred to in this condition 17.5, and the Seller authorises RM to take any of the courses referred to in this condition, including the issue and prosecution of proceedings on the Seller's behalf. In such case, the Seller shall grant to RM a special power of attorney in order to permit RM to act on the Seller's behalf.
17.6 Any monies recovered by and paid to RM in consequence of RM taking one or more of the steps referred to in Condition 16.5 shall be applied to the payment of:
17.6.1 Legal or other costs incurred by RM in connection with such steps; and then
17.6.2 Expenses; and then
17.6.3 The Buyer's Premium and the Seller's Commission on the sale of the Lot; and then
17.6.4 Any balance remaining shall be paid by RM to the Seller (or, if appropriate, the Buyer). If there shall be a shortfall after the payment of the sums mentioned in paragraphs 17.6.1, 17.6.2 and 17.6.3, any such shortfall shall be made good by the Seller to RM on demand.
17.7 If within 7 days of receipt of the notice referred to in Condition 17.5 the Seller informs RM that he wishes to take re-delivery of the Lot, he shall be entitled to do so but only upon prior payment of all Expenses and all legal and other costs reasonably incurred by RM so as to keep RM fully recompensed.
17.8 RM shall be entitled in its sole discretion to release the name and address of the Buyer to the Seller to enable the Seller to start legal proceedings.

18. WITHDRAWAL OF LOTS
18.1 The Seller may not withdraw the Lot from the Auction. If RM is unable to sell the Lot at the Auction due to action or interference by the Seller or for the reasons set out in Condition 18.2, the Seller shall be liable to pay RM 22% of the estimated value of the Lot (such amount representing a genuine pre-estimate of RM's loss) plus VAT or other tax in lieu of VAT at the applicable rate and Expenses thereon. The estimated value shall be the highest value estimated in the Catalogue (or draft Catalogue if not yet published).
18.2 If RM has reasonable cause for believing that either the Seller is in breach of any one or more of the warranties set out in Condition 7 or RM and/or the Seller may be restrained by order of any Court or other competent authority from selling the Lot, RM may, by giving notice in writing to the Seller, decline to sell the Lot and Condition 18.1 shall apply.
18.3 The Seller shall indemnify and keep indemnified RM against all liabilities, costs, Expenses, damages and losses reasonably incurred by it in investigating any claim concerning the ownership of a Lot and/or the Seller's right to sell the Lot, the accuracy of the description of the Lot contained or to be contained in the Catalogue or in defending any claim relating thereto, and RM shall be entitled to set-off the amount of such costs from any payment due to be made to the Seller in accordance with Condition 17.
19. REMOVAL AND STORAGE OF UNSOLD LOTS

17.5 En l'absence d'instructions écrites du Vendeur à RM dans un délai de 7 jours suivant la notification du Vendeur par RM conformément à la condition 17.4, RM pourra:
17.5.1 Agréer avec l'acheteur des conditions de paiement du Prix d'achat;
17.5.2 Retirer, mettre en dépôt et assurer le lot;
17.5.3 Diligenter des poursuites contre l'acheteur ou agir en défense dans le cadre des réclamations intentées par l'acheteur dans les conditions que RM jugera appropriée, à son entière discrétion;
17.5.4 Prendre les mesures que RM jugera nécessaires, à son entière discrétion, pour recouvrer auprès de l'acheteur les sommes dues;
17.5.5 Le cas échéant, résoudre ou annuler la vente;
17.5.6 Remettre le lot aux enchères ou le vendre de gré à gré, avec ou sans prix de réserve;
17.5.7 Le cas échéant, résoudre le contrat avec l'acheteur et acheter le lot lui-même. de poursuites au nom du Vendeur. Dans ce dernier cas, le Vendeur donnera à RM un pouvoir écrit spécial à cet effet. dans ce cas, RM deviendra propriétaire du Lot, selon son choix, et RM versera le Prix d'Achat au Vendeur dans les 14 jours suivant son choix, déduction faite de la Commission Vendeur et des frais ou sommes dus à RM qui auraient été exigibles si le contrat n'avait pas été annulé ;
17.5.8 Désigner un avocat et/ou autre mandataire pour engager les actions prévues dans la présente Condition 17.5 et le Vendeur autorise RM à entreprendre l'une quelconque des actions prévues dans la présente Condition, y compris l'engagement de poursuites au nom du Vendeur. Dans ce dernier cas, le Vendeur donnera à RM un pouvoir écrit spécial à cet effet.
17.6 Les sommes recouvrées par RM à la suite d'une ou plusieurs des actions prévues dans la Condition 17.5 seront affectées au règlement:
17.6.1 Des frais de justice ou autres engagés par RM; puis
17.6.2 des frais; puis
17.6.3 de la Commission Acheteur et de la Commission Vendeur sur la vente du Lot; puis
17.6.4 Tout solde restant dû sera payé par RM au Vendeur (ou, le cas échéant, à l'Acheteur). Si les fonds sont insuffisants pour faire les règlements visés aux paragraphes 17.6.1, 17.6.2 et 17.6.3, la différence sera versée par le Vendeur à RM sur demande.
17.7 Si dans un délai de 7 jours suivant la réception de l'avis mentionné à la Condition 17.5 le Vendeur indique à RM qu'il souhaite reprendre le Lot, il aura le droit de le faire mais seulement après avoir payé tous les frais ainsi que tous les frais de justice et autres frais raisonnablement engagés par RM pour que RM soit entièrement dédommagé.
17.8 RM aura le droit, à sa seule discrétion, de communiquer le nom et l'adresse de l'Acheteur au Vendeur afin de permettre à ce dernier d'entamer des procédures judiciaires.

18. RETRAIT DE LOTS
18.1 Le Vendeur ne peut pas retirer le Lot de la Vente. Si RM ne réussit pas vendre le Lot au cours de la Vente en raison d'une action ou d'intervention du Vendeur ou pour l'une des raisons visées à la Condition 18.2, le Vendeur devra verser à RM 22% de la valeur estimée du Lot (ce montant représentant une estimation de bonne foi des dommages subis par RM) plus la TVA out toute taxe tenant lieu de TVA au taux en vigueur) et les frais correspondants. La valeur estimée sera l'estimation haute prévue dans le Catalogue (ou dans le projet de Catalogue s'il n'est pas encore publié).
18.2 Si RM a des raisons valables de considérer que le Vendeur n'a pas respecté l'une ou plusieurs des guaranties énoncées dans la Condition 7 ou si RM et/ou le Vendeur sont empêchés de vendre le Lot par une injonction d'un tribunal ou d'une autre autorité compétente, RM pourra, en notifiant le Vendeur par écrit, refuser de vendre le Lot et la Condition 18.1 s'appliquera.
18.3 Le Vendeur dédommagera RM pour tous les coûts, frais, dommages et pertes raisonnablement engagés par RM pour instruire toute réclamation concernant la propriété d'un Lot et/ou le droit du Vendeur de vendre le Lot, l'exactitude de la description du Lot figurant ou devant figurer dans le Catalogue ou pour défendre toute réclamation à cet égard. RM aura le droit de retenir le montant de ces frais sur tout règlement à verser au Vendeur conformément à la Condition 17.


YOU COLLECT ART THAT MOVES YOU.
HAGERTY
FOR PEOPLE WHO LOVE CARS
Protecting the world's finest collections.
Exclusive collector vehicle insurance sponsor for RM Sotheby's.
Drive with us. 800.922.4050 877.922.9701 0333 323 0989
Hagerty For People Who Love Cars is a trademark of The Hagerty Group, LLC. ©2016 The Hagerty Group, LLC.

19.1 Immediately following the Auction, any unsold Lots shall be removed to a storage facility at the Seller's expense by a transport company designated by RM. the fee for this removal is compulsory and shall be outlined in the Catalogue.
19.2 It is the Seller's responsibility to arrange for collection and transport of the unsold Lot from the storage facility within the period of 48 hours after the Auction. Failure to remove any unsold Lot within this time will entitle RM to charge the Seller any storage, insurance and other Expenses in accordance with the relevant section of the Catalogue.
19.3 Without prejudice to Condition 15.2, if within 30 days after the Auction the Seller fails to give instructions to RM regarding the disposal of the Lot, RM shall have the exclusive right to sell the Lot by (i) private treaty and to deduct from the sale price any sums owing to RM or (ii) Auction without Reserve and to deduct from the Hammer Price any sums owing to RM.

THE BUYER'S CONDITIONS

20. THE BUYER
20.1 The Buyer shall be the highest bidder. Any dispute as to any bid shall be settled by the Auctioneer at his absolute discretion.
20.2 Every bidder shall be deemed to act as principal unless prior to the commencement of the Auction there is a written acceptance by RM that a bidder acts as agent on behalf of the [named] principal.
20.3 No person shall be entitled to bid (whether in person or via written, telephone or online bids) at the Auction without first having fully completed, signed and delivered to RM a bidder's registration form, that is in a form acceptable to RM acting in its sole discretion, and RM must have allocated that person a registration number.
20.4 Bidders are responsible for all bids made with the registration number issued to them by RM.
20.5 RM has the right in its sole discretion to refuse admission to its premises or attendance at any Auction to any person who has defaulted on payment of an earlier purchase or in case of payment problems or other problems which are likely to jeopardise the smooth running and security of the Auction.
20.6 All bids submitted (whether in person or via the online bidding service, via telephone or via written bids) are final, and bidders are not permitted to amend or retract bids. A contract of sale is made between the Seller and the Buyer on the acceptance of a bid by the fall of the Auctioneer's hammer.
20.7 Due to factors beyond the control of RM, it is possible that one or more Lots described on its website or in the Catalogue may not be present at the Auction. Bidders are advised to check shortly before Auction time for updated information.
20.8 Bidders are responsible for making themselves aware of all saleroom notices and announcements.

21. BUYER'S PREMIUM
21.1 The Buyer shall pay RM an amount equal to 12% of the Hammer Price for automotive Lots and 17% for non-automotive Lots including motorcycles and memorabilia or other items ("Buyer's Premium") together with VAT or any other tax in lieu of VAT at applicable rate on the Buyer's Premium.
21.2 The Buyer acknowledges that RM may also receive the Seller's Commission.

19. RETRAIT ET STOCKAGE DES LOTS INVENDUS
19.1 Immédiatement après la Vente, tous les Lots invendus devront être mis en dépôt aux frais du Vendeur et seront transportés par une entreprise de transport désignée par RM. Le paiement des frais relatifs à cet enlèvement est obligatoire. Leur montant sera indiqué dans le Catalogue.
19.2 Le Vendeur doit récupérer le Lot invendu de l'entrepôt et à son transport dans les 48 heures suivant la Vente. Si un Lot invendu n'a pas été enlevé dans ce délai, RM aura le droit de facturer au Vendeur tous les frais de stockage, assurance et autres frais conformément à ce qui est indiqué dans le Catalogue.
19.3 Sans préjudice de la Condition 15.2, si dans les 30 jours suivant la Vente le Vendeur n'a pas donné d'instructions à RM concernant l'enlèvement du Lot, RM aura le droit exclusif de vendre le Lot par (i) vente de gré à gré et de déduire du prix de vente toutes sommes dues à RM ou (ii) vente aux enchères sans Prix de Réserve et de déduire du Prix Marteau toutes sommes dues à RM.

CONDITIONS DE L'ACHETEUR

20. L'ACHETEUR
20.1 L'Acheteur est le plus offrant et le dernier enchérisseur. Tout différend concernant une enchère sera résolu par le Commissaire-priseur à son entière discrétion.
20.2 Chaque enchérisseur sera réputé agir en son nom propre à moins que RM n'ait accepté par écrit avant le début de la Vente qu'un enchérisseur agit en tant que mandataire d'un mandant identifié.
20.3 Personne n'aura le droit d'enchérir (en personne, par téléphone, par ordre d'achat écrit ou électronique) à la Vente sans avoir préalablement rempli, signé et remis à RM un formulaire d'enregistrement d'enchérisseur sous une forme acceptable pour RM à son entière discrétion, et avoir reçu de RM un numéro d'enregistrement.
20.4 Les enchérisseurs sont responsables de toutes les enchères portées avec le numéro d'enregistrement qui leur a été affecté par RM.
20.5 RM a le droit, à sa seule discrétion, de refuser l'admission aux locaux ou la participation à une Vente à toute personne n'ayant pas honoré le paiement d'un achat antérieur ou en cas de problèmes de paiement ou d'autres problèmes qui sont de nature à compromettre le bon fonctionnement et la sécurité de la Vente.
20.6 Toutes les enchères soumises, (en personne, par téléphone, par ordre d'achat écrit ou électronique) sont définitives et il n'est pas permis aux enchérisseurs de modifier ou de retirer leurs enchères. dès que le Commissaire- priseur déclare un Lot adjugé un contrat de vente entre l'Acheteur et le Vendeur est formé.
20.7 Il est possible que, pour des raisons indépendantes de la volonté de RM, un ou plusieurs Lots décrits sur son site Internet ou dans le Catalogue ne soient pas offerts à la Vente. Il est conseillé aux enchérisseurs de se renseigner peu de temps avant la Vente pour avoir les toutes dernières informations.
20.8 Il incombe aux enchérisseurs de prendre connaissance de tous les avis affichés et annonces faites dans la salle des ventes.

21. COMMISSION ACHETEUR
21.1 L'Acheteur versera à RM un montant égal à 12% du Prix Marteau pour les Lots automobiles et 17% pour les Lots autres qu'automobiles, y compris les motos et souvenirs ou autres biens (« Commission Acheteur ») plus la TVA ou toute autre taxe tenant lieu de TVA au taux en vigueur.
21.2 L'Acheteur reconnaît le droit de RM de recevoir la Commission Vendeur due à RM.

RICHARD MILLE

A RACING MACHINE ON THE WRIST



CALIBER EXTRA FLAT
TOURBILLON RM 017

© Didier Gourdon

www.richardmille.com

CONDITIONS OF BUSINESS

22. PAYMENT
22.1. RM is not a party to the contract of sale made between the Seller and the Buyer and has no liability for any act or default by the Seller or the Buyer.
22.2 Immediately after a Lot is sold, the Buyer shall:
22.2.1 Give to RM his bidder registration number, his full name and address and, if so requested, proof of identity if he has not already done so; and
22.2.2 Pay to RM the Purchase Price unless credit terms have been agreed with RM in writing before the Auction.
22.3 Full payment for all Lots must be made to RM by 5:00pm the next business day following the Auction. Payment must be made in the currency in which the Auction is conducted by wire transfer, unless other arrangements have been agreed by RM in advance. Where the Buyer wishes to pay by cheque (supported by a Bank Letter of Guarantee) and RM has agreed that the Buyer may do so, the Lot will not be released until the cheque has been cleared.
22.4 No Lot may be collected until the Purchase Price has been received by RM, and payments by a Buyer to RM may be applied by RM toward any such sums due from that Buyer to RM on any account whatsoever notwithstanding any directions to the contrary by the Buyer or his agent whether express or implied.
22.5 Title to the Lot will pass to the Buyer when the Purchase Price in cleared funds has been received by RM.
22.6 Risk in the Lot shall pass to the Buyer on the Lot being knocked down by the Auctioneer to the Buyer notwithstanding that possession will not be given and title will not pass to the Buyer until the Purchase Price has been received in cleared funds by RM. With effect from passing of risk to the Buyer in accordance with these Conditions and subject to Condition 4.1, the Buyer shall indemnify and keep indemnified RM against all liabilities, costs, Expenses, damages and losses suffered or incurred by RM in connection with any claim made against RM in respect of any loss or damage to the Lot or injury, loss or damage caused by the Lot.

23. REMOVAL OF PURCHASES
23.1 Immediately following the Auction, the Lot will be removed to a storage facility at the Buyer's expense by a transport company designated by RM. The fee for this removal is compulsory and shall be outlined in the Catalogue.
23.2 It is the Buyer's responsibility to arrange for collection and transport of the Lot from the storage facility but not before payment in full to RM of the Purchase Price whether in respect of this or any other Lot.
23.3 The Buyer shall be responsible for all removals, storage, insurance and other charges on any Lot and accepts that the Lot will only be released after payment of the total amount due.

24. NON-PAYMENT OR FAILURE TO COLLECT
24.1 If the Purchase Price is not paid in full in accordance with these Conditions, RM, as the agent of the Seller, shall at its absolute discretion and without prejudice to any other rights it may have, be entitled to exercise one or more of the following remedies:
24.1.1 To charge to any credit or debit card of the Buyer the Purchase Price and any interest and storage and removal costs up to the maximum limit of the credit or debit card (where applicable);
24.1.2 To charge the Buyer interest on the overdue amount at the rate of 8% per annum above the Bank of England's base rate from time to time. Such interest shall accrue on a daily basis from the due date until actual payment of the overdue amount, whether before or after judgement. The Buyer shall pay the interest together with the overdue amount;

CONDITIONS GÉNÉRALES

22. PAIEMENT
22.1 RM n'est pas partie au contrat de vente formé entre le Vendeur et l'Acheteur et n'assume aucune responsabilité quant à tout acte ou manquement du Vendeur ou de l'Acheteur.
22.2 Dès la vente d'un Lot, l'Acheteur devra:
22.2.1 Donner à RM son numéro d'enchérisseur, ses nom, prénom et adresse complète et, si on le lui demande, une preuve d'identité s'il ne l'a pas déjà fournie; et
22.2.2 Régler à RM le Prix d'Achat à moins que des modalités de crédit n'aient été convenues par écrit avec RM avant la Vente.
22.3 Tous les Lots devront être entièrement payés à RM avant 17h00 le jour ouvré suivant la Vente. Le paiement doit être effectué dans la devise dans laquelle a lieu la Vente par virement électronique, à moins que d'autres modalités n'aient été préalablement convenues par RM. Si l'Acheteur souhaite régler par chèque (accompagné d'une lettre de garantie bancaire) et si RM a convenu que l'Acheteur peut régler ainsi, le Lot ne sera pas libéré tant que le chèque n'aura pas été encaissé.
22.4 Aucun Lot ne pourra être enlevé tant que le Prix d'Achat n'aura pas été reçu par RM. Les montants versés par un Acheteur à RM pourront venir en compensation des sommes dues par cet Acheteur à RM pour quelque raison que ce soit, et ce, nonobstant toute déclarations contraires, explicites ou implicites, formulées par l'Acheteur ou son mandataire.
22.5 La propriété du Lot sera transférée à l'Acheteur lorsque RM aura reçu le Prix d'Achat en fonds disponibles.
22.6 Les risques inhérents au Lot sont transférés à l'Acheteur au moment où ce Lot est adjugé par le Commissaire-Priseur et ce, nonobstant le fait que l'Acheteur n'aura pas la possession du Lot et le titre de propriété de ce dernier ne sera transféré à l'Acheteur que lorsque le Prix d'Achat aura été reçu en fonds disponibles par RM. A compter du transfert des risques à l'Acheteur conformément aux présentes conditions et sous réserve de la Condition 4.1, l'Acheteur dédommagera RM pour tous coûts, frais, dommages et pertes subis ou engagés par RM dans le cadre de toute réclamation dont il est l'objet en cas de perte ou dommage subi par le Lot ou de blessures corporelles, pertes ou dommages causés par le Lot.

23. ENLÈVEMENT DES LOTS ACHETÉS
23.1 Immédiatement après la Vente, le Lot sera enlevé aux frais de l'Acheteur et transporté dans un entrepôt de stockage par une entreprise de transport désignée par RM. Le règlement des frais relatifs à cet enlèvement est obligatoire et leur montant sera indiqué dans le Catalogue.
23.2 Il incombe à l'Acheteur de veiller à l'enlèvement et au transport du Lot de l'entrepôt, étant précisé qu'il ne pourra procéder à aucun enlèvement avant le paiement intégral à RM du Prix d'Achat de ce Lot ou de tout autre Lot.
23.3 L'Acheteur est responsable de tous les frais d'enlèvement, stockage, assurance et autres frais relatifs au Lot acheté à la Vente, et accepte que le Lot ne soit relâché qu'après versement de l'intégralité des sommes des.

24. DÉFAUT DE PAIEMENT OU D'ENLÈVEMENT
24.1 Si le Prix d'Achat n'est pas acquitté en totalité conformément aux présentes Conditions, RM, en qualité de mandataire du Vendeur, aura le droit, à son entière discrétion et sans préjudice de tous autres droits qu'il peut avoir, d'exercer un ou plusieurs des recours suivants:
24.1.1 Débiter une carte de crédit ou de débit de l'Acheteur le Prix d'Achat ainsi que les frais d'intérêt, de stockage et d'enlèvement jusqu'à la limite maximale de la carte de crédit ou de débit (le cas échéant);
24.1.2 Facturer à l'Acheteur des intérêts sur les arriérés au taux annuel de 8% audessus du taux de base de la Banque d'Angleterre à compter de la date d'exigibilité jusqu'à la date de règlement effectif des arriérés, que ce soit après ou avant un jugement. L'Acheteur versera les intérêts avec le principal;

Sotheby's
WINE

UNPARALLELED SELECTION OF WINES ALL YEAR ROUND.

Sotheby's Wine is more than an auctioneer, we are a global retailer with stores in New York and Hong Kong.

Visit us online at sothebyswine.com.



1334 YORK AVENUE, NEW YORK, NEW YORK 10021
ENQUIRIES NEW YORK +1 212 894 1990 INFONYC@SOTHEBYSWINE.COM
HONG KONG +852 2886 7888 INFOHK@SOTHEBYSWINE.COM

DOWNLOAD SOTHEBY'S APP
FOLLOW US @SOTHEBYS

EST. 1744

24.1.3 To remove, store (either at RM's premises or elsewhere) and insure the Lot at the Buyer's expense;
24.1.4 To retain that or any Lot sold to the same Buyer at the same or any other Auction and to release it only after payment of the total amount due;
24.1.5 To reject or disregard any bid or bids made by or on behalf of the Buyer at any future auction or to require payment of a deposit before any future bid made by or on behalf of that Buyer;
24.1.6 To apply any money due or to become due to the defaulting Buyer in or toward settlement of the total amount due and to exercise a charge or lien on any property of the Buyer which is in RM's possession for any purpose.
24.2 If the Buyer fails to pay the Purchase Price within 14 days after the date and time referred to in Condition 22.3
24.3, RM shall at its absolute discretion and without prejudice to any other rights it may have be entitled to exercise one or more of the following additional remedies:
24.2.1 To proceed against the Buyer for damages for breach of contract;
24.2.2 To cancel or declare void the sale of that or any other Lot sold to the Buyer at the same or any other auction notwithstanding the total amount due in respect of such other Lot shall have been paid;
24.2.3 To re-sell the Lot or cause it to be resold by Auction or private treaty, and, if this results in a lower price being obtained, the defaulting Buyer shall then pay to RM, on demand, any deficiency, together with re-sale costs and any costs incurred in connection with the Buyer's failure to make payment, and any surplus shall belong to the Seller.
24.3 If the Lot is not taken away on the date and time referred to in Condition 22.3, whether or not the Purchase Price has been paid, RM shall remove, store (either at RM's premises or elsewhere) and insure the Lot at the expense of the Buyer and only release the Lot after payment of the total amount due.
24.4 If the Buyer fails to collect the Lot within 28 days after the date and time referred to in Condition 24.3, RM shall at its absolute discretion and without prejudice to any other rights it may have be entitled to exercise one or more of the following additional remedies:
24.4.1 To cancel or declare void the sale of the Lot;
24.4.2 To re-sell the Lot or cause it to be re-sold by Auction or private treaty and to set off the total amount due in respect of that Lot against the sale proceeds, and any surplus shall belong to the defaulting Buyer.

25. BUYER RESPONSIBILITIES AND ACKNOWLEDGEMENTS
25.1 Buyers are solely responsible for ensuring that Motor Vehicles are safe for use, roadworthy and in compliance with all relevant laws and regulations in force in all relevant jurisdictions and for ensuring that any necessary test certificates are in force. Any reference in the Catalogue or other documentation to 'mileage' or 'recorded mileage' is based upon the Motor Vehicle's milometer reading and is not guaranteed to correspond with the actual distance covered by the Motor Vehicle. Buyers are solely responsible for satisfying themselves that the condition of the Motor Vehicle is commensurate with the milometer reading. Electrical or mechanical items are not checked prior to sale and are purchased at the Buyer's risk. It is the Buyer's responsibility to inspect the Lot prior to bidding and satisfy himself as to the accuracy of its description in the Catalogue and, if necessary, arrange for an inspection to be carried out by a suitably qualified independent expert with regard to checking the ownership, attribution, authenticity, date, period, provenance, restoration condition and roadworthiness of the Lot. Any Motor Vehicle is sold as a collector item and not as a means of transport. Buyers are specifically advised that any Motor Vehicle sold as such may well have had parts replaced and paint renewed or be made up of parts from other vehicles, the condition of which may be difficult to establish. RM has to rely on information as to date, condition and authenticity provided by Sellers and does not, and cannot, undertake its own inspection of Motor Vehicles or other Lots to establish whether the Motor Vehicle or other Lot conforms with the description

24.1.3 Enlever, entreposer (dans les locaux de RM ou ailleurs) et assurer le Lot aux frais de l'Acheteur;
24.1.4 Conserver ce Lot ou tout autre Lot vendu au même Acheteur au cours de la même Vente ou de toute autre Vente et ne le libérer qu'après règlement intégral de toutes les sommes dues;
24.1.5 Refuser toute enchère ou enchères portées par ou au nom de l'Acheteur à toute Vente ultérieure ou demander le versement d'un acompte avant de toute enchère ultérieure par ou au nom de cet Acheteur;
24.1.6 Affecter toute somme due à l'Acheteur défaillant pour ou vers le règlement des sommes dues et prendre une sûreté sur tout bien de l'Acheteur qui se trouve en la possession de RM à quelque fin que ce soit.
24.2 Si l'Acheteur n'acquitte pas le prix d'achat dans un délai de 14 jours suivant la date et l'heure stipulées à la Condition 22.3, RM aura le droit, à son entière discrétion et sans préjudice de tous autres droits qu'il peut avoir, d'exercer un ou plusieurs des recours supplémentaires suivants:
24.2.1 Intenter une procédure contre l'Acheteur et réclamer des dommages-intérêts pour violation de contrat;
24.2.2 Annuler ou résoudre la vente de ce Lot ou de toute autre Lot vendu à l'Acheteur au cours de la même vente ou de toute autre vente, même si le montant total dû pour cet autre Lot a été réglé;
24.2.3 Revendre le Lot ou le faire revendre aux enchères publiques ou de gré à gré et, si le prix ainsi obtenu est inférieur, l'Acheteur défaillant versera alors à RM la différence, sur demande, ainsi que les frais de remise en vente et les frais éventuels engagés du fait du défaut de paiement de l'Acheteur, l'excédent éventuel revenant au Vendeur.
24.3 Si le Lot n'est pas enlevé à la date et à l'heure stipulées à la Condition 22.3, que le Prix d'Achat ait été acquitté ou non, RM enlèvera, entreposera (dans les locaux de RM ou ailleurs) et assurera le Lot aux frais de l'Acheteur et ne libèrera le Lot qu'après règlement intégral de toutes les sommes dues.
24.4 Si l'Acheteur n'enlève pas le Lot dans un délai de 28 jours suivant la date et l'heure stipulées à la Condition
24.3, RM aura le droit, à son entière discrétion et sans préjudice de tous autres droits qu'il peut avoir, d'exercer un ou plusieurs des recours supplémentaires suivants:
24.4.1 Annuler ou résoudre la vente du Lot;
24.4.2 Revendre le Lot ou le faire revendre aux enchères ou de gré à gré et déduire le montant total dû pour ce Lot du produit de la vente, l'excédent éventuel revenant à l'Acheteur défaillant.

25. RESPONSABILITÉS ET DÉCLARATIONS DE L'ACHETEUR
25.1 Il incombe exclusivement aux Acheteurs de veiller à ce que les Véhicules Automobiles ne présentent pas de risque d'utilisation, soient en bon état de marche et respectent toutes les lois et règles en vigueur dans tous les pays concernés et de s'assurer que tous les certificats d'essai nécessaires sont à jour. Toute mention dans le Catalogue ou dans d'autres documents du "kilométrage" ou "kilométrage enregistré" est basée sur l'affichage du compteur kilométrique du Véhicule Automobile et il n'est pas garanti qu'il corresponde à la distance effectivement parcourue par le Véhicule Automobile. Il incombe exclusivement aux Acheteurs de s'assurer que l'état du Véhicule Automobile correspond au kilométrage affiché. Les dispositifs électriques ou mécaniques ne sont pas vérifiés avant la vente et sont achetés aux risques de l'Acheteur. Il incombe à l'Acheteur d'examiner le Lot avant de porter une enchère et de s'assurer de l'exactitude de sa description dans le Catalogue et, si nécessaire, de faire procéder à une vérification par un expert indépendant qualifié notamment en ce qui concerne le titre de propriété, l'attribution, l'authenticité, la date, la période, la provenance, la remise en état et le bon état de marche du Lot. Tout VéhiculeAutomobile est vendu comme voiture de collection et non comme moyen de transport. Les Acheteurs sont particulièrement informés que tout Véhicule Automobile vendu en tant que tel peut comporter des pièces de rechange remplacées, peut avoir été repeint ou être composé de pièces provenant d'autres véhicules

in the Catalogue. It is the responsibility of the Buyer to carry out such inspection as he thinks necessary.
25.2 Buyers are solely responsible for ensuring that any Motor Vehicle purchased at Auction complies with the appropriate statute or regulation for driving, using or transporting it and for ensuring that any necessary test certificate is in force.
25.3 The Buyer shall be responsible for obtaining any export license that may be required in connection with the Lot.
25.4 No warranty is given by RM as to the accuracy of the description of any Lot in any Catalogue or as to the age, authenticity, suitability, provenance, attribution, origin, condition, fitness for purpose, merchantable or satisfactory quality of any Lot or roadworthiness of any Motor Vehicle. Buyers are solely responsible for verifying any documents relating to any Motor Vehicle on which they wish to bid, prior to the Auction. All warranties, conditions and other terms implied by law are, to the fullest extent permitted by law, excluded from these Conditions.
25.5 In bidding for any Lot, the Buyer acknowledges that he does not rely on any representation, warranty or promise made to him by RM, its employees or agents unless such representation has been specifically confirmed by RM in writing prior to the Auction (statements in Catalogues do not qualify for this purpose).

26. ABSENTEE AND TELEPHONE BIDS
26.1 In relation to absentee and telephone bids, the provisions of this Condition 26 will apply in addition to the other provisions of these Conditions.
26.2 RM will use reasonable efforts to carry out written bids delivered to it prior to the sale for the convenience of bidders who are not present at the Auction in person. Bids must be placed in the currency in which the Auction is conducted. If RM receives written bids on a particular Lot for identical amounts and at the Auction these are the highest bids on the Lot, it will be sold to the person whose written bid was received and accepted first. Execution of written bids is a free service undertaken subject to other commitments at the time of the Auction, and provided that RM has exercised reasonable care in the handling of written bids, the volume of goods is such that it cannot in any circumstances accept liability for failing to execute a written bid or for any errors and omissions in connection with it.
26.3 If a prospective Buyer makes arrangements with RM prior to the commencement of the Auction, RM will use reasonable efforts to contact that person to enable him to participate in the bidding by telephone, but RM does not accept any liability for failure to do so or for errors and omissions in connection with telephone bidding. By participating in telephone bidding, bidders acknowledge that RM has the right to record all telephone calls.
26.4 RM reserves the right to refuse or revoke permission to bid via telephone or through written bids and to remove such privileges during an Auction.

27. INTERNET BIDS
27.1 In relation to Internet bids, the provisions of this Condition 27 shall apply in addition to the other provisions of these Conditions.
27.2 From time to time, RM offers an Internet (online) bidding service ("BidLive") allowing prospective Buyers to participate in its Auctions and bid for Lots via the Internet. Whilst every care is taken with the delivery of this service, RM does not accept any liability for technical failures or for errors and omissions in connection with internet bidding.

dont l'état peut être difficile à constater. RM doit s'en remettre aux informations fournies par les Vendeurs quant à la date, l'état et l'authenticité et ne procède pas et ne peut pas procéder à sa propre inspection des Véhicules Automobiles ou autres Lots pour vérifier que le Véhicule Automobile ou autre Lot correspond à la description du Catalogue. Il incombe à l'Acheteur de procéder aux inspections qu'il juge nécessaires.
25.2 Il incombe exclusivement à l'Acheteur de veiller à ce que tout Véhicule Automobile acheté au cours de la Vente respecte la règlementation en vigueur en ce qui concerne sa conduite, son utilisation ou son transport, et de veiller à ce que tout certificat nécessaire soit en cours de validité.
25.3 Il incombe à l'Acheteur d'obtenir toute licence d'exportation éventuellement nécessaire pour un Lot.
25.4 RM ne donne aucune garantie quant à la description de tout Lot dans un Catalogue ou quant à l'âge, l'authenticité, la pertinence, la provenance, l'attribution, l'origine, l'état, l'aptitude à l'usage, la qualité marchande ou satisfaisante de tout Lot ou le bon état de marche de tout Véhicule Automobile. Il incombe exclusivement aux acheteurs de vérifier, avant la Vente, tous les documents relatifs à un Véhicule Automobile sur lequel ils souhaitent enchérir. Toutes les garanties, conditions et autres conditions prévues par la loi sont, dans la mesure où la loi le permet, exclues des présentes Conditions.
25.5 Lorsqu'il porte une enchère sur un Lot, l'Acheteur reconnaît qu'il ne se fonde sur aucune garantie, déclaration ou promesse qui lui est faite par RM, ses employés ou ses mandataires à moins que déclarations, garanties ou promesses n'aient été expressément confirmée par RM par écrit avant la Vente (les déclarations figurant dans les Catalogues étant exclues à cet égard).

26. ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE ET SUR INTERNET
26.1 Les stipulations de la présente Condition 26 s'appliquent aux ordres d'achat et aux enchères par téléphone, en sus des autres stipulations des présentes Conditions.
26.2 RM fera ses meilleurs efforts pour placer les enchères écrites qui lui ont été remises avant la Vente pour la commodité des enchérisseurs qui n'assistent pas à la Vente en personne. Les enchères doivent être placées dans la devise dans laquelle a lieu la Vente. Si RM reçoit des enchères écrites de montants identiques pour un même Lot et que ces enchères sont les plus hautes pour ce Lot le jour de la Vente, le Lot sera vendu à la personne dont l'enchère écrite aura été reçue et acceptée en premier. L'exécution des enchères écrites est un service gratuit conditionnée par les autres engagements au moment de la Vente et le volume de Lots étant très important RM ne peut en aucun cas assumer de responsabilité en cas de non-exécution d'une enchère écrite ou d'éventuelles erreurs et d'omissions à ce propos, sous réserve que RM ait été diligent dans le traitement des enchères écrites.
26.3 Dans l'hypothèse où un Acheteur potentiel entreprendrait des démarches auprès de RM préalablement à la Vente afin de porter des enchères par téléphone, RM fera son possible pour prendre contact avec celui-ci afin de lui permettre de participer aux enchères par téléphone, étant toutefois précisé que RM n'assume aucune responsabilité s'il n'arrive pas à établir le contact ou en cas d'erreurs et d'omissions liées aux enchères téléphoniques. En participant à des enchères par téléphone, les enchérisseurs reconnaissent que RM a le droit d'enregistrer toutes les communications téléphoniques.
26.4 RM se réserve le droit de refuser des enchères par ou par ordre d'achat écrit préalablement ou au cours d'une Vente.

27. ENCHÈRES PAR INTERNET
27.1 Les stipulations de la présente Condition 27 s'appliquent aux enchères sur Internet, en sus des autres stipulations des présentes Conditions.
27.2 RM peut proposer un service d'enchères par Internet (en ligne) (« BidLive ») permettant aux acheteurs potentiels de participer aux Ventes et d'enchérir par Internet. Bien que la prestation de ce service fasse l'objet de la plus grande diligence, RM n'assume aucune responsabilité en cas de défaillances techniques ou d'erreurs et omissions liées aux enchères par Internet.

27.3 Bids other than internet bids will be displayed on an internet bidder's computer screen as "Floor" bids. "Floor" bids include those bids taken from the live Auction room, telephones and absentee bidders. If an online bid and a "Floor" bid are placed simultaneously, the "Floor" bid will take precedence. In the event that there are two identical auto (absentee) bids placed, the earliest bid received will take precedence.
27.4 Live online bidding will be recorded. The record of sale, kept by RM, will be taken as absolute and final in all disputes. In the event of a discrepancy between any online records or messages provided to bidders and the record of sale kept by RM, the record of sale will govern.
27.5 A person bidding online must be 18 years of age or older.
27.6 RM reserves the right to refuse or revoke permission to bid online and to remove such privileges during an Auction.

28. CURRENCY CONVERSION
At some Auctions, a currency converter may be operated. Errors may occur in the operation of the currency converter. Where these arise, RM does not accept liability to bidders who follow the currency converter rather than the actual bidding in the saleroom.

29. VIDEO OR DIGITAL IMAGES
At some Auctions, there may be a video or digital screen. Errors may occur in its operation and in the quality of the image. RM does not accept liability for such errors where they arise for reasons beyond its reasonable control.

30. REGISTRATION FEE
In order to register to bid onsite at Auction, bidders must pay a €100.00 (EUR) bidder registration fee.

31. CREDIT CARD HOLD
Please note that in order to register to bid at an RM sale, RM requires a €3,000.00 (EUR) hold be placed on your credit card. If you fail to pay for a Lot purchased on or before 5:00 p.m. of the next business day following the Auction, you acknowledge that your credit card will be charged €3,000.00 (EUR) for the missed payment; please note that you are still bound to pay your remaining balance. The €3,000.00 (EUR) hold will not be charged to your credit card if you make full payment on or before 5:00 p.m. of the next business day following the Auction. If you do not purchase a Lot, your credit card will not be charged. If your credit card is not to be charged, the €3,000.00 (EUR) hold will fall off your credit card within three to four business days depending on your credit card company.

32. MISCELLANEOUS
32.1 The benefit and burden of the Conditions may not be assigned by the Seller or the Buyer without the prior agreement of RM in writing.
32.2 If any Condition or any part of any Condition shall be held to be unenforceable or invalid, such unenforceability or invalidity shall not affect the enforceability and validity of the remaining Conditions or the remainder of the relevant Condition.
32.3 The headings and numbering used in the Conditions are for convenience only and shall not affect their interpretation.
32.4 Reference to the male gender shall be deemed to be a reference to male or female as appropriate.
32.5 Any concession or latitude allowed by RM shall not affect the rights of RM under or release the Seller to the Buyer from liability in respect of the Conditions.

27.3 Les enchères autres que les enchères par Internet seront affichées sur un écran informatique pour permettre aux enchérisseurs en ligne de voir les enchères de la salle. Les enchères de la salle comprennent les enchères portées par des enchérisseurs directement dans la salle des ventes, par téléphone et par ordre d'achat. Si une enchère en ligne et une enchère de la salle sont placées simultanément, l'enchère de la salle sera prioritaire. En cas de deux ordres d'achat identiques, l'enchère reçue en premier aura la priorité.
27.4 Les enchères par Internet seront enregistrées. L'enregistrement de la Vente, conservé par RM, aura valeur probante dans le cadre de tous litiges. En cas de divergence entre des enregistrements ou messages fournis aux enchérisseurs et l'enregistrement de la Vente conservé par RM, l'enregistrement de la Vente prévaudra.
27.5 Il faut être âgé d'au moins 18 ans pour porter des enchères sur Internet.
27.6 RM se réserve le droit de refuser des enchères sur Internet préalablement ou au cours d'une Vente.

28. CONVERSION DE DEVISES
Un convertisseur de devises peut être utilisé dans certaines Ventes. Des erreurs peuvent survenir dans le fonctionnement du convertisseur de devises. Dans ce cas, RM n'assume aucune responsabilité envers les enchérisseurs qui suivent le convertisseur de devises plutôt que les enchères effectives dans la salle des ventes.

29. IMAGES VIDÉO OU NUMÉRIQUES
Il peut y avoir un écran vidéo ou numérique dans certaines Ventes. Des erreurs peuvent survenir dans son fonctionnement et dans la qualité de l'image. RM n'assume aucune responsabilité de ces erreurs lorsqu'elles surviennent pour des raisons indépendantes de sa volonté.

30. DROIT D'INSCRIPTION ENCHÉRISSEUR
Afin d'être inscrits sur le lieu de la vente pour enchérir, les acheteurs potentiels sont tenus de verser préalablement un droit d'inscription de €100 (cent euros).

31. GARANTIE DE CRÉDIT SUR CARTE BANCAIRE
Veuillez noter que lors de toute inscription en tant qu'enchérisseur potentiel lors d'une vente RM, RM exige une garantie de €3 000 (trois mille euros/EUR) placée sur votre carte de crédit. En cas de défaut de paiement de votre part pour un lot adjugé, avant ou au plus tard à 17 heures le premier jour ouvrable suivant la vente, vous acceptez que votre carte de crédit soit débitée de €3 000 (trois mille euros/EUR) en couverture partielle de votre dette, sachant que vous resterez dans tous les cas débiteur du solde de la somme due. Cette somme de €3 000 (trois mille euros/EUR) ne sera pas imputée sur votre carte de crédit si vous effectuez le règlement de la totalité de la somme due avant ou au plus tard à 17 heures le premier jour ouvrable suivant la vente. En cas de non achat d'un lot quelconque, votre carte ne sera pas débitée. Dans ce cas, la somme de €3 000 (trois mille euros/EUR) sera débloquée sur votre carte de crédit dans les trois ou quatre jours ouvrables suivant la vente en fonction des conditions fixées par l'émetteur de votre carte de crédit.

32. DIVERS
32.1 Les droits et les obligations découlant des présentes Conditions ne peuvent pas être cédés par le Vendeur ou l'Acheteur sans l'accord préalable écrit de RM.
32.2 Si une Condition ou une partie quelconque d'une Condition s'avère inapplicable ou nulle, cette inapplicabilité ou nullité n'affectera pas l'applicabilité et la validité des autres Conditions ou le reste de la Condition concernée.
32.3 Les intitulés et la numérotation figurant dans les présentes Conditions ne sont faits qu'à titre de commodité et n'affectent pas leur interprétation.
32.4 Toute référence au masculin sera réputée être une référence au masculin ou au féminin, selon le cas.
32.5 Toute tolérance accordée par RM n'affectera pas les droits de RM en vertu des Conditions ni ne dégagera le Vendeur de sa responsabilité envers l'Acheteur au titre des Conditions.

INDEX

YEAR/MAKE/MODEL	LOT
1934 Alfa Romeo Tipo B P3	161
1948 Alfa Romeo 6C 2500 S Cabriolet *by Pinin Farina*	135
1957 Alfa Romeo Giulietta 750G Spider Competizione	152
1962 Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale *by Bertone*	104
1963 Alfa Romeo 2600 Spider *by Touring*	142
1965 Alfa Romeo Giulia Sprint GTA *by Bertone*	175
1973 Alfa Romeo Montreal *by Bertone*	171
1962 Aston Martin DB4 Series IV	134
1966 Aston Martin DB6 Vantage	169
2003 Aston Martin DB7 Zagato	153
2012 Aston Martin V12 Zagato "No. Zero"	146
1956 Austin-Healey 100 M 'Le Mans'	106
1964 Austin-Healey 3000 Mk III BJ8 Works Rally Car	141
1993 Bentley Continental R *by Mulliner Park Ward*	178
1974 BMW 2002 Tii Alpina A4S	109
1955 Chervrolet Corvette	113
1962 Ferrari 250 GT Cabriolet Series II *by Pininfarina*	151
1963 Ferrari 250 GTE 2+2 Series III *by Pininfarina*	137
1965 Ferrari 275 GTB *by Scaglietti*	157
1968 Ferrari Dino 206 GT *by Scaglietti*	166
1969 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta *by Scaglietti*	149
1970 Ferrari Dino 246 GT 'L-Series' *by Scaglietti*	108
1973 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Spider *by Scaglietti*	145
1984 Ferrari Testarossa 'Monospecchio'	176
1989 Ferrari F40	165
2000 Ferrari 550 Maranello WSR	112
2001 Ferrari 550 Barchetta Pininfarina	118
2004 Ferrari 360 Challenge Stradale	116
2005 Ferrari 575 Superamerica	158
2008 Ferrari F430 GTC	154
2009 Ferrari 16M Scuderia Spider	140
2011 Ferrari 599 GTO	120
1963 Fiat 600 Multipla	102
1938 Horch 853 Cabriolet *by Gläser*	156
1956 Inter 175A Berline	101
1962 Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Roadster	117
1970 Lamborghini Jarama 400 GT *by Bertone*	105
1952 Lancia Aurelia B20 GT Coupé Series II	110
1957 Lancia Appia GT *by Zagato*	119
1958 Lancia Aurelia B24S Convertible *by Pinin Farina*	172
1960 Lotus Elite	115
1962 Maserati 3500 GT Spider *by Vignale*	160
1973 Maserati Bora 4.9	148
1965 Mercedes-Benz 600 Sedan	174
2014 Mercedes-Benz SLS AMG Black Series	111
1954 OSCA MT4 1500 *by Frua*	168
1955 Porsche 356 Pre-A 1600 Speedster *by Reutter*	121
1958 Porsche 356 A 1600 Super Coupé	173
1964 Porsche 901 Cabriolet Prototype *by Karmann*	159
1970 Porsche 914/6	126
1970 Porsche 917/10 Prototype	147
1973 Porsche 911 Carrera RS 2.7 Touring	164
1975 Porsche 911 Carrera 2.7 MFI	162
1976 Porsche 912 E	122
1977 Porsche 911 Carrera 3.0 'Turbo Look' Targa	170
1981 Porsche 924 Carrera GT	123
1986 Porsche 911 Turbo 'Flat Nose'	130
1988 Porsche 959 Sport	131
1991 Porsche 911 Carrera Cup	155
1992 Porsche 911 Carrera RS	177
1993 Porsche 928 GTS	127
1994 Porsche 911 Turbo S 3.6	125
1995 Porsche 911 Turbo Cabriolet	150
2000 Porsche 911 GT3 Clubsport	129
2004 Porsche 911 GT3 RS	128
2004 Porsche 911 GT2 Clubsport	124
2005 Porsche 911 Turbo S Cabriolet	133
2010 Porsche 911 Speedster	167
2010 Porsche 911 GT3 RSR	143
2014 Porsche 911 Carrera S Martini Racing Edition	132
2016 Porsche 911 R	136
1982 Renault 5 Turbo Group B	114
1983 Renault 5 Turbo 2	107
1933 Rolls-Royce 20/25 Three-Position Drophead Coupé *by Barker*	144
1932 Rudge 500 TT	163
1998 Ruf CTR2 Sport	139
1941 SS 100 Jaguar 2½-Litre Roadster	138
1952 Volkswagen Type 1 Beetle	103